

République Algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion
Département des Sciences Economiques

Thèse en vue de l'obtention du Diplôme de Doctorat LMD en sciences économiques
Spécialité : « Entrepreneuriat et développement local »

Intitulé

Transport et territoire : Essai d'analyse de l'impact du secteur des transports sur le développement de la wilaya de Tizi-Ouzou

Présenté par : FERRAT Massilva

Sous la direction du Pr AIT TALEB Abdelhamid

Membres du jury :

Président: Mr DAHMANI Mohamed, Professeur à l'UMMTO.

Rapporteur: Mr AIT TALEB Abdelhamid, Professeur à l'UMMTO.

Examineur: Mr ABRIKA Belaid, Maitre de conférences classe A à l'UMMTO.

Examineur: Mme AKNINE Rosa, Maitre de conférences classe A à l'UMMTO.

Examineur: Mme AMNACHE Sabrina, Maitre de conférences classe A à l'UMMTO.

Examineur: Mr KHERBACHI Hamid, Professeur à l'université de Bejaia.

Soutenue publiquement le 22/01/2020

REMERCIEMENTS

Que Mr AIT TALEB trouve ici ma profonde gratitude pour ses orientations, sa disponibilité et sa bienveillance tout au long de la réalisation de cette thèse.

Je tiens à remercier tous les enseignants de la formation doctorale « Entrepreneuriat et Développement Local » pour la qualité des enseignements dont nous ont fait bénéficier.

J'exprime aussi ma reconnaissance aux personnels de la direction des transports et de la direction des travaux publics de la wilaya de Tizi-Ouzou pour toutes les informations qu'ils nous ont livrées.

Mes remerciements vont également à tous les membres de ma famille, à mon cher mari, et à tous mes amis qui m'ont aidée et soutenue pendant ces années de travail.

Pour finir, je remercie infiniment les membres du jury pour le temps qu'ils ont consacré à la lecture et à l'évaluation de notre thèse.

Liste des abréviations

A.B : Autobus

ACL : agglomération chef lieu

ACM : Analyse des Correspondances multiples

ACP : Analyse en Composantes Principales

AE : Agglomération éparse

AEH : Ain El Hammam

AFC : Analyse Factorielle des Correspondances

AS : Agglomération secondaire,

AFD : Agence Française de Développement

ANDI : Agence Nationale de Développement et de l'Investissement

ANESRIF : Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires

ANSEJ : Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes

APC : Assemblée Populaire Communale

BIRD : Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement

CC : Chemin Communal

CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports

CNAC : Caisse Nationale d'Assurance Chômage

Cne : Commune

CW : Chemin de Wilaya

DACM : Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie

DBK : Draa Ben Khedda

DEM : Draa El Mizan

DTP : Direction des Travaux Publics

DTWTO : Direction des Transports de la Wilaya de Tizi-Ouzou

EGSA : Etablissement de Gestion de Services Aéroportuaires

EMA : Entreprise du Métro d'Alger

ENMTV : Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs

ENNA : Etablissement national de la navigation aérienne

ETUSTO : Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Tizi-Ouzou

FDSP : Fédération des Services Publics (France)

Hab. : Habitant(s)

IPAO : Interview sur Place Assisté par Ordinateur

IPC : Interview Papier Crayon

Km : Kilomètre

LNI : Larbaa Nath Irathen

NASA : National Aeronautics and Space Administration

Nbre : Nombre

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique

ONU : Organisation des Nations Unies

PAW : Plan d'Aménagement de Wilaya

PDAU : Plan de Développement et d'Aménagement Urbain

Pop. : Population

PIB : Produit Intérieur Brut

RN : Route Nationale

RR : Réseau Routier

SDRA : Schéma Directeur Routier et Autoroutier

SCOA : Société Commerciale de l'Ouest Africain

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire

SNTF : Société Nationale des Transports Ferroviaires

SNTV : Société Nationale de Transport de Voyageurs

SPA : Service Public à Caractère Administratif

SPIC : Service Public à Caractère Industriel et Commercial

SPSS : Statistical Package for the Social Science

SRAT : Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire

T : Transport

T.C : Transports en Commun

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

T-O : Tizi-Ouzou

TPE : Très Petite Entreprise

URSS : Union des Républiques Socialistes Soviétiques

WTO : Wilaya de Tizi-Ouzou

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Transports, territoire et développement : des notions interdépendantes.....	07
Section 1 : Généralités sur les transports.....	08
Section 2 : Transport dans la logique d'aménagement du territoire.....	20
Section 3 : L'étendue du développement généré par le secteur des transports.....	33
Chapitre II: Territorialisation du service public des transports en Algérie (diagnostic territorial).....	56
Section 1 : Les transports, un service public en réseau.....	56
Section 2 : Le secteur des transports en Algérie : situation et perspectives.....	71
Section 03 : Les spécificités territoriales de la WTO et leur influence sur l'offre du service public des transports routiers.....	85
Chapitre III : L'impact de l'offre de transport routier sur le développement de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	115
Section 1 : Méthodologie du choix de l'échantillon.....	114
Section 2 : Le rôle social du transport routier dans la WTO.....	125
Section 3 : Le réseau de transport routier, un facteur stimulant l'entrepreneuriat et l'attractivité territoriale.....	159
Conclusion générale.....	182

Introduction générale

Introduction Générale

Les ressorts du développement socio-économique sont nombreux et aucun ne suffit à lui seul de faire apparaître une amélioration des conditions de vie que cherchent les individus et les peuples de toutes les parties du monde. Les progrès de l'éducation et de la santé publique, la découverte et l'exploitation des ressources naturelles, l'industrialisation poussée, une organisation et une administration plus efficaces,... tels sont quelques-uns des éléments qui favorisent le développement et portent la promesse d'une vie meilleure.

Partant de cette grande diversité de facteurs dont l'interaction est évidente, le secteur des transports revêt une importance particulière. En effet, les transports conditionnent à peu près tous les aspects du progrès économique et social. Ce secteur est pour un territoire ce qu'est un vaisseau sanguin pour le corps humain.

Pendant longtemps, les transports étaient considérés comme étant un simple moyen facilitant les déplacements et les transactions. Après plusieurs travaux, les classiques ont introduit cette dimension dans leurs démarches économiques. Suite à cet apport, nous assistons à l'émergence, à partir des années 60, d'une nouvelle analyse reconsidérant la dimension « transport » dans une stratégie globale de développement économique et d'aménagement de l'espace.

Le secteur des transports est formé d'un ensemble de moyens matériels (infrastructures de transports) et immatériels (le service rendu) dont la finalité fondamentale est d'assurer la desserte des biens et des personnes en répondant aux besoins de déplacement qui se présentent. Actuellement, il constitue un enjeu majeur, il conditionne le quotidien des citoyens et il joue un rôle primordial dans la croissance et le développement socio-économique. Il permet l'intégration d'un pays dans les courants d'échanges et la mondialisation, il assure également le développement de la société et l'amélioration du niveau de vie des citoyens en facilitant la mobilité des biens et des personnes. C'est aussi un facteur d'attractivité territoriale puisque la localisation des activités, notamment les activités humaines, économiques et industrielles, se fait le plus souvent dans les territoires dotés d'offre de transport consistante.

La contribution des transports à l'économie est confirmée par des effets bénéfiques d'une infrastructure et de services de transport convenables sur l'activité économique. Ils ont des incidences sur le développement de l'industrie des transports, création et localisation des

Introduction générale

entreprises et des équipements socio-économiques, déplacements de personnes et acheminement des marchandises, désenclavement des populations, création de l'emploi, mise en valeur des terres, commercialisation des produits agricoles et industriels, échange d'idées, etc. Ainsi, la fonction principale d'un réseau de transport routier est alors d'assurer la cohésion territoriale économique et sociale. En d'autres termes, c'est d'assurer l'accessibilité à partir et vers n'importe quel point de l'espace considéré, dans des conditions de déplacements favorables (confort, sécurité, ponctualité, disponibilité, tarifs raisonnables, etc.), pour accéder aux études, aux soins, aux loisirs et autres services d'intérêt général.

A cet égard, le transport représente un instrument économique fréquemment utilisé par les pouvoirs publics pour agir sur l'activité économique, sur l'aménagement du territoire et sur la répartition des revenus, tel est précisé dans l'article 3 de la loi 01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres en Algérie. Selon cette loi : « Le système des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement ».

Afin de rattraper le retard enregistré en matière d'offre de transport en Algérie, les pouvoirs publics algériens ont actuellement envisagé des projets de grande envergure et tel était le cas depuis les années 1975 dans le plan national routier. Cette volonté de doter le territoire en infrastructures de transport a été accompagnée par la libéralisation du secteur des transports routier aux personnes privées, en 1988, pour un double objectif : Tout d'abord, renforcer l'offre de transport et assurer la disponibilité des moyens de transports nécessaires pour répondre à la demande de déplacement de plus en plus importante et par la suite absorber, en même temps, le chômage. Cependant, cette politique d'ouverture au secteur privé et de création d'emploi a été mal maîtrisée du fait du manque de planification, ce qui a engendré de l'anarchie et de fortes répercussions sur la qualité du service rendu, notamment dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Elle a certes apporté des améliorations en termes de quantité mais pas en termes de qualité.

Le secteur des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou repose majoritairement sur le transport routier qui comporte l'ensemble des moyens, des infrastructures routières et équipements (routes, gares, stations, parc roulant) mis à la disposition des usagers afin de satisfaire, au mieux, leurs demandes de déplacements et de mobilité.

En revanche, tous les moyens de transports ferroviaires, maritimes et par câble sont toujours à leurs esquisses. La desserte par ces modes demeure accessoire face aux retards accusés dans la réalisation des projets visant leur promotion et développement. En plus de cet état précaire,

Introduction générale

notamment des transports ferroviaires, le relief accidenté de la wilaya fait que la quasi-intégralité du transport de personnes est effectuée par route. De ce fait, dans notre travail, nous apportons une attention particulière à ce mode de desserte.

La wilaya de Tizi-Ouzou est constituée de 1 400 villages dispersés sur une superficie totale de 2 958 Km² dont 80% du relief est de nature montagneuse, d'une altitude moyenne de 800 mètres. De ce fait, elle bénéficie d'un réseau routier relativement dense, d'une étendue de 5 000Km répartis en 3 765.28km de chemins communaux, 652.27Km de chemins de wilaya et 609.45Km de routes nationales. Malgré l'état dégradé de certains axes routiers, le transport par route connaît une souplesse physique du fait que les localités (villages) les plus éloignées des centres urbains sont desservies par route.

Grâce à ce réseau, les différentes agglomérations de la wilaya profitent plus au moins de ses avantages. Toutefois, le rôle du secteur des transports est d'accompagner et de favoriser le développement socio-économique à toutes les échelles. Et pour en bénéficier de ses enjeux de développement, le secteur de transport routier doit être performant, efficace et adéquat à la demande de déplacements. Or, les différences constatées, en matière de desserte par route, entre les communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous laissent perplexes quant aux répercussions qu'elles peuvent avoir sur le développement socio-économiques de celles-ci.

Problématique

L'importance des transports ne se limite pas à la satisfaction des besoins de déplacements qui conditionnent toute l'activité économique et le bien-être des populations, elle tient aussi aux rapports qui se sont progressivement établis entre le secteur des transports et le développement local. Plusieurs enjeux de développements peuvent être du ressort du transport routier. Pour mettre en lumière cette relation, il est jugé utile de répondre à la problématique principale suivante :

Le secteur des transports routier contribue-t-il à propulser une dynamique de développement dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?

Que nous avons scindée en trois questions sous-jacentes :

- 1- Quelles sont les caractéristiques du secteur des transports de la WTO ?
- 2- Qu'apporte le secteur des transports aux communes dotées d'un bon réseau de desserte par route ?

Introduction générale

3- Le niveau de dotation en réseau de transports routier (infrastructures et moyens de transport inclus) impacte-t-il le développement des communes de la WTO ?

Hypothèses de recherche

H1- Il existe une étroite relation entre le réseau de transport routier et les spécificités territoriales de la WTO. Plusieurs facteurs (démographiques, naturels, etc.) peuvent avoir une influence sur le réseau de transport routier de la WTO. Toutefois, sa mise en place et ses projets de modernisation et de réhabilitation devraient se faire tout en prenant en considération les spécificités territoriales de celle-ci, car elles sont un élément déterminant de l'offre et de la demande de transport.

H2- Vu le rang important de la WTO en matière de densité du réseau routier, les individus se déplacent sans entraves à travers tout son territoire. La WTO dispose du réseau routier le plus dense du pays. A cet effet, nous supposons que toute la population de la WTO a un accès facile à ce service et en profite pleinement d'une mobilité assez fluide.

H3- Le niveau de développement d'une commune donnée est tributaire de l'efficacité de son réseau routier. Par cette hypothèse nous sous-entendons que plus le réseau de transport routier d'une commune est important, plus la commune est développée, et inversement.

Objectifs et choix du sujet

L'objectif de cette thèse consiste en premier lieu à analyser le secteur des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, notamment le transport routier, à identifier ses points forts et ses points faibles et à déceler les principaux facteurs ou éléments qui l'influencent. Puis renouveler le cadre d'analyse des liens existants entre d'une part l'infrastructure de transport et la croissance économique et d'autre part la relation entre le secteur de transport routier dans sa globalité et le développement socio-économique. Nous avons donc choisi cette thématique pour dépasser le cadre matériel et éviter la fragmentation des avantages en matière de développement que génère le secteur du transport routier.

Depuis plusieurs décennies, les débats sur le lien de causalité entre les infrastructures de transport et le développement économique n'ont pas cessé d'être alimentés par une multitude de travaux scientifiques. Pour Adam Smith, cette relation se résume en principe à l'importance des infrastructures de transport pour le processus d'échange, source de croissance économique. Les études qui ont suivi sont, en grande majorité, inscrites dans ce cadre d'analyse restreint et limité au support physique du secteur des transports (qu'est

Introduction générale

l'infrastructure), sans pour autant, s'intéresser au service rendu, à son importance, à ses capacités et performances. En s'inspirant des travaux de CURIEN Nicolas, qui stipule qu'un réseau de transport est composé de trois couches (la couche matérielle, la couche immatérielle et l'autorité organisatrice), notre objectif est donc de cerner les différentes incidences du réseau de transport routier qui inclue l'offre matérielle (réseau routier, stations, gares, etc.) et immatérielle (le service final, rendu grâce au parc roulant) de transport sur le développement socio-économique de la WTO.

