

République Algérienne Démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des sciences de Gestion

Département des Sciences économiques.

Laboratoire REDYL Réformes Economiques et Dynamiques Locales.

Mémoire de Master en sciences économiques Spécialité
« **Management Territorial et Ingénierie de Projets** »
Option : Management des services publics territoriaux

Préparé par :

BELAICHE Karima

***Les transports de marchandises en Algérie : Impact sur
l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou***

Sous la direction de : **M^{elle} RAMDINI Samira**

Soutenu publiquement devant le jury composé de :

Mr OUNASSI Hassene, MAA à l'UMMTO, Président du jury.

M^{elle} RAMDINI Samira, MAA à l'UMMTO, Rapporteur.

Pr. AHMED ZAID Malika, Professeur à l'UMMTO, Examinatrice.

Année universitaire 2015-2016

*« Les transports de marchandises en Algérie : Impact sur
l'activité économique dans la wilaya
de Tizi-Ouzou »*

DEDICACE

✚ A mes chers parents que dieu les protège ;

✚ A mes chers frères et ma chère sœur ;

✚ A mes amies

✚ Et à toute ma famille.

REMERCIEMENTS

Je remercie d'abord Dieu qui m'a donné la volonté pour réaliser ce travail et le courage pour surmonter les difficultés rencontrées.

Ma profonde expression de reconnaissance est destinée à ma directrice de mémoire et responsable de notre master, **Pr. AHMED ZAID Malika**, pour ses précieux conseils, son suivi et ses orientations.

Je voudrais aussi remercier infiniment **M^{elle} Samira RAMDINI** pour son encadrement et son suivie avec intérêt tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je remercie également tous les enseignants qui m'ont suivi lors de ma formation, ainsi que mes camarades du master « Management Territorial et Ingénierie de Projets ».

Enfin, que tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail, trouvent ici l'expression de ma gratitude.

Résumé :

Le secteur des transports constitue un secteur clé de l'économie régionale tant par ses caractéristiques propres (présence sur l'ensemble du territoire, capacité de création d'emplois etc.) et par 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. Par conséquent, la wilaya de Tizi-Ouzou a besoin de renforcer la présence des différents modes de transport de marchandises pour impulser une dynamique de développement des activités économique locales.

Mots clés : Transport de marchandises, Activité économique, Offre et demande de transport de marchandises.

Summary

The transport sector clearly appears to be a key sector of the regional economy in terms of its own characteristics (presence on the whole territory, capacity for job creation, etc.) and its impact on other regional activities.

The effects of the transport sector on economic development, both internationally and nationally or regionally, are becoming increasingly important. Analysis of the impact of freight transport on regional activity is the central focus of this paper. Through the latter, we will try to demonstrate the importance of the interrelationships between freight transport and economic activity, in particular through road freight traffic in the North West region.

Keys Words: Transport of goods, economic activity, road traffic, impact, regional economy.

Abréviations et sigles utilisés

- **CNAN** : Compagnie Nationale de Navigation ;
- **CCLS** : Coopérative de Céréales et Légumes secs ;
- **DSA** : Direction des services agricoles ;
- **D.B.K** : Draa-Ben-Khedda;
- **EPL** : Entreprises Publiques Locales ;
- **EURL** : Société unipersonnelle à responsabilité limitée ;
- **GZALE** : Grande Zone Arabe de Libre Echange ;
- **ISMME** : Industries Sidérurgiques, Métalliques, Mécaniques et Electriques ;
- **MDA** : Milliards de Dinars Algérien ;
- **RGPH** : Recensement General et de la Population et de l'Habitat ;
- **SNTR** : Société Nationale des Transports Routiers ;
- **SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Algériens ;
- **SNTV** : Société Nationale de Transport de Voyageurs ;
- **SNTF** : Société Nationale des Chemins de Fer Algériens ;
- **STPE** : Société de Transport des Produits Energétiques ;
- **SAU** : Superficie Agricole Utile ;
- **SARL** : Société à responsabilité limitée ;
- **SPA** : Société Par Action ;
- **SNC** : Société en Nom Collectif ;
- **T.O** : Tizi-Ouzou .

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Cadre général relatif aux transports de marchandises.....	5
Introduction au premier chapitre.....	5
Section 1 : Le transport de marchandises de quoi s'agit-t-il ?.....	6
Section 2 : Approche de mesure de l'activité de transport de marchandise.....	19
Section 3 : Les déterminants de la croissance du transport de marchandises.....	23
Conclusion au premier chapitre.....	29
Chapitre 2 : Offre de transport de marchandises en Algérie : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	30
Introduction au deuxième chapitre.....	30
Section 1: Organisation des transports de marchandise.....	31
Section 2 : Etat des lieux de transports de marchandises en Algérie.....	39
Section 3 : Situation actuelle de l'offre de transport de marchandise dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	48
Conclusion au deuxième chapitre.....	69
Chapitre 3 : Evaluation des transports de marchandises et leur impact sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	70
Introduction au troisième chapitre.....	70
Section 1 : Localisation des activités génératrices de fret dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	71
Section 2: Essai d'analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	81
Conclusion au troisième chapitre.....	96
CONCLUSION GENERALE.....	97
ANNEXE.....	101
Références bibliographiques.....	112
Liste des Annexes, tableaux, figures et carte.....	115
Tables des matières.....	118

Introduction générale

Introduction Générale

Aujourd'hui, le transport de marchandises est indispensable pour maintenir la compétitivité et la croissance dans une économie. Historiquement le transport de marchandises est associé avec le développement des activités commerciales. Comme le commerce touchait des espaces toujours plus lointains, le transport de fret évoluait aussi, il développait de nouvelles techniques et technologie et il est devenu une activité économique a part entière.

En Algérie ce secteur représente plus de 10% du produit intérieur brute. En effet, l'activité économique nécessite un volume de transport de marchandises conséquent, qui reflète les quantités produites par les diverses branches d'activité¹. Aussi l'importance du transport de marchandises est inséparable des échanges tant sur le plans intérieurs qu'avec l'extérieur, dans la mesure où le bon fonctionnement des activités de production et de marché se heurte à l'obstacle de la distance que seul le transport permet l'expansion des échanges, étant les activités de production et contribuent a la création des richesses. Il est donc créateur d'utilités et constitue au sens économique une activité de production.

Cette question de 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 économique.

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 la société est une évidence. Car, le transport facilité mobilité des choses et des individus resterons des composantes essentielles de la vie économique et des territoires.

Le transport de marchandises met en jeu un très grand nombre d'intervenants qui opèrent en temps réel, dans un système particulièrement complexe². Il s'exerce selon différents modes (routier, ferroviaire, maritime, aérien, fluvial) en fonction de contingences particulières (nature des produits, coût, délai, sécurité, destinataires, pays...) et fait appel à des techniques et technologies de plus en plus innovantes et performantes.

¹ Rapport n° 172 de l'office Nationale des statistiques 2011.

² M.Donald Dailly « Logistique& transport international de marchandises », ed l'Harmattan, 2013, P58

Introduction Générale

Dans le cotexte algérien, le transport de marchandise est un secteur important dans l'économie. 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.

Dans un contexte d'économie de marché, fondée sur les échanges, où l'importance de la disponibilité de plusieurs modes et moyens de transport de marchandises, dans quelle mesure ce sous secteur par les fonctions qu'il remplit peut affecter l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?

Pour pouvoir répondre et mieux cerner cette problématique, nous l'avons renforcé par quelques questions subsidiaires :

- 1- Quel est l'état des lieux de sous secteur de transport de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?*
- 2- Comment fonctionne l'activité de transports des marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou et quelles sont ses relations avec les autres secteurs économiques ?*

Afin de répondre aux questions suscitées par notre sujet, nous posons trois hypothèses :

- 1- La wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise par la présence de plusieurs activités économiques : industrielle, agricole, et commerciales qui sous entend un volume d'échanges importants et une forte demande de transports de marchandises ;*
- 2- Les transports de marchandises jouent un rôle important dans la dynamique économique de la wilaya de Tizi-Ouzou ;*

Introduction Générale

- 3- *La prédominance du transport routier et l'insuffisance des infrastructures de transport et des entreprises spécialisées dans la logistique entraînent des contraintes de mobilité des marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou.*

Pour répondre à toutes ces questions et mener à bien notre travail de recherche, nous avons effectué :

Dans un premiers temps une recherche bibliographique et documentaire. Nous avons pu accéder à la documentation de la bibliographie de la Faculté des Sciences Economiques et des Sciences de Gestion de l'UMMTO. Nous avons alors effectué des lectures théoriques, en plus des recherches sur les sites internet ; cela nous a permis de collecter des informations et statistiques tant quantitatives, en rapport avec notre thème de recherche.

Dans un second temps, nous avons effectué une étude sur le terrain : nous avons procédé à la collecte des statistiques auprès de la Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou (DTW), la Direction Régionale de la Société Nationale des Transports Ferroviaire (SNTF), la Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaire de la wilaya de Tizi-Ouzou (DPSB), la Direction de Commerce (DC). Nous avons également procédé à l'étape la plus importante consistant en la diffusion de questionnaires adressés aux entreprises utilisatrice de transport de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

En vue de mieux cerner les éléments de reposes pour être en phase avec notre problématique soutenue par nos hypothèses de recherche, nous avons organisé notre travaille en trois chapitres :

- *Le premier chapitre est intitulé : Cadre général relatif aux transports de marchandises*, consacré au cadre conceptuel du sujet, nous précisons 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.
- *Le deuxième chapitre est intitulé : Offre de transport de marchandises en Algérie : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou*, dans un premier temps, nous essayerons de présenter l'offre de transport de marchandises en Algérie , dans un deuxième temps , aborder l'état des lieux des transports de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou qui consistent en transport routier et le transport ferroviaire de marchandises.

Introduction Générale

- *Le troisième chapitre est intitulé : Evaluation des transports de marchandises et leur impact sur l'activité économique*, aura pour objectif de faire apparaître les différents activités génératrices de fret dans la wilaya de Tizi-Ouzou et d'analyser l'impact des transports de marchandises sur cette dernière.

Chapitre 1 : Cadre général relatif aux transports de marchandises.

Introduction au premier chapitre

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.

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 ou d'acheminer 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. Le transport est ainsi présent à chaque étape du cycle de transformation (fabrication, distribution, récupération) de tous les biens matériels.

Le succès et la croissance des localités seraient essentiellement dus à leur dynamique interne. Etant donné que le transport de marchandises est un bon indicateur qui reflète le dynamisme économique des territoires. Ce chapitre permet d'apporter des éléments de définition au transport de marchandises afin de se formaliser avec ce secteur considéré comme une parente pauvre de la littérature économique.

Section 1 : Cadre conceptuel relatif au transport de marchandises

Depuis l'antiquité les transports de marchandises 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 de marchandises 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.

1.1 Définition des transports de marchandises

Avant de définir la notion des transports de marchandises, il est utile de réfléchir sur la notion de marchandises, bien ou fret.

1.1.1 Notions de marchandise, bien et fret

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 bien » (goods transport). Quand au terme « fret », 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 de mot « fret » reflètent bien la diversité des acteurs qui participent au transport et leurs rôles respectifs, dans un fonctionnement de système¹.

Le fret désigne le prix du transport par mer de marchandises, aujourd'hui aussi par route, par avion, par métonymie et couramment la cargaison elle-même le prix de location d'un navire et le louage d'un bateau de transport utilisé au transport de marchandises, puis s'applique à tout moyen de transport.

¹ Le dictionnaire historique de la langue française d'Alain Rey (Paris, Dictionnaire Le Robert, 1992, 2 vol)

1.1.2 Définition de transport de marchandise

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

L'INSEE 2010, définit le transport de marchandises comme suit : « Le transport de marchandises comprend tout les mouvements de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien...etc. Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes »².

Selon M. Savy, le transport de marchandises est un service dans la mesure où il ne modifie pas la marchandise à la quel 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 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, etc. 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 logique ».³

Le transport de marchandises 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 de marchandise est une activité industrielle dont la technique, les conditions de travail (notamment l'itinérance de norme de postes de travail).

²<https://www.insee.fr>

³[http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-route-securite-routiere/transports-routiers/Le transport de marchandises](http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-route-securite-routiere/transports-routiers/Le_transport_de_marchandises)

L'utilisation d'un patrimoine productif collectif énorme (la plus grande part des infrastructures) la différencient forment 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 de marchandises 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 de marchandises est une opération productive, c'est un processus, il apporte une valeur additionnelle aux marchandises. Il forme une industrie particulière, il transforme les biens, en modifiant leurs propriétés physiques (coordonnées spatio-temporelles) on les transportant d'un endroit à un autre.

En outre de ces considération naturelles, le transport de marchandise agit aussi sur des données sociales, ainsi le même produit n'a pas la même valeur d'usage dans deux endroits différents. Transformer un sac de blé en le transportant de sa région de récolte à son lieu de consommation change la valeur d'usage de ce même sac de blé. En outre, l'opération de transport se déroule dans le temps, et le temps de transport s'ajoute intégralement au cycle de rotation du produit depuis l'engagement de sa fabrication jusqu'à sa vente sur le marché. L'influence du transport de marchandises sur la gestion industrielle est donc double, jouant à la fois sur le cout 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 la mise à disposition des produits sur un marché.

1.2 Les caractéristiques des transports de marchandises

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

1.2.1 Une branche technique majeure

Dans sa diversité, le transport de marchandises comme de personnes est depuis toujours une branche majeure de la technique, participant aux avancées et aux révolutions qui en scandent l'histoire. Il faut à cet égard distinguer entre la production des outils de transport et leur mise en

œuvre. Les industries de production des outils de transport construction ferroviaire, automobile, navale, aéronautique, sans oublier les infrastructures, les systèmes de signalisation et de contrôle, l'énergie, etc. demeurent parmi les plus innovatrices⁴.

Elles sont situées à l'amont de l'activité de transport, à qui elles fournissent des équipements, qui requièrent eux-mêmes une technique spécifique pour leur exploitation. C'est celle-ci, la technique de transport proprement dit, qui intéresse directement l'économie du fret. Les effets du développement technique du transport peuvent ainsi s'appréhender à plusieurs niveaux successifs :

- développement d'une industrie des matériels de transport ;
- développement d'une industrie du transport ;
- développement des activités et des pratiques sociales liées à la consommation du transport.

Le transport de marchandises participe pleinement d'un système technique global. Tout en étant le lieu de création et de développement de multiples techniques spécifiques, il est aussi un consommateur intense et un développeur des techniques issues des autres secteurs de l'industrie pour former une filière plus ou moins intégrée : les industries des matériaux et des énergies sont intensément sollicitées, sans oublier la présence universelle et transversale de l'électronique et de l'informatique tant pour la construction des équipements que pour leur mise en œuvre. Le transport de marchandises est ainsi un puissant vecteur de modernité technique dans tout le système de production et d'échanges.

1.2.2 Un procès industriel

Transporter des produits, les déplacer dans l'espace, est une opération matérielle qui requiert de la main-d'œuvre, des équipements, des consommations intermédiaires considérables. Le transport modifie les caractéristiques physiques des produits (leurs coordonnées spatio-temporelles) tout comme les opérations manufacturières en modifient la composition ou la morphologie. Le transport de fret est un procès industriel.

Techniquement, le transport est un procès (une opération productive) et non un produit (le Bien issu du procès). En termes d'organisation économique, l'accomplissement de ce procès se répartit entre deux régimes. Certaines entreprises agricoles, industrielles ou commerciales disposent

⁴ Savy .M « Le transport de marchandises », ed d'organisation, Groupe Eyrolles, 2007 ,P44

de moyens de transport (humains et matériels) pour assurer elles-mêmes tout ou partie du transport requis par leur activité. On parle alors de transport « pour compte propre ».

Mais il est peut être aussi assurée par des entreprises spécialisées, et on parle alors de transport « pour compte d'autrui ». Les entreprises de transport sont, sous l'angle technique, des entreprises industrielles mais, sous l'angle économique, elles ont la particularité de vendre un procès et non le produit auquel celui-ci s'applique (le transporteur vend le transport, et non les marchandises transportées). Dans ces circonstances, le transport est un service.

1.2.3 Un système complexe

La complexité du transport de marchandises tient à la multiplicité des éléments qui le composent. À cette multiplicité des éléments correspond souvent une multiplicité des agents impliqués, qui doivent coordonner leurs interventions en dépit de leurs intérêts distincts sinon contradictoires. En outre, certains de ces acteurs relèvent de la sphère privée des entreprises, et d'autres de la sphère publique des collectivités locales ou étatiques.

Une des distinctions fondamentales, à l'intérieur des diverses techniques de transport, est la séparation entre l'infrastructure et les trafics qu'elle supporte. Parmi les infrastructures, il convient de distinguer les infrastructures linéaires (routes, voies ferrées, canaux) et les infrastructures nodales (gares, ports et aéroports, triages, hubs, chantiers de transport combiné, plates-formes logistiques, etc.).

Une autre division des techniques et des rôles distingue les utilisateurs du transport de ceux qui le fournissent (hors le régime du compte propre). Chargeur et transporteur forment le couple central de l'organisation du transport, pour le co-organiser et même le Coproduire : il faut à la fois assurer l'adéquation technique entre la cargaison et le véhicule (compte tenu du conditionnement, de la taille et du poids de l'une, des dimensions et équipements de l'autre), et organiser une coordination exacte, dans le temps et dans l'espace, entre l'activité du chargeur et celle du transporteur (notamment pour les enlèvements et les livraisons).

La complexité des problèmes à résoudre, d'un point de vue ou de l'autre, entraîne souvent l'intervention d'un tiers acteur, un intermédiaire (mandataire, commissionnaire, agent, transitaire, etc.) qui facilite l'interface et souvent en assure la gestion. Couramment désignés comme des

« auxiliaires », ces acteurs jouent de fait un rôle primordial d'organisation, qui les met au centre, et non à la périphérie du dispositif de contrôle du transport⁵.

La notion de réseau fournit les moyens de décrire et d'analyser un dispositif de transport, à travers une représentation en plan et une représentation en couches. L'image du réseau en plan, associant des arcs et des nœuds, est la plus courante (on pense au métro de Paris...). En effet, il est fréquent que le transport de marchandises ne consiste pas à acheminer directement un produit d'un point à un autre : si la taille du chargement est nettement inférieure à la taille des véhicules, une organisation plus complexe est nécessaire pour utiliser efficacement la capacité de transport disponible en regroupant plusieurs envois.

1.2.4 Une activité sociale

Activité exercée par des entreprises dans le cadre de relations interentreprises, le transport de marchandises est néanmoins lourd d'enjeux plus larges. Il a une forte dimension sociale, qui intéresse la société tout entière.

L'opinion et les pouvoirs publics sont, depuis quelques années, plus sensibles que naguère à des externalités du transport marchandises telles que la pollution, l'insécurité, le bruit, la congestion, la contribution à l'effet de serre, etc., et des politiques préventives ou correctrices se mettent en place avec plus ou moins de succès. Du reste, les externalités du transport ne sont pas toutes négatives, que l'on songe à la desserte du territoire (par exemple, pour l'accès aux services de santé ou de secours), à l'aménagement de l'espace et, de façon plus diffuse, à la contribution du transport à la croissance économique.

Cependant, les interférences entre la sphère privée et la sphère publique ne se limitent pas à la gestion des contacts du transport avec son environnement social, elles touchent au cœur de son fonctionnement même. La production et la mise à disposition des infrastructures (planification, exploitation, tarification) relèvent pour l'essentiel du secteur public. À travers les infrastructures, le transport est ainsi une industrie dont une énorme part du capital productif est propriété sociale.

⁵ Michel Savy, 2007 « Le transport de marchandises » Groupe Eyrolles, ed d'Organisation, p.9

La fiscalité appartient aux prérogatives de l'État. Le transport supporte à la fois la fiscalité générale (TVA, taxe professionnelle, impôt sur les bénéfices, etc.) et une fiscalité spécifique, fondée sur la possession du véhicule, son assurance, son usage (notamment à travers la taxe sur les produits pétroliers), etc.

1.3 Les différents modes de transport de marchandises

En 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 et routes, etc.⁶

La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le cout, la vitesse, et cela en fonction de ces 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 et transport aérien. Dans ces différents modes de transports on distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules.

1.3.1. Le transport maritime de marchandises

La croissance des échanges commerciaux dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offerte par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes et il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises. Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre⁷. En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO₂ par tonne-kilomètre.

⁶ Zentelin. J-L. (2005) « *Initiation à l'économie des transports* ». Ed. CELSE.P44.

⁷ James J. Corbett, James Winebrake, Oyvind Endresen, Magnus Eide et Stig Dalsoren « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, Chapitre 3, p 63,

La composition de la flotte maritime mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et des produits manufacturés. En raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte de porte-conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6% en 1980 à plus de 13% en 2011. Cette progression s'est faite au détriment des navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale a été ramenée de 17% à 7,8% au cours de la même période⁸.

1.3.2 Le transport aérien de marchandises

Le transport aérien est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique et a été considéré pour longtemps comme un symbole de présence commerciale internationale. La libéralisation et la croissance des échanges commerciaux de produits et de services induits par la mondialisation se traduisent par une augmentation de la demande de services aériens internationaux mais aussi par une augmentation de la demande de transports intérieurs.

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 avec la mise en service d'avions cargos spécialisés⁹.

1.3.3 Le transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial est un mode de déplacement terrestre par voie d'eau (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises ou de voyageurs. Il est possible de naviguer sur des rivières à courant libre, parfois aménagées ou chenalisées (sans barrages ni écluses mais à l'aide d'épis ou de digues destinés à resserrer et maintenir son chenal), sur des rivières canalisées (au moyen de barrages et d'écluses) ou sur des canaux (rivières artificielles).

Les transports sur les voies navigables intérieures, y compris les fleuves et les canaux, offrent un moyen écologique de transporter des marchandises à l'intérieur des pays en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre. Le transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le transport de fret.

⁸ Colton, T. (2004), « Growth of the world fleet since WWII », Chapitre 3 : « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, pp. 70-77

⁹ P. Marlin « le transport aérien » la documentation française, étude de la df-économie 2000 p43

Le transport fluvial est un mode de transport qui permet de déplacer des marchandises très diverses. Il est particulièrement approprié pour des marchandises lourdes et denses, sont transportées principalement des produits agricoles (céréales, graines oléagineuses), des matériaux de construction (sable, gravats, goudron, ...), des produits pétroliers, des combustibles minéraux, des déchets métalliques, des engrais et produits chimiques et des conteneurs.

1.3.4 Les transports terrestres de marchandises

Le système de transports terrestre rassemble deux modes principaux : la route et le rail.

a) Les transports routiers

Le secteur du fret routier consiste à transporter par la route des marchandises entre les entreprises et entre les entreprises et les consommateurs. Au cours des deux dernières décennies, ce mode de transport a connu une très forte croissance.

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de service qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économiques, psychologique, 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 : transport de personne, transport de marchandises, transport urbains, transport de rase compagnie, sur des distances courtes, moyenne et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

b) Le transport ferroviaire de marchandises

Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique.

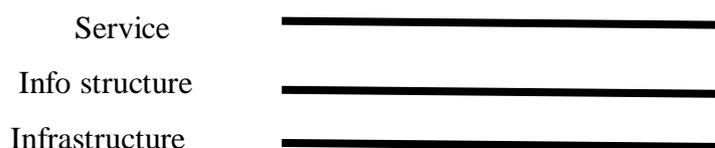
Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures.

1.4 Les moyens rattachés aux transports 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 nécessaire 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 de marchandise, il est courant de le décomposer en réseau selon des couches super posées. 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'expéditions et de réceptions, et des relations économiques qui motivent l'opération de transport.

Schéma1 : Les couches structurant les réseaux

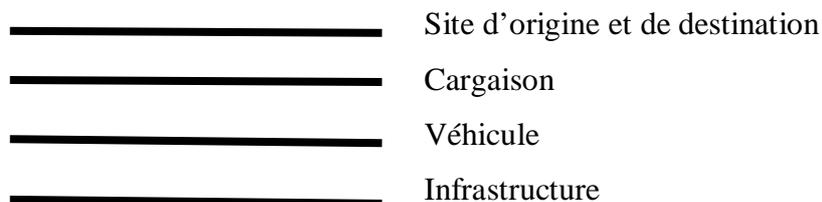


Source : Structure générale des réseaux (Savy, 2006)

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 constituée de deux éléments distincts l'objet de service qui est le véhicule et l'instrument du service qui est la cargaison, c'est 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 de 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 2 : Structure en couches des systèmes de transport



Source : Structure en couches des systèmes de transport (M. Savy 2006, P56.)

Il y a une interdépendance entre les couches, dont l'intensité des liens varie selon ce qu'on considère telle couche. L'interaction entre l'infrastructure et le véhicule, il se mesure en véhicule-kilomètres, il intéresse les gestionnaires de l'infrastructure pour le dimensionnement des nouveaux projets, et les usagers qui subissent des ralentissements quand l'infrastructure est saturée.

L'interaction entre le véhicule et la cargaison réalise le transport de marchandise 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. En fin, l'interaction entre la cargaison et le circuit reliant le site d'expédition et le site de réception relève de la logistique.

1.4.1 L'infrastructure

Les infrastructures de transport sont des biens meubles. Le terme infrastructure est défini comme étant un ensemble d'installations et d'équipement nécessaires à une collectivité. C'est ce que the Canadian Oxford dictionary considère commettant les fondations structurelles constituant l'assis 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 monde correspond ses infrastructures propres.

L'importance des infrastructures entant que « support » de la mobilité des marchandises et de personnes 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 autorisées publique, 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.

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.

1.4.2. 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 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 cout du transport et sur sa vitesse potentielle. Les moyens de transport de grande capacité ont un cout d'opération proportionnellement plus faible que les moyens de petite capacité. Ils ne sont pas attractifs du faite 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 véhicule¹⁰.

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

¹⁰ A. Sevestre « Pôles de développement économique et logistique d'entreprise » 2007 ,thèse de doctorat en sciences économiques, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

1.4.3 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.

1.4.4 Origine et destination du transport

Cette couche donne sens au schéma de 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 multiple point 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 nécessaire 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, parking. Le transport met en relation plusieurs sites (usines, magasins, etc.) pour chaque site il ya des logique de gestion économique 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 contribuent d'une manière efficace dans la gestion du transport de marchandises, 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.

Section 2 : Approche de mesure de l'activité de transport de marchandise

Après avoir présenté l'activité de transport de marchandises, nous nous intéressant dans le point suivant 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 ? ».

L'évaluation du nombre d'emploi 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 qui est 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 de service rendu par cette activité. Les éléments de qualité apportent un complément significatif à la mesure du service rendu. Les déterminants de l'efficacité de transports de marchandises reflètent la performance du service de transport.

2.1 La mesure de l'activité de transport de marchandises en unité physique

Concernant le volume de l'activité de transport de marchandises, plusieurs indicateurs sont disponible et qui se basent sur l'observation directe des quantités physiques : nombre de tonne ou de tonnes-kilomètres de marchandises transportées, nombre de véhicule, de véhicule 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'un 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 kilomètre donne un total de 1500 tonnes-kilomètres, alors que l'addition des poids transportés n'a pas de sens.¹¹

Elle ne donne pas une image tout à fait claire de la réalité de l'activité, par exemple selon le produits, la tonne transportée ne coûte pas le même prix pour le transporteur, et n'a pas le même intérêt pour le chargeur, de même ; un kilomètre en milieu urbain dense ou dans le forêt tropicale n'est pas équivalent à un kilomètre sur un océan, sur une autoroute ou sur une voie ferrée.¹²

¹¹ <http://www.insee.fr>

¹² P.Marlin « Géographie, économie et planification des transport » 1991, Puf ,p 104

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 transport 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. 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 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, quant à elle, 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.¹³

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 branche.¹⁴

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 les agents économiques (entreprise industrielles, agricoles....etc.) 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 ».

¹³ Savy 2006, Bernadet (1998).