Méthodologie du Travail

Il existe un éventail d'approches de développement (approche de développement économique local, approche de développement territorial, approche de développement communautaire et approche de développement économique communautaire) et plusieurs approches qui cadrent le lien entre les transports et le développement, à savoir : l'approche des flux induits par les infrastructures, l'approche du surplus du consommateur et l'approche des dotations factorielles et développement économique. Suite à une confrontation entre ces différentes approches classiques, généralement partielles, l'adoption d'une approche plus globale s'avère nécessaire. De ce fait, nous avons construit notre travail selon une approche territoriale du développement local pour mieux cadrer le lien entre le secteur des transports, les spécificités territoriales et le développement local (économique et social) qu'il génère au sein de WTO.

Pour parvenir à réaliser ce travail, un ensemble d'instruments et outils ont été mobilisés. Ainsi, afin de mieux conduire notre recherche, nous avons opté en premier lieu pour une approche théorique servant d'assise de base pour notre démarche analytique. Or, en plus de la recherche bibliographique (via des ouvrages, articles, travaux de recherches, rapports, textes de loi, etc.), nous avons également appuyé notre travail de recherche sur des documents et recueils d'informations et de données utiles, récupérées auprès des directions de la wilaya WTO, notamment la direction des transports et la direction des travaux publics.

De plus, la collecte des données sur le terrain s'est faite également à l'aide de deux questionnaires que nous avons élaborés, destinés chacun aux usagers et aux entreprises des communes que nous avons ciblées dans le cadre de notre enquête :

- Un questionnaire adressé aux usagers de la route : dans le but d'analyser leurs points de vue par rapport à la situation du secteur des transports de la WTO et les avantages qu'ils en tirent des différentes dessertes assurées.
- Un questionnaire adressé aux entreprises localisées à proximité des axes routiers : pour confirmer l'utilité des transports dans l'implantation et la pérennité des entreprises.

Introduction générale

Pour mieux exploiter les résultats des enquêtes de terrain, nous nous sommes référés aux logiciels SPSS pour introduire, traiter et analyser les informations recueillies après avoir administré les deux questionnaires et MapInfo pour la représentation cartographique de l'information utile.

Structure du travail

Notre travail est scindé en trois grands chapitres et chaque chapitre est segmenté, à son tour en plusieurs sections.

Par le premier chapitre, nous avons essayé de mettre en exergue la revue de littérature des trois concepts clés sur lesquels se fonde notre travail, à savoir : les transports, le territoire et le développement, et les différentes interactions qui peuvent s'établir entre ces trois notions. Ainsi, de cette analyse théorique, nous avons pu ressortir les différents enjeux de développement du secteur des transports qui seront transposés sur la WTO.

Dans le deuxième chapitre, nous avons traité la territorialisation du service public des transports. A cette fin, nous avons entamé d'abord l'étude des transports comme étant un service public en réseau. Puis, nous l'avons analysé par rapport au territoire national puis au territoire de la WTO. Ce qui nous a permis de mettre en évidence le lien qui existe entre le transport routier et les spécificités territoriales.

Quant au troisième et dernier chapitre, nous l'avons consacré à l'identification des conséquences de l'offre de transport routier actuelle sur le développement de la WTO. Pour cela, nous l'avons scindé en trois principaux passages : dans la première section nous avons exposé la démarche méthodologique que nous avons adoptée pour enquêter le terrain via des questionnaires. Dans la deuxième section, nous avons visé de déterminer l'impact social du transport routier sur la population de la WTO. Et enfin, la dernière section nous l'avons réservée à l'analyse de l'impact du transport routier sur le développement économique que nous avons appuyé à travers l'attractivité territoriale et les localisations d'activités économiques renforcées par l'abondance de l'offre de transport.

CHAPITRE I

Chapitre I : Transports, territoire et développement : des notions interdépendantes

Introduction

Les transports sont considérés comme étant l'ensemble des dispositions mises en place pour assurer les déplacements des biens et des personnes d'un lieu à un autre. Ils ont connu plusieurs étapes d'évolution à travers l'histoire et ils ont dû être confrontés à une série de contraintes naturelles et politiques de l'espace en question. Ces contraintes ont eu un rôle déterminant dans la formation des systèmes de transport actuels. L'espace est donc fondamental et en interaction avec le secteur des transports étant donné que quelque soit la documentation consultée, un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre. Les transports structurent le territoire et le territoire influence, à son tour, les transports. D'ailleurs, des travaux des économistes spatiaux ont montré le rôle majeur des transports dans l'organisation de l'espace. Ces derniers, façonnent le développement des territoires et contribuent à l'essor des villes et des régions. Or, le secteur des transports favorise la mobilité des hommes et des marchandises, la croissance économique, la création d'activités économiques, le désenclavement des zones isolées, etc. Il est donc un secteur clé du développement local territorial. En revanche, le territoire tel qu'il est aménagé influence directement les caractéristiques et l'intensité des déplacements. Ce sont toutes ces raisons qui nous ont poussées à tenter de démontrer que les transports et l'aménagement du territoire sont deux éléments indissociables et interdépendants.

Les infrastructures de transport marquent le sol et influencent la localisation des activités humaines. Leur rôle est inhérent pour la croissance économique. Les effets de ces infrastructures sont directs, mécaniques, contestables et contestés. Certes, elles accompagnent le développement, mais elles ne le créent pas seules. En effet, pour une compréhension globale des enjeux de développement issus des transports, il est plus judicieux de s'intéresser aux effets de développements générés par les transports en tant que secteur et dépasser les seuls effets des infrastructures (seul aspect matériel).

Ce chapitre aura également pour objet l'exposition des fondements théoriques des concepts liés aux transports, au territoire et au développement local ainsi que les principales interactions entre ces trois aspects.

Section 1 : Généralités sur les transports

Cette première section propose quelques repères concernant le secteur des transports et leur place dans l'économie.

Etudier les transports n'impose pas aux chercheurs d'être qualifiés dans une seule discipline précise. Plusieurs domaines peuvent s'intéresser à cette branche de l'économie allant de l'ingénierie, de l'économie, de l'urbanisme, de la géographie, de la planification jusqu'aux sciences régionales. Les recherches en matière de transport deviennent de plus en plus sophistiquées en économie. De nombreux rapports ont été consacrés aux transports et aux infrastructures de transport au cours de ces dernières années. Sans prétendre à l'exhaustivité, nous citons à titre d'exemple le rapport Boiteux (2001) sur le calcul économique dans les transports, les rapports Oudin (2000 et 2001) sur le financement des infrastructures de transport, le rapport Philip (2004) sur le financement des transports publics urbains, etc. Pourtant, en dépit de l'intérêt porté aux transports et de l'abondance des études qui leurs sont consacrés, ce champ d'étude reste mal connu et donne souvent lieu à des débats passionnés, mais aussi mal documentés.

Nous présentons, en premier lieu, quelques définitions liées au secteur des transports, suivies de ses spécificités et caractéristiques particulières et des disciplines qui s'y rattachent et ses différentes étapes d'évolution historique qui ont permis la naissance et le développement de plusieurs modes de transports disponibles aujourd'hui dans la plupart des pays.

1. Quelques éléments de définition

Avant de se lancer dans les éléments théoriques de notre problématique, nous avons jugé utile d'exposer en premier lieu les principes généraux relatifs au secteur des transports, indispensables à la compréhension du sujet traité.

1.1. Le transport : Le concept « transport » trouve ses origines latines dans deux termes à savoir : *trans* qui veut dire *à travers* et *portare* qui signifie *porter*. Le transport est donc le fait de porter quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre¹.

¹ Dictionnaire en ligne Techno-science.net, consulté le 01/04/2017

Le terme « Transporter » véhicule la notion de moyens de transport (voiture, avion, etc.) et de voies de communications (routes, etc.). Ces voies de communication font partie des infrastructures de transport à côté des ouvrages d'arts¹ et des bâtiments (gares, parking, etc.).

Hans ADLER, expert des affaires de transport à la BIRD, définit le transport comme le service ou le fait de relier les centres de production et les centres de consommation. Il s'intéresse ainsi, dans sa définition à la relation entre production et consommation ; nous sous-entendons en même temps, le rôle des transports dans l'élargissement du marché et de sa préoccupation de la facilité de la mobilité des biens et des personnes.

Pour l'économiste J.M THOMSON, le transport constitue un service intermédiaire et un moyen pour atteindre un objectif sans être un but en soi².

Brad FORD considère le transport comme étant la circulation des personnes, des biens, d'informations et d'idées. William WHAI, quant à lui, définit le transport comme l'une des branches de production et de service qui vise à réaliser le transfert et la facilité de circulation des biens et des personnes d'un endroit à un autre grâce à de multiples moyens de transport conformément aux exigences de la division de la production sociale du travail et de combler les besoins physiques et sociaux de la population. Il contribue à la consolidation du marché et à l'expansion urbaine et facilite l'échange d'expériences et de cultures entre sociétés.

Pour Martin TEFFRA, « Les transports représentent les déplacements des hommes et des biens sur un territoire donné »³.

En Algérie, selon la loi n°17/88 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres, le transport est défini ainsi : « est considéré transport toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre des personnes ou des marchandises ».

A travers ces différentes définitions, il en résume que le transport est le service qui :

- Assure les déplacements de biens et des personnes
- Assure la liaison entre centres de production et centre de consommation
- Assure la liaison entre les différentes régions d'un pays
- Assure l'expansion du marché et de l'urbanisation
- Assure une meilleure productivité des services
- Assure un rôle socio-économique important.

¹ Tel que les ponts

² THOMSON J.M., (1970), « Modern transport economic», London, p18.

³ TEFFRA M., (1996), « Economie des transports », Ellipses, p24.

➤ **Les facteurs qui influencent l'évolution du secteur des transports**

L'évolution de ce secteur dépend de plusieurs facteurs : démographiques, économiques, sociologiques, techniques et politiques liés à l'aménagement du territoire.

- **Les facteurs démographiques**

La nature du secteur des transports dépend fortement du poids et de la structure de la population et de la société en question. Par exemple, dans les pays développés, le vieillissement de la population peut entraîner l'augmentation de la demande en transport public et la réduction de l'usage de la voiture personnelle, chose qui n'est pas valable dans la société algérienne où c'est la population active (jeune) qui prédomine. Ce qui fait que l'automobile est en constante utilisation.

- **Les facteurs sociologiques**

Le mode de vie de la population exerce une influence sur la demande de transport. L'accroissement du temps libre suite à la retraite, l'accroissement de la taille des ménages, etc. vont entraîner l'accroissement de la mobilité et des déplacements.

Il existe un lien étroit entre les transports et l'habitat, où une structure dense de l'habitat et la présence de services et de commerces de proximité contribuent à freiner les déplacements. La distance à parcourir par jour et par personne sera donc réduite.

- **Les facteurs économiques**

La modification des structures industrielles a des effets sur le secteur des transports. Les entreprises ont généralement tendance à s'installer dans des agglomérations où la main d'œuvre qualifiée est disponible, ce qui induira des économies externes.

- **Les facteurs techniques**

L'activité des transports est fortement dépendante du progrès technique. Le transport ferroviaire s'est développé aux 19^{ème} et 20^{ème} siècles suite à l'utilisation de la vapeur puis de l'électricité et du diesel.

Le transport routier domine depuis la seconde guerre mondiale suite à l'innovation technique des véhicules et à l'amélioration dans la construction des routes.

- **Les facteurs politiques**

Actuellement, des politiques visant à réduire les externalités négatives du secteur des transports sont parmi les préoccupations majeures des décideurs publics de plusieurs pays développés ou en voie de développement.

1.2. L'économie des transports : La discipline de l'économie des transports s'intéresse à l'étude des besoins de déplacement et des moyens appropriés pour les satisfaire. Cette expression est scindée en deux notions : économie et transport.

L'économie est une activité humaine qui consiste en la production, la distribution, l'échange et la consommation de biens et de services. C'est la science qui étudie l'allocation optimale des ressources rares entre les usagers alternatifs.

Les transports représentent les déplacements des hommes et des biens sur un territoire donné. De ces deux définitions, nous en tirons que **l'économie des transports** est donc l'étude de la façon dont les services de transport sont produits et consommés. C'est une branche de l'économie qui s'intéresse principalement à :

- La compréhension des choix des usagers (quelles dépenses effectuer, quel mode utiliser, etc.)
- Evaluer les politiques de transport public (quel projet considérer, quel budget allouer, quels sont les impacts attendus, etc.).

L'économie des transports est une branche de l'économie fondée en 1959 par l'économiste américain John R. MEYER. « Ce n'est pas une discipline autonome »¹. Elle se rattache à plusieurs champs de spécialité dont l'économie, la géographie et la sociologie. C'est essentiellement à travers la variable transport que sont nées ce que l'on appelle actuellement les sciences régionales. Celles-ci regroupent un ensemble de disciplines et de champs d'application qui ont en commun le cadre spatial tels que la théorie de localisation, l'économie spatiale, les transports, le système d'information géographique, etc.

1.3. L'économie géographique : L'économie géographique est une discipline qui retrouve son essence à la croisée de deux autres disciplines : l'économie et la géographie. L'économie concerne l'étude de la production, la consommation et l'échange de biens. La géographie, quant à elle, est une science qui s'intéresse à l'organisation de l'espace et donc à la dimension spatiale des sociétés. Cette discipline touche alors à la description et à l'interprétation de l'organisation des activités économiques (production, consommation, échange) dans l'espace et sur un territoire donné. L'intérêt de cette discipline est d'accompagner le développement économique des territoires et la réduction des inégalités spatiales à travers l'identification des forces et des acteurs qui agissent sur la répartition des activités.

L'économie des territoires ou l'économie géographique constitue une nouvelle conception de la géographie économique. Elle s'est engagée à partir des conséquences économiques

¹VERMOT-DESROCHES B., (1993), « L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux », L'actualité économique, vol. 69, n°3, p.213-225, p215.

significatives de l'espace, dégagées dans les travaux précurseurs de Von Thünen (1827) et de Christaller (1933). Combinée à la nouvelle théorie du commerce, Krugman initie la nouvelle économie géographique au cours des années 1990 dans son ouvrage « Géographie commerciale ». Celle-ci sert à comprendre les logiques de localisation des activités à partir des facteurs qui favorisent la concentration ou la dispersion géographique (transport, foncier, économies d'échelle, etc.). En d'autres termes, la nouvelle économie géographique tente de répondre à la question du « rôle de l'espace dans la structuration des phénomènes économiques »¹. Dans notre recherche, essentiellement basée sur les transports, l'intérêt porté à la géographie est justifié par le fait que la géographie des transports traite les mouvements de marchandises, de passagers et de l'information, ainsi que des infrastructures les supportant. Elle tente de joindre les attributs et contraintes de l'espace avec l'origine, la destination, la nature, et la raison d'un mouvement.

2. Les caractéristiques du secteur des transports

Le secteur des transports présente quelques caractéristiques assez spécifiques que nous citons brièvement. Le transport est un service de consommation intermédiaire. Il constitue un auxiliaire de :

- l'activité professionnelle, utilisé par des personnes pour s'y rendre au travail
- loisirs, utilisé par des personnes pour s'y rendre dans des aires de détente, de loisirs, de sport, etc.
- l'activité de production, utilisé par les entreprises pour s'approvisionner des matières premières par exemple.

Ce secteur se décline en plusieurs modes dont les spécificités techniques induisent des conséquences économiques, financières et institutionnelles. Il est classé en transport routier, ferroviaire, maritime et aérien. La production des services de transport est une activité à forte intensité capitaliste. Le transport motorisé met en jeu du capital, des inputs (carburant et électricité), du travail (chauffeurs, etc.) et enfin du temps. La part du capital est considérable, tant en infrastructures qu'en matériels de transport.

Le service de transport requiert également du temps. Les gains ou pertes de temps engendrés en se déplaçant constituent un des principaux éléments qui déterminent le choix du moyen de transport utilisé. Le transport est un secteur qui repose sur des infrastructures qui constituent le support matériel des services rendus. Ces infrastructures ont des caractéristiques bien spécifiques d'indivisibilité, de rendements d'échelle croissants, de longue durée de vie, de

¹ Eloi Laurant, économiste à l'OCDE, pendant un discours

monopole naturel, de subventions croisées et d'encombrement. Ces infrastructures linéaires (routes et voies ferrées) ou ponctuelles (ports et aéroports) structurent inévitablement l'espace. Nous trouvons à la fois des infrastructures et services d'intérêt national, régional ou local. La caractéristique nouvelle qui s'affirme au fil du temps est la longueur de la période de construction des infrastructures de transport. Pour des raisons techniques et d'autres sociopolitiques, la mise en place d'une nouvelle infrastructure peut durer jusqu'à une dizaine d'années¹. Le transport est aussi un secteur de services non stockables avec des problèmes liés à l'adaptation de l'offre à la demande. C'est un secteur d'excellence des approches sectorielles intégrées et intermodales, de prédilection du calcul économique, un secteur pionnier de la gestion déléguée et des partenariats publics/privés où cohabitent la gestion formelle et l'artisanale, le marchand et le non marchand et enfin, il touche au ressort économique de toutes les couches de la société ; il est considéré comme un secteur horizontal.

3. Approches relatives au secteur des transports

Le transport représente une des plus importantes activités humaines. Il est indispensable à l'économie et joue un rôle majeur dans les relations spatiales entre les lieux. C'est un service qui crée des liens et qui intervient à plusieurs niveaux touchant plusieurs aspects de nos vies. De ce fait, plusieurs champs disciplinaires interviennent dans et pour la compréhension de ce volet complexe. Il peut être ainsi abordé à travers plusieurs approches, à savoir historique, géographique, économique, politique, sociale voire même environnementale.

3.1. L'approche historique : Les transports ont joué un rôle historique important à travers les époques. Ils ont été la raison principale de la croissance et de l'essor de certaines civilisations² et du développement politique et culturel des sociétés, comme il a aussi constitué le socle de la défense nationale. L'histoire économique montre que, de tout temps, ce sont surtout les régions et les pays disposant d'un avantage comparatif dans le secteur des transports qui ont prospéré puissamment. Pendant longtemps, les transports maritimes ont été déterminants, la preuve, c'est uniquement grâce aux performances de sa flotte marchande qu'un pays petit, périphérique et pauvre en ressources naturelles comme le Portugal a pu devenir une grande puissance mondiale pendant un certain temps. Par la suite cette règle s'est appliquée aux transports terrestres, lorsque les chemins de fer ont commencé à devenir, au 19ème siècle le principal moteur de l'industrialisation et de la modernisation de l'Europe de l'Ouest et des Etats-Unis. A la fin de la seconde guerre mondiale, la voiture et l'avion et par conséquent les

¹ Exemple du projet de chemin de fer reliant Thenia à Oued-Aissi et son rallongement jusqu'à la ville d'Azazga.

² Exemple de l'Egypte qui a connu un essor grâce au Nil.

autoroutes et les grands aéroports, sont devenus les emblèmes du progrès et symboles de croissance, de développement et de bien être d'une nation.

3.2. L'approche géographique : Selon M. Wolkowitsch, la fonction principale des transports est d'ordre géographique¹. Elle revient à faciliter les déplacements entre les différents points géographiques. L'importance accordée par les géographes aux transports est due à deux principales raisons. Premièrement, les industries, les infrastructures, les équipements et les réseaux touchent inévitablement à l'organisation de l'espace et constituent les bases d'un système spatial complexe. Deuxièmement, les transports constituent un service en réseau qui crée des liens ; les réseaux et les relations entre les phénomènes dans l'environnement spatial forment l'objet d'étude des géographes.

Les transports jouent donc un rôle dans la structuration et l'organisation de l'espace et des territoires. Au 19ème siècle, l'objet des planificateurs de transport était de couvrir la surface de la terre par des voies de circulation. Au 20ème siècle, l'objectif est plutôt de sélectionner des itinéraires, de faire des choix de modes de transports, d'augmenter la capacité des réseaux existants et de répondre aux besoins de mobilité des biens et des personnes.

3.3. L'approche économique : L'évolution des transports a toujours été liée au développement de l'activité économique et à la création d'emplois directs et indirects. Le transport est un facteur économique de production de biens et de services, il donne une valeur ajoutée aux biens et services et il permet la production à grande échelle. Il a aussi un impact sur la valeur des terres et permet la spécialisation géographique de certaines régions. Le secteur des transports est à la fois un facteur et reflet de l'activité économique.

3.4. L'approche politique : Les politiques de transport constituent un outil de planification entre les mains des décideurs publics. Ces derniers jouent un rôle important dans le secteur des transports que ça soit en tant qu'investisseurs, décideurs ou acteurs. Actuellement, dans plusieurs pays, les acteurs politiques ont inscrit, parmi leurs préoccupations, les effets négatifs engendrés par les transports affectant l'environnement. Ils interviennent alors en mettant en place des actions qui permettront de réduire les nuisances environnementales causées².

3.5. L'approche sociale : Les transports facilitent les déplacements des citoyens désirant avoir accès aux services et équipements socio-économiques. Ils façonnent les villes et les régions en favorisant la mobilité des personnes et permettent le désenclavement de certains espaces ruraux.

¹ WOLKOWITSCH M., (1983), « Les orientations de la géographie des transports », Annales de Géographie, Armand Colin.

² Dans cette optique, en Suisse, c'est la répartition modale qui a été appliquée

3.6. L'approche environnementale : Malgré tous les avantages qu'ils offrent, les transports ont aussi un coût environnemental élevé (pollution, bruits, etc.). Les principales préoccupations face à l'environnement sont la qualité de l'air, de l'eau et les niveaux de bruits. Ainsi, pour intégrer le secteur des transports dans la logique du développement durable, il faut penser à privilégier les modes de transports doux, favoriser l'usage des transports collectifs, réduire la dépendance automobile, etc.

4. Evolution des techniques de transport à travers les époques¹

Depuis l'aube de l'humanité, les déplacements des hommes et des marchandises sont au cœur des activités humaines. En quelques siècles, les transports ont beaucoup évolué et, progressivement, l'homme a pu mettre en œuvre d'autres moyens de transport que sa seule force musculaire. Il est parti de la force de la traction animale jusqu'au moteur à explosion et autres techniques récemment apparues.

- **-5000 ans : Premières utilisations de la force animale pour le transport**

Le moyen de transport le plus ancien est sans doute le portage humain. Par la suite, l'homme a utilisé des animaux pour l'aider. Le bœuf, une fois domestiqué, sera utilisé pour tirer des charges et peu après l'âne a été utilisé pour porter des charges et des personnes. Le cheval, considéré comme un animal de luxe, sera le plus utilisé par la suite (en plus du chameau).

- **-4300 ans : Invention de la roue**

Grace à l'invention de la roue, les animaux pouvaient tirer des charges beaucoup plus lourdes qu'avant. Des chariots à traction d'animaux sont donc très utilisés pour des fins civiles et militaires.

- **-3000 ans: Premières utilisations du vent pour la propulsion des bateaux**

La voile est née lorsque les premiers navigateurs ont constaté l'intérêt de la force de propulsion du vent grâce à l'usage de peaux d'animaux ou de toiles végétales tressées tendues au bout d'une perche fixée au fond de l'embarcation. La civilisation égyptienne a été la première à parvenir à une parfaite maîtrise de la construction des voiliers (sur le Nil).

- **-2000 ans : Premières infrastructures routières pavées**

Au 20ème siècle avant-Jésus, le passage fréquent des hommes et des animaux sur des tracés fixes a donné naissance à des pistes qui deviennent plus tard des routes grâce au travail manuel de l'homme qu'est le pavage.

¹ CHABANEL B., (2007), «Les techniques des transports et la région lyonnaise : rétrospective, actualité, prospective ».

- **1700-1900 : La machine à vapeur et les transports**

La machine à vapeur constitue une véritable rupture dans l'histoire des transports. La puissance de la force motrice de celle-ci est incomparable à celle générée par la force musculaire (de l'homme et des animaux) ou la force du vent.

En 1765, les rails en fonte ont vu le jour grâce aux exploitants des mines de charbon anglaises. Ces derniers ont remarqué que les rails en bois ne supportaient pas le poids des véhicules lourdement chargés de charbon. Ils ont donc eu l'idée de poser des rails en fonte plutôt qu'en bois qui conféreront une importante capacité de supporter les charges.

Après plusieurs années d'essais, en 1804, l'ingénieur anglais Richard Trevithick réussit à construire la première locomotive à vapeur se déplaçant sur des rails. Cette invention a été vouée à l'échec¹ mais elle a toutefois ouvert la voie à d'autres tentatives. Les locomotives construites en 1812 et 1814 par John Blenkinsop et William Hedley permettront de parvenir à une solution fiable.

Le chemin de fer devient ainsi un rouage essentiel de l'industrialisation qui nécessitait des déplacements plus rapides des marchandises et de la main d'œuvre. Au début, en concurrence avec le transport fluvial², le chemin de fer s'est rapidement imposé grâce à la machine à vapeur et à la construction des lignes de chemin de fer là où les canaux étaient impraticables.

- **1900 : De l'automobile à vapeur à l'automobile à moteur à explosion**

Ayant profité de l'avancée technologique sur la vapeur, les automobiles à vapeur ont commencé par être plus performantes et plus rapides. Mais vingt ans après, en 1920, le progrès des moteurs à explosion a rendu obsolète l'usage des automobiles à vapeur.

- **1905 : Premier vol soutenu d'un avion muni d'un moteur à explosion**

Après avoir construit un moteur à essence adapté pour l'avion, les frères Wilbur et Orville WRIGHT réalisent le premier vol motorisé soutenu de l'histoire. En 1907, le pilote français Paul CORNU accomplit le premier décollage avec un hélicoptère qui connaîtra par la suite une belle carrière militaire.

Dès le début du 20^{ème} siècle, les modes de transport qui forment le système de transport actuel existent déjà : l'automobile avec moteur à explosion pour servir la mobilité individuelle, les transports maritimes pour les échanges entre continents et l'avion pour le transport de passagers à l'échelle internationale.

¹ Car le poids de l'engin ne pouvait pas être supporté par les rails.

² Où le premier bateau à vapeur a vu le jour en 1783.

- **1910-1970 : industrialisation de la production automobile et la démocratisation de son usage**

Au début du 20^{ème} siècle, l'industrialisation ne concerne que certains secteurs de l'économie (agriculture, textile, chemins de fer, etc.). Peu de temps après, les principes industriels ont été appliqués à la production automobile. Cette industrialisation va permettre l'explosion de l'usage de l'automobile où le nombre de véhicules en circulation ne cessera d'augmenter. Durant la même période, les fabricants d'avions de guerre devraient trouver de nouveaux débouchés à leurs produits. C'est donc le transport aérien de passagers et de marchandises qui est envisagé. Le Boeing 747 a ainsi été lancé en 1970, pour être le premier avion de ligne à grande capacité.

- **A partir de 1970 : Amélioration du comportement écologique de l'automobile**

La prise en compte des enjeux de la pollution atmosphérique a stimulé l'usage de carburants alternatifs. Les recherches en matière de carburants alternatifs ou biocarburants visent la production de carburants moins polluants. Cette période a été marquée par les crises pétrolières qui ont induit à la recherche de sources d'énergie alternatives et à la création de voitures électriques.

5. Quelques classements utiles dans le secteur des transports

Les transports sont classés selon plusieurs éléments engendrant ainsi différentes catégories de transport. Ces classements peuvent être effectués par mode (route, rail, maritime, aérien), par nature (de personnes ou de marchandises), par propriétaires (publics ou privés), par utilisateurs (individuels ou collectifs), par milieu ou échelle (urbains, interurbains, suburbains et rural), ou par types de sites utilisés (site propre ou site banal).

5.1. Classement par modes : Les modes de transport sont classés selon les voies de communication utilisées par chaque moyen de transport. Nous retrouvons ainsi les transports terrestres (routier, ferroviaire ou guidé), les transports maritimes, les transports par voie d'eau (fleuves et canaux) et les transports aérospatiaux (aérien et spatial).

a. Les transports terrestres : ils regroupent le transport routier, ferroviaire et guidé.