¹⁴ M.Bernadet « Les transports en France », Economica, Paris 1998 P5

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

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

2.4 La mesure de l'efficacité des services de transports de marchandises

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 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 essentiel.¹⁵

Avant d'aborder les éléments de la qualité de transport de marchandises, il convient de préciser la notion de « qualité de transport ». On peut caractériser la qualité de service d'un transport en le positionnant dans un espace multidimensionnel dont les axes mesurent la rapidité, la ponctualité, la sécurité et enfin la production de l'information liée à la circulation des marchandises.¹⁶

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

2.4.1 Le prix

Le prix de transport apparaît comme un facteur décisionnel essentiel pour le chargeur. La sensibilité de la demande de transport de marchandises au prix de transport dépend dans une large mesure de l'importance de ce coût dans la valeur de la marchandise considérée. Ainsi les produits dont la part du transport dans leur valeur sont élevés, l'effet des tarifs sur le niveau de la demande

¹⁵ M.Savy 2006 op,cit

¹⁶ M. Bernadet « Réflexion sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises », Cahiers scientifiques du transport, 1985, pp 87-99.

de transport peut avoir une influence impotente. 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 faible¹⁷.

2.4.2 La fiabilité

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

2.4.3 La flexibilité

Elle se traduit par la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue. Cette flexibilité est permise entre autres par le recours aisé à la sous-traitance, lui-même facilité par la concurrence.

2.4.4 La sécurité

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transporteur : nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de marchandises¹⁸.

2.4.5 La rapidité

La vitesse constitue une caractéristique essentielle de la demande de transport de certaines marchandises. Les chargeurs sont prêts à payer cher pour 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 les capitaux immobilisés.

¹⁷ S.Wickhman.s(1969) « Economie des transports ».Sirey Paris ; pp 168-169

¹⁸ G.Legrand ;Hubert M (2003), « management des opérations de commerce international », Dunod ;6eme édition. P7.

Section 3 : 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 consommateur 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 œuvre¹⁹. 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 transport de marchandises est imbriqué dans le fonctionnement de l'entreprise et est impacté par des facteurs micro et des facteurs macro économiques²⁰.

A ce titre nous pouvons citer les trois principales déterminants de la croissance de transports de marchandises, qui se présentent comme suite :

3.1 La mondialisation et intégration des flux d'échange commerciaux

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 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.

¹⁹ R. Vickerman, « Gérer les déterminants de la demande de transport », CEMT 2003, P(15).

²⁰ S. Wachter Transport et aménagement de territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios 2006 », Etude réalisée pour le ministère de l'équipement, des Transports, de l'AMENAGEMENT DE Territoire, du Tourisme et de la Mer (DRAST) 2006, P 3.

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 échanges, favorise les investissements directs étrangers qui par leurs 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 transport.²¹

3.2 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 aval.²²

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 de 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 stock. Ces méthodes s'appliquent aussi sur la distribution des produits finis. La taille des envois et stocks moyens de produit 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 stockages. Ceci a impliqué de plus petites quantités par produit et des fréquences de livraison plus élevées.²³

²¹ M. Savy 2006 op. cit p 335.

²² S. Wachter « Transport et aménagement de territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios 2006 », Etude réalisée pour le ministère de l'équipement, des Transports, de l'AMENAGEMENT DE Territoire, du Tourisme et de la Mer (DRAST) 2006, P 7.

²³ V. Gacogne « Impact des coûts de transport sur les systèmes logistiques par une modélisation en dynamique des systèmes », Thèse de doctorat école nationale des ponts et chaussées Paris juin 2003 P 36-39.

3.2.1 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.

a) *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 mieux concentrer la fabrication dans un petit nombre d'installation 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. Cette dernière réduit les distances de transport mais limite la productivité de la fabrication. Les entreprises, pour décider du nombre de sites font l'arbitrage entre 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 frais de gestions du stock²⁴.

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. Les coûts de stockage augmentent avec le nombre de sites, raison pour laquelle les entreprises préfèrent réduire le nombre de ceux-ci.

Le coût de transport, sont fortement conditionnés par le nombre de site. Un nombre élevé de sites permet de diminuer la distance moyenne de livraison. Etant 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.

²⁴ P. Vallin « La logistique modèles et méthodes du pilotage des flux », 2eme édition, Economica (2001), P61.

b) Structure d'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 rependant à leur besoins. Les technologies de l'Information et de la Communication (TIC) permettent à leur tour de gérer plus facilement les chaînes 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.

c) 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.

3.2.2 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.

3.2.3 La logistique : Amélioration de la qualité en réduisant les coûts

a) 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 suite : « C'est mettre à disposition le bon endroit et au bon moment, au moindre coût ».²⁵ La logistique peut être définie aussi comme « 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 livraison »²⁶.

3.2.4 Logistique et 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'échelles 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 logistique dû à la dispersion géographique des lieux de production et de distribution, aux livraisons plus fréquentes, au passage par des sites logistique avec conditionnement des envois. Dans le même temps, les changements sont optimisés avec des véhicules plus grands et mieux remplis.

²⁵ M.Savy « économie du fret – Le système de transport » édition de l'ingénieur 2005, P3.

²⁶ 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.

Chapitre 1 : Cadre général relatif aux transports de marchandises.

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 envoies, fréquence accrue des livraisons, exigence de vitesse majoré, flexibilité et fiabilité de transport, et a conduit également à réduire le nombre des entrepôts et accroître leur taille. Cette concentration entraîne une augmentation des distances de transport²⁷.

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.

²⁷ ROVEILLO Gérard, FULCONIS François, PACHÉ Gilles « Vers une dilution des frontières de l'organisation : le prestataire de services logistiques (PSL) comme pilote aux interfaces », Revue n°2, 2012 .P8.

Conclusion au premier chapitre

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.

Aujourd'hui, « la logistique est un secteur essentiel de l'activité économique et constitue une nouvelle forme de l'activité industrielle et de services »²⁸. Elle s'est imposée comme un élément de différenciation par le service (respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et le service après-vente...) et offre une gamme d'activités de plus en plus large. Elle est indissociable des systèmes de production et de consommation et très imbriquée avec toutes les fonctions de l'entreprise (fonctions commerciales, achats, recherche et développement ...).

Au cours de toutes les sections de ce chapitre, nous avons vu le rôle et l'importance du secteur de transport de marchandises 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.

²⁸ Dominique Becker, in : *Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement*, mars 2003.P 2.

*Chapitre II : Offre de transport de marchandises en Algérie : cas
de la wilaya de Tizi-Ouzou*

Introduction au deuxième chapitre

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 formes. 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 à 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 d'un auxiliaire.

S'appuyant sur une approche macro économique, ce chapitre a l'objet d'analyses l'offre de transport de marchandises en Algérie d'une part, et l'évolution ainsi que l'état des lieux de ce sous secteurs dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Section 1 : Organisation des transports de marchandise

Dans le cadre de cette section, nous allons apporter quelques éclaircissements sur les notions fondamentales des transports, et préciser en quoi les transports de marchandises sont considérés comme services publics, puis évoquer les modes de transports de marchandises existants en Algérie.

1.1 Notion fondamentale sur les transports

« C'est un déplacement d'un ou plusieurs personnes ou d'un objet physique d'un point (A) à un autre point (b) nécessitant un moyen sur une distance relativement longue ». Larousse définit le terme transport comme « l'action de porter d'un lieu dans un autre ». Dans l'acception la plus courante, le transport est « le déplacement de choses ou de personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux (le plus souvent par un intermédiaire » dictionnaire le petit Robert).

Le transport est une fonction qui consiste dans l'acheminement des personnes et de marchandises d'un point d'origine à un point de destination en utilisant un ou plusieurs modes de transport, isolément ou de façon intégrée en assurant la qualité de services requis tout au long de la distance.

1.1.1 La notion du service public

Il est difficile de donner une définition précise, complète et objective des services publics, car cette définition devrait s'appliquer à des services divers par leur nature, leurs objets, leurs objectifs, etc. La notion de service public a longtemps uniquement préoccupé les juristes comme Léon Duguit (1928), les économistes sont restés à l'écart¹.

Par cette expression, Duguit justifiait une sphère d'intervention propre de l'Etat. Pour lui, l'expression « service public » désigne : « toute activité dont l'accomplissement doit être réglé, assuré et contrôlé par les gouvernants, parce qu'il est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale et qu'il est de telle nature qu'il ne peut être assuré complètement que par l'intervention de la force gouvernante » ou encore, est considérée comme relevant du service public « l'activité que les gouvernants doivent obligatoirement exercer dans l'intérêt des gouvernés ».

Devant l'absence de définition substantielle d'origine juridique de la notion de service public, l'économie a été appelée à la rescousse pour tenter de la caractériser. Les tentatives les plus approfondies sont celles proposées dans le rapport Martinand-Lorenzi (1995) et dans le rapport Cohen-Henry (1998).

Ainsi, pour Matianand et Lorenzi (1995), la notion de service public se rattache aux concepts de monopole naturel et de biens collectifs. Ces deux concepts décrivent des situations dans lesquelles l'état de concurrence parfaite ne correspond pas à un optimum de Parito et n'aboutit donc pas à la maximisation du bien-être social. Le concept de monopole naturel fait référence aux services publics à caractère industriels et commerciaux qui sont accessibles à tous sans discrimination ou exclusion (propriété de non exclusion) et dont la consommation par un individu n'entraîne pas une moindre disponibilité pour les autres (propriété de non-rivalité), ils recouvrent les services non marchands comme la défense nationale.

Selon Henry (1998), les activités et les missions du service public sont caractérisées par la double composante d'efficacité et d'équité, elles contribuent de ce fait à la réduction d'inégalités liées aux revenus ou à des handicaps physique et à la cohésion sociale afin de pallier aux défaillances du marché. Henry insiste en particulier sur la correction des externalités liées à l'occupation déséquilibrée du territoire grâce à certains services qui participent à rendre l'aménagement du territoire plus efficace¹.

Cette notion de service public s'appuie sur celle d'intérêt général mais, trop soumise à appréciation subjective, elle n'a pas de définition universellement reçue ; en pratique est service public ce que la puissance publique définit politiquement comme tel. C'est une notion distincte de celle de secteur public².

Le service public de transport est une activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivité territoriale ou locale) ou sous son contrôle, dans le but de satisfaire un besoin d'intérêt général. Par extension, le service public de transport désigne aussi l'organisme qui a en charge la réalisation de ce service. Il peut être une administration, une collectivité territoriale, un établissement public ou une entreprise de droit privé qui s'est vu confier une mission de service

¹ François- LEVEQUE, concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public, in Thierry Kirat et Evelyne Servenin (Dr), « Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action », Paris, CNRS Editions 2001, P 09

² Jean HORGUES-DEBAT « Service Public et au public : de quoi parle-t-on ? Définition et classement des termes et des concepts, ADRETS, novembre 2007, P 03

public. Dans ce dernier cas, la mission de service public peut prendre diverses formes : concession, cahier des charges, fixation des tarifs, contrôles des investissements, etc.

Par ailleurs, en Algérie, selon l'article 07 de la loi n°01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres : conformément a l'article 02 :

- ❖ Transport terrestre : tout activité par laquelle un exploitant déplace, d'un point à un autre, des personnes ou des marchandises, par route, par voie ferrée ou par câble, au moyen d'un véhicule approprié ;
- ❖ Transport public : transport effectué à titre onéreux pour le compte de tiers par des exploitants autorisés à cet effet.

A ce titre, le transport de marchandises est un service public, de fait qu'il est inclus dans les transports terrestres.

1.1.2 Les principes de service public

A partir de moment où les transports de marchandises sont qualifiés de service public, ils ont découlera un certains nombres de principes qui s'imposent à tous services publics, connus sous le nom de « loi de Rolland », ils sont au nombre de trois : principes d'égalité, de continuité et d'adaptation au changement ou mutabilité.

a) La continuité

Selon le premier principe, le service public ne doit pas cesser de fonctionner, il oblige un fonctionnement en permanence, d'une manière régulière et continue sans interruption. En effet, les besoins de la collectivité ne s'arrêtent pas. Sauf en cas de grève qui s'accompagne de l'obligation d'un service minimum³. Pour certains services le principe de continuité doit être assuré en permanence comme par exemple : les services sanitaires, les services de sécurité, distribution d'eau, de gaz, d'électricité.....pour d'autres service publics, le principe de continuité n'est pas exigent comme par exemple : l'enseignement, bibliothèque, piscine, musée....soient quelque heures tous les jours ouvrables.

b) Légalité

Le principe d'égalité est un principe de non discrimination, il permet, en particulier, de donner des mesures qui introduiraient une différence dans les prestations offertes aux individus

³ Séminaire Intere SGG, Hervé BIBA NZENGUE « Le service public », LIBREVILLE ,18 Avril 2011 ,P12

selon leur communauté d'origine et leur croyance. En matière de service public aussi chaque citoyen doit disposer des mêmes droits⁴. En réalité le principe d'égalité devant les services publics est difficile à mettre en œuvre car il exige que les personnes doivent être soumises au même traitement mais ils doivent être dans une situation identique, à l'égard de service public, qui est difficile à apprécier.

c) L'adaptabilité

Le principe d'adaptabilité permet d'ajuster le contenu du service public à l'évolution du progrès technique et des besoins des usagers, qui sont en évolution permanente, comme, par exemple, d'inclure l'accès à internet dans le service public des télécommunications. Présenté comme un corollaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers ainsi que les évolutions techniques.

Chaque catégorie des services publics doit s'adapter à ces principes fondamentaux, en effet il existe divers services publics afin de répondre aux divers besoins socio-économiques, on retient ici les grandes catégories qui sont classés selon les critères juridique en services publics à caractère administratif et les services publics à caractère industriel et commercial.

1.1.3 Les grandes catégories des services publics

Les grandes catégories des services publics ne sont pas établies par les textes ou la jurisprudence en fonction du leur but. Certes il existe des services publics régaliens, économiques, sociaux, culturels, etc. Et cette façon fonctionnelle de les classer met, avant tout, en valeur l'extension des domaines du service public. Il ya là une approche plus politique que juridique liée à une croissance considérablement de l'intérêt général considéré comme but de service public. Mais lorsqu'on se réfère aux grandes catégories des services publics en droit administratifs (SPA) et les services publics industriels et commerciaux (SPIC)⁵.

⁴ François- LEVEQUE, 2000, op cit, P 02

⁵ F. BOITEAU, PAULIAT-H, LACHAUME-J, « Grands Services publics », édition DALLOZ, Paris 2000, P45.

a) *Les services publics à caractère administratif*

Ils sont considérés comme des services administratifs, les services dont le caractère industriel et commercial n'est pas connu, ce qui caractérise un service public d'administratif c'est la qualification « d'administratif » accordé à un établissement public gérant un ou plusieurs services publics. Cette qualification n'est qu'un indice de la véritable nature administratif de service public géré par cet établissement, ce qui veut dire qu'un établissement public administratif n'est pas restreint à la gestion uniquement d'un service public.

Ce type des services regroupe les domaines de l'action scolaire et éducative, l'action sociale et culturelle, la délivrance des titres et autorisations administratives, l'état civil, les archives communales et la lutte contre incendie. Ces services sont rendus par les administrations publiques aux usagers gratuitement ou semi-gratuitement celles-ci sont financés par les ressources fiscales ou parafiscales, elles entretiennent avec les usagers des relations relevant de droit administratif.

b) *Les services publics à caractère industriel et commercial*

Ils sont devenus des services publics industriel et commercial par la célèbre décision du tribunal des conflits de 22 janvier 1921, dite du «bac d'Eloka », société commerciale de l'ouest africain, en plaçant désormais sous le régime de droit privé le fonctionnement des services publics à caractère industriels et commerciaux qui ont été des services publics à caractère administratifs : eau, assainissement, gaz, électricité, transport, etc.

L'objet de service public a caractère industriel et commercial doit être semblable à celle accomplie par les personnes privés et donne lieu à une opération de production ou de vente des biens ou des prestations dont l'entreprise privée qui gère le service public est rémunérée grâce aux tarifs appliqué aux usager, elle entretient avec eux des relations commerciales. Cela se déroule sans échapper au respect des principes fondamentaux relatifs à tous les services publics à savoir : la continuité, l'égalité et l'adaptabilité. L'activité industrielle et commerciale se caractérise par la réalisation des actes de commerce, la production et l'échange des biens et services, on trouve l'énergie, production industrielle, transport, assurance, banque, etc. en d'autre termes ces services sont qualifiés de « services publics en réseaux ».

1.2 Cadre réglementaire régissant le sous secteur des transports de marchandises

La réglementation du secteur des transports terrestres a connu plusieurs étapes d'évolution après une période transitoire, de 1962 à 1967, où l'organisation des transports terrestres a été, pour une large part, fondée sur des textes antérieurs en 1962. La première étape de l'évolution de la législation, de 1967 à 1988, correspond à l'ère du monopole de l'Etat institué sur les transports terrestres, suivie d'une seconde étape, de 1988 à 2001, qui consacre la démonopolisation et l'ouverture du marché des transports routiers au secteur privé.

Depuis 2001, les activités des transports terrestres sont régies par la loi n°01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, qui consacre la démonopolisation totale de ce secteur et de nouvelles formes de gestion à travers la concession.

1.2.1. L'ordonnance n° 67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres.

L'ordonnance n° 67-130 de juillet 1967 institue le monopole de l'Etat sur toutes les activités de transports publics revêtant un intérêt général ou entraînant des obligations imposées par la condition de service public, relèvent du monopole de l'Etat⁶. Il est à préciser que l'Etat exerce son monopole par le biais des entreprises publiques. A ce titre, l'article 6 que la Société Nationale des Transports Routiers (SNTR) est désignée pour exécuter les transports routiers de marchandises sur l'ensemble du territoire national dans la limite d'un tonnage global fixé par arrêtee du ministre chargé des transports » et « la société nationale des chemins de fer algériens (SNCF) est désignée pour exécuter les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises sur l'ensemble du territoire national ».

La dite ordonnance a également institué le contrôle de l'activité par l'instauration d'un système d'autorisation préalable à l'exploitation de véhicules. Conformément à l'article 4, les véhicules utilisés pour transport pour compte propre doivent être munis d'une autorisation de circuler qui sont délivrées, à quelque titre que ce soit, ne sont ni cessibles, ni transmissibles « art. 7 ». Toutefois, les autorisations de transport attribués à une personne physique pourront être renouvelés, pour une période qui ne saurait excéder deux années en faveurs de ses ayants droit lorsqu'elle sera dans l'impossibilité d'exercer ses activités de transports ». Le transport pour propre compte est complémentaire du transport public. Conformément à l'article 9, le transport pour propre compte est complémentaire du transport public et ne peut s'y substituer ».

⁶ Art. 5 de l'ordonnance n° 67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres

Ainsi, les activités des transports terrestres de marchandises et de voyageurs, pour compte d'autrui, étaient dominées par le secteur public. Ces activités étaient exercées, pour le compte de l'Etat, par :

- La société nationale de transport de voyageurs (SNTV) sur les grandes distances et, à partir du 1^{er} janvier 1984.
- La société Nationale des Transports Routiers (SNTR) pour les marchandises.
- Les Entreprises relevant des collectivités locales (EPL) pour le transport communal et de wilaya,
- La Société Nationale des Chemins de Fer Algériens (SNTF) le 26 mars 1976.

Pour sa part, le secteur privé qui était insignifiant en nombre, en capacité et en type d'équipements opérationnels, intervenait quasi exclusivement en appoint du secteur public.

1.2.2. La loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Cette loi visait la satisfaction des besoins de transport dans les meilleures conditions de coût pour l'utilisateur et la collectivité, la coordination intra et intermodale et l'amélioration permanentes de la qualité de service en s'appuyant sur les principes suivants :

- Le maintien du monopole de l'Etat et la priorité accordée au chemin de fer : conformément à l'article 7 : «la priorité qui doit être accordée au transport par voie ferrée », et à l'article 9 : « le transport par voie ferrée constitue un service public. Toute modifications dans l'organisation des liaisons ferroviaires est soumise à l'approbation du ministre chargé des transports après avis des autorités locales ».
- La démonopolisation et l'accès du secteur privé aux activités de transport routier de marchandises et de voyageurs : conformément à l'article 12 qui stipule : « autorisation de création d'entreprises de statut privé pour exercer l'activité de transport public routier de marchandises et de voyageurs ».
- Le découragement du transport pour compte propre par l'instauration d'une taxe de coordination et les possibilités de reconversion en transport public qui lui sont offertes : conformément à l'article 44 : « les détenteurs de moyens en compte propre sont assujettis au paiement d'une taxe annuelle dite – de coordination- sur chaque véhicule détenu. L'assiette, le taux et les modalités de calcul et de perception de cette taxe sont fixés dans le cadre des lois de finance »
- Pour le transport de marchandises et dans le cadre de l'utilisation optimale des capacités de transport, privilégier le mode de transport terrestre ayant vocation à réaliser les prestations

dans les conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité : conformément à l'article 41 : « le système de transport de marchandises vise une utilisation optimale des capacités de transport existantes. A ce titre :

- les transports publics ayant vocation à prendre en charge les flux coordonnables dans des conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité doivent être privilégiés,
- la productivité des opérateurs et le système de transport doivent être constamment améliorés, notamment par l'utilisation de technologie moderne des équipements qui s'y rapportent ».

1.2.3. La loi n°01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Le nouveau dispositif organisationnel découlant de la loi 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres prend en compte les principaux axes suivants pour mieux encadrer l'activité :

-La démonopolisation totale de ce sous secteur et la participation accrue des opérateurs privés à ces activités,

-L'organisation du marché par l'introduction de nouvelles conditions d'accès à la profession et le développement des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs et des marchandises :

« Les infrastructures et équipements liés au transport de marchandises 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. Ils peuvent être réalisés et développés par toute personne morale de droit algérien »⁷.

En ce qui concerne les tarifs, ils sont réglementés « les tarifs de transport public de personnes et de marchandises constituent un élément essentiel d'accessibilité au moyen de transport et de régulation du marché des transports terrestres. Les tarifs de transport pour les services jugés stratégiques ou spécifiques peuvent être déterminés par voie réglementaire »⁸.

⁷ L'article 52 de la loi n°01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

⁸ L'article 12 de la loi n°01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Section 2 : Etat des lieux de transports de marchandises en Algérie

Dans le cadre de cette section nous allons présenter les différents modes de transport de marchandises a l'échelle national ainsi que son évolutions sur le réseau national et international.

2.1. Les modes de transport de marchandises

L'Algérie possède un système de transport très étendu utilisant l'ensemble des modes : routier, ferroviaires, maritime, aérien et le transport. On peut classer les modes de transport en trois grandes catégories :

2.1.1. Le transport terrestre

Il se subdivise en plusieurs modes : routier, ferroviaire.

a) Le transport routier

En Algérie le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises, Il représente 90 % du transport total de marchandises, les 10 % restants correspondant au transport ferroviaire. Il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et de ses activités et selon les contraintes de la topographie. Ainsi, le réseau et les services sont plus denses le long de la bande côtière mais ils diminuent progressivement vers les hauts plateaux et se réduisent à un nombre restreint d'axes dans le sud.

Le secteur du transport routier est partiellement libéralisé, et 185 000 opérateurs y sont enregistrés. Avec la répartition du marché entre les opérateurs publics et privés, le secteur privé capte actuellement 80 % du marché, et les 20 % restants correspondent à l'opérateur public Société nationale des transports routiers (SNTR). Depuis la libéralisation, les tarifs du transport routier sont libres et ne sont assujettis à aucun type de spécifications tenant compte des coûts réels du transport. Par ailleurs, il n'existe aucune bourse de fret de marchandises. La structure du type de services proposés est divisée en transport pour le compte d'autrui et en transport pour compte propre. Ce dernier constitue 40 % du total du service proposé, il est mené à bien par 65 000 opérateurs, dont seulement 100 appartiennent au domaine public, et il représente 9 411 000 tonnes de charge utile. Ces chiffres indiquent que, pour le moment, la logistique est faiblement externalisée par le secteur de production, car seuls 60 % du transport de marchandises, soit un peu plus de la moitié, sont réalisés en tant que service pour le compte d'autrui.

b) Le transport ferroviaire

En Algérie, le transport ferroviaire joue un rôle important pour la desserte des ports et des grands centres urbains de la bande côtière. Il a évolué en rapport avec les activités agricoles, minières et industrielles, la croissance et le déploiement des populations et en réponse également à des exigences de défense nationale. Le transport ferroviaire en Algérie est réalisé par un unique opérateur : la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF).

La SNTF possède 13 filiales lui permettant de réaliser l'ensemble de ses activités dans les domaines du transport de carburants, transport de céréales, transport intermodal, transport de messagerie, exploitation des wagons-restaurants et des wagons-lits, signalisations et télécommunications, approvisionnement, électrification, infrastructures, ingénierie.

Le transport ferroviaire est peu développé et connaît une baisse prononcée. En effet, la part du chemin de fer dans le transport de marchandises est estimée à environ 10 %. Le tonnage transporté par la SNTF en 2007 a atteint environ 6,5 millions de tonnes, alors qu'il était de 9,3 millions en 2002, ce qui représente une perte de marché de l'ordre de 43 %. En termes de tonnes-km, l'activité du transport a enregistré une baisse de 5 % au cours de la période 2002-2007⁹.

2.1.2. Le transport maritime

En Algérie, le transport maritime constitue un secteur stratégique, qui assure la quasi-totalité du commerce extérieur. Il a connu une remarquable croissance depuis l'indépendance. Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes à Alger (30 % du total) ; les ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Bejaia) traitent ensemble 50% de ce trafic et à l'ouest, les ports d'Oran et de Mostaganem en traitent 13%. Les ports d'Arzew/Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures. Le cabotage national se limite essentiellement à l'alimentation de certaines régions côtières déficitaire en produits pétroliers et en gaz de pétrole liquéfié (GPL) (Alger, Oran et Bejaia). Il s'effectue à partir de Skikda pour les produits pétroliers et d'Arzew pour les GPL.

En ce qui concerne le système d'organisation du transport maritime en Algérie, signalons que la gestion et la supervision des ports algériens est entre les mains du MT, qui est chargé de planifier et de mettre en place les actions nécessaires directement ou par l'intermédiaire de la Marine marchande et des autorités portuaires, organisme public sous tutelle du ministère servant à dynamiser la gestion et la prise de décisions.

⁹ Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)

À partir de 2004, l'État algérien a envisagé la privatisation afin de promouvoir l'efficacité et la compétitivité de ses ports. Le port de Bejaïa a été le premier port dont la gestion a été confiée à un opérateur privé, la société Singapourienne Portek, pour une période de 20 ans. Ensuite, en 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008 et la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion est en cours.

Les investissements dans le domaine portuaire concernent uniquement les ports pétroliers. Les ports polyfonctionnels accusent un retard important confrontés à cause de la vétusté des infrastructures et sont considérés comme des ports de la première génération ce qui fait du transport des hydrocarbures l'unique spécialisation à laquelle les ports algériens ont consenti des efforts¹⁰.

2.1.3. Le transport aérien

En Algérie, le transport aérien a son importance pour le désenclavement de certaines régions du pays, notamment dans le vaste Sud où les densités de population sont très faibles. Les services aériens intérieurs opèrent sur environ 65 relations et sont surtout centrés sur la capitale dont l'aéroport, à lui seul, traite 66 % des vols enregistrés. Les services internationaux réguliers sont quasiment assurés à partir des 4 principaux aéroports du nord : Alger, Oran, Constantine et Annaba et couvrent l'Europe, les pays du Maghreb, le Moyen-Orient et l'Ouest de l'Afrique.

2.2. Evolutions du transport de marchandises

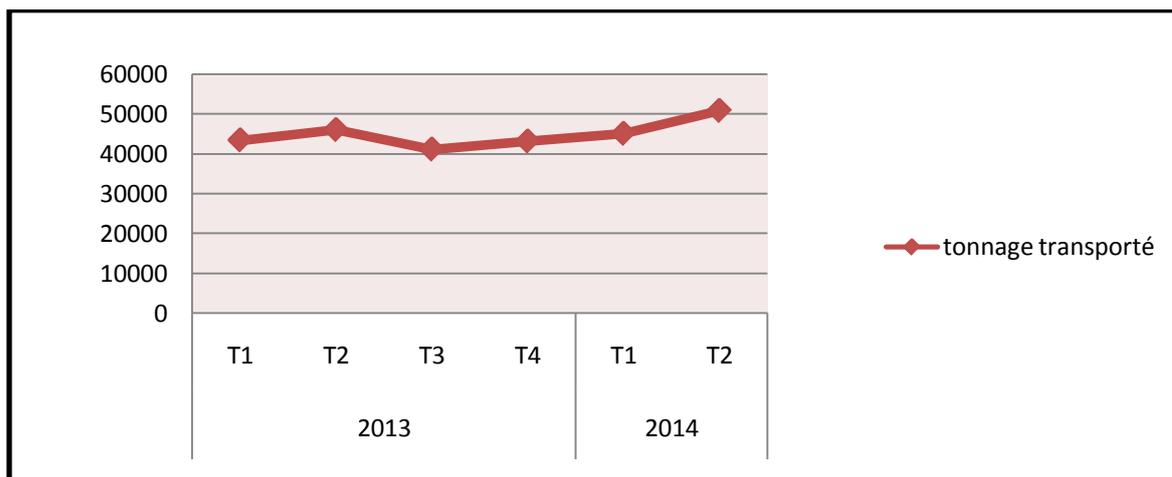
2.2.1. Evolution globale

Le transport de marchandises globales a connu une augmentation de 12,73% durant le deuxième trimestre 2014, comparativement au premier trimestre 2014. Cette augmentation est due essentiellement aux hausses enregistrées au transport aérien et au transport portuaire de marchandises, avec des taux respectives de l'ordre de : 28,93% et de 9,36% comparativement au

¹⁰ Radhia TADJINE et Malika AHMED ZAID, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Axe 5: Environnement de l'entreprise : logistique et infrastructures, 2011.

premier trimestre 2014, durant lequel des hausses moins importantes ont été enregistrées, qui sont respectivement de l'ordre de : 5,55% et de 5,04%, le transport terrestre de marchandises a enregistré une augmentation de 5,44% durant ce deuxième trimestre 2014, comparé au trimestre précédent.

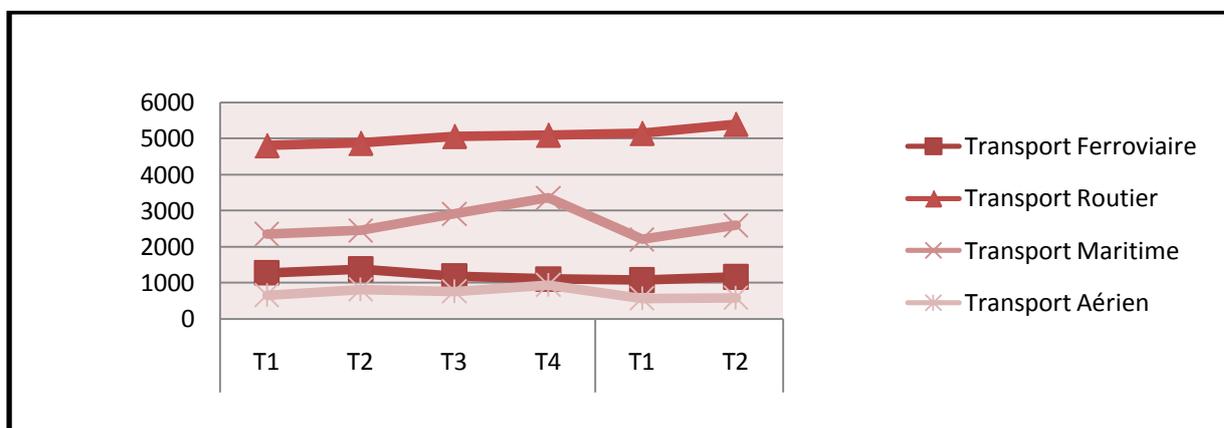
Graphique n°1 : Evolution du Transport de Marchandises en Algérie pour la période 2013/2014



Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports

Sur le **réseau national**, on remarque que le transport de marchandises par route est le plus utilisé, avec 5.405 millions de tonnes transportés durant ce deuxième trimestre 2014, (cela peut être expliquer par plusieurs paramètres tels que tarification abordable, variation et possibilité d'avoir plusieurs itinéraires), vient par la suite le transport maritime de marchandises qui a connu des fluctuations durant le premier et deuxième trimestre de l'année 2014.

Graphique n°2 : Evolution du Transport de Marchandises sur le réseau National pour la période 2013/2014

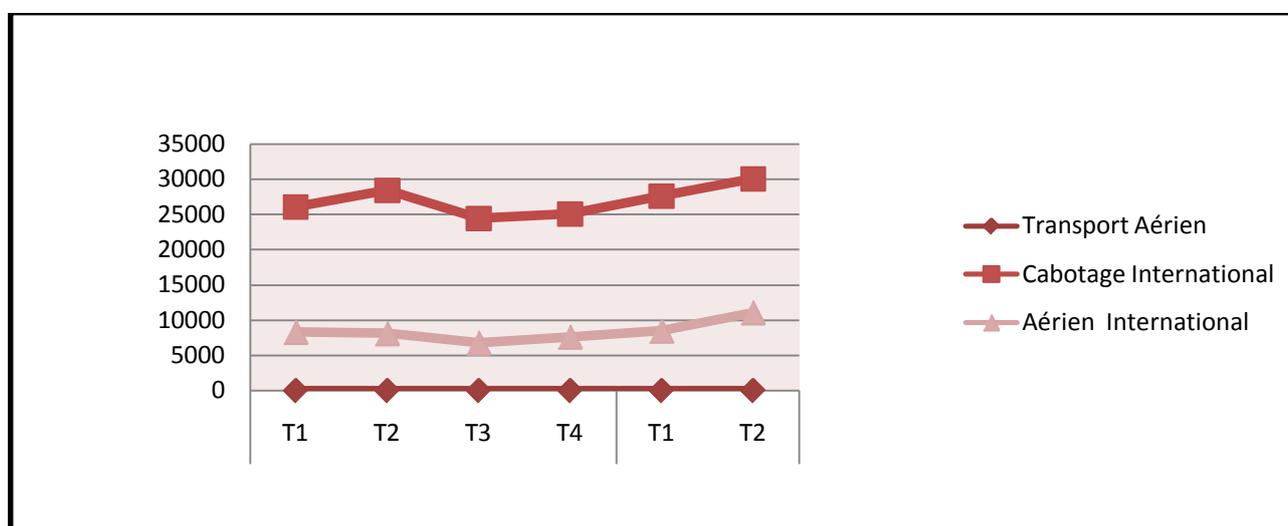


Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports.

Concernant l'offre de transport de marchandises **sur le réseau international**, il est assuré par le transport maritime et le transport aérien, avec des réalisations respectives de l'ordre de 30 millions de tonnes et de 11 millions de tonnes durant ce deuxième trimestre 2014.

Le transport maritime de marchandises a connu une hausse de 8,72% durant ce deuxième trimestre comparativement au premier trimestre 2014, de même pour le transport aérien de marchandises qui a enregistré une augmentation de 30,60% durant ce même trimestre comparativement au trimestre précédent.

Graphique n°3 : Evolution du Transport de Marchandises sur le réseau International pour la période 2013/2014



Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports

2.2.2. Evolution de trafic de marchandise par mode de transport

a) Le sous secteur Aérien

Le trafic fret a enregistré un volume de 8.915 tonnes au cours du deuxième trimestre 2013, contre 11.642 tonnes en 2014, ce qui représente une hausse de 30,60%. Cette augmentation est dû au réseau international qui a enregistré une hausse de 36,47% par contre le réseau national a enregistré une baisse de 27,05% par rapport au deuxième trimestre de l'année 2013. Il est à noter que 92,31% du fret total transite par l'aéroport d'Alger.

Tableau n°1 : Bilan de l'Activité Aérienne durant le deuxième trimestre 2013/2014

INDICATEURS	2 ^{eme} TRIMESTRE		
	2013	2014	var%
*TRAFFIC FRET (TONNES)	8 915	11 642	30,60
-RESEAU NATIONAL	825	602	-27,05
-RESEAU INTERNATIONAL	8 090	11 040	36,47

Source : Site officiel du Ministère des transports

Globalement, le trafic des aéroports a connu au cours du deuxième trimestre 2014 une baisse de 1,32% par rapport à la même période de l'année écoulée, soit 52.654 avions commerciaux et non commerciaux traités au deuxième trimestre 2014 contre 53.359 au deuxième trimestre 2013.

Tableau n°2 : Bilan de l'Activité Aérienne durant le deuxième trimestre 2013/2014

INDICATEURS	2 ^{eme} Trimestre		
	2013	2014	var%
*TRAFFIC DES AERODROMES	53 359	52 654	-1,32
MOUVEMENTS AVIONS COMM.	31 049	33 649	8,37
-RESEAU NATIONAL	16 009	16 742	4,58
-RESEAU INTERNATIONAL	15 040	16 907	12,41

Source : Site officiel du Ministère des transports

b) Le sous secteur portuaire

Les ports nationaux ont enregistré durant le deuxième trimestre 2014, un trafic global (toutes marchandises confondues) de 33.15 % millions de tonnes contre 31.49 millions de tonnes au deuxième trimestre 2013, soit une hausse de 5.82 % , au cours de ce deuxième trimestre 2014, les

produits hors hydrocarbures débarquées ont augmentés de 6.67 % de même pour marchandises embarquées qui ont enregistré une hausse de 22.19%, par rapport à la même période de l'année 2013.

Le trafic conteneurs a enregistré une hausse de 4,03% par rapport au deuxième trimestre 2013, avec 305.965 boites manipulées au deuxième trimestre 2014, contre 294.120 boites manipulées en 2013.

Tableau n° 3: Bilan de l'Activité Portuaire durant le 2eme trimestre 2014/2013

INDICATEURS	2eme Trimestre		
	2013	2014	var%
TRAFFIC TOTAL (1000 T)	31 489	33 150	5,28
* DEBARQUES	13 391	13 446	0,41
* EMBARQUES	18 098	19 704	8,88
HYDROCARBURES (1000 T)	20 348	21 128	3,83
* DEBARQUES	3 134	2 505	-20,08
* EMBARQUES	17 214	18 623	8,19
TRAFFIC H.HYDOCS (1000 T)	11 142	12 023	7,91
* DEBARQUEES	10 257	10 942	6,67
* EMBARQUEES	885	1 081	22,19
TONNAGE CONTEN . (1000 T)	2 021	2 126	5,23
* DEBARQUES	1 761	1 859	5,57
* EMBARQUES	259	267	2,87
NOMBRE DE CONTENEURS	294 120	305 965	4,03
* DEBARQUES	148 298	158 975	7,20
* EMBARQUES	145 822	146 990	0,80

Source : Site officiel du Ministère des transports

c) Le sous-secteur terrestre

Le transport ferroviaire de marchandises a enregistré une baisse du tonnage transporté de 15,69%, par rapport au deuxième trimestre 2013, soit 1,17 millions de tonnes au deuxième trimestre 2014, contre 1,39 millions de tonnes à la même période de l'année 2013.

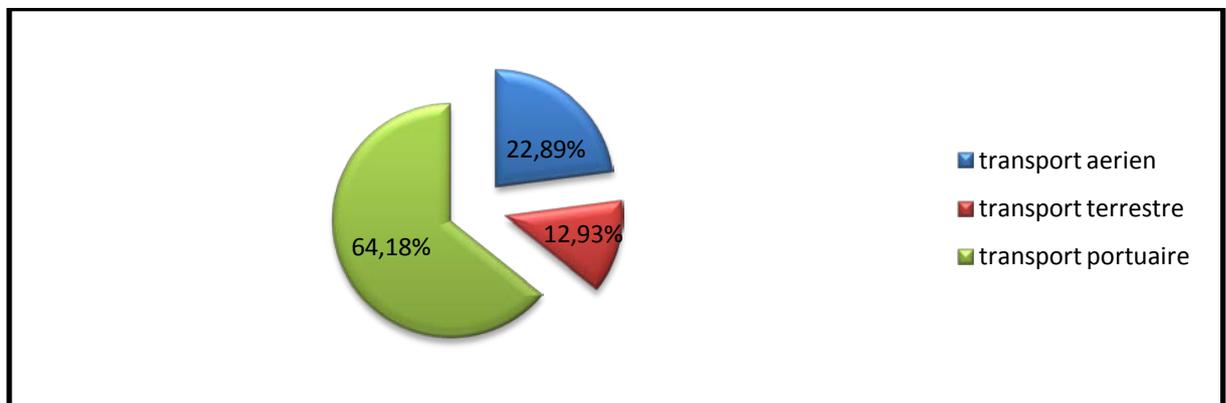
Le nombre d'opérateurs de transport routier de marchandises est passé de 352.664 au deuxième trimestre 2013 à 386.092 opérateurs au deuxième trimestre 2014, soit une hausse de 9,48%. Le tonnage utile enregistré au deuxième trimestre 2014 a connu une augmentation de

10,76%, comparativement à celui de la même période de l'année 2013, soit 5.405.156 tonnes au deuxième trimestre 2014, contre 4.880.089 tonnes à la même période de l'année 2013.

2.3. La part des modes de transport dans le transport de marchandises

En regardant de plus près les chiffres, on constate que le transport maritime détient la plus grande part dans le transport de marchandises qui est égale à 64,18 %, suivit par le secteur aérien et le secteur terrestre avec des parts respectives de 22,89% et 12,93%.

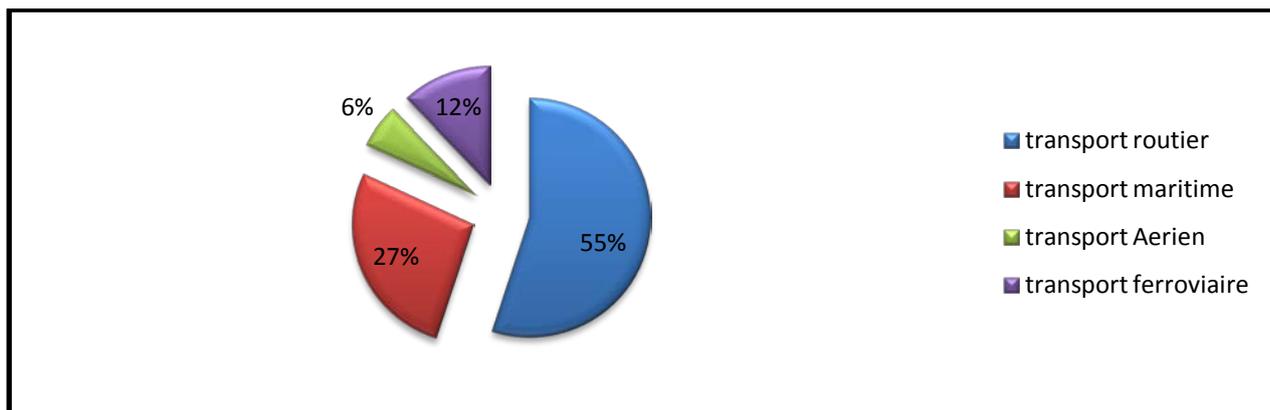
Graphique n°4 : Part des modes de transport dans le transport de marchandises pour la période 2013/2014



Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports

Sur le réseau national le transport terrestre détient le monopole de l'activité avec une part de 55% pour le transport de marchandises par route et de 12% pour le transport ferroviaire de marchandises, ce qui lui fait un total de 67%, suivit par le transport maritime puis par le transport aérien, avec des parts respectives de 27% et de 6%.

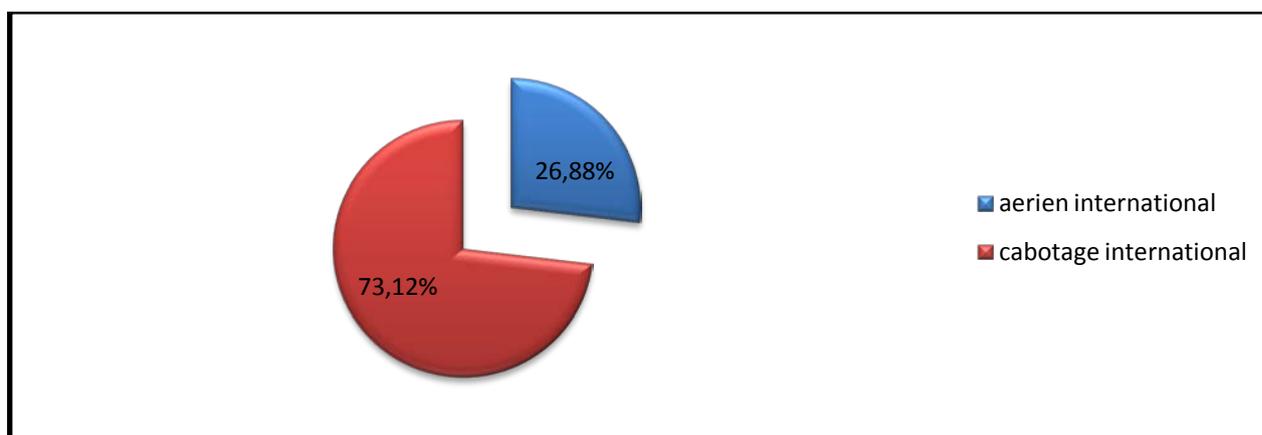
Graphique n°5 : Part des modes de transport dans le transport de marchandises sur le réseau national pour la période 2013/2014



Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports

En ce qui concerne le transport maritime de marchandises, la part de CNAN Group est de 0,94% durant ce deuxième trimestre (produits hors hydrocarbures), sachant que cette même part était de 1,64% durant le premier trimestre de l'année 2014. La part d'Air Algérie dans le transport aérien de marchandises est de 33,37% durant le deuxième trimestre 2014, comparativement au premier trimestre 2014 ou elle a été de 35%. De même pour le transport de marchandises sur le réseau international le secteur maritime détient la plus grande part qui est de 73,12% du marché comparativement au secteur aérien qui est de 26,88%.

Graphique n° 6: Part des modes de transport dans le transport de marchandises sur le réseau international pour la période 2013/2014



Source : Etablie par nous-mêmes a partir des données du site officiel de ministère des transports

Section 3 : Situation actuelle de l'offre de transport de marchandise dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou est dotée d'un important patrimoine d'infrastructures de transport, dispersé sur l'ensemble de son territoire. Quand on parle de l'offre des transports de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou, il est claires que cela sous entend le recours a deux modes de transport à savoir le routier et le ferroviaire.

Dans le cadre de cette section, nous allons présenté dans un premier temps l'activité de transport de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou faire une évaluation des trois dernières années en terme de parc roulant et de nombre d'opérateur mais aussi le tannage outill. Dans un deuxième temps la consistance de transport ferroviaire de marchandises.

3.1. Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou

Avant de commencer notre analyse, il est indispensable de présenter l'objet de notre étude : la wilaya de Tizi-Ouzou.

3.1.1. Situation géographique

La wilaya de Tizi-Ouzou est une wilaya côtière qui se situe au nord centre de l'Algérie. Le chef-lieu de la wilaya se trouve à une centaine de kilomètres à l'est d'Alger, la capitale. Cette région est un vaste bastion constitué d'une succession de chaînes de montagnes toute d'orientation générale Est-Ouest et qui emprisonnent des plaines alluviales étroites.

La wilaya est délimitée naturellement par la mer méditerranée au nord, la chaîne cristalline du Djurdjura au sud, le massif d'Akfadou à l'est et des collines et des vallées à l'ouest. Administrativement, elle est délimitée au nord par la mer méditerranée, au sud par la wilaya de Bouira, à l'est par la wilaya de Béjaia et à l'ouest par la wilaya de Boumerdes.

D'une superficie de 2 958 km², la wilaya compte 67 communes. La commune de Tizi-Ouzou, le chef-lieu de la wilaya, d'une superficie totale de 102,36 km², est située à l'ouest de la wilaya. Elle est délimitée au nord par les communes de Sidi Naâmane et Ait Aissa

Mimoun, au sud par les communes d'Irdjen, Beni Aissi, Beni Zmenzer et Souk El Tnine, à l'est par les communes d'Ouaguenoun et TiziRached et à l'ouest par les communes de Draa Ben Khedda et Tirmatine.

3.1.2. Situation démographique

La population de la wilaya de Tizi-Ouzou s'accroît au fil des années. En effet, elle était de 701 976 habitants en 1977, et de 1 127 166 habitants en 2008. Soit une augmentation de 60,57% en 30 ans, ce qui donne un taux d'accroissement moyen de 2,01% (14 173 habitants par an). Concernant la commune de Tizi-Ouzou, qui compte 135 088 habitants selon le RGPH 2008, elle a connu la même tendance de l'évolution de la population, en effet elle a connu une augmentation de 46,18% entre 1987 et 2008, soit un taux d'accroissement moyen de 2,30%. Pour ce qui est de la densité de la population, la wilaya de Tizi-Ouzou qui occupe une superficie de 2 958 km² observe une densité assez forte qui atteint près de 380 habitants/km² (379,7 habitants/km²) selon le RGPH 2008. La commune de Tizi-Ouzou connaît la densité la plus forte avec 1 320 habitants/km². La ville de Tizi-Ouzou, à elle seule, connaît une population qui avoisine les 170 000 habitants.

3.1.3 Situation socio-économique

La wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise par une économie à base résidentielle d'où l'importance des activités du secteur tertiaire. En effet, selon le diagnostic effectué dans le cadre de la première phase de réalisation du Plan d'Aménagement de la Wilaya de Tizi-Ouzou, il ressort que la wilaya est dominée par le secteur tertiaire qui représente 72% des emplois offerts (dont 36,84% pour le transport, les services et le commerce et 35,60% pour l'administration). Concernant l'économie productive, elle ne représente que 11,93% des emplois offerts, alors que le secteur des BTP ne contribue qu'avec un taux de 10,43% des emplois offerts. L'agriculture, quant à elle ne représente que 5,2% des emplois offerts.

L'essentiel des activités économiques est situé au niveau des grandes agglomérations urbaines pour les services et l'industrie et au niveau du Sébaou pour l'agriculture, les autres communes, notamment de montagne, sont caractérisées par un faible tissu économique, ce qui ne permet pas un développement économique homogène, avec comme conséquence l'exode rural et la saturation des grands centres urbains.

3.2. Le réseau infrastructurel dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La contribution des infrastructures de transport au développement économique est admise en ce sens qu'elles contribuent à la croissance. En effet l'amélioration du système de transport en réduisant les coûts et les retards favorise les échanges. Selon R. CARRUTHE et R. RANJA KRISHNAMANI : « Sans un transport de marchandises fiable et à des coûts compétitifs utilisant des infrastructures robustes, les nations ont peu de chances d'échanger leurs marchandises aux meilleures conditions ».

Ce qui montre et explique le lien critique entre infrastructure et croissance économique est que l'existence d'un réseau d'infrastructure de bon niveau attire les entreprises. En conséquence, le poids écrasant des transports routiers et l'offre ferroviaire encore obsolète caractéristiques de la wilaya de Tizi-Ouzou réduisent les performances économique de la région, l'enjeu économique a pour objectif d'asseoir un développement économique endogène susceptible d'assurer des dynamiques territoriales à l'échelle local en complémentarité avec l'économie régionale, ce qui nécessite la mise à niveau des infrastructures de transport afin d'améliorer la mobilité garante du dynamisme local.

3.2.1. Réseau routier

La route est généralement définie comme « voie de circulation aménagée, artificialisée, revêtue d'un pavage ou d'un goudronnage, ou au moins compactée » (R. Brunet, 1992). Elle est souvent classée selon ses caractéristiques techniques (route principale, secondaire, route à deux, trois, quatre voies, route à grande circulation, autoroute, route d'intérêt local, etc.) ou selon l'autorité qui la prend en charge (route nationale, départementale, communale). En Algérie, c'est une combinaison des deux classements qui est adoptée : les routes sont classées selon quatre catégories : les autoroutes (AR), les RN, les CW et les CC.

La route est une infrastructure valorisante et essentielle, mais clairement pas suffisante au développement économique et social. Néanmoins, force est de souligner que dans les échelles locales, elle est un maillon primordial de la chaîne des transports, aussi elle joue un rôle moteur dans l'activité économique et sociale. Au niveau régional et local, la route intervient directement comme outil primordial dans la politique d'aménagement du territoire. Au niveau des petites agglomérations reculées, les routes assurent une desserte en profondeur du pays et constituent un grand facteur de désenclavement spatial de ces zones isolées.

Le réseau routier de la wilaya est d'un linéaire total de 4 966,26 km et d'une densité de 1,46 km/km², il couvre un linéaire de 3,5 km pour 1 000 habitants, s'épouse généralement à la topographie des régions traversées, il est composé de :

- **609, 453 Kms** de routes nationales.
- **652,273 Kms** de chemins de wilaya.
- **703, 015 Kms** de chemins communaux.

3.2.2. Les infrastructures ferroviaires

Le rail est un instrument de transport de grand débit mais sa réalisation reste techniquement difficile et onéreuse dans les régions accidentées. Le réseau ferroviaire constitue à la fois une voie de desserte et de relation. Plus que la route, la voie ferrée reste un moyen incomparable d'échange dans le domaine des transports terrestres. Or la wilaya de Tizi-Ouzou est pratiquement démunie de ce moyen de communication, en effet, la réalité est que la wilaya ne dispose pas de réseau ferroviaire, mais d'une ligne (une seule voie) de 33 km qui relie les agglomérations de Tizi-Ouzou, Drâa-Ben-Khedda et Tadmait à la ville de Thenia (wilaya de Boumerdès).

Malgré la forte demande de transport de marchandises sur cette ligne, qui se trouve sur l'axe Tizi-Ouzou-Alger, elle n'est utilisée que pour l'approvisionnement de la wilaya en certains produits stratégiques (carburants, céréales, ciment...).

3.2.3. L'infrastructure portuaire

Concernant les infrastructures portuaires, bien que la wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une importante façade maritime, elles se limitent à quelques équipements vétustes sur deux sites côtiers (Azeffoun et Tigzirt). Ceux-ci ont été renforcés par la réception des ports mixtes de pêche et de commerce d'Azeffoun (de pêche et de commerce). Ce projet à caractère structurant va impulser une nouvelle dynamique dans le développement côtier (activité commerciale et valorisation du potentiel halieutique avec la mise en place d'une flottille importante)¹¹.

¹¹ www.andi.dz/PDF/monographies/Tizi_ouzou

Ces deux projets à caractères structurants vont impulser une nouvelle dynamique dans le développement côtier (activité commerciale et valorisation du potentiel halieutique avec la mise en place d'une flottille importante).

3.2.4. *L'infrastructure aéroportuaire*

Quant aux infrastructures de transport aérien, la wilaya ne dispose pas d'aéroport. Mais, celui d'Alger est à moins de 100 km de la ville de Tizi-Ouzou et les habitants l'utilisent pour leurs déplacements internationaux et nationaux. Aussi, il existe un autre aéroport à Bejaïa, mais moins emprunté.

3.3 Le transport routier de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou

3.3.1 *Organisation de secteur*

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

a) 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.

b) Les transporteurs pour compte d'autrui

Sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises pour le compte de leurs clients.

Nous rappelons dans ce qui suit la définition et les caractéristiques de chacun d'eux.¹²

¹²Savy. 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.

- ***Le transport privé***

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

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

- ***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.

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.

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou les demandeurs de transport de marchandises font appel soit aux auxiliaires soit à la location des véhicules de transport de marchandises avec ou sans chauffeur.

 ***Les auxiliaires de transport routier de marchandises***

Les auxiliaires de transport jouent un rôle important dans les opérations de transport de marchandises, à savoir le choix du moyen de transport, le calcul des coûts, le conditionnement, le transport, le transit, l'assurance des marchandises, les opérations douanières. De leur fonction relève également (selon les entreprises où ils travaillent) les tâches comme la surveillance des sorties d'usine et des livraisons directes auprès des détaillants (distribution)¹³. « les auxiliaires de transport

¹³ Décret exécutif n° 05-473 du 11 Dhou El Kaada 1426 correspondant au 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises.

routier de marchandises sont des personnes physiques ou morales de droit algérien qui exercent des prestations d'affrètement, de groupage, de stockage, de livraison, de distribution, de consignation, de commission de transport et de courtage de fret »¹⁴.