- **Le transport routier :** Les déplacements qui s'effectuaient à pieds puis à la traction animale ont pris leur essor avec l'invention du moteur. Ainsi, le transport routier est effectué à l'aide de voitures, camions, motos, vélos, bus, etc.

Le transport routier est le mode de transport terrestre prédominant et parfois exclusif dans certaines régions, chose qui est généralement due à la nature du relief géographique du territoire.

- **Le transport ferroviaire :** Le transport ferroviaire s'effectue sur les voies ferrées et comprend par conséquent le train, le métro et le tramway. Ce mode nécessite la mise en œuvre d'infrastructures de transferts pour acheminer et transborder les personnes et les marchandises. Ces infrastructures sont constituées de gares de voyageurs, de gares de triage, etc.
- **Le transport guidé :** Est appelé transport guidé tout mode de transport dans lequel les véhicules sont guidés par l'infrastructure. Nous distinguons ainsi les transports guidés par rail et voies, les transports guidés par câble et les transports guidés par un rail avec traction par câble.

b. Les transports par voies navigables : Le transport par voie d'eau est assuré par voies de fleuves ou de canaux. Il nécessite la mise en œuvre de voies navigables et seuls les pays disposants de réseaux hydrographiques peuvent en bénéficier. Les infrastructures sont constituées de ports fluviaux, d'écluses, etc.

c. Les transports maritimes : Le transport maritime est effectué par voie de mer. Pour ce qui est des transports de voyageurs, si la première vocation du transport maritime était de transporter des troupes et des émigrants en vue de la colonisation, il s'est développé comme un moyen d'agrément, il reste ainsi un moyen de communication fortement utilisé par plusieurs pays.

Pour ce qui est du transport maritime de marchandises, il a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les longues distances, il reste le moyen le plus économique et parfois le seul disponible pour des charges importantes. Il participe aujourd'hui au transport de carburants, de gaz et containers de déménagement et de marchandises.

d. Le transport aérospatial : il comprend le transport aérien et le transport spatial :

- **Le transport aérien :** Dernier mode de transport apparu, il dépendait à l'origine de la marine, il est ensuite devenu un transport de masse avec l'apparition des avions gros porteurs et des compagnies aériennes qui s'appuient sur des aéroports.
- **Le transport spatial :** Le transport spatial en est à ses balbutiements. Certains organismes s'en chargent et s'intéressent au transport spatial tel que l'Agence Spatiale Européenne et NASA.

e. Le transport multimodal : Ce mode de transport consiste à combiner plusieurs modes de transport dans un même trajet de déplacement. Le transport multimodal terrestre concerne surtout le transport combiné rail-route.

5.2. Classement par nature : Les transports se distinguent aussi par le fait de transporter des personnes (des voyageurs) ou des marchandises. Le transport de personnes découle des processus décisionnels et comportementaux d'individus face à la dispersion de leurs activités. Le transport de marchandises, quant à lui, est un vecteur intrinsèque du développement économique permettant aux entreprises, à travers les infrastructures de transport, de se développer et d'être concurrentielles au sein d'une aire de chalandise prédominante en terme de population potentiellement captée.

5.3. Classement par propriétaire : La propriété des transports peut relever soit du domaine public ou privé. Le transport public regroupe tous les transports qui sont organisés pour le compte d'un tiers. Il est alors un service public puisqu'il répond aux critères suivants : « il s'agit d'une activité d'intérêt général, il est organisé par une personne publique et géré par une personne publique ou privée et est soumis pour partie à un régime exorbitant du droit commun »¹. Le transport privé, dit aussi le transport pour compte propre, renvoi à l'usage des véhicules personnels.

5.4. Classement par utilisateurs : Les transports sont destinés à l'usage individuel ou collectif. La voiture particulière, le vélo, la moto, etc. sont les moyens généralement utilisés pour le transport individuel. Pour ce qui est du transport collectif, c'est un service pour tous. Les moyens de transport collectif par excellence sont les bus, les métros, les tramways et les taxis collectifs.

5.5. Classement par échelle : Les déplacements s'effectuent dans et entre différents milieux et échelles du territoire. Nous distinguons alors : les transports urbains, les transports interurbains, les transports suburbains et le transport rural.

- **Les transports urbains :** Ils s'inscrivent dans le périmètre des centres d'urbanisation dense. Leur rôle est de desservir les divers pôles qui constituent l'espace urbain.
- **Les transports suburbains :** Les transports suburbains assurent les liaisons entre centres-périphéries reliant les zones d'habitat et les espaces de travail et les équipements en évitant de transiter par les centres.
- **Le transport rural :** La population rurale est la population qui vit à la campagne. Les moyens d'accès et de mobilité peuvent jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs de croissance, de désenclavement et de réduction des inégalités. Pour cela, il est essentiel d'adopter et de mettre en œuvre des politiques favorables au transport

¹ STOFFAES Christain., « Services publics, question d'avenir », note du rapport 9.

rural comprenant la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport en zones rurales tels que les routes, les pistes et les sentiers.

En résumé, l'évolution des transports, en matière de conception et de technologie, dans leurs différents modes a permis, à travers l'histoire, de profondes mutations dans le monde, notamment dans le monde de la recherche. Grâce à son effet de multiplicateur et effet d'entraînement, plusieurs conséquences ont pu être ressenties. Parmi celles-ci nous pouvons citer : l'accroissement de l'activité industrielle, l'apparition des villes et des agglomérations, créations d'emplois directs et indirects, l'amélioration des revenus des ménages, l'amélioration de la qualité de vie et du bien être et en fin la mondialisation, en interagissant avec les territoires en question.

Section 2 : Transport dans la logique d'aménagement du territoire

Les transports structurent le territoire et le territoire influence les transports. De nos jours, les transports sont considérés comme des éléments qui déterminent l'organisation de l'espace. Les réseaux de transports ont façonné le développement du territoire en contribuant à l'essor des villes et des régions. En effet, la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transports exerce une influence majeure sur l'attraction à l'égard de certains usages de sol. Le territoire tel qu'il est aménagé influence directement les caractéristiques et l'intensité des déplacements. Nous proposons dans cette deuxième section de traiter la dimension spatiale des transports en s'inspirant du champ de l'économie géographique qui s'avère le mieux adapté à notre objet d'étude.

1. Transport et territoire : quelques réflexions conceptuelles

Les transports et l'espace entretiennent des relations complexes et interactives. Le rapport entre les deux concepts ont fait l'objet d'une grande ambiguïté. Un système de transport est un instrument indispensable à l'utilisation et à la valorisation des lieux par les hommes. Il est impossible d'envisager une société ou une vie sans déplacements comme le signal R.BRUNET (1990)¹ et P.PINCHEMEL (1988)² dans leurs travaux respectifs. Le transport et la mobilité participent à l'organisation et à la différenciation des espaces et donc à l'identification des territoires dans leurs dynamiques et dans leurs interactions.

1.1. La dimension spatiale dans la théorie économique : de l'espace au territoire

¹ BRUNET R et al. , (1990), « mondes nouveaux, géographie universelle », Hachette, Reclus, p.551

²PINCHEMEL P et al. , (1988), « La face de la terre : éléments de géographie », Armand colin, Paris, p. 519

L'espace a longtemps été écarté de la théorie économique, il était seulement considéré comme générateur de coûts de transport mis à part quelques travaux précurseurs de VON THUNEN (1827), WEBER (1909), CHRISTALLER (1933), et LOSCH (1940). La notion de territoire émerge à partir d'ALFRED MARSHALL (1920) quand les interactions entre les activités font que les décisions de localisation deviennent interdépendantes.

A l'origine, le territoire n'avait pas d'existence propre au cœur de la théorie économique. Il n'existait que par les obstacles naturels (montagnes, fleuves, etc.). Cette approche doit être dépassée car l'espace naturel n'est plus réduit à un pourvoyeur de ressources ou d'avantages comparatifs. Historiquement, l'analyse économique spatiale s'est d'abord intéressée à l'analyse de l'entreprise dans le cadre théorique de l'économie néoclassique. Les économistes de ce courant s'interrogeaient sur la détermination d'une localisation optimale pour un entrepreneur qui désire implanter une nouvelle entreprise. Le fondateur de cette réflexion est Alfred Weber qui introduit un modèle de localisation basé sur la prise en compte des coûts de transport pour l'acheminement des matières premières et des produits finis vers le marché. Toutefois, dans l'autre courant fondateur de la théorie de localisation de VON THUNEN, près d'un siècle auparavant, les raisonnements étaient tout à fait différents. La question principale qui préoccupait cet auteur était celle de la « rente foncière ». Selon ce modèle, l'organisation de l'espace se détermine sur la base d'un arbitrage entre le coût du foncier qui s'accroît à force de s'approcher du centre et le coût de transport qui s'accroît à force de s'éloigner du noyau central tout en se rapprochant de la périphérie, engendrant ainsi le modèle d'organisation de l'espace dit « centre-périphérie ». La notion de territoire n'émerge dans la théorie économique qu'en 1920 par Alfred MARSHALL.

Le territoire est une notion transdisciplinaire, elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations des scientifiques, les géographes n'ont pas été les seuls à s'approprier cette notion. Depuis une vingtaine d'année, elle fait l'objet de toutes les attentions car elle est au centre des représentations que nous nous faisons de la complexité qui nous entoure. C'est d'abord l'espace qui nous entoure (naturel et politique), mais ce terme apparaît trop neutre. Le concept de territoire s'est alors substitué à celui d'espace en conférant plus d'épaisseur à ce que l'on pourrait aussi nommer milieu ou environnement qui sont très globaux et mêlent à la fois le milieu physique, naturel et aménagé. Mais subtilement, le territoire dépasse l'espace, l'environnement et le milieu.

La diversité des définitions du territoire fait que celles-ci se chevauchent, « le territoire n'est pas un objet neutre décidé dans l'abstraction et déconnecté du réel. Il est avant tout bricolé par

les acteurs en fonction d'un grand nombre de paramètres en permanente mutation »¹. A travers de nombreuses lectures portant sur le territoire, plusieurs facettes, sur lesquelles cette notion repose, apparaissent.

Avant tout, l'espace est inclus dans le territoire. BRUNET (1992)² et certains autres auteurs considèrent le territoire comme synonyme ou quasi-synonyme de l'espace dans leurs travaux. MICOUD (2000)³, quant à lui considère le territoire comme la matérialisation de l'étendue d'un pouvoir. A la croisée de ces deux pensées, le territoire « témoigne d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur singularité »⁴, ce qui reflète donc l'existence d'un espace social et d'un espace vécu au sein d'un territoire. A cette définition VEYRET Y⁵ ajoute que le territoire repose sur le socle de l'espace géographique aménagé. On constate alors que le territoire présente une double nature, à la fois matérielle (espace géographique ou milieu naturel) et immatérielle, confrontée à l'impact des actions de la société sur le processus d'organisation territoriale. Dans cette action interviennent acteurs :

- 1- L'Etat qui influence, à travers les différentes politiques publiques, les collectivités territoriales, la société civile et les citoyens.
- 2- Les collectivités territoriales qui s'expriment sur une échelle locale ou régionale
- 3- La société civile et ses multiples groupes lorsqu'ils ont pour objectif de modifier leur environnement
- 4- Les intercommunalités dont le rôle ne cesse de s'affirmer en assurant une intermédiation entre l'échelle locale (communale) et les échelles supérieures.
- 5- Les entreprises, dont leur développement est lié à l'exploitation des opportunités qui se présentent dans le territoire où elles évoluent.

De la multiplicité des acteurs œuvrant sur le territoire, celui-ci doit être abordé d'une manière globale. La recherche de consensus est alors nécessaire à toutes les étapes de son aménagement et de son utilisation. Or, les outils mis en œuvre à l'heure actuelle, doivent intégrer sa diversification et sa complexité en coordonnant notamment les dimensions sociales, économiques, politiques et environnementales.

¹ LAJARGE R., (2000), « Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun », In Gerbeaux F. « Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ? », l'Aube, p 79-100.

² BRUNET R., FERRAS R. et THERY H., (1992), « Les mots de la géographie », la documentation française, Reclus, p. 518.

³MICOUD, (2000), cité par MOINE A., (2006), « Le territoire comme un système complexe : un complexe opératoire pour l'aménagement et la géographie », L'espace géographique, tome. 35, Berlin, p. 115-132.

⁴ DI MEO G., (1998), « De l'espace aux territoires », Revue de l'information géographique, n°03, p.99-110

⁵ MOINE A., (2006), op cité.

L'espace et tout ce qui peut s'y rattacher est ainsi petit à petit reconstruit et transformé sur la base de plusieurs faits pour produire ce que l'on appelle « un territoire ».

1.2. L'aménagement du territoire

La notion d'aménagement du territoire ne possède pas de définition unanime chez les chercheurs et praticiens. Néanmoins, il existe certains ouvrages qui livrent des pistes de réflexions intéressantes permettant de fonder un cadre théorique autour de cette notion d'aménagement du territoire. Un dicton hollandais disait que « Dieu a créé le monde, mais il a laissé aux Hollandais le soin de créer la Hollande ». Depuis l'antiquité, il y a eu des « actions humaines qui peuvent être considérées comme ressortissant à l'aménagement du territoire »¹ avant même que ce terme n'existe. Les premières politiques officielles d'aménagement du territoire n'ont vu le jour qu'à partir des années 1930 en URSS, suivies de Italie et de la Grande-Bretagne.

La racine latine d'aménagement « manere », évoque la maison, le manse (terre), le manoir. Aménager comme emménager ou déménager fait aussi allusion à l'espace domestique et à des actions de la vie quotidienne². Les sociétés humaines aménagent l'espace dans lequel elles vivent, produisent, échangent,... Elles doivent s'organiser, par exemple, pour gérer leurs systèmes d'échange et de transport, leurs ressources en eau, leurs déchets, etc. Ainsi, l'aménagement du territoire désigne aujourd'hui « l'action publique qui s'efforce d'orienter la répartition des populations, leurs activités, leurs équipements dans l'espace donné et en tenant compte de choix politiques globaux »³. Bien que l'action d'aménagement soit très ancienne, elle est liée à la présence de l'homme sur le territoire qui cherche toujours à s'adapter à son milieu et de le transformer. Elle implique inévitablement la présence d'un territoire et l'existence d'un pouvoir ou d'une autorité qui dirige l'action de transformation et assure les arbitrages nécessaires. L'aménagement du territoire renvoie à la fois à « l'action d'une collectivité sur son territoire, et le résultat de cette action. C'est l'action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire, soit au niveau local (aménagement rural, urbain, local), soit au niveau régional (grands aménagements régionaux), soit au niveau national (aménagement du territoire national) »⁴. Par cette définition, nous comprenons que l'aménagement du territoire est une action raisonnée et programmée de la collectivité sur son territoire. Elle inclut la restructuration de l'espace donné à travers une exploitation rationnelle

¹ MERLIN Pierre, (2002), « l'aménagement du territoire », Presse universitaire de France, p.13.