- **L'affrètement** consiste à effectuer le transport de marchandises en faisant appel aux véhicules de transport routier public de marchandises et ce, avec ou sans équipage. L'affrètement s'effectue à temps ou au voyage.
- **Le groupage** consiste à rassembler des marchandises en provenance d'un ou de plusieurs expéditeurs en vue de leur acheminement en lots vers leurs destinataires respectifs.
- **Le stockage** consiste à entreposer la marchandise, sous la responsabilité de l'entrepoteur, dans les meilleures conditions de conservation et sa remise au propriétaire dans l'état où elle lui a été confiée.
- **La livraison** consiste en la remise physique d'une marchandise à son destinataire ou à son représentant qui l'accepte.
- **La distribution** consiste en la mise à disposition, en la répartition ou en la diffusion d'une marchandise confiée à cette fin ou pour propre compte.
- **La consignation** consiste pour le consignataire, en vertu d'un mandat qu'il aura reçu, à se substituer au propriétaire dans l'ensemble des opérations de réception, d'acheminement et/ou de livraison des marchandises aux lieux et places du propriétaire.

L'exercice de la profession d'auxiliaire de transport routier de marchandises est soumis à l'obtention préalable d'un agrément et à l'inscription au registre de commerce.

Nul ne peut postuler, à titre personnel, à un agrément pour l'exercice d'une des professions citées ci-dessus, s'il ne remplit pas les conditions suivantes¹⁵:

- ✓ être âgé de plus de dix-neuf (19) ans ;
- ✓ jouir de ses droits civils et civiques ;
- ✓ qualification professionnelle, la possession d'un diplôme d'études supérieures ;

¹⁴ <https://transportetfret.wordpress.com/2012/08/03/auxiliaires-transport/>

¹⁴ Décret exécutif n° 05-473 du 11 Dhou El Kaada 1426 correspondant au 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises.

- ✓ expérience professionnelle : le cumul d'une expérience d'au moins trois (3) années dans un poste de responsabilité ayant un rapport direct avec l'activité de transport routier de marchandises ou de logistique ;
- ✓ disposer d'un local à usage commercial, d'une superficie appropriée permettant l'exercice convenable et raisonnable de la profession et équipé de moyens de communication ;
- ✓ disposer de moyens de transport adaptés.

La demande d'agrément doit être déposée par le postulant auprès du directeur des transports de wilaya territorialement compétent. Il lui est remis un accusé de réception, accordé pour une durée indéterminée. Il ouvre droit à l'exercice de la profession sur l'ensemble du territoire national.

La location des véhicules de transport routier de marchandises

La location de véhicules de transport de marchandises (utilitaires et camions) comme la plupart des activités de services marchands aux entreprises est une opération d'externalisation. Cela signifie qu'au-delà de la simple fourniture ou mise à disposition du véhicule, le locataire (industriel, entreprise de services, commerçant, artisan...) recherche à l'extérieur de son entreprise ce qui peut se substituer à une activité interne accessoire à son cœur de métier.

La diversification croissante du monde économique touche à la fois les entreprises et les produits. Il est donc normal qu'autour d'un concept unique se soient développés des services divers. Les loueurs de véhicules industriels sont des professionnels qui assument, pour leurs Clients, les fonctions techniques, administratives, financières et d'assistance leur garantissant, pour une durée et un prix convenus, le libre usage de véhicules fiables et adaptés à leur besoin¹⁶. La location des véhicules de transport de marchandises peut se faire avec deux façons :

- **Location avec conducteur** : Dans ce cas loueur de véhicule de transport des marchandises d'assurer un conducteur pour transporter les marchandises de ses clients.
- **Location sans conducteur** : consiste à la location uniquement de véhicule et le conducteur sera assuré par l'entreprise elle-même, c'est-à-dire le locataire ne va pas prendre en charge d'assurer un conducteur en plus de véhicule louer à cette entreprise.

¹⁶ <http://www.transportinfo.fr/contrat-type-location-vehicule-chauffeur-transport-marchandises/>

3.3.2 Evolutions de l'offre de transport routier de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Quand on parle des transports de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou, il est clair que cela sous-entend le recours au moins à deux modes de transport à savoir le routier et le ferroviaire.

Dans le cadre de cette section, nous allons présenter l'activité des transports de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou, faire une évolution des trois dernières années en terme de nombre d'opérateurs publics et privés, de véhicules offerts ainsi que l'évolution de tonnage.

a) Période 2008/2009

- *Transport Propre Compte de marchandises*

Le tableau ci-dessous montre que le nombre d'opérateurs à statut privé est augmenté de plus de **423 opérateurs** avec une augmentation de plus de **757 véhicules**. Par contre le nombre d'opérateurs à statut public a augmenté uniquement de **6 nouveaux opérateurs** mais avec une diminution de moins de **29 véhicules**.

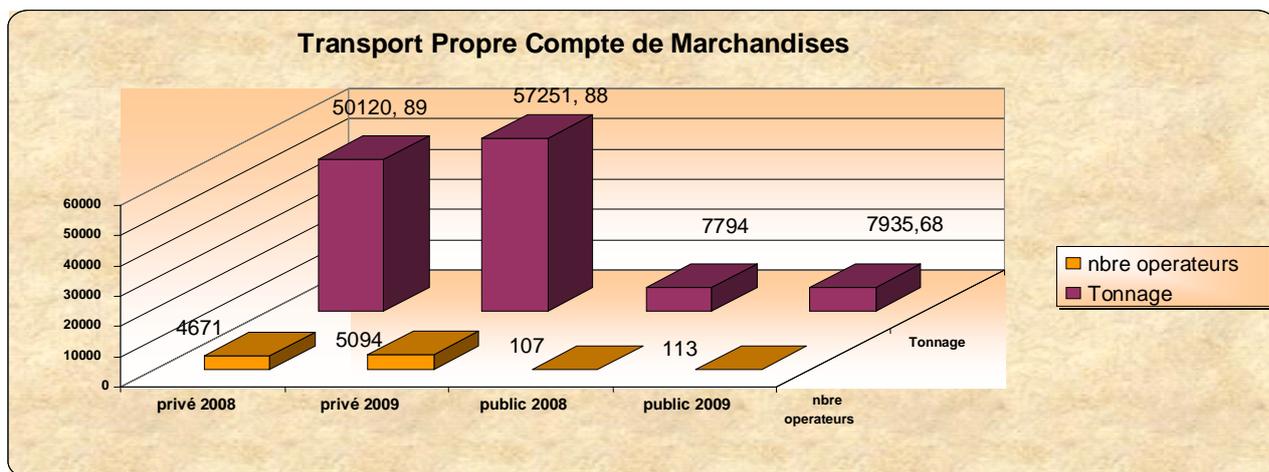
Tableau n°4 : Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2008/2009

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
STATUT PRIVÉ	4671	5094	6521	7278	50120,89	57251,88
VARIATION	+423 en 2009		+757 en 2009		+7130,99 en 2009	
STATUT PUBLIC	107	113	769	747	7794,00	7935,68
VARIATION	+06 en 2009		+29 en 2009		+141,68 en 2009	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

D'après la représentation graphique, on remarque que le transport de marchandises pour propre compte a augmenter de plus de **7130.99 tonnes** pour le secteur privé et plus de **141.68 tonnes** pour les opérateurs à statut public.

Graphique n° 7: Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2008/2009



Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

- *Transports Public De Marchandises*

Les données de tableau ci-dessous montrent que le nombre d'opérateurs à statut privé de transport public de marchandises à évoluer de plus de **686 opérateurs** en 2009 avec une augmentation de plus de **1038 véhicules**. Pour les opérateurs à statut public marque une stagnation avec un seul opérateur et une diminution de moins de **5 véhicules**.

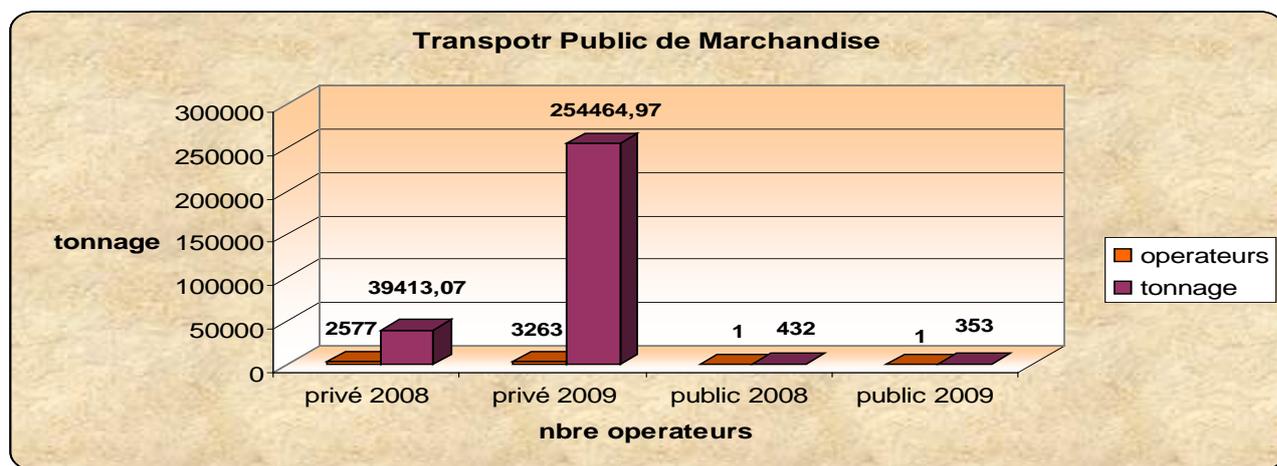
Tableau n°5 : Evolution de l'offre de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2008/2009

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
STATUT PRIVÉ	2577	3263	3370	4408	39413,07	254464,97
VARIATION	+686 en 2009		+1038 en 2009		+21505,9 en 2009	
STATUT PUBLIC	01	01	30	25	432	353
VARIATION	00		-5 en 2009		-79 en 2009	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

La représentation graphique des transports public de marchandises pour l'année 2009 montre une augmentation de plus de **21505.9 tonnes** pour opérateurs privé et de moins de **79 tonnes** pour les opérateurs publics.

Graphique n°8 : Evolution de tonnage de transport public de marchandises entre 2008/2009



Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

b) Période 2011/2012

- *Transport Propre Compte de marchandises*

D'après cette représentation, on remarque une évolution de parc privé de **612 véhicules** en 2012. Pour la même année le parc a statut public à augmenter de plus de **10 véhicules**.

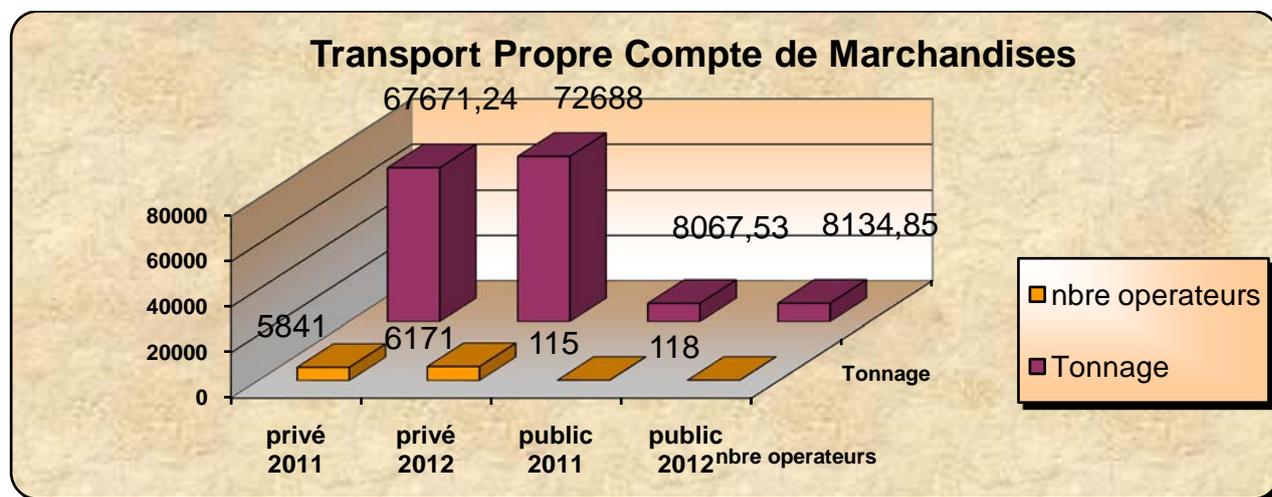
Tableau n°6: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2011/2012

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
STATUT PRIVÉ	5841	6171	8473	9085	67671.24	72688.00
VARIATION	+330 en 2012		+612 en 2012		+ 5016.76 en 2012	
STATUT PUBLIC	115	118	807	817	8067.53	8134.85
VARIATION	+03 en 2012		+ 10 en 2012		+ 67.32 en 2012	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

La figure ci-dessous montre que le transport pour propre compte de marchandises à augmenter de plus de **5016.76 tonnes** contre **67.32 tonne** pour le secteur public.

Graphique e n°9 : Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2011/2012



Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

- *Transports Public De Marchandises*

Pour la même période, ce tableau montre que le nombre de véhicules offerts est de plus de **666 véhicules** et s'est traduit par l'augmentation de nombre d'opérateur à statut privé. Pas contre le parc de véhicule des transports public de marchandises à statut public est resté stable avec **23 véhicule** offert par un seul opérateur.

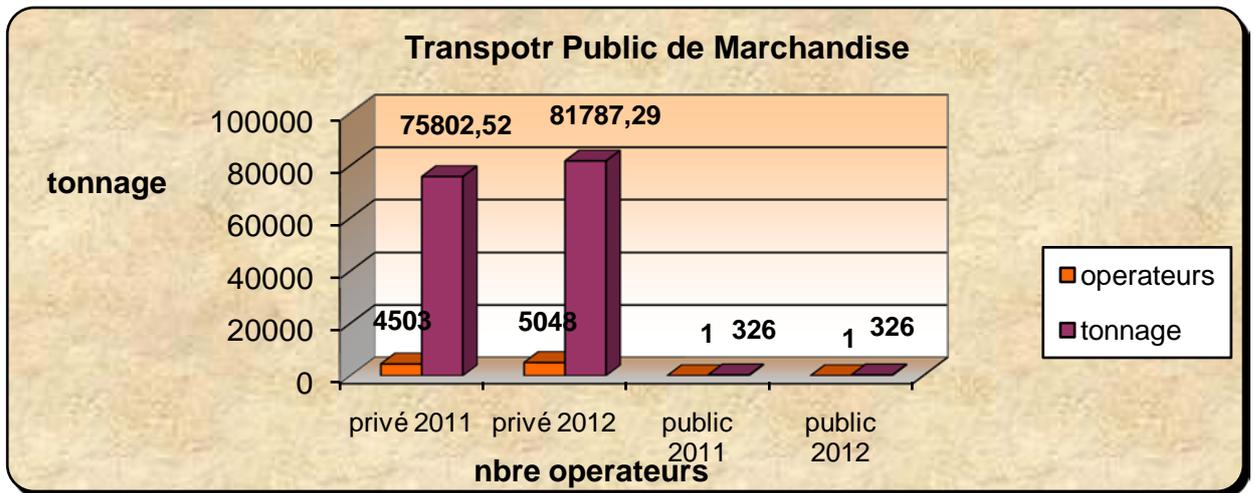
Tableau n°7 : Evolution de l'offre de transport de marchandises pour compte d'autrui entre 2011/2012

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
STATUT PRIVÉ	4503	5048	6065	6731	75802.52	81787.29
VARIATION	+ 545 en 2012		+ 666 en 2012		+ 5984.77 en 2012	
STATUT PUBLIC	01	01	23	23	326.00	326.00
VARIATION	00		00		00	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

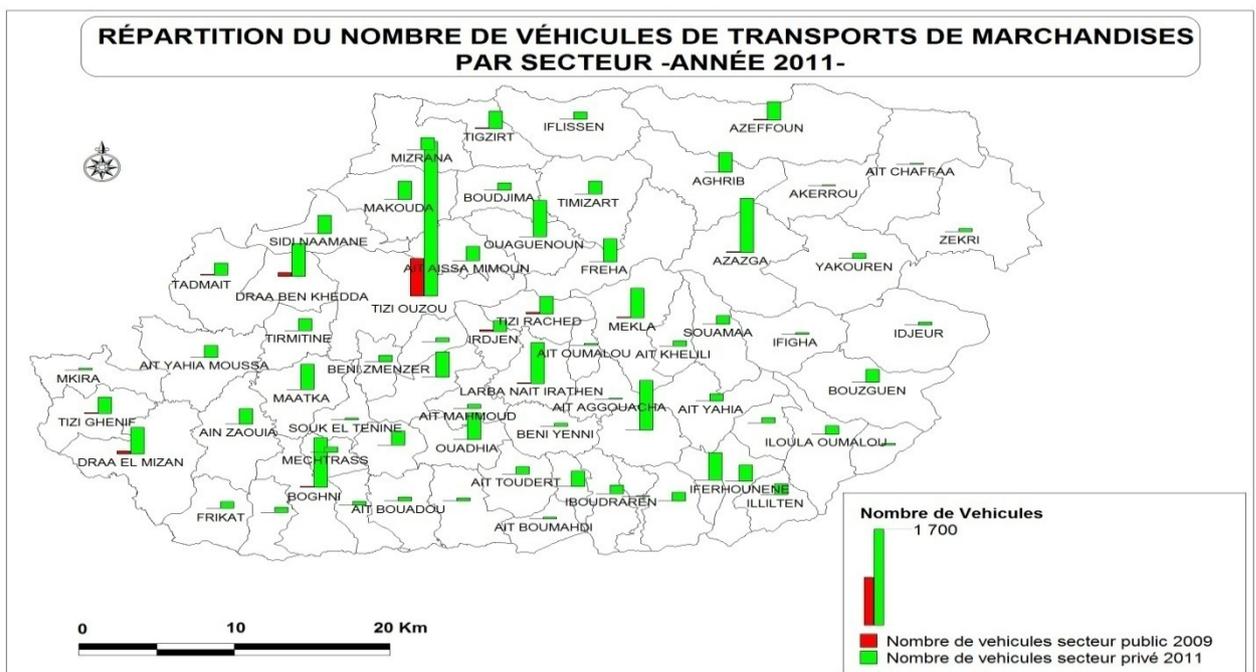
La représentation suivante montre que le transport public de marchandises a augmenté de plus de **5984.77 tonnes** pour le secteur privé et une stagnation de **326.00 tonnes** pour le secteur public.

Graphique n°10 : Evolution de tonnage de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2011/2012



Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

- Carte n°1 : Répartition du nombre de véhicules de transport de marchandises par commune pour l'année 2011.



Source : Réalisée par nous même à partir des données du site de la wilaya de Tizi-Ouzou.

A partir de la carte ci-dessus, on constate que la commune de Tizi-Ouzou bénéficie d'une importante offre de transport en terme de véhicules offertes par les secteur public et privé par rapport aux autres communes de la wilaya, ceci peut être expliqué par la concentration des entreprises qui pratiquent les opérations de production et de distribution notamment la présence d'une zone industrielle et des zones d'activités mais aussi par une concentration de différentes activités commerciales de détail et de gros. On remarque également que les communes d'Azazga, Draa el Mizan, Boughni, Larbaa Naith Irathen, et Draa Ben Khedda bénéficient d'une bonne desserte de véhicules de transport de marchandises offerte par le secteur public et privé mais moins important que celle de la commune de Tizi-Ouzou, ceci peut être expliqué par le fait que ces communes malgré qu'elles contiennent des activités génératrices de transport de marchandises mais moins important que celles de la commune de Tizi-Ouzou.

c) Période 2013/2014

- *Transport Propre Compte de marchandises*

Le tableau ci-dessous montre que le nombre de véhicules offerts par les opérateurs à statut privé est beaucoup plus important que celui offert par les opérateurs publics et cela est dû à l'augmentation du nombre d'opérateurs privés de plus de **159 opérateurs** contre une variation d'un seul opérateur pour le secteur public.

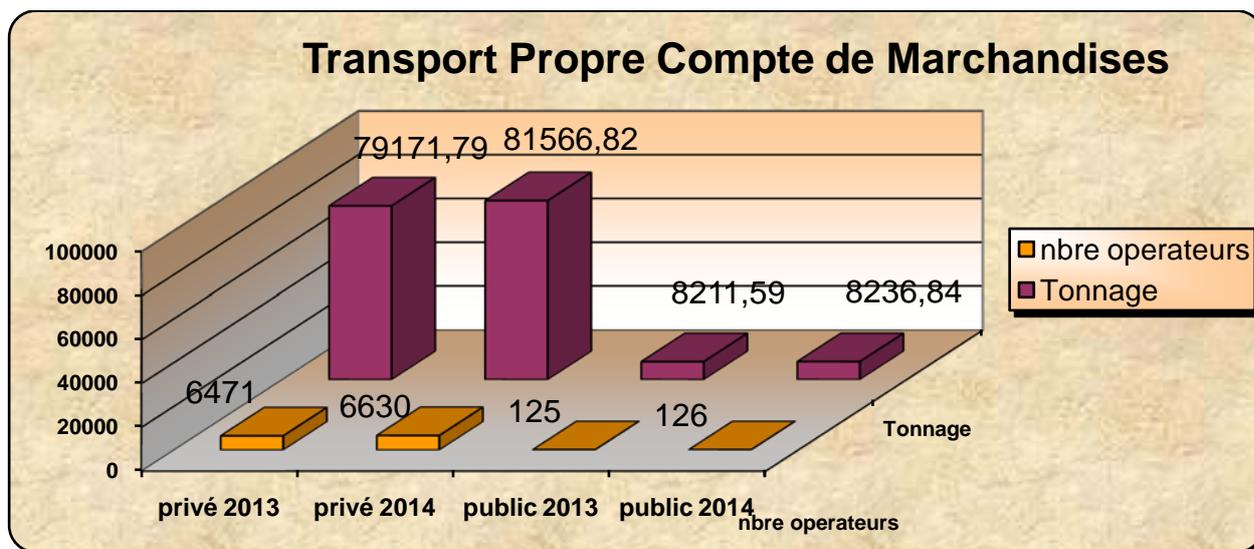
Tableau n°8 : Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2013/2014

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
STATUT PRIVÉ	6471	6630	9807	10070	79171,79	81566,82
Variation	+159 en 2014		+263 en 2014		+2395.03 en 2014	
STATUT PUBLIC	125	126	833	838	8211,59	8236,84
Variation	+1 en 2014		+5 en 2014		+25.25 en 2014	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

Comme le montre le graphique suivant, le transport pour propre compte de marchandises à statut privé a augmenté de plus de **2395.03 tonnes** pour le secteur privé et **25.25 tonnes** pour le secteur public.

Graphique n° 11: Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2013/2014



Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

- *Transport public de marchandises (pour compte d'autrui)*

Pour la même période (2013/2014), on remarque que le nombre d'opérateurs privé a augmenté de plus de **752 opérateurs** et cela a conduit à l'augmentation de nombre de véhicules offerts de plus de **974 véhicules**. Par contre le nombre d'opérateurs public reste stable avec un seul véhicule offert.

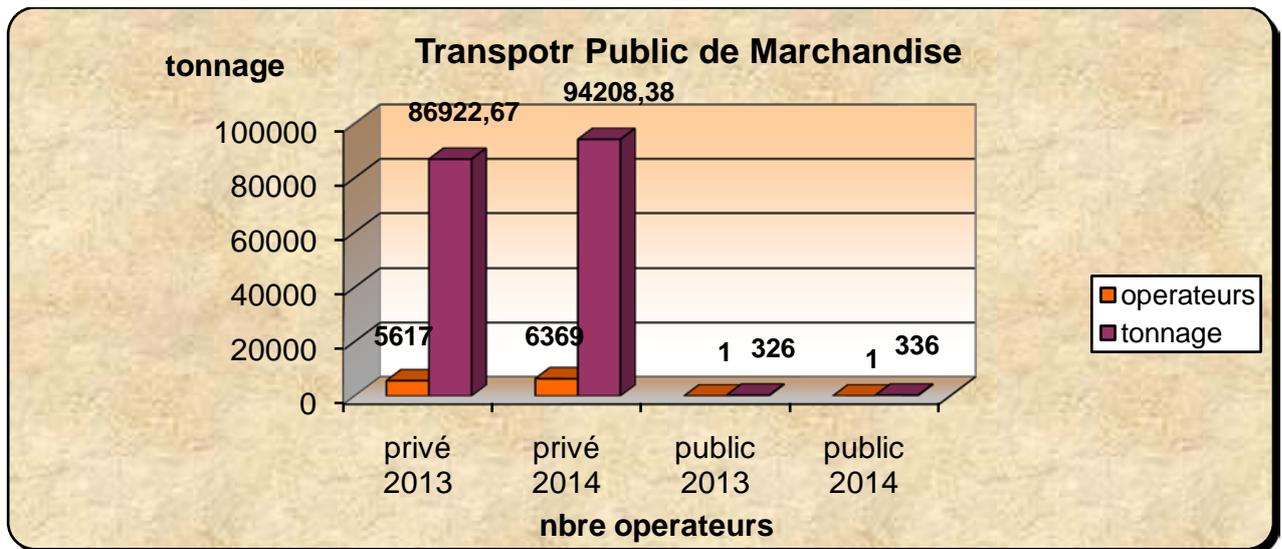
Tableau n°9: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour compte d'autrui entre 2013/2014

	Nombre d'opérateurs		Nombre de véhicules		Tonnage utile	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
STATUT PRIVÉ	5617	6369	7480	8454	86922,67	94208,38
Variation	+752 en 2014		+974 en 2014		+ 7285.71 en 2014	
STATUT PUBLIC	01	01	23	24	326,00	336,00
Variation	00		+1 en 2014		+ 10 en 2014	

Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

La figure ci-dessous montre une augmentation de plus de **7285.71 tonnes** pour le secteur privé et uniquement **10.00 tonnes** pour le secteur public.

Graphique n°12 : Evolution de tonnage de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2013/2014



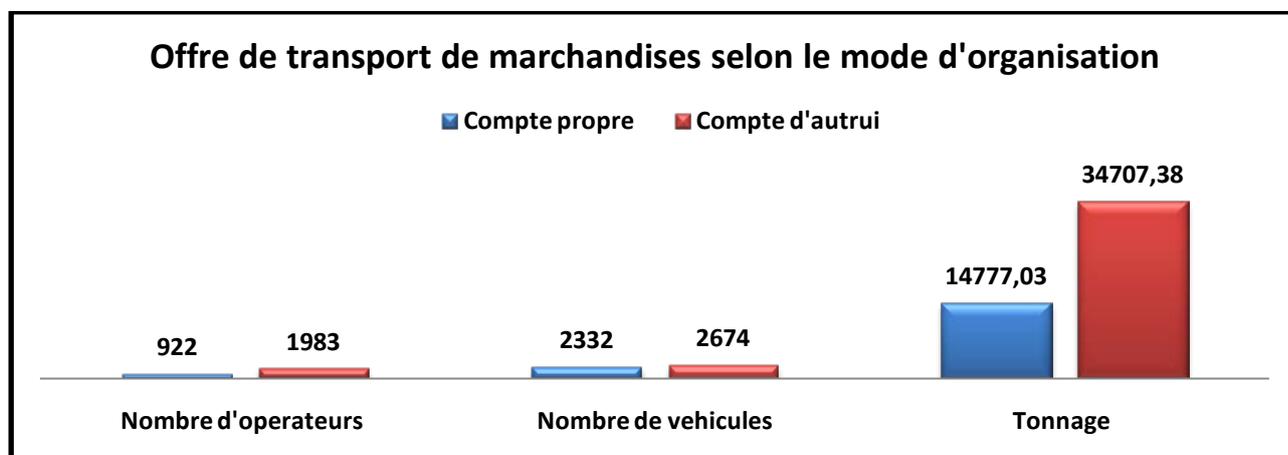
Source : Direction des Transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

Les représentations ci-dessus qui ont porté sur l'évolution de l'offre des transports de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou pour les trois périodes (2008/2009- 2010/2011- 2013/2014) peuvent être résumées comme suite :

❖ *En ce qui concerne l'évolution de l'offre de transport par mode d'organisation :*

On constate d'après la représentation graphique ci-dessous, que l'évolution de l'offre de transport de marchandises pour compte d'autrui est beaucoup plus important que celui de compte propre avec 1983 opérateurs , 2674 véhicules avec une capacité de tonnage de 34707.38 tonne, contre 922 opérateurs de transport de marchandises pour compte propre avec un parc de 2332 véhicules et 14777.03 tonne.

Graphique n° 13: Evolution de l'offre de transport de marchandises selon le mode d'organisation

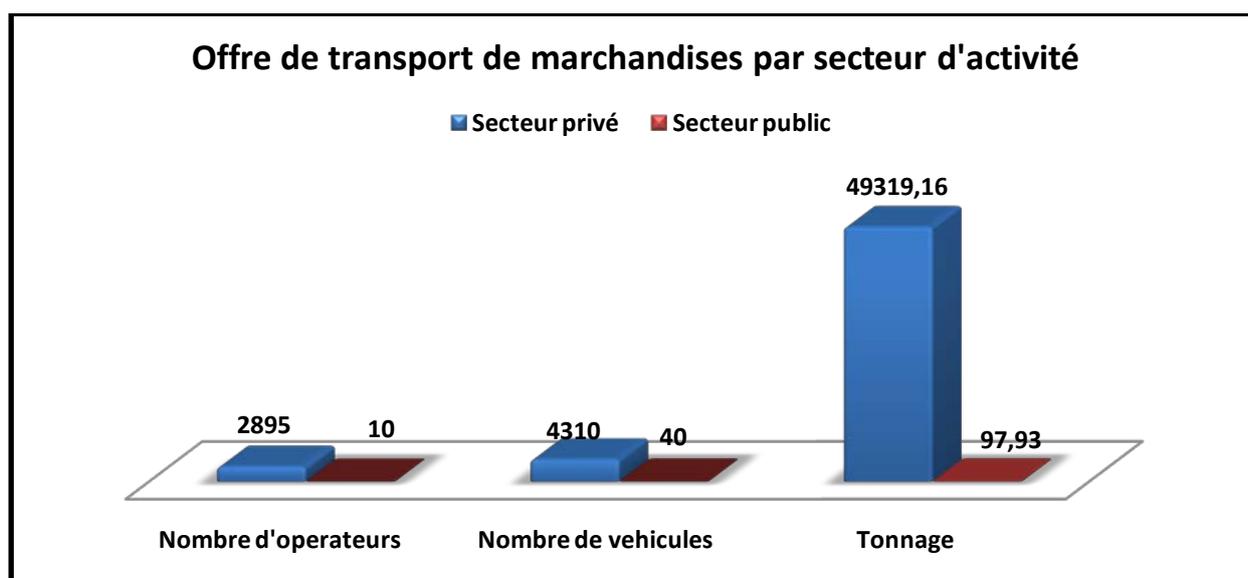


Source : établi par nous-mêmes à partir des données de l'évolution précédente.

❖ L'évolution de l'offre de transports de marchandises par secteur public et privé:

D'après cette représentation graphique on remarque que l'offre de transport de marchandises est dominée par le secteur privé avec 2895 opérateurs qui offrent 4310 véhicules et une capacité de tonnage de 49319.16 tonne contre une évolution uniquement de 10 opérateurs publics avec un parc de 40 véhicules et une capacité de 97.93 tonne.

Graphique n° 14: Evolution de l'offre de transport de marchandises par le secteur d'activité



Source : établi par nous-mêmes à partir des données de l'évolution précédente

3.4 Transport ferroviaire de marchandises

3.4.1 Evolution des transports ferroviaires de marchandises

Les données relatives au transport de marchandises recueillies auprès de la SNTF pour la décennie précédente nous ont permis de tracer les tableaux ci-dessous, qui montrent l'évolution du tonnage transporté par nature de produit.

Tableau n°10: Tonnages de marchandises transportées de 1991 à 2001

Tonnes de produits	Carburants	Céréales	Sucre	Ciments	Gros tubes	Réfrigérateur	Total
Gare d'expédition	Caroubier	Port	Khemis	Oued Sly	Rouiba	Tizi-ouzou	
Gare destination	T-O	DBK	T-O	T-O	T-O	Divers	
1995	97173	14474	/	/	/	/	111647
1996	122260	2758	/	18376	/	/	143397
1997	153509	42333	/	2813	/	/	198655
1998	150876	39144	/	16499	/	/	206519
1999	172857	26375	/	217	/	/	199449
2000	176166	20959	/	1188	/	/	198313
2001	176289	2892	/	5058	/	/	184239

Source: Base de données SNTF 2002

L'analyse du tableau précédent montre une diversité relative des produits transportés, avec des dessertes régulières et périodiques de trois principaux produits : céréales, ciments et carburants, ces derniers représentant plus de 95% de l'ensemble des produits transportés en 2001. Le manque de réalisation pour le transport des autres produits et l'absence de convention de transport avec la SNTF ont laissé la place à la route, laquelle assure le transport de la majorité des produits destinés à la wilaya. En 2003, l'activité a été perturbée et le volume de marchandises transportées a baissé de 15 %.

Le transport de marchandise repris timidement sur cette ligne en 2012. La nature des produits qui se transporte consiste en produits énergétiques notamment le carburant ; de l'STPE de Caroubier jusqu'à Tizi Ouzou. Cette ligne en matière de transport marchandises travaille hors programme ; en cas de manque ou d'urgence. Comme montre le tableau ci-dessous :

Tableau n° 11: Tonnages de marchandises transportées de 2008 à 2010

Tonnes de produits	Engins					Total
	Gare d'expédition	Rouïba	T.O	T.O	T.O	
Gare de destination	T.O	Rouïba	Caroubier	Babali	Rouïba	
2008	/	/	/	75	74	149
2009	/	/	/	/	/	0
2010	130	38	100	/	/	268

Source: Base de données SNTF 2013

Le transport de marchandise a repris timidement sur cette ligne en 2008. La nature des produits qui se transporte consiste uniquement aux engins ; de Rouiba et Babali jusqu'à Tizi-Ouzou et l'inverse avec une quantité de 149 tonnes transporté en 2008. En 2009 le trafic de marchandises par cette ligne s'est arrêté puis en 2010 a repris pour le transport de même produit (engins) avec un tonnage un peu plus important par rapport au tonnage transporté en 2009 avec un totale de 268 tonnes.

Après y avoir arrêté en 2011, le transport de marchandises a repris sur cette ligne en 2012. La nature des produits qui se transporte consiste en produits énergétiques notamment le carburant ; de l'STPE de Caroubier jusqu'à Tizi-Ouzou avec une quantité de 4041 tonnes en 2012 et 1200 tonnes en 2013. Cette ligne en matière de transport marchandises travaille hors programme ; en cas de manque ou d'urgence. Comme montre le tableau ci-dessous :

Tableau n° 12: Transport du carburant entre Caroubier jusqu'à Tizi-Ouzou 2012/2013

Mois	Tizi-Ouzou			
	2012		2013	
	Citerne	Tonnage	Citerne	Tonnage
Janvier	0	0	48	1200
Février	0	0	Ligne fermée	
Mars	0	0		
Avril	0	0		
Mai	0	0		
Juin	0	0		
Juillet	21	525		
Août	8	200		
Septembre	72	1800		
Octobre	33	796		
Novembre	24	588		
Décembre	6	132		
Total	164	4041		

Source: Base de données SNTF 2013

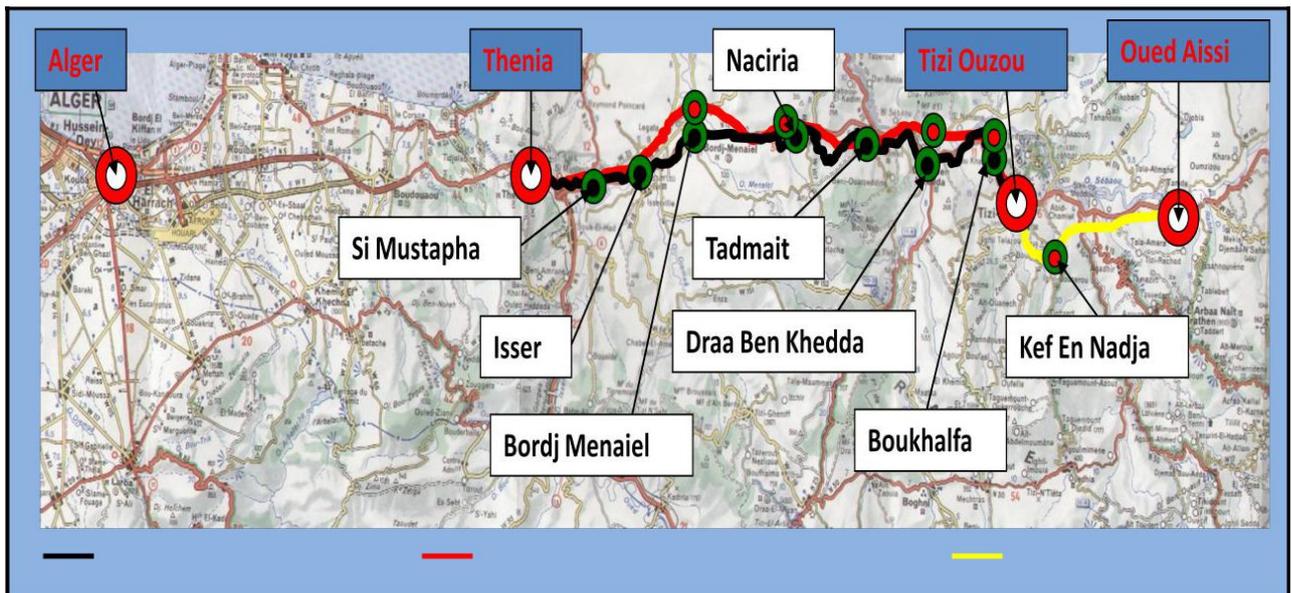
En conclusion, Le niveau de dégradation des infrastructures de la ligne Thénia / Tizi-Ouzou, l'inexistence de plate forme sur une grande partie du tracé et la spécificité technique de celles-ci (voie normale, Ouvrages d'art à faible portance) limitent les capacités de transport, hypothéquant parfois l'approvisionnement de toutes les régions desservies. Compte tenu de la situation de cette ligne, la remise à niveau de cette infrastructure est un impératif incontournable qui permettra l'acheminement de marchandises et de voyageurs, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Pour ces raisons la réhabilitation et la modernisation, avec changement de tracé, a été décidé et lancé parmi les projets prioritaires en raison de son caractère stratégique qui aura un grand apport pour l'intégration régional de la wilaya de Tizi-Ouzou. Pour le secteur des transports, il y a lieu de retenir en matière des programmes d'investissement retenus au profit de la wilaya de Tizi-Ouzou d'importants projets à savoir :

3.4.2 *Projet de modernisation de la ligne ferroviaire Thénia – Tizi-Ouzou et son électrification jusqu'à Oued Aissi*

Cette voie ferroviaire devant relier Thénia dans la wilaya de Boumerdès à Oued Aissi dans la wilaya de Tizi-Ouzou représente un projet centralisé qui permettra de prendre en charge la forte demande en transport de marchandises et de voyageurs entre la wilaya de Tizi-Ouzou et la Capitale et d'absorber par conséquent le trafic, devenu très dense, enregistré sur la RN12 surtout en matière

de transport de marchandises. Le projet représente une ligne à voie unique d'une longueur de 50 km, avec une plate forme et ouvrages d'art pour double voie, qui se caractérise par une vitesse maximale de train des voyageurs : 160 km /h, une vitesse maximale de train des marchandises : 100 km /h ainsi qu'un trafic mixte (voyageurs et marchandises). Voici un aperçu de la ligne ferroviaire allant de Thénia de la wilaya de Boumerdès jusqu'à Oued-Aissi dans la wilaya de Tizi-Ouzou avec le tracé des deux projets

Carte n°2: Aperçu du tracé de la ligne Thénia /Tizi Ouzou/ Oued-Aissi.



Source : ANESRIF.

En plus du transport de voyageurs, cette voie ferrée qui arrivera jusqu'au port sec de Oued Aissi, permettra d'assurer le transport de marchandises et de desservir notamment la zone industrielle Aissat Idir, à raison d'une moyenne quotidienne de 3 400 tonnes de marchandises. D'autant que son extension, jusqu'à la localité d'Azazga est aussi envisagée

Conclusion au deuxième chapitre

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. Au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou, l'offre de transport de marchandises est dominée par le secteur privé.

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 III : Evaluation des transports de marchandises et leur impact sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Introduction au troisième chapitre

L'objet de ce chapitre est de montrer comment le transport de marchandises affecte l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Dans le cadre de la présente recherche, le champ d'étude est celui des transports terrestre de marchandises à savoir le routier et le ferroviaire étant donné que la wilaya de Tizi-Ouzou ne dispose pas de ports commerciaux ni d'aéroports. Après y avoir mesuré l'offre de transport de marchandises par les différents opérateurs publics et privés, du parc de véhicules et des infrastructures, nous allons essayer de démontrer le lien qui existe entre transport de marchandises et l'activité économique de la wilaya de Tizi-Ouzou.

De ce point de vue, nous allons démontrer d'un côté, 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, l'importance du secteur dans la compétitivité des entreprises. Dans ce dernier chapitre, on s'intéresse aux effets de transports de marchandises sur l'activité économique de la wilaya de Tizi-Ouzou. A cet effet, nous l'avons scindé en trois sections :

Dans la première, on essaiera de faire un aperçu sur l'activité économique de la wilaya de Tizi-Ouzou 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. Dans la deuxième, on tentera d'analyser le lien entre l'activité économique et le transport de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou, en s'appuyant sur les résultats obtenus dans les deux démarches précédentes.

Section 1 : Localisation des activités génératrices de fret dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Le transport de fret est étroitement lié à la structure économique d'une localité. Il dépend de son système productif, de l'équipement de cette dernière 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 wilaya de Tizi-Ouzou 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 wilaya, en insistant sur sa structure économique, puis nous analyserons les localisations des différents centres économiques de la wilaya. 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 wilaya et d'autre part les besoins de la région en flux de marchandises pour son activité économique.

1.1 L'industrie

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. Dans le cadre du schéma directeur des zones industrielles et des zones d'activités, la Wilaya de Tizi-Ouzou est positionnée dans la région programme « Nord Centre » qui est considérée comme la plus attractive et la plus sollicitée de toutes les régions du pays.

1.1.1 Les zones d'activités

L'activité industrielle de la wilaya est dominée par des unités de production d'importance nationale. Le tissu industriel de la wilaya de Tizi-Ouzou est structuré d'une seule zone industrielle localisée dans la zone d'influence de chef lieu de la wilaya, et de 17 zones d'activités.

Tableau n° 13: Structure du tissu industriel de la wilaya de Tizi-Ouzou pour l'année 2013

Dairas	Nombres de zones d'activités
Tizi Ouzou	1
Draa Ben Khedda	3
Makouda	2
Tigzirt	1
Azeffoun	1
Mekla	1
LNI	1
Freha	1
Boghni	1
Ain El Hammam	1
Tizi Ghennif	1
Azzazga	1
Draa El Mizan	2
Total	17

Source : Direction de Programmation et du Suivre Budgétaire

1.1.2 Les branches d'activités industrielles

La wilaya de Tizi-Ouzou développe plusieurs branches d'activité qui sont à l'origine de la majorité des déplacements de camion de la wilaya, avec des entreprises publiques et privées spécialisées essentiellement dans le bâtiment et travaux publics avec 4982 entreprises et dans l'industrie agroalimentaire avec un nombre de 2653 entreprises.

Tableau n°14 : Principales activités installées au niveau de la Wilaya pour l'année 2013

Branches d'activités	Nombre d'entreprises		Ensembles d'entreprises
	Secteur public	Secteur privé	
Bâtiment et travaux publics	0	4982	4982
Industrie Agroalimentaire	4	2649	2653
Industrie diverse	0	744	744
Industrie du bois et de papier	1	662	663
Matériaux de construction	5	642	647
ISMME	4	305	309
Industrie du textile	5	137	142
Chimie et plastique	2	90	92
Industrie de cuir	0	12	12
Total	21	10223	10244

Source : Direction de la Programmation et du Suivre Budgétaire

1.2. Commerce Stockage et distribution

L'activité commerciale de la wilaya de Tizi-Ouzou 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.

1.2.1 Commerce

La lecture de tableau ci-dessous nous indique que l'offre commerciale dans la wilaya de Tizi-Ouzou est importante, il est dominé par les personnes physiques qui sont de l'ordre de 72048 commerçants a la fin de l'année 2015.

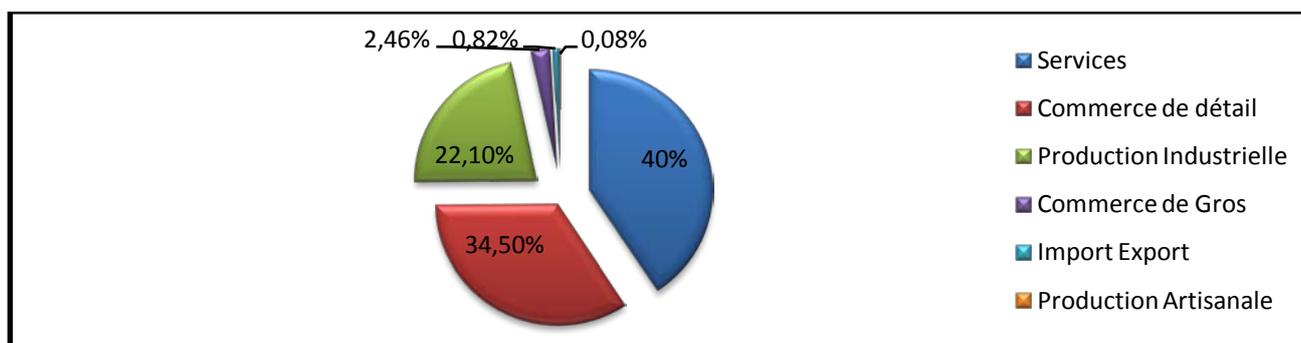
Tableau n°15 : Répartition des inscriptions au registre de commerce a la fin de 2015

	Personnes Physiques	Personnes Morales	Total
<i>Services</i>	29 312	1 899	31 211
<i>Commerce de détail</i>	26 393	519	26 912
<i>Production Industrielle</i>	14 842	2 421	17 263
<i>Commerce de Gros</i>	1 437	479	1916
<i>Import Export</i>	62	577	639
<i>Production Artisanale</i>	2	61	63
<i>Total</i>	72 048	5 927	78 004

Source : Direction de Commerce

A partir de ce graphe qui représente le nombre de commerçant inscrits au registre de commerce dans la wilaya de Tizi-Ouzou nous pouvons déduire qu'il ya une forte présence des sites de ventes de détail avec 34.50% par contre le commerce de gros ne représente que 2.46%.

Graphique n°15 : Inscriptions au registre de commerce pour l'année 2015



Source : Direction de commerce

1.2.2. Stockages et distributions

a) Les coopératives de céréales et légumes secs

Ce sont des magasins aménagés, où des céréales et des légumes secs sont stockés sous forme de docks de silos. La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une Coopérative de Céréales et Légumes secs (CCLS) situé au niveau de la daïra de Draa Ben Khedda qui, selon la direction de la DSA, couvre les wilayas de Tizi-Ouzou, Boumerdes, et Alger.

b) Stockage sous froid

La wilaya de Tizi-Ouzou a la fin de 2015 atteint un nombre de 64 entreprise qui disposent au total d'une capacité de stockage sous froid estimée à **49 456** m³, ses surfaces sont destinées généralement au stockage des fruits et des légumes, les biens alimentaires.

Tableau n°16 : Stockage sous froid de la wilaya existants à fin 2015

<i>DAIRA</i>	<i>Nombre d'Entreprises</i>	<i>Capacité de Stockage</i>
<i>Azazga</i>	18	6 758
<i>Tizi-Ouzou</i>	15	14 868
<i>Draâ Ben Khedda</i>	15	14 482
<i>Ouadhias</i>	/	/
<i>Ouaguenoune</i>	2	7 228
<i>Larba Nath Irathen</i>	/	/
<i>Makouda</i>	/	/
<i>Tizi-Rached</i>	9	3 990
<i>Bouzeguene</i>	2	80
<i>Mekla</i>	/	/
<i>Aïn El Hammam</i>	/	/
<i>Tigzirt</i>	1	100
<i>Boghni</i>	1	950
<i>Draâ El Mizan</i>	1	1 000
<i>Azeffoun</i>	/	/
<i>Boudjima</i>	/	/
<i>Total</i>	64	49 456

Source : Direction de Commerce

1.3. Les activités d'importations et d'exportations

Les activités d'importations et d'exportations ont une importance dans la part des flux de transports de marchandises prévenants des lieux d'embarquements principalement de port d'Alger vers la wilaya de Tizi-Ouzou, et des flux intérieurs lorsque ces produits seront revendu notamment lorsqu'il s'agit des produits finis et semi finis.

1.3.1. Le nombre d'importateur et exportateurs

L'activité d'import export dans la wilaya de Tizi-Ouzou est pratiquer par 650 operateurs dont 589 ont le statut d'une personne morale.

Tableau n°17 : Nombre d'importateur et exportateurs arrêté au septembre 2016

Secteur d'activité	Wilaya de Tizi-Ouzou	
	Personnes physique	Personne morale
Import-export	61	589
Total	650	

Source : Direction de commerce

1.3.2. Les opérations d'importations et d'exportations

Comme le montre le tableau suivant, pour l'année 2015 jusqu'au septembre 2016 la wilaya de Tizi-Ouzou n'à enregistrer aucune opération d'exportations, par contre les importations ont évolué pour la même période comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau n° 18: Opérations d'importations réalisées par les importateurs de la wilaya de Tizi-Ouzou pour de 2015 jusqu'à l'année en cours.

Période	nombre d'opérations d'importations	Pays d'origines	nature de produits importés	destinations des produits importés	
				Revente en état	Production
2015	382	-Union européenne (France, Espagne, Italie, Allemagne, Portugal, Belgique, Slovénie, Suède, Angleterre, Pologne, Autriche, Chypre, Luxembourg, Pays bas, R chèque, Roumanie, Hongrie, Danemark, Grèce, etc.,)	-Matière première		x
De janvier 2016 jusqu'à septembre de la même année	284	-GZALE: (Tunisie, Liban, Arabie saoudite, Emirat Arabe Uni, Egypte, Maroc)	- Produits semi finis	x	x
			- Produits Finis	x	

Source : Direction de commerce

1.4. L'agriculture

La production agricole se révèle d'un poids important dans l'activité économique. Elle conditionne le transport de marchandises tant pour l'expédition de production que pour le déroulement de la production (matériels, engraisetc.) et aussi du lieu des récoltes a leur lieux de stockage ou de transformation (silos, coopératives, usines agroalimentaires, etc.). D'autres produits agricoles peuvent êtres existé qui sont génératrice de transport de marchandises tel que les produits végétaux, animaux et de cheptel. L'ensemble des tableaux ci-dessous vas nous montres les potentialités de la wilaya de Tizi-Ouzou dans la production agricole.

1.4.1. Productions végétales

D'après le tableau ci-dessous nous constatant qu'il ya une forte production de fourrage avec 3258118 Qx suivi par la culture fruitière, maraichage et d'olivier.

Tableau n° 19: Productions végétales campagne 2014/2015

	Céréale (QX)	Légumes (QX)	Maraichage (QX)	Fourrages (QX)	ARBORICULTURE (QX)						
					Culture Fruitière	Olivier	Figuier	Noyaux pépin	Rustiques	Agrumes	Vigne de table
TOTAL WILAYA	105270	7307	990838	3258118	1412795	382457	148639	339125	2524	325900	214150

Source : Direction de la Programmation et du Suivre Budgétaire

1.4.2 Cheptel

Les deux tableaux ci-dessous nous indiquent que pour l'année 2014/2015 le cheptel est prédominer respectivement par l'effectifs de poulet de chair avec 9184890 unités, poulet pondeuse avec 611700 unités, l'ovins 215949 têtes et Bovins avec 131754 têtes. Cette production assure une production pour la même année de 188536 Qx de viandes blanches, 113031 Qx de la viande rouge mais aussi d'œuf, lait et laines.

Tableau n°20 : Effectifs du cheptel campagne agricole 2014 /2015

	Bovins	Ovins	Caprins	Equins	Aviculture (unité)		Apiculture		
					Poulet de chair	poules pondeuses	Nbre ruches	de	Production miel (QX)
TOTAL WILAYA	131 754	215 949	67 517	270	9 184 890	611 700	104 370		2980,75

Source : Direction de la Programmation et du Suivre Budgétaire

Malgré la production animale de la wilaya connaît une évolution sensible ces dernières années, elle demeure encore insuffisante pour satisfaire les besoins des populations. Ce qui nécessite le recours a d'autres wilaya pour satisfaction en matière des produits agricole qui ne son pas abondants dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

1.5. Mines et carrières

Le domaine minier de la wilaya est riche en gisements de substances utiles : calcaire (au sud de la wilaya), grès (bande littorale et partie orientale), argiles (centre) et marbres (au centre et partie occidentale). Ces produits servent comme matières premières pour la fabrication de plusieurs produits de bâtiments et des travaux publics : le calcaire pour les cimenteries, argile pour les terres cuites. Le transport de ces divers produits de leur lieu d'extraction aux lieux d'utilisations comme matières premières soit à l'intérieur ou à l'extérieur de la wilaya, est génératrice de camionnage.

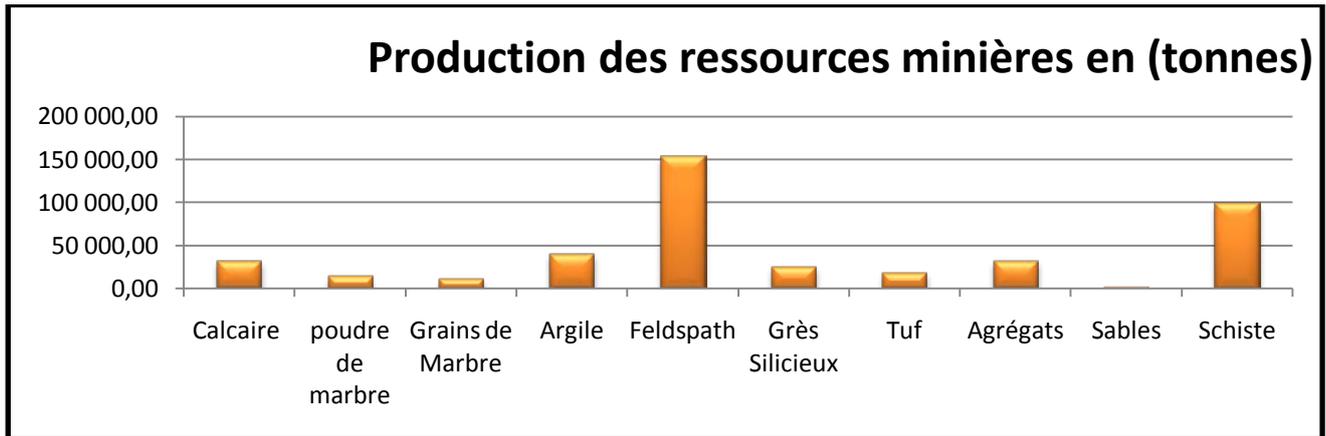
Tableau n°21 : Production annuelle des Ressources Minières pour l'année 2015

Substance	Production (Tonnes)
Calcaire	32 634,9
Poudre de marbre	14 297,06
Grains de Marbre	11 690,47
Argile	40 150
Feldspath	153 380,8
Grès Siliceux	25 585
Tuf	18 316,37
Agrégats	32 314,32
Sables	1 649,78
Schiste	99 038,24

Source : Direction de l'Énergie et des Mines.

Le graphe ci-dessous nous montre que les feldspaths occupent la première place avec une production de 153 380,8 tonnes (ils jouent le rôle de fondant) et sont utilisés en céramique, en particulier pour la fabrication de carrelages. Ils entrent aussi dans la composition des verres utilisés pour l'emballage (bouteilles) et dans la faïence. Suivi par la production de schiste avec 99 038,24 tonnes pour l'année 2015.

Graphique n°16 : Diagramme des ressources minières année 2015



Source : Etablie par nous même a partir des données de la Direction de l'Energie et des Mines

1.6 Pêche

a) Les ports commerciaux existants

La pêche constitue une composante importante de l'économie nationale et elle permet de créer une dynamique au niveau des communes côtières, mais aussi elle crée une animation territoriale par la distribution des produits ce qui génère un mouvement de transport de marchandises des ports vers les lieux de vente dans différents points de la wilaya.