² Geoconfluences.ens-lyon.fr consulté le 25/04/2017.

³ BELHIDI Amor, (2010), « Aménagement du territoire : principes et approches », Université de Tunis.

⁴ BRUNET R et al. , (1992), « Le mots de la géographie : dictionnaire critique », Reclus, France, p.29.

de l'espace même et de ses ressources, et la limitation des contraintes afin d'assurer le bien être du groupe social et l'équité territoriale. A travers cette conception, plusieurs dimensions de l'aménagement du territoire peuvent être dégagées :

- **La dimension économique**

L'utilisation et l'exploitation des atouts existants permettent d'en faire des points forts, utiles pour envisager une croissance et un développement du territoire. C'est en termes de croissance, de développement et d'efficacité que l'aménagement du territoire doit être pensé, conçu et mené. Il en ressort, ainsi, la nécessité d'une utilisation rationnelle de l'espace et des ressources en visant une répartition optimale de la population, des villes, des activités et des infrastructures sur l'ensemble du territoire à aménager.

- **La dimension sociale**

L'aménagement du territoire peut être défini comme étant « l'action politique ayant pour but d'harmoniser le développement des régions, de lutter contre les déséquilibres industriels ou culturels et les inégalités »¹. Il s'agit alors d'instaurer en premier lieu un rapport ou un lien de convivialité et de coexistence des hommes entre eux et avec l'espace et d'assurer l'équité territoriale, le bien être et l'épanouissement de la population.

- **La dimension environnementale**

Cette action vise à protéger l'environnement et de permettre un développement durable en limitant les effets négatifs des actions d'aménagement sur l'environnement. En plus des ressources territoriales à préserver, l'espace lui-même constitue une ressource rare qu'il convient de préserver et de consommer d'une manière très rationnelle.

- **La dimension spatiale**

Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'espace est lui-même une ressource rare. Il convient de l'utiliser au mieux pour accompagner les différentes dimensions que l'aménagement du territoire suscite. Et ce ne serait qu'une répartition optimale spatiale des hommes, des activités, des équipements, etc.

- **La dimension stratégique**

L'aménagement du territoire est une conception, une vision future des territoires et de la société de demain. Il vise à assurer le bien être de la société sur son territoire approprié tout en ayant comme soucis le bien être des sociétés à venir.

Au final, l'aménagement du territoire regroupe les différentes actions menées par les pouvoirs publics afin de favoriser le développement des territoires locaux qui forment

¹GRAWITZ Madeleine, (2000), « Lexique des sciences Sociales », Dalloz, 7^{ème} édition.

l'ensemble du territoire national. Cette action doit toujours porter sur la répartition optimale des hommes et des activités, elle est ainsi en lien étroit avec le développement économique, l'habitat, les transports, et tous ceux qui façonnent le territoire directement ou indirectement.

2. Interaction entre l'espace et les transports

L'évolution des transports à travers l'histoire (traitée dans la première section) a montré que les contraintes naturelles (relief géographique, existence d'un large réseau hydrographique, etc.), et parfois politiques (période de guerre), avaient joué un rôle important et déterminant pour le secteur des transports. Ces contraintes de l'espace ont plusieurs origines et peuvent provenir de l'espace naturel, du milieu occupé par l'homme et de l'espace politique aussi. L'espace est donc fondamental et polysémique, car il peut être naturel, contrôlé et aménagé.

2.1. L'influence de l'espace naturel

Les données du milieu naturel exercent de fortes contraintes, qu'il s'agisse de la présence de ressources, de milieux inégalement favorables à la vie humaine ou à l'exercice des activités. De ce fait, le relief géographique et le climat constituent des éléments déterminants dans toute décision ou planification dans le secteur des transports.

➤ Le relief géographique

Les plaines et les plateaux, d'importantes étendues sont favorables à l'établissement d'infrastructures de transport. Cependant, la topographie n'est pas le seul facteur physique qui guide l'établissement de réseaux de transport. La nature des roches et des sols est également importante et à prendre en considération, vu les conséquences qu'elle engendre. Certains sols permettent le roulage sans revêtement et les sols solides offrent une bonne assise pour les infrastructures, contrairement aux sols meubles¹ qui sont moins favorables et nécessitent d'importants travaux de stabilisation avant de poser l'infrastructure.

Les vallées créent des axes privilégiés de transport lorsque ceux-ci suivent le même tracé que la vallée. Dans le cas contraire, les tracés seront plus compliqués à réaliser et exigent plus de travaux coûteux (mise en place de ponts par exemple). Ces couloirs naturels constituent également un terrain favorable à l'installation des voies ferrées et de routes qui profiteront des pentes régulières et du tracé facile des vallées créant ainsi ce que l'on appelle des « axes naturels de transport »².

Le relief peut aussi contribuer au développement des transports par la présence de ports naturels. Les premiers ports ont vu le jour de cette manière, qu'ils soient des ports de pêches, de commerce ou militaires. Les sites de ports naturels s'avèrent avantageux lors de la création

¹ Tels que le sable et l'argile

² MERLIN Pierre, (1991), « Géographie, économie et planification des transports », Paris, France : PUF, p.50

du port mais peuvent révéler des insuffisances par la suite. Soit ils peuvent être très exigües et obligent un long parcours d'estuaire, soit ils limitent la taille des navires où une extension du port vers la mer ou vers le sol¹ est souvent envisagée.

En matière d'aéroports, le relief constitue une variable majeure pour leur création. Ces derniers exigent l'existence d'une vaste surface plate à proximité des villes. Or, le relief de plaine ou de plateau sont sans doute les plus adéquats.

Néanmoins, le relief en régions montagneuses entrave l'instauration d'infrastructures de transport où ils doivent contourner ou franchir plusieurs obstacles. La mise en place d'un chemin de fer en montagne impose la construction de tunnels ferroviaires ou autres équipements qui pèsent lourds sur le plan financier, car la voie ferrée est très sensible aux pentes. En revanche, les tracés routiers supportent des pentes importantes et se voient parfois comme le seul et unique moyen de transport capable de desservir les régions montagneuses et à relief accidenté moyennant des infrastructures coûteuses et difficiles à réaliser.

Au final, le relief impose des contraintes qui sont pour chaque moyen de transport en liaison directe avec l'importance des infrastructures à mettre en place : des contraintes fortes mais ponctuelles pour le transport aérien et maritime, sévères et exigeantes pour le chemin de fer, et des contraintes plus légères mais non négligeables pour la route.

➤ **Le climat**

En plus du relief, le climat est aussi une contrainte naturelle pour les transports. Il les influence soit directement soit par ses conséquences sur la végétation, sur l'hydrologie et sur les sols. Le climat peut constituer un obstacle pour la construction, pour l'exploitation et pour l'entretien des infrastructures de transport. Le tracé des voies maritimes et aériennes doit tenir compte du climat. Les moyens de transport maritime doivent éviter les icebergs et gérer le vent, et les vols en avions doivent s'accommoder aux températures et aux conditions météorologiques.

La végétation est aussi un autre obstacle à franchir. Les forêts denses, tropicales et équatoriales sont très difficiles à pénétrer par les routes ou chemins de fer dont l'entretien de ces infrastructures, dans ce genre de milieux, est très délicat.

L'hydrologie, qui conditionne la navigation fluviale, est aussi influencée par le climat. Cependant, le gel ou la sécheresse de l'eau peut entraîner une période de blocage de la circulation.

¹ Ce qui donne lieu à un port à sec.

2.2. L'influence de l'espace politique

Après avoir défini le rôle de l'espace, à travers les caractéristiques et les conditions géographiques, dans la territorialisation des transports, il est judicieux d'aborder aussi l'action de l'homme sur l'espace. Il est alors question d'évoquer la distribution spatiale des hommes et des activités et les aspects des politiques intérieures de transport, car l'espace politique s'accompagne de mutations économiques imposant une réadaptation du système de transport. Le secteur des transports constitue un atout stratégique important. La route et le chemin de fer constituaient les instruments privilégiés de la conquête territoriale¹, car ils permettaient le transfert des ressources agricoles, minières, etc. et la distribution des produits destinés à la consommation. Des réseaux de transport ont ainsi vu le jour en reliant des ports à des noyaux urbains, et cela a fait naître des tracés automatiques non planifiés dans le cadre de l'économie locale ; ils sont donc nés par besoin et utilité. Or, dans tous les pays, les transports ont toujours été un domaine où l'Etat intervenait systématiquement et de manière permanente dans l'organisation de ce secteur sur son territoire à plusieurs titres. En général, l'Etat intervient en tant que² :

- Responsable de la sécurité puisqu'il édite les règlements et les équipements adéquats ayant pour objet d'assurer la sécurité.
- Garant de la liberté en matière de choix des transports, mais intervient tout de même pour empêcher les abus qui porte atteinte à l'espace public ou à l'environnement par exemple.
- Meneur de jeu dans le domaine de l'économie en assurant un service de transport de qualité maximale avec un coût minimal.
- Et enfin, l'Etat est le propriétaire des infrastructures de transport puisqu'il s'en charge pratiquement seul dans le financement de ces équipements onéreux.

Le degré d'intervention de l'Etat dans le secteur des transports est lié à la nature du système économique. Les Etats socialistes et capitalistes accordent plus d'importance aux transports terrestres. Pour les transports urbains, les Etats libéraux favorisent l'usage de l'automobile alors que les autres systèmes renforcent et encouragent le recours aux transports en commun. D'ailleurs les politiques sociales influent inévitablement les choix en matière de transport. A l'inverse de l'automobile, les transports en commun assurent la desserte de tout le territoire et garantissent la mobilité de tous quelque soit le niveau de revenu, l'âge ou les capacités physiques de la personne.

¹ Les meilleurs exemples sont le Canada et les Etats-Unis

² MERLIN Pierre, (1991), Op cité.

3. Les transports, un élément déterminant de l'aménagement du territoire

Sur le plan théorique, les travaux des économistes spatiaux, tel que Von Thünen, Weber et Losch, ont montré le rôle majeur des réseaux de transport dans l'organisation de l'espace à travers la répartition des localisations industrielles et la constitution des centres et des régions. Plus tard, Walter Isard rencontre les théories économiques de la rente foncière où il accorde une place prédominante aux transports, à la responsabilité de ce secteur dans le désenclavement des zones rurales et à l'impact des différents modes de transport sur la densité des agglomérations urbaines.

3.1. Impact des transports sur la localisation des activités

Les transports ont, depuis toujours, joué un rôle dans la localisation des activités et vice-versa. Alors que l'impact de ces derniers sur la localisation des activités a été récemment intégré en économie géographique, ils sont souvent considérés comme le facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation de l'usine. Ceci est moins vrai que ce ne le fut historiquement, mais le transport reste un facteur essentiel de la localisation des biens, des industries (SMITH D M)¹. Par conséquent, ils doivent faire partie intégrante du processus de production, car une marchandise est sans utilité tant qu'elle n'a pas atteint son lieu de consommation (BUCHAMAN Estall)². En effet, tout processus industriel implique l'intervention des transports, d'abord pour réunir en un même endroit les produits et matériaux bruts (matières premières) devant subir une transformation, ensuite pour acheminer les produits finis et semi finis vers les lieux d'utilisation et de consommation. En retour, le coût du transport pèse sur le prix des inputs et outputs de l'industrie, ce qui fait qu'il intervient directement dans le prix de revient final du produit. Ainsi, pour chaque firme, une localisation différente implique automatiquement des coûts de transport différents.

Les théoriciens, notamment les économistes, ont depuis longtemps montré l'importance des transports dans l'économie industrielle. D'ailleurs, la plupart des théories de localisation accordent une très large place aux transports comme facteur déterminant dans le choix de l'implantation géographique des entreprises. Alfred WEBER a été l'auteur de la première théorie générale de la localisation industrielle. Dans son œuvre, il accorde une importance majeure aux transports comme facteur de localisation des unités de production. Pour cet auteur et pour la plupart des théories de localisation fondées sur les coûts, l'entreprise n'a guère le pouvoir d'influencer directement le prix d'un produit. En revanche, elle peut jouer sur le coût du transport pour obtenir une maximisation de ses profits. Ainsi, pour les

¹ SMITH D M., (1971), « Industrial location », New York, Wiley.

² BUCHAMAN Estall, (1973), « Industrial activity and economic geographic », Londres.

entreprises, la localisation optimale est celle qui permet de minimiser les coûts de transport en minimisant la distance à franchir. Dans la théorie de August LOSCH¹ traitant de l'organisation de l'espace économique, le transport apparaît également comme un élément important mais moins exclusif de la localisation industrielle.

A l'inverse de ces deux approches, les théories de localisation, fondées sur les effets d'entraînement², n'accordent plus la primauté au transport mais plutôt à la motricité, à la polarisation, aux économies externes d'agglomération et aux relations interindustrielles. Cependant, le transport n'est qu'un élément nécessaire à l'efficacité du pôle de croissance dans son rôle de promoteur du développement économique régional (PERROUX).

Avec les progrès techniques, les entreprises industrielles ont souvent le choix entre divers itinéraires grâce aux différents moyens de transport disponibles. La révolution technique intervenue dans le domaine des transports n'a pas seulement apporté la vitesse, les fortes capacités de charges, la sécurité,..., elle a toutefois permis une plus grande et une plus large diffusion spatiale de l'industrie en améliorant l'accessibilité vers toutes les ressources et tous les marchés, et en rendant aussi l'espace plus flexible. Ainsi, grâce à l'évolution des transports, l'industrie a acquis une plus grande liberté dans le choix des implantations géographiques de ses sites. Or, « on ne peut donc parler indifféremment des transport en général. Leur rôle quant aux implantations d'activités est différent »³, et ce selon les différents moyens de transport fluvial, ferroviaire, routier, maritime et aérien.