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une façade maritime de 85 Km de côte, soit 7% du littoral national, et couvre 05 communes (Iflissen, Tizirt, Azeffoun, Mizrana, Aït-Chaffa) ;

Surface maritime économique est de :

- ✓ 7871 Km² zones de pêche réservée
- ✓ 6926 Km² réservée à la pêche au large
- ✓ 945 Km² réservée à la pêche côtière

Tableau n°22 : Ports de pêche existants au 31-12-2015

PORT D'AZEFFOUN	PORT DE TIGZIRT
<p><u>CAPACITE D'ACCOSTAGE:</u></p> <p>01 bateau de 3000 T (commerce), chalutiers , 30 petits métiers ,</p> <p>05 15 sardiniers ,</p> <p><u>INFRASTRUCTURES EXISTANTES:</u> Nombre de cases pêcheur réalisé : 57 Entrepôt frigorifique Cercle pour pêcheur Halle à marée Construction navale Réparation navale Fabrique de glace</p> <p><u>POSSIBILITE D'INVESTISSEMENT:</u> Comptoir de vente</p>	<p><u>CAPACITE D'ACCOSTAGE:</u></p> <p>02 chalutiers, sardiniers, métiers, 50 plaisanciers,</p> <p>05 24 petits</p> <p><u>INFRASTRUCTURES EXISTANTES:</u> Nombre de cases pêcheur : 60 Entrepôt frigorifique Cercle pour pêcheurs Comptoir de vente Cafétéria 05 locaux pour la vente de poisson</p> <p><u>POSSIBILITE D'INVESTISSEMENT:</u> Comptoir de vente Réparation navale</p>

Source : Direction de la Programmation et du Suivre Budgétaire

b) Production annuelle (pêche maritime)

Ce tableau nous montre la prédominance de la production de poisson bleu avec 776,092 tonnes dont 749.292 tonnes produite par le port d'Azeffoun.

Tableau n°23 : Production Halieutique (en Tonne) arrêtée au 31-12-2015

Espèces	Ports de pêche		Total
	Azeffoun	Tigzirt	
Poisson blanc	26,227	38,721	64,948
Poisson bleu	749,292	26,8	776,092
Squales/Espadon	8,807	52,476	61,283
Crustacés	91,395	0	91,395
Mollusques	2,069	4,375	6,444
Total	877,79	122,372	100,162

Source : Direction de la Programmation et du Suivre Budgétaire

Section 3 : Essai d'analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Dans le cadre de cette section, on évaluera l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique à travers les résultats de notre enquête auprès d'un échantillonnage d'entreprises situées essentiellement dans la zone industrielle localisée de la wilaya de Tizi-Ouzou et quelques zones d'activités afin de cerner leurs besoins et leurs degrés de satisfaction en matière de transport de marchandises.

Notre analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou est basée sur une enquête que nous avons menée auprès des entreprises à l'aide d'un questionnaire. Le questionnaire utilisé pour l'enquête comprend 10 questions dont chaque question est répartie en plusieurs sous-questions. Il a été organisé en cinq parties distinctes, qui sont :

- Caractéristiques socioéconomiques des entreprises enquêtées ;
- Caractéristiques de l'activité des transports de marchandises des entreprises enquêtées ;
- Les mouvements des expéditions des marchandises ;
- Les mouvements des réceptions des marchandises ;
- Apport de l'intervention de l'Etat en termes de l'amélioration des transports de marchandises.

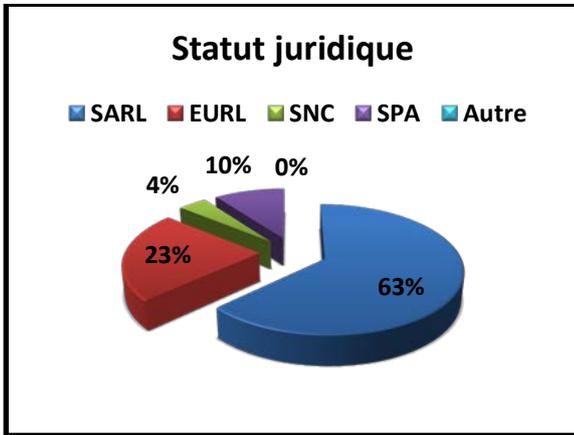
3.1 Caractéristiques socioéconomiques des entreprises enquêtées

3.1.1 Le statut juridique et secteur d'activité des entreprises enquêtées

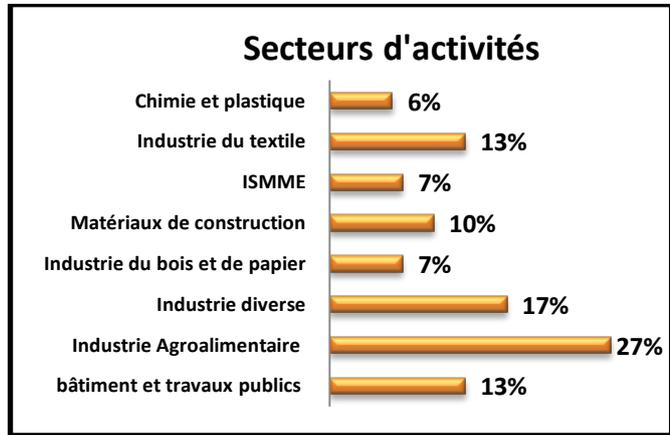
Le graphique n° 17 et n° 18 nous indiquent que l'échantillon des entreprises enquêtées sont réparties selon le statut juridique comme suit : plus de la moitié des entreprises interrogées se sont des SARL correspond au statut d'une petite ou moyenne entreprise avec un pourcentage de 63%, suivit par les EURL qui représente 23%, les SPA avec 10% et en fin les SNC qui représentent uniquement 4% des entreprises interrogées.

27% des entreprises interrogées se spécialisent dans l'activité agroalimentaire, 17% pour le secteur des industries divers, 13% pour chacun de secteur de bâtiments travaux publics et l'industrie de textile, suivi par le domaine des Matériaux de constructions avec 10%, (l'ISMME) plus l'industrie de bois et de papier avec 7%, et en fin l'activité de chimie et plastique avec 6%.

Graphique 17 n° : Statut juridique



Graphique n° 18: Secteur d'activité



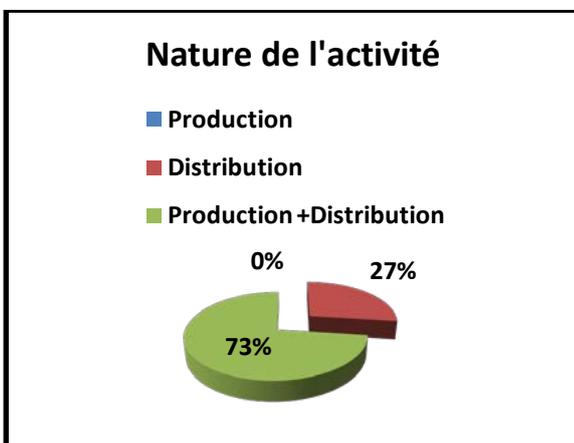
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.1.2 La nature de l'activité et localisation des entreprises enquêtées

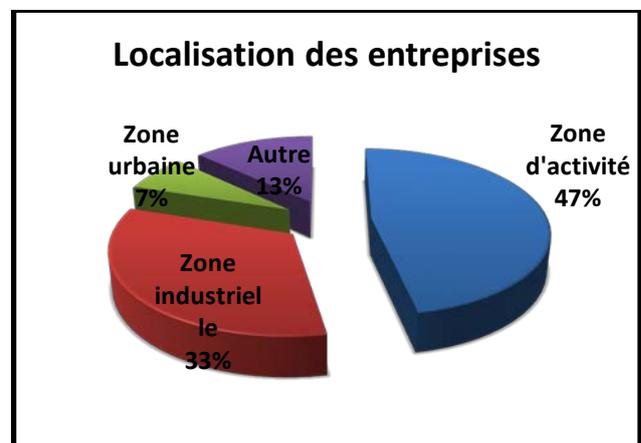
A partir des deux graphes ci-dessous, on constate que , la majorité des entreprises enquêtées soit 73% exercent l'activité de production plus la distribution au même temps, 27% des entreprises exercent uniquement la distribution telle que les entreprises d'import et export.

47% des entreprises interrogées sont installées dans des zones d'activité (Draa-Ben-khedda, Tademaït et Azazga) ,33% dans la zone industrielle, 7% dans des zones urbaines et en fin 13% principalement sur la route nationale n° 12.

Graphique n°19 : Nature de l'activité



Graphique n°20 : Localisation des entreprises enquêtées



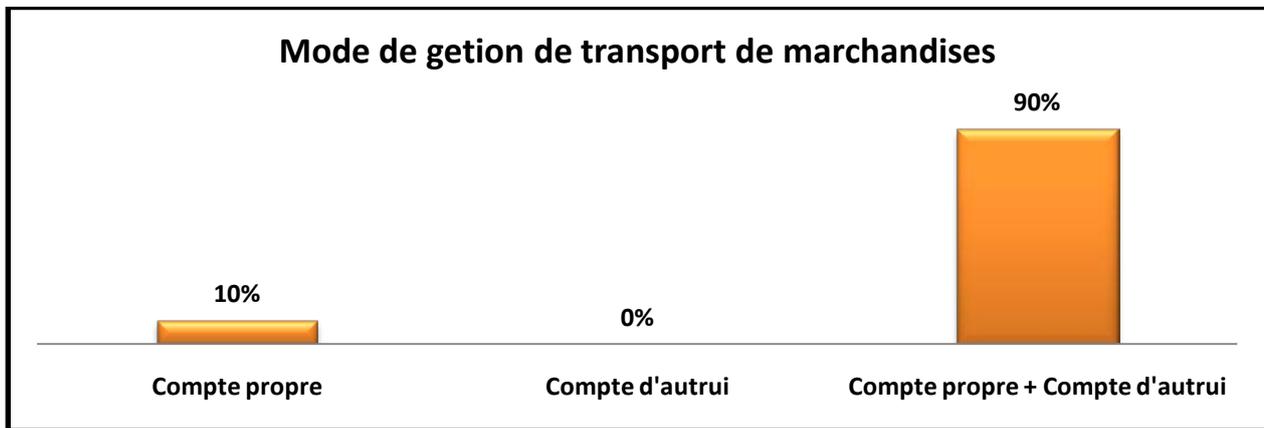
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.2 Caractéristiques de l'activité des transports de marchandises des entreprises enquêtées

3.2.1 Mode de gestion des transports de marchandises

Par l'observation de graphique on constate que la majorité des entreprises enquêtées soit 90% leur mode de gestion des transports de marchandises est basée sur l'utilisation des transports pour compte propre plus de transport d'autrui au même temps , 10% des entreprises qui restent utilisent uniquement des moyen de transports qui leur appartient (propre compte), et en fin aucune entreprise interrogées utilise des transports de marchandises qui provient uniquement de l'extérieur (compte d'autrui).

Graphique 21 n° : Mode de gestion des transports de marchandises des entreprises enquêtées



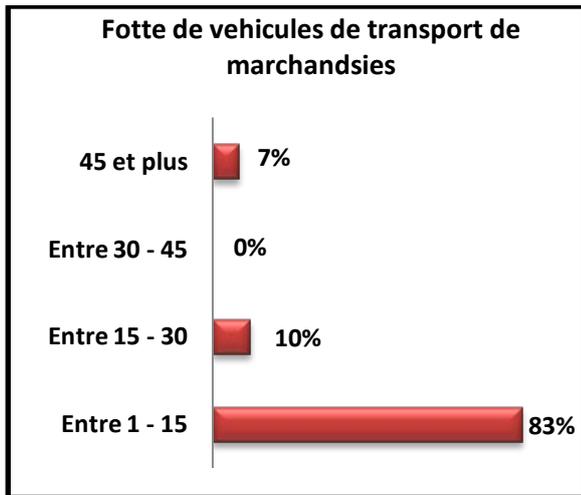
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

a) L'utilisation de transport de marchandises pour compte propre

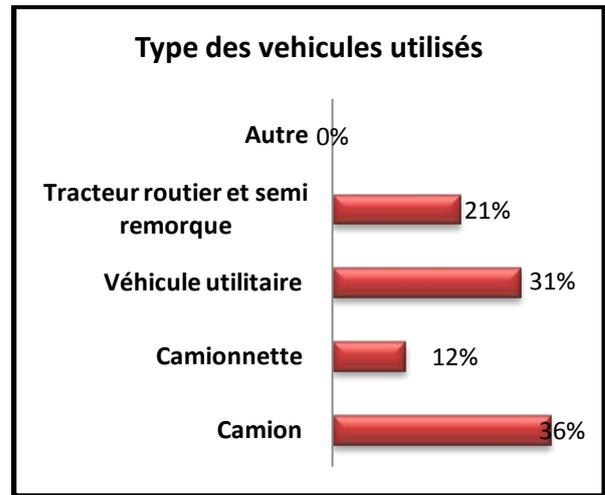
- *Flottes de véhicules de transport de marchandises*

A partir des résultats de notre enquête, nous constatons que 83% des entreprises qui se caractérisent par l'utilisation de transport de marchandises pour compte propre et l'utilisation des deux modes au même temps (compte propre et compte d'autrui), ont moins de 15 véhicules, 10% de ces entreprises ont un flotte qui varie entre 15 et 30 véhicules et les 7% qui reste ont plus de 45 véhicules de transport de marchandises. Cette flotte est constituée principalement des camions avec 36% suivi par les véhicules utilitaires avec 31%, tracteurs routier et semi remarque avec 21% et en fin les camionnettes avec 12%.

Graphique n°22 : Flotte de véhicules



Graphique n°23 : Type des véhicules



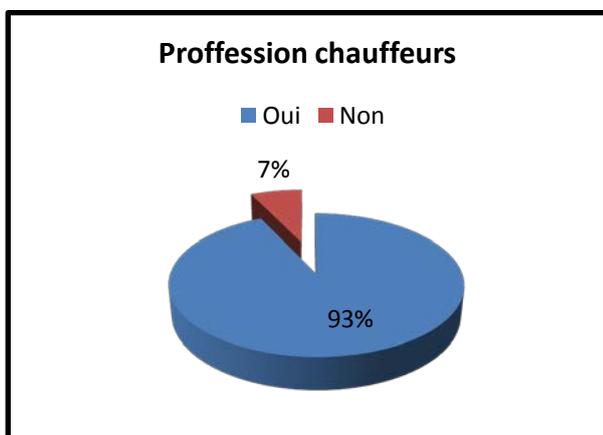
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

- *L'emploi des personnes qui ont des professions liées aux transports de marchandises*
 - *Chauffeurs*

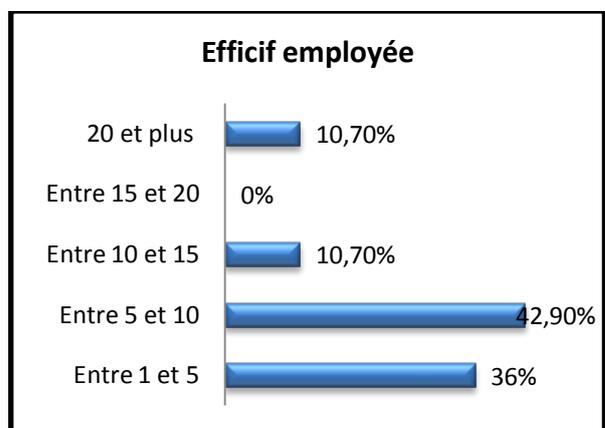
D'après les deux graphes ci-dessous, on remarque que sur la totalité des entreprises qui utilise de transports de marchandises pour propre compte, la majorité des entreprises soit 93% emploie des chauffeurs.

Pour l'effectif employée, 42.90% des entreprises emploi une effectif qui varie entre 5 et 10 chauffeurs, 36% entre 1 et 5 chauffeurs, 10.70% entre 10 et 15 chauffeurs, 10.70% emploient plus de 20 chauffeurs.

Graphe n°24 : Profession chauffeur



Graphe n°25 : Effectif employée

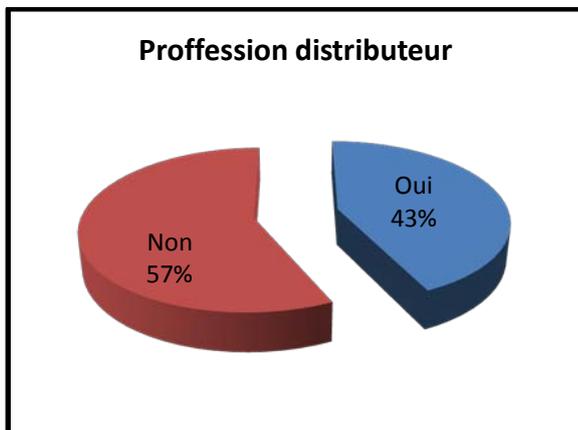


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

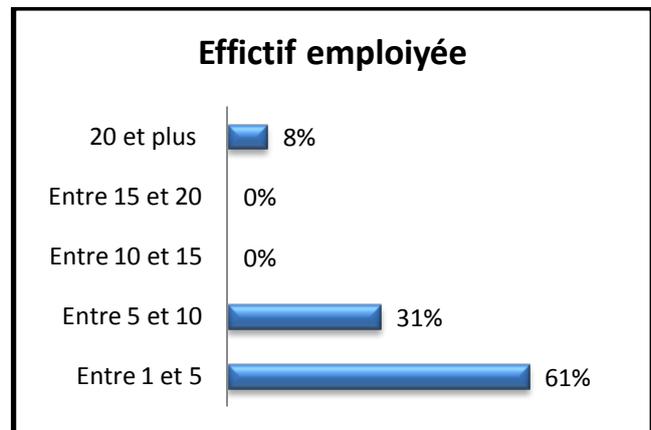
- Distributeurs

D'après les deux graphes ci-dessous, on remarque que sur la totalité des entreprises qui utilise de transports de marchandises pour propre compte, un peu plus de la moitié soit 57% emploient des distributeurs et les 43% des entreprises utilisent les chauffeurs qui prend en charge aussi l'opération de distribution. Pour l'effectif des distributeurs employés, 61% des entreprises emploient une effectif qui varie entre 1 et 5 distributeurs, 31% emploient entre 5 et 10 distributeurs, 8% plus de 20 distributeurs.

Graphique n°26 : Profession distributeurs



Graphique n° 27: Effectif employée



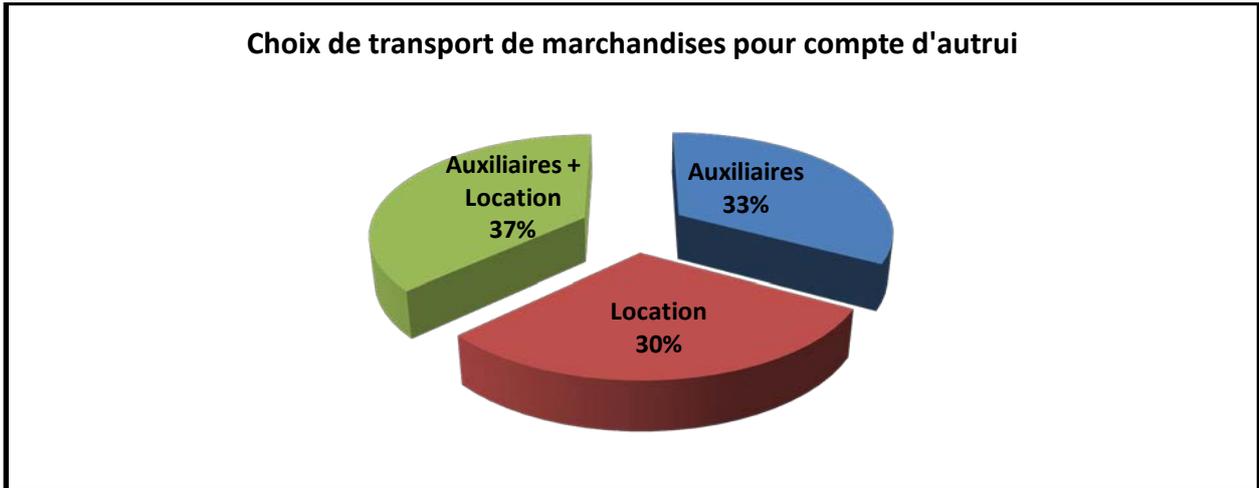
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

b) Transports de marchandises pour compte propre et compte d'autrui

- Répartition des entreprises selon l'utilisation des auxiliaires et location

Sur les 27 entreprises qui utilisent des transports de marchandises pour compte propre et compte d'autrui au même temps, on a 33% de ces entreprises font appel uniquement à des auxiliaires de transport de marchandises, 30% uniquement a la location et les 37% des entreprises qui reste font appel a des auxiliaires plus la location des véhicules de transport de marchandises.

Graphique n°28 : Choix de transport de marchandises pour compte d'autrui



Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

- *La localisation des auxiliaires*

Le graphe ci-dessous montre la totalité des entreprises font appel a des auxiliaires national de transport de marchandises et cela a été expliqué par ces derniers par la non disponibilité de ce genre d'activité au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou, chose que nous avons confirmé auprès de la responsable de service des transports de marchandises au niveau de la direction des transports.

Graphe n°29 : Localisation des auxiliaires

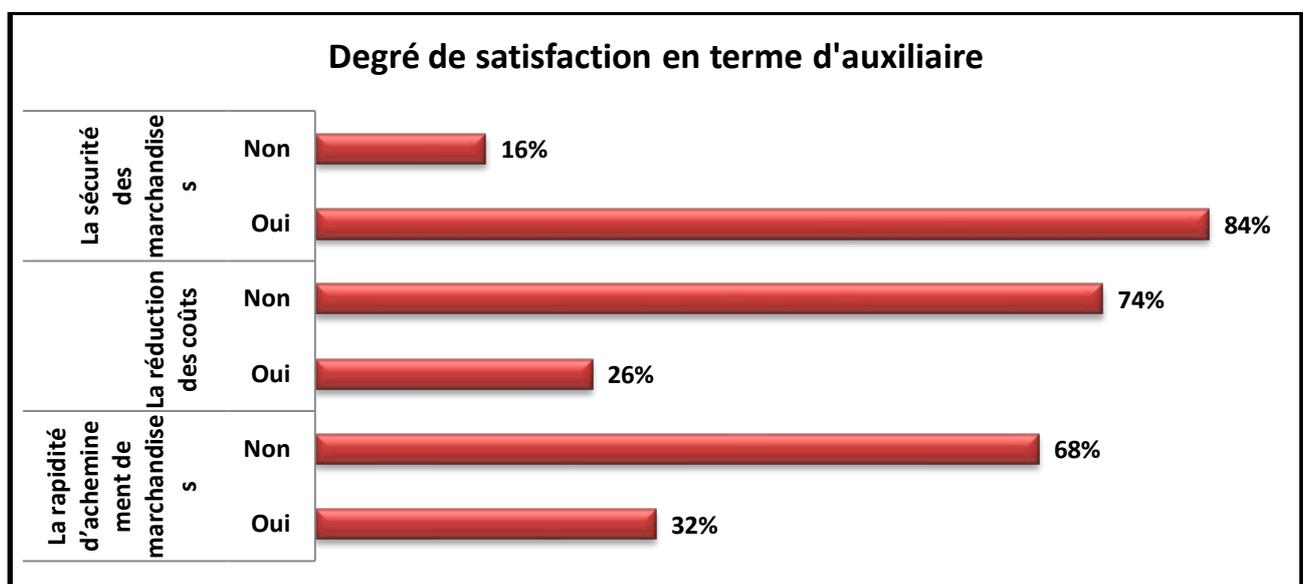


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

- *Satisfaction en termes de service rendu par les auxiliaires*

A partir de la représentation graphique suivante, on constate que parmi les entreprises qui utilisent des auxiliaires 32% uniquement qui ont montré leur satisfaction en termes de rapidité d'acheminement des marchandises. Pour la réduction des coûts 26% uniquement qui voient que ces auxiliaires permettent de réduire les couts. En fin la totalité des entreprises qui voient que la marchandise est plus sécurisée si elle est prise en charge par un auxiliaire de transport routier de marchandises.

Graphique n°30 : Degré de satisfaction des entreprises enquêtées en termes d'auxiliaires

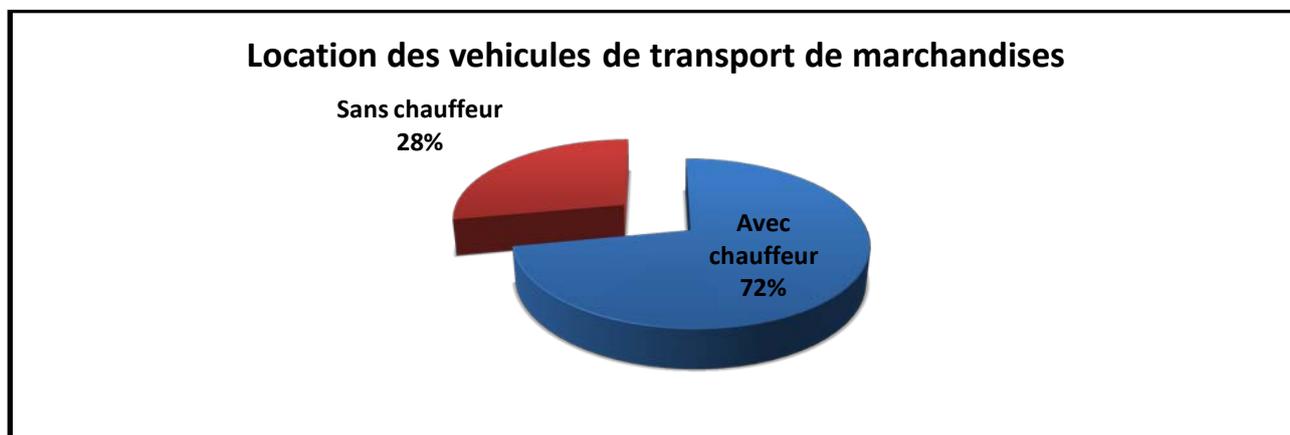


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

- *Location de véhicule de transport de marchandises*

Sur les 18 entreprises qui font appel à la location des véhicules de transport de marchandises, on 72% font appel à des locataires avec chauffeurs, 28% à des locataires sans chauffeur

Graphique n°31 : Location de véhicules de transport de marchandise

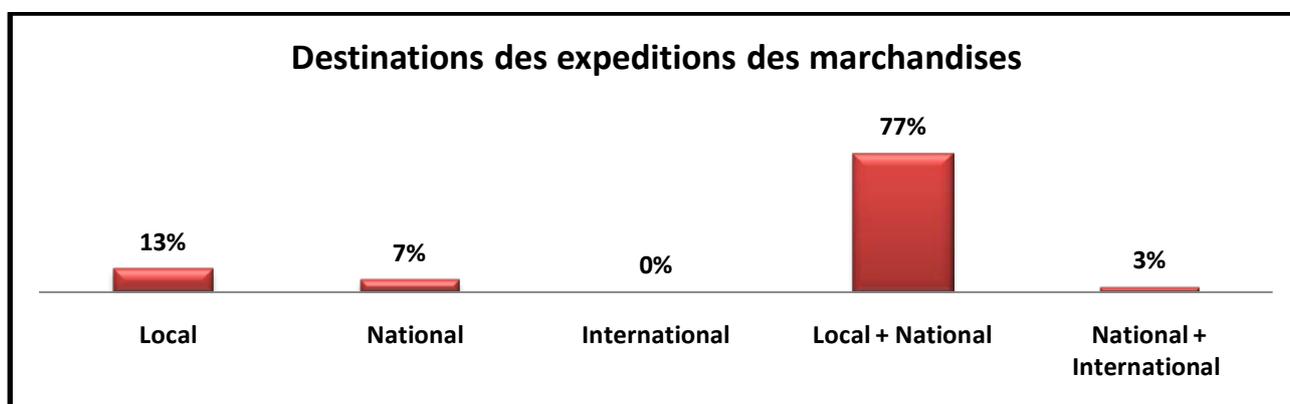


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.2 Les mouvements des expéditions des marchandises

Sur la totalité des entreprises enquêtées (30 entreprise), 13% uniquement vers les communes de la région, 77% de ces entreprises distribuent de leurs produits vers des régions locales et nationale, 3% vers des régions national mais aussi à l'international c'est-à-dire ces entreprises ne font pas des expéditions au niveau local, 7% distribuent leur marchandises uniquement aux régions nationales.

Graphique n°32 : Destination des expéditions des marchandises des entreprises enquêtées

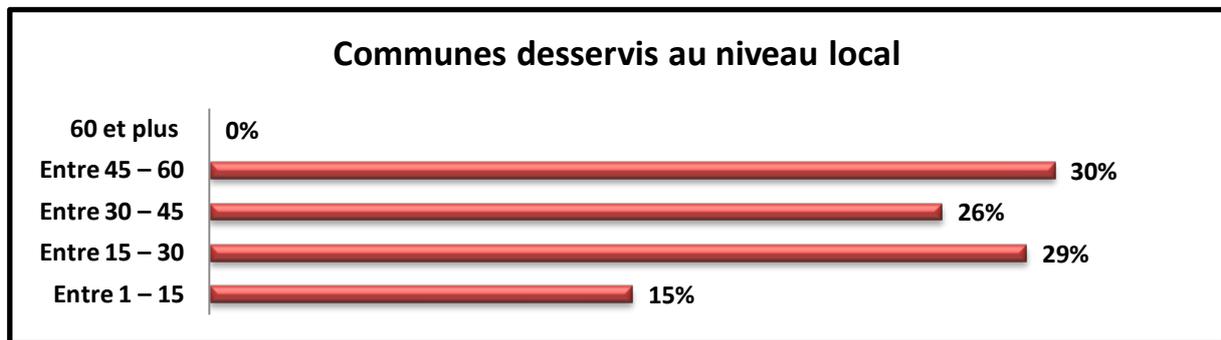


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.2.1 Le nombre de commune desservis au niveau local

Sur les 30 entreprises enquêtées, 27 entreprises soit 90% qui distribuent uniquement vers le local plus celles qui distribuent vers le local et le national au même temps : on a 30% desservent entre 45 et 60 communes, 29% entre 15 et 30 communes, par contre parmi ces entreprises ya aucune qui distribue vers la totalité des communes. Les cinq communes les plus desservis selon l'ordre d'importance sont les suivantes : Tizi-Ouzou, Azazga, Draa-Ben-khedda , Draa-el-Mizan, Azeffoun.

Graphique n°33 : Nombre de communes desservis au niveau local

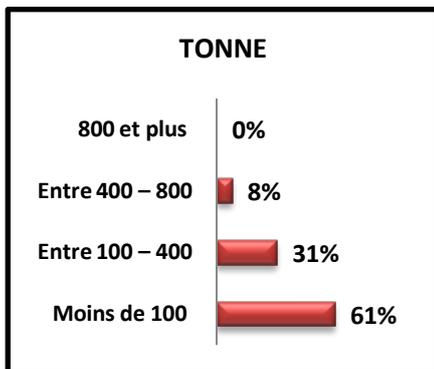


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

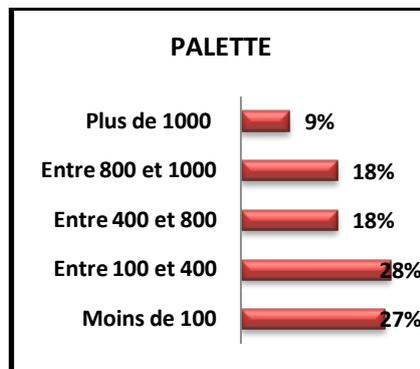
3.2.2 La quantité de marchandises distribuées par semaine au niveau local

La quantité des marchandises distribuées dépend de la nature de produit qui peut être mesuré en tonne, palette ou unité. Les trois graphes ci-dessous montrent que 61% des entreprises distribuent moins de 100 tonnes et 31% entre 100 et 400 tonne par semaine. 28% distribuent entre 100 et 400 palettes, 9% uniquement qui distribuent plus de 1000 palettes par semaine. Pour ce qui concerne les produit mesurés en unité on a 33% de ces entreprises distribuent entre 100 et 400 unités, 67% moins de 100 unités par semaine.

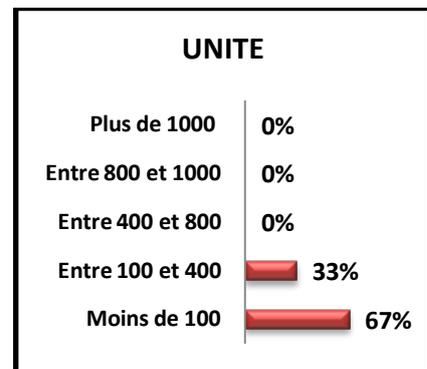
Graphique n°34 : Tonne



Graphique n°35 : Palette



Graphe n°36 : Unité

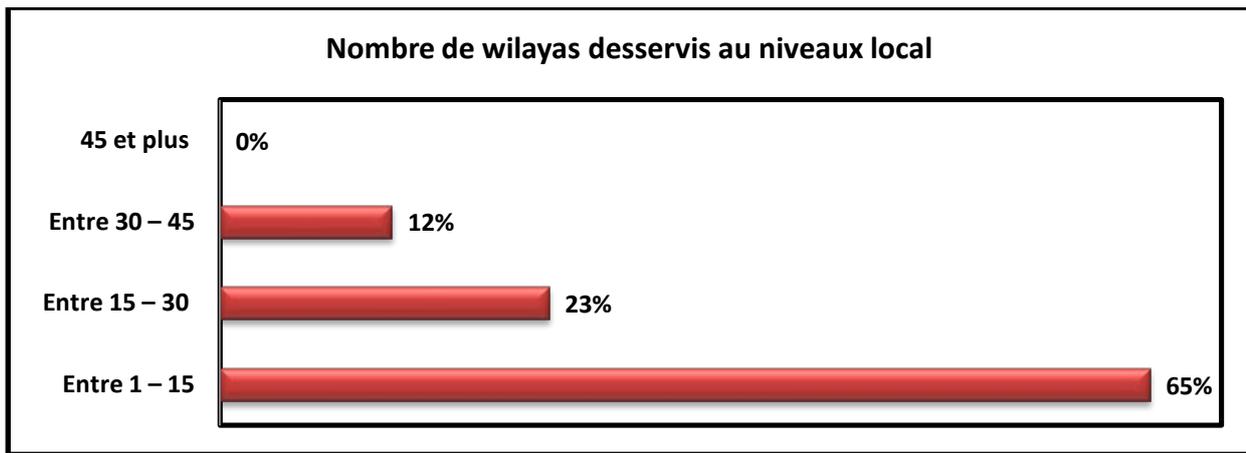


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.2.3 Le nombre de wilayas desservis au niveau national

Sur les 26 entreprises enquêtées soit 86% qui distribuent leur produits au niveau nationale, on a 65% de ces entreprises distribuent vers un nombre de wilayas qui varie entre 15 et 30 wilayas, et uniquement 12% de ces entreprises vers 30 et 45 wilayas. Concernant les cinq wilayas les plus desservis sont les suivantes : Bouira, Alger, Béjaia, Boumerdes, Setif.

Graphique n°37 : Nombre de wilayas desservis au niveau national

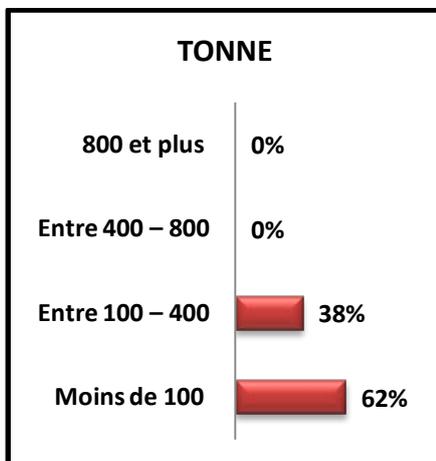


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

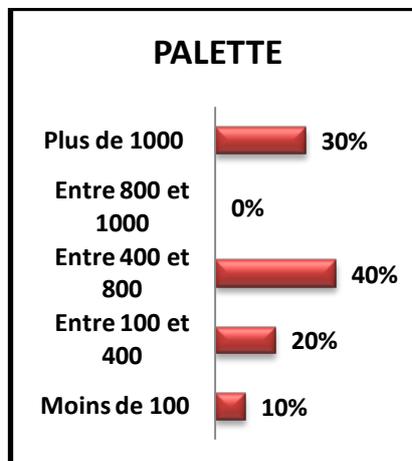
3.2.4 Quantité de marchandises distribuées au niveau national

62% des entreprises distribuent moins de 100 tonne, 38% entre 100 et 400 tonne par semaine. 40% de ces entreprises distribuent entre 100 et 400 palettes et 30% plus de 1000 palettes par semaine. Les entreprises dont leurs produit est mesuré en unité, on a 67% distribuent entre 400 et 800 unités par semaine.

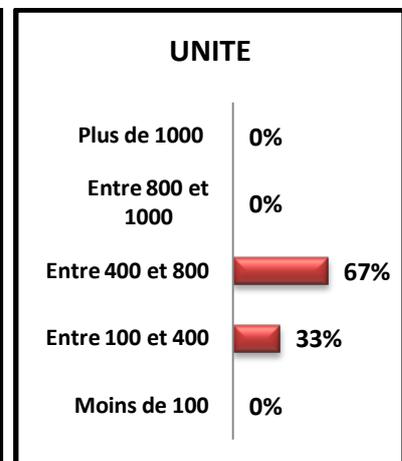
Graphique n°38 : Tonne



Graphique n° 39: Palette



Graphique n° 40: Unité



Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.4 Les mouvements des réceptions de marchandises

3.4.1 Origine de provenance des marchandises

Par l'observation de graphe ci-dessous on constate que, un peu plus de la moitié des entreprises enquêtées soit 63% reçoivent des pays extérieurs leurs marchandises (matière première, produits semi finis et produit finis) nécessaire a leur activité, 17% les reçoivent des régions nationales, 10% de national plus l'international et en fin 10% de local plus le national.

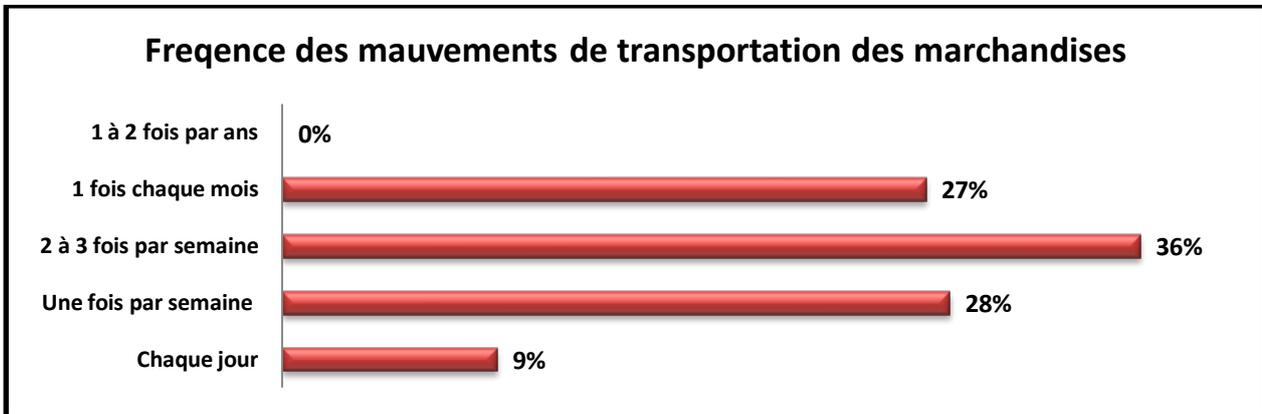
Graphique n° 41: Origine des marchandises réceptionnées par les entreprises enquêtées.



Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

36% des entreprises qui reçoivent des marchandises des autres régions de niveau national (11 entreprises) reçoivent leur marchandises 2 à 3 fois par semaine, et uniquement 9% de ces entreprises les reçoivent pratiquement chaque jours.

Graphique n°42 : Fréquences des réceptions de local et le national



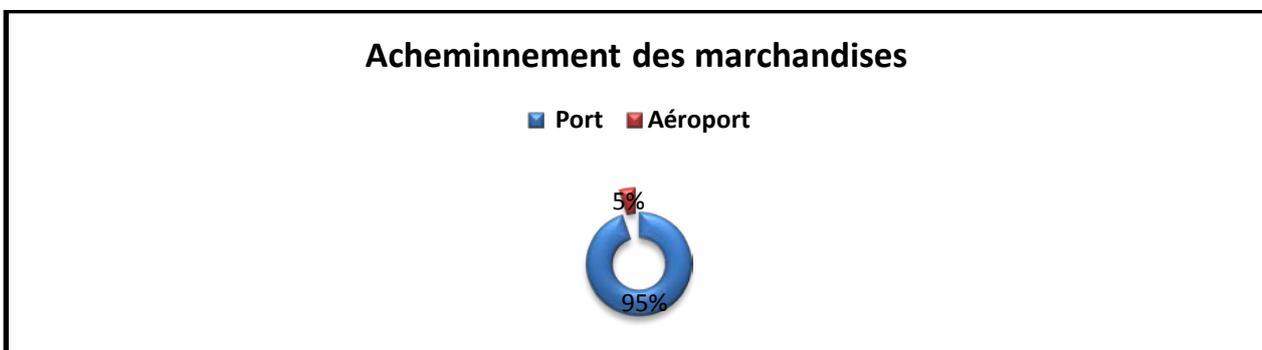
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.4.2 L'acheminement des marchandises au niveau d'un port ou aéroport

a) Les réceptions de marchandises provenant des pays extérieur

Sur les 22 entreprises qui reçoivent leurs marchandises des pays extérieurs, le résultat de l'enquête montre 95% de ces entreprises acheminent leur marchandises au niveau des ports, et uniquement 5% les acheminent au niveau d'aéroport.

Graphique n°43 : Choix de mode d'acheminement des marchandises réceptionnées par les entreprises enquêtées

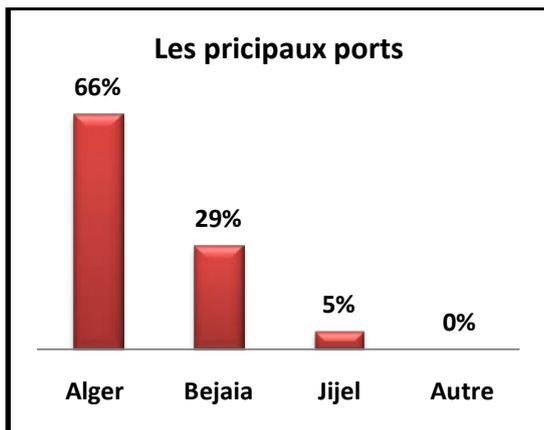


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

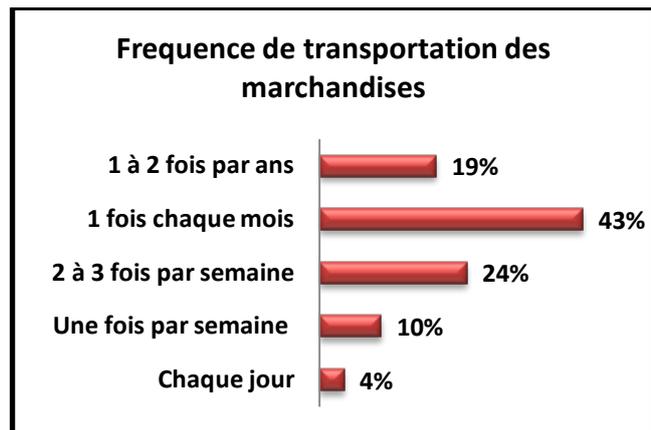
b) Les principaux ports d'acheminements et la fréquence des réceptions

66% des entreprises acheminent leurs marchandises au niveau de port d'Alger, 29% au niveau de port de Bejaia, 5% uniquement au niveau de port de Jijel à une fréquence d'une seule fois par mois pour 43% de ces entreprises, 24% reçoivent les marchandises de 2 à 3 fois par semaine.

Graphique n°44 : Port d'acheminement



Graphique n°45 : Fréquence de transportation



Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.5 Apport de l'intervention de l'Etat en termes de l'amélioration des transports de marchandises

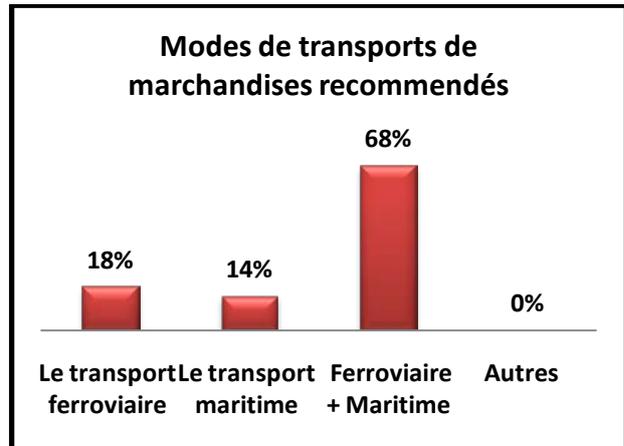
3.5.1 Degré de satisfaction de l'utilisation d'un seul mode de transport de marchandises.

7% uniquement des entreprises enquêtées montrent leur satisfaction de seul mode de transport de marchandises qui est le mode routier, par contre 93% ne sont pas satisfait et recommandent la mis en œuvre de d'autre modes a savoir le transport ferroviaire et le maritime avec 68% des entreprises enquêtées.

Graphique n°46 : Degré de satisfaction



Graphique n° 47: Modes de transport de marchandises



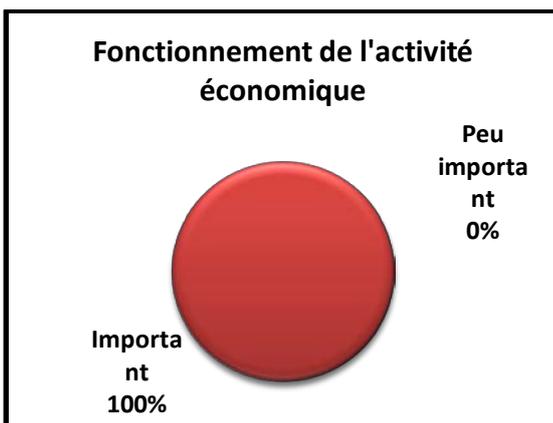
Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.5.2 L'importance de la modernisation de la ligne ferroviaire et l'installation de port sec

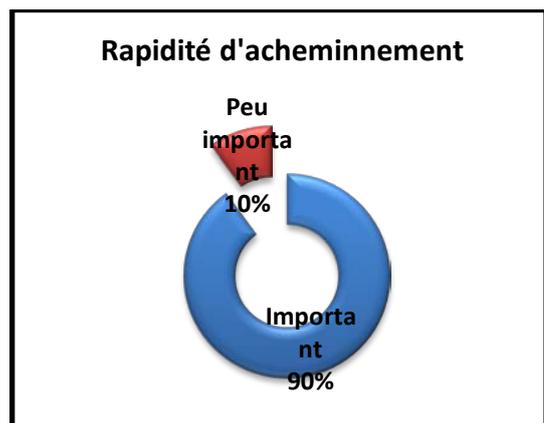
a) Fonctionnement de l'activité économique et La rapidité d'acheminement de marchandises

Le graphe n° 38 et n°39 montrent que la totalité des entreprises interrogées voient ces deux projets importants pour le fonctionnement des activités économiques, aussi en matière de rapidité d'acheminement des marchandises avec 90% des entreprises enquêtées.

Graphique n°48 : Fonctionnement des l'activité économiques



Graphique n°49 : Rapidité d'acheminement

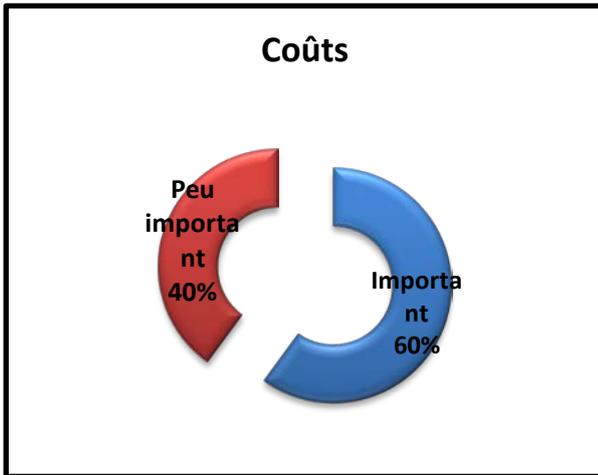


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

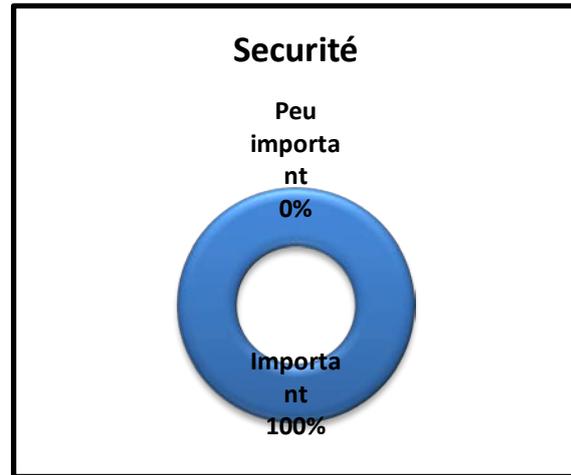
b) Réduction des coûts et sécurité des marchandises

Concernant la réduction des coûts, 60% des entreprises enquêtées juge que ces deux projets vont conduire à la réduction des coûts de transports de marchandises, 40% pensent que ces deux projets ont peu d'importance sur la réduction des coûts. La totalité des entreprises considère que les marchandises seront plus sécurisées en les transportant par voie ferrée.

Graphique n°50 : Réduction des coûts



Graphique n° 51: Sécurité des marchandises

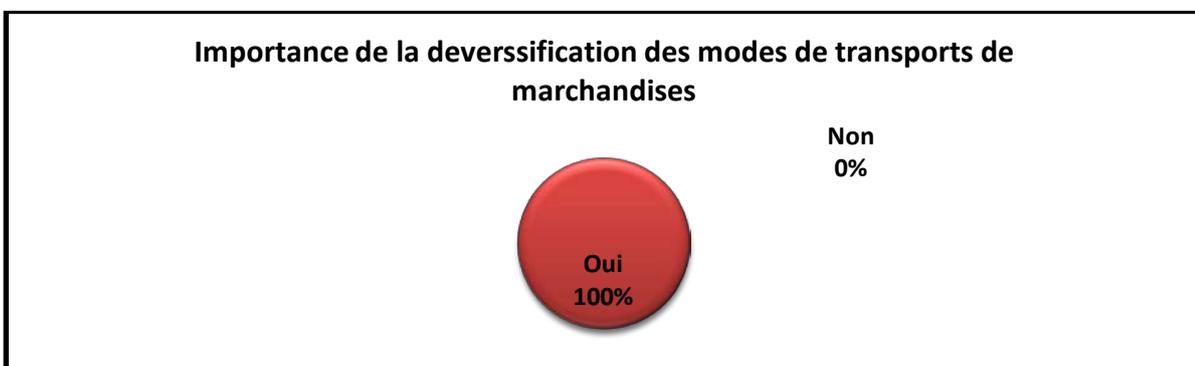


Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

3.5.3 L'importance de la diversification des modes de transport de marchandises

La totalité des entreprises enquêtées confirment que la diversification des modes de transport de marchandises dans la région est importante pour la localisation et même pour attirer de nouvelles activités et investissements vers la wilaya de Tizi-Ouzou.

Graphique n° 52: Importance de la diversification des modes de transport de marchandises dans la région.



Source : Etablie par nous même à partir des résultats de notre enquête

Conclusion au troisième chapitre

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.

Conclusion générale

Conclusion Générale

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, 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 théoriques 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.

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, règlementaire 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.

Les résultats de notre étude nous renseigne sur les caractéristique de l'offre de transport de marchandises et les activités économiques existantes au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou qui constituent une demande ainsi que les problèmes rencontrés par les utilisateurs de cette activité en matières de transports de marchandises qui peuvent se présenté comme suite :

Conclusion Générale

- Le diagnostic de l'activité économique de la wilaya de Tizi-Ouzou 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- La simplicité de réseau de transport de marchandises constitué uniquement d'un seul mode qui est le transport routier de marchandises ;
- L'offre de transport de marchandise se caractérise par dominance des opérateurs qui transportent pour leur propre compte et compte d'autrui ;
- Les résultats de l'enquête montrent aussi l'importance de l'existence de plusieurs modes de transports pour le bon fonctionnement des activités économiques dans la wilaya de Tizi-Ouzou ;
- Il existe une forte demande en matière de transport ferroviaire de marchandises, ce mode va permettre selon les résultats un bon fonctionnement de l'activité économique, la rapidité d'acheminement de marchandise, réduction des coûts et sécurité de marchandises transportées ;
- Il existe une importante flotte de véhicules des transports de marchandise de tous types ;
- Ce résultat affirme notre deuxième hypothèse de faite qu'il ya absence d'auxiliaires de transport de marchandises et des entreprises spécialiste dans la logistique au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou et cela est dû aux conditions exigés pour accéder a cette activité, actuellement il n'existe qu'un seul dossier de création d'un auxiliaire de transport de marchandises au cours d'études ;
- Le résultat ont indiqué aussi qu'aujourd'hui, la localisation des entreprises et l'attractivité de nouvelles activité nécessite la présence de plusieurs mode de transport de marchandises telle que le ferroviaire et le maritime.

Conclusion Générale

Le transport de marchandises affecte positivement l'activité économique de la wilaya de Tizi-Ouzou et cela a partir de :

- La structuration de l'espace régional, en effet le transport constitue un critère majeurs dans le choix de localisation des entreprises ;
- Le désenclavement des régions éloignées, grâce à l'acheminement des marchandises vers celles-ci ;
- Le transport de marchandises est une dimension importante de la compétitivité des entreprises, dans le cas de la wilaya de Tizi-Ouzou on peut appuyer ça a l'importance des operateurs qui transportent pour leur propre compte et qui estiment que leurs transports fait partie intégrante de leur activité ;
- La contribution a l'emploi, soit dans l'activité elle-même (chauffeurs, distributeurs) soit dans la réalisation des infrastructures qui constituent le support phisique de cette activité.

Pour y parvenir, le sous secteur de transport de marchandises 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 :

- 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 ;
- 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 ;
- La révision des lois relatives au secteur, sur la base d'études ponctuelles et prospectives ;
- 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 ;
- L'amélioration des routes pour la diminution des accidents de route ;
- La sensibilisation des chauffeurs des dangers de la route et des risques de la conduite nocturne ;
- La formation des transporteurs pour améliorer la qualité de la prestation ;

Conclusion Générale

- 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 ;
- Mettre en œuvre d'autres modes de transports tels que le transport ferroviaire et maritime de marchandises.