Le transport fluvial : La navigation fluviale est relativement lente, elle est donc plus intéressante pour les transports de marchandises très lourdes sur les longues distances. Lorsque les conditions optimales (techniques, naturelles, financières, etc.) sont réunies, de véritables axes industriels peuvent se constituer.

Le transport ferroviaire : Le chemin de fer a été un facteur inhérent à l'industrialisation de nombreux pays. La grande force des transports ferroviaires sur les moyennes et longues distances intéresse toutes les activités industrielles, puisqu'il est capable de transporter tous les types de marchandises.

Le transport routier : Le transport routier est jugé plus approprié lorsque les tonnages et les distances sont limités. Il est aussi le moyen favorable pour transporter des marchandises fragiles, périssables ou de haute valeur et des industries légères. Mais ceci n'empêche pas

¹ LOSCH A, (1940), « The economics of location », New Haven, Yale university Press.

² PERROUX F., (1964), « L'économie du XXème siècle », Paris.

³ MERLIN Pierre, (1991), op cité.

qu'il soit, parfois, le moyen exclusif pour transporter les industries lourdes, lorsqu'il est impossible, dans un territoire donné, de poser d'autres infrastructures que la route.

Le transport maritime : C'est le mode de transport le moins onéreux du fait de son importante capacité de charges et de sa faible consommation énergétique. Il convient beaucoup plus aux industries utilisant d'énormes tonnages de matériaux bruts importés, pour les activités tournées essentiellement vers l'exportation, etc.

Le transport aérien : Les effets du transport aérien sont non négligeables, car les aéroports attirent de plus en plus d'industries (industrie des produits de grande valeur par exemple).

La présence d'une infrastructure de transport constitue un facteur de localisation industrielle. Celle-ci introduit dans l'espace des effets de polarisation géographique qui se traduisent par l'implantation des activités industrielles. Cependant, ce phénomène engendre aussi une discrimination spatiale dans la mesure où certains territoires deviennent plus attractifs que d'autres.

Au final, le coût de transport peut influencer directement la configuration géographique d'un réseau industriel sur un territoire donné. Un coût de transport relativement élevé incite à réduire la dispersion d'unités industrielles, tandis qu'un prix assez bas à côté des modes de transport développés, contribuent à la forte dispersion de celles-ci.

3.2. Rôle des transports dans le désenclavement des zones rurales (isolées)

Le secteur des transports est chargé d'assurer l'accessibilité des personnes et des marchandises à partir et vers n'importe quel point dans l'espace. Sa fonction est alors le désenclavement des zones fermées et/ou difficilement accessibles. Cette affirmation se résume à travers l'expérience des pays développés, où les transports modernes à savoir les chemins de fer, ont bien accompli cette mission. Ces derniers ont permis la diffusion des produits locaux à l'échelle nationale et internationale, ce qui a rompu l'autarcie locale de l'économie traditionnelle¹. Un siècle plus tard, le transport routier, notamment l'automobile, a permis une meilleure posture en zones urbaines que rurales. Celles-ci, de par leur pauvreté et leur isolement restent dépendantes des transports pour les désenclaver.

Le transport ferroviaire assure la liaison entre les villes. Pour desservir les zones rurales par le chemin de fer, elles doivent être peuplées et actives afin d'assurer l'animation de ce service. Dans le cas contraire, la demande sera insuffisante et par conséquent, le service connaîtra un déficit (car la demande ne sera pas suffisante pour amortir les budgets lourds de la mise en place des infrastructures appropriées). De ce fait, la route est parfois le seul moyen qui peut

¹ MERLIN Pierre, (1991), op Cité

assurer la desserte des personnes et des marchandises en zones rurales, et aucun autre mode ne peut la substituer. Une étude britannique a porté sur cette problématique et a révélé que même la marche à pied ne peut se développer en ce genre de zones à causes des trajets souvent importants.

Dans les pays en voie de développement (souvent à prédominance rurale), les pouvoirs publics accordent une priorité au secteur des transports en matière d'investissement du fait du rôle qu'on lui prête dans le développement économique. Mais les objectifs à atteindre doivent d'abord s'exprimer en termes d'accessibilité, ce qui impose une forte connectivité des réseaux de transport et une priorité au développement et à l'amélioration des transports collectifs. Dans le cas contraire, le secteur ne contribuera qu'au renforcement des inégalités régionales. Nous constatons alors que, dans ces pays, les préoccupations d'aménagement du territoire viennent après les investissements lourds et coûteux, ce qui engendre de graves déséquilibres et les éloigne du développement harmonieux entre urbain et rural.

3.3. Rôle des transports dans la croissance urbaine

Beaucoup d'études théoriques et empiriques ont traité de la relation entre les transports et la croissance urbaine à travers l'impact des infrastructures de transport sur la formation des valeurs foncières, sur les formes de développement urbain et sur les comportements quotidiens des individus.

Contrairement aux économistes classiques, tels que Smith et Ricardo, qui ne se sont pas intéressés à la valeur foncière en milieu urbain, le néo-classique Alfred Marshall¹ a introduit la notion d'utilité du sol urbain. Les théories de la rente foncière urbaine ont montré que, pour faire baisser les valeurs foncières dans une agglomération, il faut agir sur les moyens de transport en les développant et en les améliorant. Mais au niveau local, lorsque la desserte d'un quartier est améliorée, celui-ci devient plus attractif et entraîne alors une hausse des prix du foncier. En ce qui concerne les activités, les effets peuvent aussi être importants. Ils sont plutôt liés à l'usage de l'espace qui va accueillir une nouvelle infrastructure de transport capable de le modifier, de le transformer et/ou de lui créer une nouvelle image.

En bref, les effets des infrastructures de transport sur les activités ne sont pas automatiques. D'après Offner², ces effets sont plus importants lorsqu'il y a un effet de « congruence », en d'autres termes, c'est lorsqu'une nouvelle infrastructure s'inscrit dans une logique de transformation sociale, économique et urbaine de l'espace desservi.

¹ MARSHALL Alfred, (1890), « Principles of land economics », Londres.

² Offner Jean-Marc., (1980), « L'évolution des investissements de transport : effet ou congruence? », Dans Greco « transport et espace », rencontre de recherche.

Le secteur des transports peut ainsi conduire le développement ou la transformation de l'espace urbain mais à condition qu'il soit inséré dans le cadre d'une planification globale en combinant cet ensemble d'actions :

- Etudier avec précision les nouveaux tracés des infrastructures
- Harmoniser la planification spatiale et celle des transports
- Associer la population et ses forces économiques (services et équipements)
- Lancer des études (projets) pour faciliter l'adaptation de la population à la nouvelle situation.

En outre, les différents moyens de transport ont des effets différents sur le tissu urbain. Les transports en commun favorisent une urbanisation dense, polarisée et linéaire autour des stations des nouvelles lignes de transport du fait de leur grande capacité et du gain de temps en allant vers le centre. En revanche, une desserte par automobile entraîne une urbanisation étendue et beaucoup plus vaste que celle des transports en commun. Celle-ci favorise un habitat dispersé et à faible densité mais sur une plus vaste surface qui se traduit par le phénomène de périurbanisation. A l'inverse des transports en commun qui ont un effet centralisateur, les routes et autoroutes ont plutôt un effet décentralisateur.

En général, les transports constituent un moyen important dans l'orientation de la croissance urbaine, et ce à travers :

- Le choix du moyen de transport dominant,
- La cohérence entre les politiques d'urbanisme et le choix des axes à desservir
- La cohérence entre les politiques d'urbanisme et le choix d'implantation des stations ou des échangeurs
- Et enfin, à travers un système de tarification adéquat.

On constate que chaque territoire a ses propres spécificités avantageuses soient-elles ou contraignantes. Une fois mises en exergue, il faut s'adapter à ces contraintes tout en exploitant les potentialités de celui-ci. C'est donc le défi à relever pour stimuler le développement par le secteur des transports.

Section 3 : L'étendue du développement local généré par le secteur des transports

L'importance accordée au local est née suite aux échecs des théories du développement global qui ont prévalu jusqu'à la fin des années 1960. A partir des années 80, la dimension locale n'est plus considérée comme un aspect marginal, elle élabore les bases du développement local et les traduit en termes d'aménagement du territoire. Le développement local est ainsi une réponse d'une part, au phénomène de la mondialisation. D'autre part, à l'approche centralisée de l'aménagement du territoire visant à rattraper les retards socioéconomiques dans une dynamique exogène dont les limites sont apparentes.

Dans cette présente section, nous examinerons le concept de développement local et nous essayerons d'en apprendre plus sur les enjeux des transports sur celui-ci.

1. Réflexion autour d'une définition théorique du développement local

Avant de se lancer dans la définition du concept de développement local en général, il convient de comprendre d'abord ce que signifient les termes : local et développement.

1.1. Le local, une échelle spatiale à développer

Pour savoir où commence et où s'arrête le local, il est indispensable de parcourir la littérature consacrée à cette notion et à celle du développement local. Pour AROCENA (1986)¹, le local est un concept à la fois géographique, politique, administratif et économique. Il implique à la fois un territoire, une instance politique et un milieu social.

Le local est donc ce qui a trait au lieu, il se rapporte à la dimension locale des faits sociaux, économiques, politiques et humains.

Cette échelle repose sur la notion de territoire, et les polémiques sur l'échelle de pertinence d'un territoire sont riches et ont plusieurs entrées :

- Le découpage administratif, qui constitue les limites administratives et les frontières géographiques du territoire
- L'appartenance identitaire
- Le champ d'action
- Le système ouvert.

Une fois le territoire local est connu, l'échelon local peut être caractérisé par une homogénéité économique, sociale, culturelle et politique et une identité commune largement comprise.

Le local peut, alors, être considéré comme un espace territorial délimité par la portée de certains processus qui permet des interactions quotidiennes entre divers acteurs.

¹ AROCENA José (1986), « Le développement par l'initiative locale : le cas français », L'Harmattan, Paris.

1.2 Le concept de développement

Le développement est un concept qui n'a pris sa place au sein de la pensée économique qu'après la seconde guerre mondiale. Il s'agissait d'une notion qui servait à distinguer les pays n'ayant pas atteint un certain stade d'industrialisation que l'on qualifie alors de sous-développés.

Au départ, les pionniers du développement, comme ROSTOW, considéraient que le développement des nations se faisait à partir de la croissance, où ils réduisaient le concept de développement à sa seule dimension économique¹. PERROUX François, pour distinguer le développement de la croissance, considère le développement comme « la combinaison des changements mentaux et sociaux qui rendent la nation apte à faire croître cumulativement et durablement son produit réel global »².

Contrairement à la notion de croissance, qui est d'ordre quantitatif et mesurable, le concept de développement apparaît plus englobant. Il met l'accent sur la satisfaction des besoins fondamentaux, sur la réduction des inégalités, du chômage et de la pauvreté, d'où l'intégration de la dimension sociale du développement en plus de sa dimension économique.

- La nécessité de l'intégration de la dimension politique du développement

Stimuler le développement implique systématiquement une politique d'intervention de l'Etat dans le but de promouvoir le progrès économique et social d'une société. De ce fait, la dimension politique du développement se focalise autour du rôle de l'Etat au sein du processus de développement notamment à travers la bonne gouvernance. Au-delà de sa dimension économique, sociale, culturelle, spatiale et durable, le développement est considéré comme un processus de transformation qui accompagne la croissance dans une évolution à long terme. Ce processus est étroitement lié au concept de progrès, notion centrale de la pensée des lumières et des courants évolutionnistes.

Au total, le développement se présente comme un phénomène dynamique, complexe et multidimensionnel. C'est un concept polysémique puisqu'il évoque à la fois plusieurs dimensions théoriques et même idéologiques.

1.3. Histoire du concept de développement local

Le terme de développement local a désormais plus d'un demi-siècle d'existence, au cours duquel les théories relatives à ce champ de recherche n'ont cessé d'évoluer et de s'améliorer.

¹ C.-à-d. croissance du revenu réel par habitant dans les pays du sud.

² PERROUX François, op cité, p.155.

D'après JAMBES Jean-Pierre (2001)¹, l'histoire du développement local se restitue en trois grandes phases :

La première phase débute après la fin de la deuxième guerre mondiale et s'achève à la fin des années 60. Durant cette période, les principaux travaux constructifs sont issus des courants de pensées antagonistes, comme le marxisme et le libéralisme, qui sont à l'origine de certains enseignements de base relatifs au développement local.

La deuxième phase résulte principalement des échecs enregistrés par les politiques de développement exécutées lors de la première phase. Ainsi, au cours de cette période, plusieurs notions ont vu le jour dans le cadre d'étude du développement local, telle que la notion d'organisation et celle du rôle des acteurs.

La troisième phase, quant à elle, touche les années 80 et 90 et elle correspond à une complexification grandissante de problématiques du développement. Ce phénomène est directement lié à l'avènement des préoccupations environnementales qui doivent être intégrées dans l'étude et la compréhension du développement à l'échelle locale.

1.4. Essai de définition du concept de développement local

D'un point de vue pratique, les premières réflexions portant sur le développement proviennent des territoires ruraux, en difficultés et marginalisés par les mesures nationales de soutien à la croissance et au développement. Pour cela, la population locale a pris l'initiative de se mobiliser et de se fixer des objectifs à atteindre tout en s'organisant entre acteurs.

Il existe dans la théorie, une multitude de travaux évoquant la thématique du développement mais ils ne débouchent pas pour autant sur un cadre théorique de référence. D'après PECQUEUR 2000² et GREFFE 2002³, les contributions de ces derniers se limitent à des exemples empiriques qui reflètent les principes du développement local mais qui sont peu étoffés d'un point de vue théorique. Le développement local est un concept apparu dans les pays occidentaux. Il est né du constat que les politiques macro-économiques et les mesures sectorielles nationales ne résolvent pas les problèmes existant à l'échelle locale en matière de développement socio-économique. Et ce, faute d'incompatibilité entre les programmes centraux et les besoins locaux. Mais il est à préciser que le développement local, dit aussi développement endogène, n'exclut pas l'aide exogène. En revanche, une complémentarité entre ces deux niveaux s'avère indispensable.

¹ JAMBES Jean-Pierre., (2001), « Territoires apprenants : esquisses pour le développement local du XXIème siècle », L'Harmattan, Paris, p.16.

² PECQUEUR Bernard., (2000), « Le développement local », La Découverte et Syros, Paris.

³ GREFFE Xavier., (2002), « Le développement local », Bibliothèque des territoires, l'Aube, DATAR, Paris.

En effet, le niveau endogène mobilise la population locale, les acteurs locaux, les ressources et les innovations locales afin d'élaborer des projets de développement du territoire local, alors que le niveau exogène procure, au profit du niveau local, les aides nécessaires en matière d'investissement, de financement, de formation, etc.

Il existe plusieurs définitions du développement local qui sont en fonction des courants de pensées. Néanmoins, elles ont en commun l'importance accordée aux initiatives locales et aux dynamismes économiques et sociaux des acteurs qui partagent un même territoire. Des travaux théoriques montrent que les courants et les perceptions du développement local peuvent se regrouper en quatre principales approches à savoir l'approche de développement économique local, l'approche de développement territorial, l'approche de développement communautaire et l'approche de développement économique communautaire.

a. L'approche du développement économique local

Selon TREMBLAY (1999)¹, l'approche du développement économique local vise principalement l'amélioration des indices économiques traditionnels dont la création et la croissance des emplois et des revenus à partir de l'engagement du secteur privé, et donc à partir de l'initiative mise en œuvre par les entreprises publiques. A l'origine, la théorie du développement a été conçue selon une approche humaniste et sociale s'appuyant sur une démarche collective des acteurs locaux. Mais de nos jours, avec les mutations socioéconomiques et sociopolitiques, l'initiative individuelle et les dynamiques entrepreneuriales, créatrices d'emplois, s'imposent comme force du changement.

b. L'approche du développement territorial

D'après plusieurs théoriciens, comme JOYAL², le développement territorial constitue un nouveau paradigme de développement qui s'oppose à l'approche du développement exogène. L'approche territoriale permet de dépasser cette opposition en considérant la démarche de développement comme un projet s'inscrivant sur un territoire qui est à la fois une ressource, un acteur et un produit de développement. Ce processus est communément connu sous l'appellation de planification territoriale qui a comme objectif l'amélioration de la situation future d'un territoire à partir de la mobilisation de tous les acteurs. Plus tard, c'est cette mobilisation qui permettra à ces acteurs de s'approprier les objectifs de développement de

¹ TREMBLAY Suzanne., (1999), « Du concept de développement au concept de l'après-développement : trajectoires et repères théoriques », Collection travaux et études en développement régional, Chicoutimi.

² JOYAL André., (1997), « PME et développement territorial », In PME : Bilan et perspectives, 2^{ème} édition, Presse inter-université Laval, Québec, p.67-96.

leur territoire et de faire émerger, ainsi, une dynamique de développement territorial et communautaire.

c. L'approche de développement communautaire

D'une multitude de travaux, on peut retenir que le développement local n'est pas systématiquement synonyme de création d'emplois et de revenus, car c'est un processus qui intègre aussi des tendances communautaires qui tendent à faciliter l'accès des populations aux équipements et autres infrastructures socioéconomiques de base. Chacune des approches de développement économique et de développement communautaire ne peut aboutir en se limitant à la seule dimension économique ou sociale du développement. Pour ce faire, l'approche du développement économique communautaire vient jumeler ces deux dimensions et de faire ainsi le lien entre le développement économique et le développement communautaire (social).

d. L'approche du développement économique communautaire¹

L'approche du développement économique communautaire est une approche globale de revitalisation économique et sociale des collectivités rurales et urbaines. Elle a été développée au Québec et elle comprend quatre dimensions :

- La dimension économique à travers la production et l'échange de biens et services
- La dimension locale à travers la valorisation des produits locaux
- La dimension sociale et politique à travers la revitalisation économique et sociale d'un territoire
- La dimension communautaire à travers l'importance du rôle du caractère communautaire et du mouvement associatif dans les stratégies de revitalisation.

L'existence de multiples approches relatives au développement local nous donne la possibilité de mieux comprendre les nuances et les rapports entre le volet économique et le volet social du développement. Ces derniers sont devenus plus complexes avec l'intégration de la dimension territoriale. De ce fait, l'approche territoriale du développement local semble la plus appropriée pour notre travail.

Il n'existe pas de théorie générale ou un modèle unique de développement local. Partant de sa dimension territoriale, le développement local s'appuie sur des forces endogènes exploitées grâce à la concertation et aux mécanismes de partenariat qui implique les dimensions sociales et économiques du développement.

¹ FAVREAU L., et LEVESQUE B., (1996), « Développement économique communautaire », Economie sociale et intervention, collection Pratiques et politiques sociales et économiques, Presse de l'université de Québec.

Plusieurs auteurs, dont PECQUEUR, GREFFE et LEVESQUE identifient plusieurs aspects se rapportant au développement local et qui se résument par : le développement local par l'entrepreneurship local, le développement local par le niveau d'infrastructures socioéconomiques, le développement local par l'augmentation de l'emploi et le développement local par l'innovation économique et sociale. A ces aspects s'ajoute la condition de durabilité du développement local.

En d'autres termes, le développement local est durable lorsqu'il y a compatibilité et harmonisation entre la rentabilité économique et viabilité écologique dans une perspective à la fois de court et de long terme.

De l'évolution et de la diversité des courants et approches qui portent sur le développement local, nous constatons que parler de développement local revient à affirmer l'activité harmonieuse et systématique d'une communauté locale qui s'efforce de créer et d'améliorer les valeurs utilitaires existantes sur le territoire afin que des conditions de vie sociales, économiques, spatiales et écologiques favorables émergent.

A travers les différentes acceptions du développement local, nous pouvons retenir que le développement local est un processus de transformation socioéconomique et culturelle opéré sur un espace en vue d'y promouvoir le mieux-être. Nous comprenons alors qu'il est avant tout une démarche globale de mise en mouvement et en synergie des acteurs locaux pour la mise en valeur des ressources humaines, matérielles et immatérielles existantes sur un territoire donné et leur mise en relation avec les centres de décisions des ensembles économiques, sociaux et politiques dans lesquels ils s'intègrent. Ce concept a certes de multiples définitions et approches, mais il est avant tout une dynamique économique et sociale voire même culturelle et environnementale propulsées par les acteurs locaux.

1.5. Le territoire et le développement local

Les problématiques relatives au développement se positionnent inévitablement sur des bases territoriales. En effet, le thème du développement local touche plusieurs champs disciplinaires mais il est récurrent en aménagement du territoire. Ceci s'explique par le fait que tout territoire peut produire du développement selon son organisation et son fonctionnement, or l'objectif d'aménager un territoire donné est de créer directement ou indirectement du développement local : économique, social, culturel et environnemental. Il s'agit donc de penser le territoire globalement et agir localement.

Le développement local implique l'organisation d'un territoire ou en d'autres termes, la volonté des acteurs de construire leur territoire. Ainsi, les initiatives locales créent un

développement à travers leur mobilisation et l'analyse de la réactivité du territoire en fonction de l'action et de l'apprentissage collectif car, pour développer un territoire, les acteurs doivent apprendre et construire sur celui-ci. Le territoire permet donc de faire aboutir les initiatives locales à travers des projets de territoire. Ces derniers doivent tenir compte des spécificités territoriales locales incluant le milieu naturel, l'organisation et la mise en relation des acteurs, etc. C'est pour cela qu'un diagnostic territorial est indispensable avant d'analyser et d'anticiper le développement d'un territoire.

Le diagnostic territorial doit inévitablement comporter certains éléments tels que l'histoire du territoire, la constitution du territoire, les opportunités et atouts présents, les freins et obstacles du développement, etc. tout en tenant compte, à la fois, de la dimension économique, institutionnelle, sociale et communautaire.

La dimension économique renvoie à la viabilité des activités déjà en place ou à celles qui sont susceptibles d'exister en analysant la disponibilité des conditions nécessaires à leur pérennité (énergie, ressources humaines, ressources financières, etc.).

La dimension institutionnelle renvoie aux mécanismes, programmes et stratégies d'acteurs (notamment les pouvoirs publics) qui permettent de propulser un dynamisme local telles que les politiques publiques qui apportent de l'aide et de l'encouragement par le biais de mesures, d'initiatives et de lois.

La dimension sociale a comme objectif d'assurer l'équité sociale tout en visant l'amélioration du bien être de la population locale et la réhabilitation du cadre de vie.

Enfin, la dimension communautaire, quant à elle, renvoie à la mission des associations et d'organisations à but non lucratif de combler les besoins qui ne sont pas satisfaits.

C'est un diagnostic territorial complet qui permet d'apporter une approche territoriale de développement. Cette dernière est apparue lorsque des inégalités de diffusion de développement dans l'espace ont apparues où des théoriciens de développement se sont rendus compte que les territoires ne se développent pas tous de la même façon. Pour certains auteurs, tels que AYDALOT¹ et PROULX², l'émergence de cette approche constitue l'avènement d'un nouveau paradigme de développement dit « le développement par le bas » par opposition au développement par le haut.

Au final, le concept de développement local est né de la prise en compte du fait que les politiques d'aménagement du territoire et les politiques de développement (logique d'Etat)

¹ AYDALOT Philippe., (1985), « Economie régionale et urbaine », ECONOMICA, Paris.

² PROULX Marc-Urbain., (1994), « Perspectives théoriques du principe de développement », Chicoutimi, DSEA, UQAC.

mises en œuvre pour corriger les déséquilibres géographiques, économiques et sociaux ne peuvent être efficace que si elles s'appuient sur une organisation des acteurs locaux et de la prise en considération des spécificités locales.

2. Importance des infrastructures de transport pour le développement

Les incidences des infrastructures de transport sur le développement économique est un sujet à la fois important, vaste et difficile. Il est possible d'envisager les effets d'implantation d'une nouvelle infrastructure sous un angle qualitatif ou quantitatif liés respectivement à l'amélioration des conditions de vie et des indicateurs de la comptabilité nationale (PIB).

2.1. Qu'est ce qu'une infrastructure de transport ?

« Les infrastructures correspondent aux équipements de base qui fondent les sociétés contemporaines et entrent dans le cadre de politiques d'aménagement du territoire et de service public »¹. A titre d'exemple les hôpitaux, les écoles, les routes et chemins de fer, etc. L'ensemble de ces infrastructures permet de faciliter la vie quotidienne des citoyens et de développer plusieurs services tels que la communication, le transport, la santé ou encore l'éducation. Au sens strict, une infrastructure désigne l'ensemble des installations matérielles qu'il faut aménager pour assurer le bon fonctionnement du système de transport. Il s'agit de routes, de gares, de ports, d'aéroports, etc.

Les infrastructures partagent en communs un ensemble de caractéristiques qui se résument par le fait qu'elles² :

- nécessitent d'importants investissements
- reposent en général sur un réseau de distribution à plusieurs niveaux
- ont un caractère de bien public
- fournissent des services essentiels
- facilitent la connexion entre les individus et entre les marchés
- produisent des effets d'entraînement qui génèrent de l'activité économique.

De par leurs caractéristiques, les infrastructures exigent une intervention publique adaptée en termes de gestion, de contrôle, de régulation et de financement afin d'assurer l'équité dans la distribution des effets externes et la pérennité des différents équipements.

Les infrastructures en général et les infrastructures de transport en particulier occupent une place importante dans la vision du développement économique d'Adam SMITH. Pas de

¹ www.andlil.com. Dictionnaire en ligne consulté le 20.02.2018

² JACQUET Pierre., et CHARNOR Olivier., (2003), « Infrastructures, croissance et réduction de la pauvreté », forum franco-vietnamien.

routes, pas de service de transport, pas de mobilité, pas de commerce, pas de spécialisation, pas d'économies d'échelle, pas de progrès de la productivité et donc pas de développement.

Dans la période post-seconde guerre mondiale, lorsque l'économie du développement est apparue comme une branche de l'économie, la référence aux infrastructures et leurs rôles sont rares. Au cours des années 1990, une vaste littérature a introduit l'infrastructure en tant que déterminant des fonctions de production, en vue d'estimer sa contribution à la croissance économique. Aujourd'hui, de nombreux auteurs réaffirment que les infrastructures sont une condition nécessaire mais insuffisante pour le développement.

2.2. Les infrastructures de transport, une condition de développement

La question du lien de causalité entre l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport et le développement économique a suscité beaucoup de débats depuis plus de deux décennies. La relation infrastructures de transport/croissance n'est donc pas une analyse récente, elle remonte aux travaux d'Adam SMITH qui la présentait sous le raisonnement suivant : Infrastructure → Transport → Echange → croissance. Toute amélioration de la dotation infrastructurelle va améliorer, en premier lieu, la qualité du service de transport rendu auquel elles serviront de support matériel.

Toute progression du niveau d'infrastructures vise essentiellement à réduire les distances et les retards et à améliorer la qualité, la sécurité et le confort durant les déplacements. Cette évolution des conditions de mobilité va favoriser à son tour les échanges, or plus ces conditions progressent, plus les échanges auront lieu et seront même possibles dans des espaces là où ils ne l'étaient pas. Et donc, toute augmentation des échanges finie par générer une croissance économique à travers les économies d'échelle, les avantages comparatifs et baisse des coûts de production. Ce sont ces mêmes raisonnements qui caractérisent le processus d'échanges du niveau international, central jusqu'à l'unité territoriale la plus réduite où l'absence ou la faiblesse de l'échange revient en principe aux coûts de transport élevés et à l'indisponibilité de l'infrastructure adéquate.

Les études qui portent sur cette relation sont nombreuses et se caractérisent par un large éventail de méthodes venant de domaines différents, comme l'économie régionale, l'économie géographique, le calcul économique, le management public, etc. Les recherches inscrites dans cette problématique sont passées par trois principales étapes¹. Au départ, elles se sont intéressées à l'évaluation simple des effets d'une infrastructure de transport sur le développement économique, c'est-à-dire lorsque l'infrastructure complète seulement le niveau

¹ PLASSARD., (1995), « les effets des grandes infrastructures de transport, modèles et paradigmes », In Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoire, INRETS-TRACES, Lille, p.12

de développement déjà existant. Puis, elles se sont spécifiées à l'étude des transformations spatiales qui accompagnent et qui suivent cette implantation. Plus tard, elles ont fini par inclure les mutations sociales de l'espace.