Annexes

Transport de marchandises par communes pour l'année 2011

Désignation des Communes	SECTEUR PUBLIC		SECTEUR PRIVE	
	Nbre De Véhicules	Tonnage utiles	Nbre de Véhicules	Tonnage utiles
TIZI OUZOU	514	5097.35	2095	21498.88
TOTAL DAIRA	514	5097.35	2095	21498.88
AIN EL HAMMAM	1	7	682	6875.72
AKBIL	0	0	122	2001.76
ABI YUCEF	0	0	373	3212.92
AIT YAHIA	0	0	109	1048.31
TOTAL DAIRA	1	7	1286	12938.71
AZAZGA	16	140.18	735	6315.14
FREHA	6	74.50	322	4706.38
IFIGHA	1	330	30	316,75
ZEKRI	1	10	40	456.35
YAKOUREN	1	10.00	72	741.38
TOTAL DAIRA	25	564.68	1199	12536.00
AZEFFOUN	16	140.18	260	2746.12
AGHRIBS	0	0	270	1926.76
AKERROU	0	0	21	154.35
AIT CHAFAA	0	0	21	104,80
TOTAL DAIRA	16	140.18	572	4832.03
BENI DOUALA	1	20	350	3094.44
AIT MAHMOUD	2	14	60	532.79
BENI AISSI	0	0	54	435.82
BENI ZMENZER	0	0	85	715.68
TOTAL DAIRA	3	34	449	3778.73
BENI YENNI	3	25,80	48	328.91
IBOUDRARENE	0	0	120	863.04
YATAFEN	0	0	21	127.36
TOTAL DAIRA	3	25,80	189	1319.31
BOGHNI	10	66,84	677	7159.81
ASSI YUCEF	0	0	57	596.23
BOUNOUH	1	7.00	74	726.10

MECHTRAS	2	22,50	72	843.84
TOTAL DAIRA	13	96.34	880	9325.98
BOUZEGUENE	1	7	176	5084.99
BENI ZEKKI	0	0	23	266.50
ILLOULA OUMALOU	0	0	126	971.69
IDJEUR	0	0	43	457.25
TOTAL DAIRA	1	7	668	6780.43
DRAA BEN KHEDDA	59	654.55	457	4086.55
SIDI NAMANE	1	20	252	2419.43
TADMAIT	13	157,3	161	1353.05
TIRMITINE	0	0	169	1459.88
TOTAL DAIRA	73	831.85	1039	9318.91
DRAA EL MIZAN	41	459,3	360	4347.27
AIN ZAOUIA	0	0	214	1306.95
FRIKAT	0	0	89	863.04
AIT YAHIA MOUSSA	0	0	170	1047.29
TOTAL DAIRA	41	459,3	933	7564.55
LARBAA N.IRATHEN	20	147.90	559	4071.44
AIT AGOUCHA	0	0	13	178,47
IRDJEN	34	377,9	151	1864.12
TOTAL DAIRA	54	525.8	523	6114.03
IFERHOUNENE	1	3,3	222	3208.70
ILLILTEN	2	10,3	157	4217.80
IMSOUHEL	0	0	69	635.17
TOTAL DAIRA	3	13,6	448	8070.67
MAATKAS	0	0	353	4064.79
SOUK EL TENINE	0	0	121	938.28
TOTAL DAIRA	0	0	474	5003.07
MAKOUDA	2	6,6	254	1719.56
BOUJIMA	1	3,05	101	555.27
TOTAL DAIRA	3	9,65	355	2274.83
MEKLA	13	218	404	5137.07
AIT KHELILI	0	0	82	618.61
SOUMA	0	0	35	308.52

TOTAL DAIRA	13	218	521	6064.42
<i>OUACIFS</i>	6	62,13	205	796.82
<i>AIT BOUMAHDI</i>	1	3,30	37	262.02
<i>AIT TOUDERT</i>	0	0	109	2047.29
TOTAL DAIRA	7	65,43	351	3106.13
<i>OUADHIAS</i>	3	40	366	5740.50
<i>AIT BOUADOU</i>	5	35,10	61	601.90
<i>TIZI N'TLATA</i>	0	0	195	890.56
<i>A.GUEGHERANE</i>	4	18,35	38	417.83
TOTAL DAIRA	12	93,45	660	7650.79
<i>OUAGUENOUN</i>	0	0	494	2427.61
<i>AIT AISSA MIMOUN</i>	3	16,6	194	1250.40
<i>TIMIZART</i>	0	0	178	1545.72
TOTAL DAIRA	3	16,6	866	2223.73
<i>TIGZIRT</i>	16	42.5	240	3114.99
<i>IFLISSEN</i>	0	0	100	257.01
<i>MIZRANA</i>	0	0	171	597.96
TOTAL DAIRA	16	42,5	511	4900.96
<i>TIZI GHENIFF</i>	11	130	232	2281.10
<i>M'KIRA</i>	0	0	33	341..07
TOTAL DAIRA	11	130	265	2622.17
<i>TIZI RACHED</i>	26	150,9	248	3229.73
<i>AIT OUMALOU</i>	0	0	32	260.70
TOTAL DAIRA	26	15.09	280	3490,43
TOTAL WILAYA	830	8393,53	14538	143473,76

Enquête relative à l'impacte de transport de marchandises sur l'activité économique dans la Wilaya de Tizi-Ouzou

Novembre 2016 - Université Mouloud MAMMERY - Laboratoire Réformes Economiques et Dynamique Locales –REDYL.

L'enquête s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un mémoire de recherche pour l'obtention d'un diplôme de master en sciences économiques, spécialité "**Management territorial et ingénierie de projets**". Il a pour objet d'analyser l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Les résultats sont anonymes et servent à des fins scientifiques.

Questionnaires destiné aux entreprises.

I. Caractéristiques socioéconomiques des entreprises enquêtées

Q 1 : Quel est le statut juridique de votre entreprise ?

1. SARL
2. EURL
3. SNC
4. SPA
5. Autre

Q 2 : Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ?

1. Bâtiment et travaux publics
2. Industrie Agroalimentaire
3. Industrie diverse
4. Industrie du bois et de papier
5. Matériaux de construction
6. Industries sidérurgiques, Métalliques, Mécaniques et Electriques (ISMME)
7. Industrie du textile
8. Chimie et plastique
9. Industrie de cuir

Q 3 : Quelle est la nature de l'activité de votre entreprise ?

1. Production
2. Distribution
3. Production + distribution

Q 4 : La localisation de votre entreprise est dans une :

1. Zone d'activité
2. Zone industrielle
3. Zone urbaine
4. Autre

II. Caractéristiques de l'activité des transports de marchandises des entreprises enquêtées

Q 5 : Quelle est le mode de gestion dont votre entreprise exécute le transport de ces expéditions et réceptions ?

1. Compte propre
2. Compte d'autrui
3. Compte propre + compte d'autrui

➤ **Dans le cas d'exécution des transports de vos marchandises avec compte propre :**

• **Quelle le nombre de la flotte de matérielle de transport de marchandises possédez-vous ?**

1. Entre **1 et 15**
2. Entre **15 et 30**
3. Entre **30 et 45**
4. **45 et plus**

• **De quel type ?**

1. Camion
2. Camionnette
3. Véhicule utilitaire
4. semi remorque
5. Autre

- **Employez-vous des personnes qui ont des professions liés aux transports de marchandise dans votre entreprise tels que :**

 **Chauffeur**

1. Oui
2. Non

❖ Si la réponse « oui » :

- qu'il est le nombre de chauffeur (s) ?

1. Entre **1 et 5**
2. Entre **5 et 10**
3. Entre **10 et 15**
4. Entre **15 et 20**
5. **20 et plus**

 **Distributeur**

1. Oui
2. Non

❖ Si la réponse « oui » : qu'il est le nombre de distributeur(s) ?

6. Entre **1 et 5**
7. Entre **5 et 10**
8. Entre **10 et 15**
9. Entre **15 et 20**
10. **20 et plus**

➤ **Si il s'agit de mode de transport pour compte d'autrui, référer vous a des :**

1. Auxiliaires
2. Location
3. Auxiliaires + Location

❖ Si la réponse est « 1 », ces auxiliaires sont ils :

1. Local
2. National

• Etes vous satisfait de l'utilisation de ces auxiliaires en matière de :

La rapidité d'acheminement de marchandises		La réduction des coûts		La sécurité des marchandises	
Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non

❖ Si la réponse est « 2 », la location est-elle :

1. Avec chauffeur
2. Sans chauffeur

III. Les mouvements des expéditions des marchandises

Q 6 : Vers quelle destination expédiez-vous vos produits ?

1. Local
2. National
3. International
4. Local + National
5. National + International

❖ Si la reponse est « 1 » :

• Quel est le nombre de communes desservis au niveau local ?

1. Entre 1 – 15
2. Entre 15 – 30
3. Entre 30 – 45
4. Entre 45 – 60
5. 60 et plus

- Quelle est la quantité de marchandises distribuées-vous à ces communes par semaine en (tonne, palette, unité) ?

Tonne		Palette		Unité	
Moins de 100		Moins de 100		Moins de 100	
Entre 100 – 400		Entre 100 et 400		Entre 100 et 400	
Entre 400 – 800		Entre 400 et 800		Entre 400 et 800	
800 et plus		Entre 800 et 1000		Entre 800 et 1000	
/	/	Plus de 1000		Plus de 1000	

- Quelles sont les 5 principales communes desservies ?

1.
2.
3.
4.
5.

❖ Si la réponse est « 2 » :

- Quel est le nombre de wilayas desservies au niveau national?

1. Entre 1 – 15
2. Entre 15 – 30
3. Entre 30 – 45
4. 45 et plus

- Quelle est la quantité de marchandises desservies-vous à ces wilayas par semaine en (tonne, palette, unité) ?

Tonne		Palette		Unité	
Moins de 100		Moins de 100		Moins de 100	
Entre 100 – 400		Entre 100 et 400		Entre 100 et 400	
Entre 400 – 800		Entre 400 et 800		Entre 400 et 800	
800 et plus		Entre 800 et 1000		Entre 800 et 1000	
/	/	Plus de 1000		Plus de 1000	

- Quelles sont les 5 principales wilayas desservis ?

1.
2.
3.
4.
5.

IV. Les mouvements des réceptions des marchandises

Q 7: Dans le cadre de l'exercice de votre activité, d'où procurez vous les marchandises/matières premières /produits semi finis nécessaire a votre activité ?

1. Local
2. National
3. International
4. Local + National
5. National + International

❖ Si la réponse est « 1+2+4 », a quelle fréquence par semaines ?

1. Chaque jour
2. Une fois par semaine
3. 2 à 3 fois par semaine
4. 1 fois chaque mois
5. 1 à 2 fois par ans

❖ Si la réponse est « 3+5 », ces produits proviennent ils d'un :

1. Port
2. Aéroport

❖ Si la réponse est « 1 », citer le principale port d'acheminement de vos marchandises réceptionnés :

1. Alger
2. Bejaia
3. Jijel
4. Autre

- A quelle fréquence par semaines ?

1. Chaque jour
2. Une fois par semaine
3. 2 à 3 fois par semaine
4. 1 fois chaque mois
5. 1 à 2 fois par ans

- ❖ Si la réponse est « 2 », citer l'Aéroport :

.....

V. Apport de l'intervention de l'Etat en termes de l'amélioration des transports de marchandises

Q 8 : Êtes-vous satisfaits de l'utilisation d'un seul mode de transport de marchandises (routier) ?

1. Oui
2. Non

- ❖ Si « non », selon vous quel seront les autres modes de transport de marchandises qui doivent être mis en place au niveau local ?

1. Le transport ferroviaire
2. Le transport maritime
3. Ferroviaire + Maritime
4. Autres

Q 9 : Avez-vous entendu du port sec qui sera installé au niveau de Oued Aissi dans le cadre de la réouverture de cette ligne ferroviaire ?

- 1- Oui
- 2- Non

Q 11: Pensez-vous que la modernisation de la ligne ferroviaire Thénia/ Oued-Aissi et l'installation de port sec, jouera un rôle très important, peu important du tout en ce qui concerne... ?

Le fonctionnement de l'activité économique		La rapidité d'acheminement de marchandises		La réduction des coûts		La sécurité des marchandises	
Important	Peu important	Important	Peu important	Important	Peu important	Important	Peu important

Q 10 : Diriez-vous que la localisation et l'attractivité de nouvelles activités et entreprises dépend aujourd'hui étroitement de plusieurs modes de Transport dans la région ?

- 1- Oui
- 2- Non

Bibliographie

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages:

- BRACONNIER S. (2007). « *Droit des services publics* ». 2^{ème} édition. Edition Puf. Paris.
- F. BOITEAU, PAULIAT-H, LACHAUME-J, « *Grands Services publics* », édition DALLOZ, Paris 2000.
- François- LEVEQUE, concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public, in Thierry Kirat et Evelyne Servenin (Dr), « *Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action* », Paris, CNRS Editions 2001.
- Jean HORGUES-DEBAT « *Service Public et au public* »: de quoi parle-t-on ? Définition et classement des termes et des concepts, ADRETS, novembre 2007.
- G.Legrand ; Hubert M (2003), « *management des opérations de commerce international* », Dunod ; 6eme édition.
- Michel Savy, 2007 « *Le transport de marchandises* » Groupe Eyrolles, Ed d'Organisation
- M.Savy « *économie du fret – Le système de transport* » édition de l'ingénieur 2005.
- M.Savy, « *Interactions transport logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar* », avec
- M.Bernadet « *Les transports en France* », Economica, Paris 1998.
- P. Marlin « *Le transport aérien* » la documentation française, étude de la df-économie 2000.
- P.Marlin « *Géographie, économie et planification des transport* », Paris :Puf, 1991.
- P. Vallin « *La logistique modèles et méthodes du pilotage des flux* », 2eme édition, Economica (2001).
- R .Vickerman , « *Gérer les déterminants de la demande de transport* », CEMT 2003.
- S.Wickhman.s(1969) « *Economie des transports* ».Sirey Paris, (1969).
- Zentelin. J-L. (2005) « *Initiation à l'économie des transports* ». Ed. CELSE.

Articles et revues

- M. Bernadet « *Réflexion sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises* », Cahiers scientifiques du transport, 1985.
- ROVEILLO Gérard, FULCONIS François, PACHÉ Gilles « *Vers une dilution des frontières de l'organisation : le prestataire de services logistiques (PSL) comme pilote aux interfaces* », Revue n°2, 2012.

- M. Savy, Horn C (2004) « l'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne » les Cahier Scientifiques du transport- n° 45 ,2004.

Colloques, séminaires et rapports et divers :

- Dictionnaire historique de la langue française d'Alain Rey (Paris, Dictionnaire Le robert, 1992, 2 vol).
- Séminaire SGG, Hervé BIBA NZENGUE « Le service public », LIBREVILLE ,18 Avril 2011.
- Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TIZI-OUZOU, 2012.

Thèses et mémoires:

- Sevestre « Pôles de développement économique et logistique d'entreprise » 2007, thèse de doctorat en sciences économiques, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.
- V. Gacogne « Impact des couts 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.

Textes réglementaires :

- Article 2 de la loi 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation de transport terrestre.
- Décret exécutif n° 05-473 du 11 Dhou El Kaada 1426 correspondant au 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises
- L'ordonnance n°67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres.
- La loi n°88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisation des transports terrestres.
- La loi 01-13 du 07 Août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Sites internet :

<http://www.vie-publique.fr>

<http://www.insee.fr>

<https://transportetfret.wordpress.com>

<http://www.transportinfo.fr>

*Index des annexes, tableaux
graphiques, cartes.*

Liste des annexes

Annexe 1 : Transport de marchandises par communes pour l'année 2011.....	101
Annexe 2 : Questionnaire de l'enquête délivré auprès des entreprises.....	104

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Bilan de l'Activité Aérienne durant le deuxième trimestre 2013/2014.....	44
Tableau n° 2: Bilan de l'Activité Aérienne durant le deuxième trimestre 2013/2014.....	44
Tableau n°3: Bilan de l'Activité Portuaire durant le 2eme trimestre 2014/2013.....	45
Tableau n° 4: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2008/2009.....	56
Tableau n° 5: Evolution de l'offre de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2008/2009.....	57
Tableau n°6 : Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2011/2012.....	58
Tableau n° 7: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour compte d'autrui entre 2011/2012.....	59
Tableau n° 8: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour propre compte entre 2013/2014.....	61
Tableau n° 9: Evolution de l'offre de transport de marchandises pour compte d'autrui entre 2013/2014.....	62
Tableau n°10: Tonnages de marchandises transportées de 1991 à 2001.....	65
Tableau n°11 : Tonnages de marchandises transportées de 2008 à 2010.....	66
Tableau n° 12: Transport du carburant entre Caroubier jusqu'à Tizi-Ouzou.....	67
Tableau n°13 : Structure du tissu industriel de la wilaya de Tizi-Ouzou pour l'année 2013.....	72
Tableau n° 14: Principales activités installées au niveau de la Wilaya pour l'année 2013.....	72
Tableau n° 15: Répartition des inscriptions au registre de commerce à la fin de 2015.....	73
Tableau n° 16: Stockage sous froid de la wilaya existants à fin 2015.....	74
Tableau n°17 : Nombre d'importateur et exportateurs arrêté au septembre 2016.....	75
Tableau n°18 : Opérations d'importations réalisées par les importateurs de la wilaya de Tizi-Ouzou pour de 2015.....	76
Tableau n°19 : Productions végétales campagne 2014/2015.....	77
Tableau n°20 : Effectifs du cheptel campagne agricole 2014 /2015.....	77
Tableau n°21 : Production Annuelle Des Ressources Minières Pour L'année 2015.....	78
Tableau n°22 : Ports de pêche existants au 31-12-2015.....	80
Tableau n° 23: Production Halieutique (en Tonne) arrêtée au 31-12-2015.....	80

Liste des graphes

Graphique n° 1: Evolution du Transport de Marchandises en Algérie pour la période 2013/2014.....	42
Graphique n°2 : Evolution du Transport de Marchandises sur le réseau National pour la période 2013/2014.....	42
Graphique n°3 : Evolution du Transport de Marchandises sur le réseau International pour la période 2013/2014.....	43
Graphique n° 4: Part des modes de transport dans le transport de marchandises pour la période 2013/2014.....	46
Graphique n°5 : Part des modes de transport dans le transport de marchandises sur le réseau national pour période 2013/2014.....	46
Graphique n° 6 : Part des modes de transport dans le transport de marchandises sur le réseau international pour la période 2013/2014.....	47
Graphique n° 7: Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2008/2009.....	57
Graphique n°8 : Evolution de tonnage de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2008/2009.....	58
Graphique n°9 : Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2011/2012.....	59
Graphique n° 10: Evolution de tonnage de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2011/2012.....	60
Graphique n° 11: Evolution de tonnage de transport de marchandises pour propre compte entre 2013/2014.....	62
Graphique n° 12: Evolution de tonnage de transport public de marchandises (pour compte d'autrui) entre 2013/2014....	63
Graphique n° 13 : Evolution de l'offre de transport des marchandises selon le mode d'organisation	64
Graphique n° 14 : Evolution de l'offre de transport de marchandises selon le secteur d'activité	64
Graphique n° 15 : Inscriptions au registre de commerce pour l'année2015.....	73
Graphique n°16 : Diagramme des ressources minières année 2015.....	79
Graphique n° 17: Statut juridique.....	82
Graphique n°18 : Secteur d'activité.....	82
Graphique n°19 : Nature de l'activité des entreprises enquêtées.....	82
Graphique n°20 : Localisation des entreprises enquêtées.....	82
Graphique n°21 : Mode de gestion des transports de marchandises des entreprises enquêtées	83
Graphique n° 22: Flotte de véhicules de transport de marchandises	84
Graphique n°23 : Type des véhicules	84
Graphique n° 24: Profession chauffeur	84
Graphique n°25 : Effectif employée.....	84
Graphique n°26 : Entreprises qui emploi des distributeurs.....	85
Graphique n°27 : Effectif employée	85
Graphique n°28 : Choix de transport de marchandises pour compte d'autrui	86
Graphique n°29 : Localisation des auxiliaires.....	86
Graphique n° 30: Degré de satisfaction des entreprises enquêtées en termes d'auxiliaires	87

Graphique n° 31: Location de véhicule de transport de marchandises	88
Graphique n° 32: Destination des expéditions des marchandises des entreprises enquêtées	88
Graphique n°33 : Nombre de communes desservis au niveau local.....	89
Graphique n° 34: Quantité en tonne	89
Graphique n° 35: Quantité en palette	89
Graphique n° 36: Quantité en unité.....	89
Graphique n°37 : Nombre de wilayas desservis au niveau national.....	90
Graphique n°38 : Quantité en tonne	90
Graphique n°39 : Quantité en palette	90
Graphique n° 40: Quantité en unité.....	90
Graphique n°41 : Origine des marchandises réceptionnées par les entreprises enquêtées.....	91
Graphique 42 : Fréquence des mouvements de transportation des marchandises.....	92
Graphique n° 43: Choix de mode d'acheminement des marchandises réceptionnées par les entreprises enquêtées.....	92
Graphique 44: Port d'acheminement des marchandises réceptionnées par les entreprises enquêtées	93
Graphique n° 45: Fréquence de transportation des marchandises de port jusqu'aux lieux de.....	93
Graphique n° 46: Degré de satisfaction d'un seul mode de transport de marchandises.....	94
Graphique n° 47: Modes de transport de marchandises recommandés.....	94
Graphique n° 48: Fonctionnement des l'activité économiques	94
Graphique n° 49: Rapidité d'acheminement de marchandises	94
Graphique n°40 : Réduction des coûts.....	95
Graphique n°51 : Sécurité des marchandises transportées	95
Graphique n°52 : Importance de la diversification des modes de transport de marchandises dans la région.....	95

Liste des cartes

Carte n°1 : Répartition du nombre de véhicules de transport de marchandises par commune pour l'année 2011.....	60
Carte n°2: Aperçu du tracé de la ligne Thénia /Tizi Ouzou/ Oued-Aissi.....	68

Table des matières

Table des matières

Introduction Générale.....	1
Chapitre I : Cadre général relatif aux transports de marchandises.....	5
Introduction au premier chapitre.....	5
Section 1 : Cadre conceptuel relatif au transport de marchandises.....	6
1.1 Définition des transports de marchandises.....	6
1.1.1 <i>Notions de marchandise, bien et fret.....</i>	<i>6</i>
1.1.2 <i>Définition de transport de marchandise.....</i>	<i>7</i>
1.2 Les caractéristiques des transports de marchandises.....	8
1.2.1 <i>Une branche technique majeure.....</i>	<i>8</i>
1.2.2 <i>Un procès industriel.....</i>	<i>9</i>
1.2.3 <i>Un système complexe.....</i>	<i>10</i>
1.2.4 <i>Une activité sociale.....</i>	<i>11</i>
1.3 Les différents modes de transport de marchandises.....	12
1.3.1. <i>Le transport maritime de marchandises.....</i>	<i>12</i>
1.3.2 <i>Le transport aérien de marchandises.....</i>	<i>13</i>
1.3.3 <i>Le transport fluvial de marchandises.....</i>	<i>13</i>
1.3.4 <i>Les transports terrestres de marchandises.....</i>	<i>14</i>
1.4 Les moyens rattachés aux transports de marchandises.....	15
1.4.1 <i>L'infrastructure.....</i>	<i>16</i>
1.4.2. <i>Le véhicule.....</i>	<i>17</i>
1.4.3 <i>La cargaison.....</i>	<i>18</i>
1.4.4 <i>Origine et destination du transport.....</i>	<i>18</i>
Section 2 : Approche de mesure de l'activité de transport de marchandise.....	19
2.1 La mesure de l'activité de transport de marchandises en unité physique.....	20
2.2 Approche macro/méso : indicateurs de la comptabilité nationale.....	20
2.3 L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises.....	21
2.4 La mesure de l'efficacité des services de transports de marchandises.....	21
2.4.1 <i>Le prix.....</i>	<i>21</i>
2.4.2 <i>La fiabilité.....</i>	<i>22</i>
2.4.3 <i>La flexibilité.....</i>	<i>22</i>
2.4.4 <i>La sécurité.....</i>	<i>22</i>
2.4.5 <i>La rapidité.....</i>	<i>22</i>
Section 3 : Les déterminants de la croissance du transport de marchandises.....	23
3.1 La mondialisation et intégration des flux d'échange commerciaux.....	24

Table des matières

3.2 Les systèmes de production et de distribution.....	24
3.2.1 Production et transformation.....	25
3.2.2 Système de distribution.....	26
3.3 La logistique : Amélioration de la qualité en réduisant les coûts.....	27
3.2.1 Logistique et transport de marchandises.....	27
Conclusion au premier chapitre.....	29
Chapitre 2 : Offre de transport de marchandises en Algérie : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou...30	30
Introduction au deuxième chapitre.....	30
Section 1 : Organisation des transports de marchandise.....	31
1.1 Notion fondamentale sur les transports.....	31
1.1.1 La notion du service public.....	31
1.1.2 Les principes de service public.....	33
1.1.3 Les grandes catégories des services publics.....	34
1.2 Cadre réglementaire régissant le sous secteur des transports de marchandises.....	36
1.2.1 L'ordonnance n° 67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres...36	36
1.2.2 La loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres...37	37
1.2.3. La loi n°01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres...38	38
Section 2 : Etat des lieux de transports de marchandises en Algérie.....	39
2.1. Les modes de transport de marchandises.....	39
2.1.1. Le transport terrestre.....	39
2.1.2. Le transport maritime.....	40
2.1.3. Le transport aérien.....	41
2.2. Evolutions du transport de marchandises.....	41
2.2.1. Evolution globale.....	41
2.2.2. Evolution de trafic de marchandise par mode de transport.....	43
2.3. La part des modes de transport dans le transport de marchandises.....	46
Section 3 : Situation actuelle de l'offre de transport de marchandise dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	48
3.1. Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	48
3.1.1. Situation géographique.....	48
3.1.2. Situation démographique.....	49
3.1.3 Situation socio-économique.....	49
3.2. Le réseau infrastructurel dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	50
3.2.1. Réseau routier.....	51
3.2.2. Les infrastructures ferroviaires.....	51

Table des matières

3.2.3.	<i>L'infrastructure portuaire.....</i>	<i>51</i>
3.2.4.	<i>L'infrastructure aéroportuaire.....</i>	<i>52</i>
3.3	Le transport routier de marchandises dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	52
3.3.1	<i>Organisation de secteur.....</i>	<i>52</i>
3.3.2	Evolutions de l'offre de transport routier de marchandises dans la wilaya Tizi-Ouzou...56	
3.4	Transport ferroviaire de marchandises.....	65
3.4.1	<i>Evolution des transports ferroviaires de marchandises.....</i>	<i>68</i>
3.4.2	<i>Projet de modernisation de la ligne ferroviaire Thénia – Tizi-Ouzou</i>	<i>68</i>
	Conclusion au deuxième chapitre.....	69
	Chapitre 3 : Evaluation des transports de marchandises et leur impact sur l'activité économique.....	70
	Introduction au troisième chapitre.....	70
	Section 1 : Localisation des activités génératrices de fret dans la wilaya de.....	71
1.1	L'industrie.....	71
1.1.1	<i>Les zones d'activités.....</i>	<i>71</i>
1.1.2	<i>Les branches d'activités industrielles.....</i>	<i>72</i>
1.2.	Commerce Stockage et distribution.....	73
1.2.1.	<i>Stockages et distributions.....</i>	<i>74</i>
1.3.	Les activités d'importations et d'exportations.....	75
1.3.1.	<i>Le nombre d'importateur et exportateurs.....</i>	<i>75</i>
1.3.2	<i>Les opérations d'importations et d'exportations.....</i>	<i>75</i>
1.4	L'agriculture.....	76
1.4.1.	<i>Productions végétales.....</i>	<i>77</i>
1.4.2	<i>Cheptel.....</i>	<i>77</i>
1.5.	Mines et carrières.....	78
1.6	Pêche.....	79
	Section 2 : Essai d'analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	81
2.1	Caractéristiques socioéconomiques des entreprises enquêtées.....	81
2.1.1	<i>Le statut juridique et secteur d'activité des entreprises enquêtées.....</i>	<i>81</i>
2.1.2	<i>La nature de l'activité et localisation de l'activité des entreprises enquêtées.....</i>	<i>82</i>
2.2	Caractéristiques de l'activité des transports de marchandises des entreprises enquêtées.....	88
2.3	Les mouvements des expéditions des marchandises.....	89
2.3.1	<i>Le nombre de commune desservis au niveau local.....</i>	<i>89</i>
2.3.2	<i>La quantité de marchandises distribuées par semaine au niveau local.....</i>	<i>90</i>
2.3.3	<i>Le nombre de wilayas desservis au niveau national.....</i>	<i>90</i>

Table des matières

2.3.4	<i>Quantité de marchandises distribuées au niveau national.....</i>	<i>90</i>
2.4	Les mouvements des réceptions de marchandises.....	91
2.4.1	<i>Origine de provenance des marchandises.....</i>	<i>91</i>
2.4.2	<i>L'acheminement des marchandises au niveau d'un port ou aéroport.....</i>	<i>92</i>
2.5	Apport de l'intervention de l'Etat en termes de l'amélioration des transports de marchandises.....	93
2.5.1	<i>Degré de satisfaction de l'utilisation d'un seul mode de transport de marchandises.....</i>	<i>93</i>
2.5.2	<i>L'importance de la modernisation de la ligne ferroviaire et l'installation de port sec.....</i>	<i>94</i>
2.5.3	<i>L'importance de la diversification des modes de transport de marchandises.....</i>	<i>95</i>
	Conclusion au troisième chapitre.....	96
	Conclusion générale	97
	Annexe	101
	Bibliographie.....	112
	Indexe des annexes, tableaux.....	115
	Tables des matières	118