Les économistes ont initié deux méthodes qui servent à évaluer les effets engendrés par une infrastructure de transport. L'une est dite « la méthode ex-ante » qui est utilisée pour estimer la rentabilité économique d'un projet de construction d'une infrastructure de transport avant sa réalisation. L'autre est la méthode « ex-post » qui vise à dresser un bilan des effets de l'infrastructure. Cependant, toutes les méthodes ont en commun une logique comparative entre la situation d'avant et après l'implantation de l'infrastructure de transport.

L'estimation des effets issus de cette implantation peut se faire en suivant plusieurs approches. Il existe des approches économétriques qui se basent sur des analyses coûts/avantages, inputs/outputs et des approches spatialisées sur lesquelles nous nous basons et qui tentent de détecter et de repérer d'éventuelles évolutions, au sein du territoire d'étude, qui accompagnent le développement du niveau infrastructurel. Il s'agit, en principe, de comparer les situations antérieures et postérieures et d'identifier et/ou confirmer le rapport de causalité entre les mutations du milieu local qui accompagnent la mise en place de nouvelles infrastructures de transport. D'après Urs WEBER¹, à travers leurs différents effets, les infrastructures de transport rendent la croissance possible. Cette dernière constitue le résultat de l'évolution de l'emploi et de l'accroissement de la productivité. Un emplacement d'une nouvelle infrastructure peut créer des emplois (qui seront des contribuables), engendrer une croissance de l'activité, faciliter et accélérer les échanges des biens et la mobilité des personnes et permet aussi l'élargissement du périmètre des marchés.

Des confusions liées à la notion d'« effets » sont présentes dans l'analyse des effets d'une infrastructure de transport sur le développement. Dans la littérature, il existe une multitude de connotations relatives à ce concept. Il est utilisé pour désigner à la fois les effets en amont, les effets en aval, les effets externes, les effets de développement, les effets de distribution etc. La nomination qui nous convient le plus est issue de la classification classique scindée en effets directs et effets indirects.

Les effets directs de développement regroupent les effets ressentis à court terme, lors de la construction de l'infrastructure. Nous citons les emplois créés dans le secteur du bâtiment et des travaux publics et les autres secteurs qui y sont liés. En revanche, les effets indirects, perceptibles sur une moyenne et longue période, sont liés à l'accroissement de la

¹ Secrétaire général du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Berne, Suisse.

compétitivité globale du territoire par la diffusion spatiale des surplus de consommation (les revenus, les échanges, etc.), par l'attraction de nouvelles implantation (entreprises) et enfin par la diversification et l'enrichissement du tissu local.

En effet, « les effets des infrastructures ne sont pas mécaniques, encore moins généralisables »¹, car ils sont dépendants des spécificités et des potentialités locales de développement ainsi que des stratégies et politiques d'accompagnement instaurées par les acteurs. Les infrastructures de transport influencent les dynamiques territoriales de diverses manières. En se référant au recueil des résultats des travaux antérieurs portant sur les théories de la croissance endogène (ROMER 1986, LUCAS 1988, BARRO 1990)², il est cohérent d'assembler les différents effets générés par les infrastructures de transport à travers les effets multiplicateurs, le rôle des facteurs de production, l'amélioration de l'accessibilité et l'amélioration de l'utilité individuelle.

Evaluer les effets multiplicateurs des infrastructures de transport revient à évaluer les effets induits par la réalisation d'une nouvelle offre de transport sur les indicateurs représentatifs de la croissance économique. Le rôle de facteur de production est apparent lorsque toute amélioration de la dotation infrastructurelle implique une augmentation de la production. Dans les modèles macro-économiques, le niveau infrastructurel d'un territoire est fortement lié à son niveau de production où ASCHAUER (1989)³ considère ces infrastructures comme étant une ressource. Elles participent fortement à l'amélioration de l'accessibilité par le fait qu'elles constituent un support d'échanges entre les agents économiques appartenant à de différentes zones géographiques et assurent une mobilité fluide des biens et des personnes. Ces équipements sont considérés comme un facteur d'amélioration de l'utilité individuelle à travers le gain de temps et de coûts de transport, l'amélioration de la sécurité, etc. L'utilité individuelle doit se traduire en utilité collective pour assurer le développement car « plus l'utilité collective est forte, plus les niveaux de développement sont élevés »⁴.

Etant donnée l'importance des infrastructures de transport pour le développement économique, les avantages tirés différent d'un mode de transport à un autre, nécessitant chacun des infrastructures spécifiques et particulières :

¹ COLLETIS-WAHL Kristian., et MEUNIER Corinne., (2003), « Infrastructures de transport et développement économique en espace rural. Quelles méthodes pour quels effets », INRETS, France.

² GUELLEC Dominique., (1992), « Croissance endogène : les principaux mécanismes », Economie et prévisions, n°106, Développements récents de la macro-économie, p. 41-50.

³ ASCHAUER D.A., (1989), « Is public expenditure productive? », Journal of monetary economics, vol. 23.

⁴ QUINET Emile., (1992), « Infrastructures de transport et croissance », Economica, Paris.

2.2.1. Importance des infrastructures de transport aérien : l'aéroport est un moyen qui permet à l'économie nationale de pénétrer dans l'économie régionale voire même mondiale. Il constitue un facteur grandissant de croissance du territoire sur lequel est localisé, c'est un véritable outil de développement économique au service de sa région d'implantation suite au nombre exponentiel d'emplois qu'il procure et des activités qu'il génère.

La nécessité de mieux répondre aux demandes des passagers et la diversification des offres de services proposés impulse la création et la modernisation des différentes activités liées à cette infrastructure. Ce qui œuvre dans le développement de la région et la croissance du pays. Ses retombées économiques significatives se résument par la création d'emplois de qualité, création de richesse, développement de l'industrie touristique et enfin, l'attractivité et la notoriété du territoire sur lequel l'aéroport est implanté.

2.2.2. Importance des infrastructures de transport maritime : Une ville qui dispose d'un port bénéficie d'un avantage concurrentiel. Cette infrastructure maritime lui permet d'avoir un potentiel d'échanges et de s'ouvrir sur le reste du pays, de la région et même du monde. L'implantation d'un port implique le développement de plusieurs activités portuaires et autres activités induites. En bref, une entité territoriale possédant une infrastructure portuaire profite d'un double effet. D'une part, le port peut être un moteur de la relance économique grâce aux échanges qu'elle permet. D'autre part, il est un facteur clé d'ouverture, de l'interconnexion et de l'intégration des autres marchés.

2.2.3. Importance des infrastructures de transport ferroviaire : Le développement économique constitue la principale justification pour la construction d'un chemin de fer. En plus d'assurer à l'arrière pays une meilleure accessibilité, la construction elle-même de la voie ferrée crée de l'emploi. Cette infrastructure reste l'une des plus importantes innovations du 19ème siècle. Grâce à elle, l'économie de plusieurs pays a émergé par l'élargissement des marchés et l'accessibilité qui a permis l'exploitation des ressources. D'ailleurs, plusieurs études d'opportunité et de faisabilité ont bien démontré l'impact d'une voie ferrée sur le développement, tant sur le plan social qu'économique.

2.2.4. Importance des infrastructures de transport routier : la construction de route est l'un des « prérequis indispensable à l'avènement d'une économie développée »¹. Un réseau routier fiable joue un rôle crucial dans l'essor socio-économique d'un pays. Il optimise la mobilité et les échanges commerciaux, il permet l'accès à l'emploi et aux services de base etc.

¹ www.industrie.economie-afrique.com consulté le 20/02/2018

Où PRUD'HOMME le confirme par cette citation : « la route du développement passe par le développement de la route ».

Au final, toute amélioration des infrastructures de transport entraîne une intensification des échanges et de la croissance. Et toute dégradation ou insuffisance en dotation infrastructurelle va générer inévitablement une régression des échanges et de la croissance qui va avec.

2.3. Infrastructures de transport et territoire

Les infrastructures de transport mettent en réseau et structurent les territoires en orientant les implantations d'activités et l'urbanisation. Elles sont localisées dans l'espace, ce qui fait que leurs effets sont d'abord géographiques pour les ressentir après au niveau macroéconomique. Nous distinguons alors les effets locaux et les effets nationaux de l'implantation d'une infrastructure de transport.

Les effets locaux sont ceux nés à proximité des infrastructures. L'étendue du territoire de proximité touché par ces effets dépend de la taille de l'infrastructure, et les transformations du tissu économique apparaissent progressivement où parfois la nouvelle situation ne se stabilise qu'après une dizaine d'années. La présence d'effets locaux positifs n'entraîne pas forcément des effets bénéfiques ressentis au niveau national. Cette situation reflète la venue de nouvelles implantations au voisinage de l'infrastructure au détriment de leur ancien emplacement qui sera probablement vidé et mis en jachère par exemple. Mais une chose est sûre, c'est que lorsqu'un pays est bien doté en infrastructures, il bénéficie d'un atout économique important. Car les infrastructures de transport créent des liens, connectent les lieux et les hommes et transforment les paysages, elles sont toujours associées au territoire sur lequel sont implantées participant parfois même à la construction identitaire¹.

L'intensification des déplacements liée à l'amélioration des différents moyens de transport a stimulé davantage la construction d'infrastructures de grande ampleur facilitant le transport de biens, d'individus et d'informations de et vers n'importe quel point de l'espace. Elles sont donc un instrument puissant dans la construction de l'espace soit à travers les tracés qui traversent le territoire ou à travers les points d'entrées et d'interconnexion du réseau d'infrastructures. Dans le premier cas, le territoire supporte l'axe de transport où celui-ci ne joue qu'un « effet tunnel » sur le territoire franchi. Les territoires touchés par l'effet tunnel subissent les nuisances liées aux axes de transport sans bénéficier de leurs avantages. Dans le deuxième cas, les territoires bénéficiant d'une gare, d'un échangeur, etc. ou bien ceux

¹ Comme les canaux de Venise et les autoroutes urbaines de Los Angeles qui donnent exemples d'une construction identitaire à partir d'une infrastructure de transport.

constituant le voisinage des points d'entrées, deviennent plus attractifs et connaissent un développement accéléré.

De ce fait, l'implantation d'une infrastructure de transport ne peut être pensée indépendamment du territoire dans lequel elle s'insère. De par son importance, la mise en place d'un investissement d'une telle envergure ne peut se faire au hasard. En revanche, cet emplacement doit tenir compte des spécificités du territoire local, de son rythme de fonctionnement et de son organisation. Aujourd'hui, cette réflexion a réussi à modifier le processus décisionnel de construction de nouveaux projets d'infrastructures. Certes, les infrastructures de transport sont le plus souvent considérées comme des atouts, actuellement, un argumentaire portant sur le développement durable critique cette vision et oppose la construction de plus en plus d'infrastructures en vue de préserver les ressources naturelles. Car si ces infrastructures contribuent à l'augmentation de la productivité, elles ont aussi un coût pour le milieu naturel et les espaces agricoles qui peuvent parfois s'avérer important.

2.4. Le lien transport/développement : au-delà de l'aspect matériel

Comme nous l'avons précédemment traité, les infrastructures de transport sont une condition nécessaire du développement, mais elles sont tout de même insuffisantes. De ce fait, nous insistons d'une part sur l'utilité des stratégies d'accompagnement du développement issues des pouvoirs publics devant être conçues en tenant compte des spécificités territoriales, des potentialités et dynamiques locales. D'autre part, il faut souligner la nécessité de renouveler ou d'élargir le champ d'étude de l'infrastructure de transport au secteur des transports et ne pas réduire les effets du secteur des transports sur le développement aux seuls effets dégagés par les infrastructures seules. Dans la littérature relative à notre sujet, la notion d'effets socio-économiques des transports est fortement associée à l'infrastructure. D'ailleurs, de nombreux travaux ont seulement cherché à quantifier l'impact de la réalisation d'une infrastructure sur le développement économique, tel que ceux de GASSER et NAVARRE¹ (1991), FRITSCH et PRUD'HOMME² (1994), et autres. Les critiques adressées à ses approches restrictives nous ont mené à tenter de les substituer par une approche visant à assembler les effets socio-économiques et environnementaux du secteur des transports, infrastructure et service rendu inclus. Il est donc indispensable, au stade de la description et de l'évaluation des avantages

¹ GASSER B., et NAVARRE F., (1991), « Recherches sur l'impact des investissements en infrastructures de transport sur la croissance : études et modélisations régionales », Document de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, ministère des transports, France.

² FRITSCH B., et PROD'HOMME R., (1994), « la contribution des infrastructures routières au développement économique de la France : un essai de mesure », Communication présentée au colloque international de l'association d'économétrie appliquée, Calais, France.

des transports en matière de développement, de prendre en considération aussi bien les infrastructures (aspect matériel ou physique) et les prestations de transport (service de transport rendu).

En général, lorsque le secteur des transports connaît une expansion, une dynamique économique est créée au sein d'un territoire. Pour cela, il faut toujours chercher à développer le secteur dans sa globalité pour développer un territoire quiconque. Car la mobilité est fondamentale à toute fin économique et sociale, et celle-ci dépend d'un secteur de transports performant pouvant constituer un maillon fort de développement.

3. Le secteur des transports et ses enjeux de développement

L'efficacité du secteur des transports constitue une condition nécessaire pour la croissance économique et pour la réduction de la pauvreté. Ce secteur est la pierre angulaire du développement de tout territoire par l'importance de son rôle économique comme vecteur d'échange de biens, de mise en relation des individus et par son pouvoir d'influencer l'aménagement du territoire. Une approche globale s'avère indispensable pour pouvoir comprendre l'impact de ce secteur sur le développement économique, social et environnemental à travers ses divers enjeux résultant d'une combinaison de plusieurs travaux partiels issus de la littérature classique.

3.1. Les approches classiques du lien transport/développement

Plusieurs études ont porté sur l'impact des transports sur le processus de développement économique et social en utilisant différentes approches pour déterminer la nature de cette interaction. Les plus usuelles sont : l'approche des dotations factorielles et le développement économique, qui préconise l'investissement dans les infrastructures de transports car il participe à l'accroissement de la dotation en capital public.

L'approche des flux induits par les infrastructures de transport, qui s'intéresse, au-delà de l'aspect matériel, aux variations induites par les coûts de transport et l'accessibilité dont s'inscrivent les œuvres de COLLETIS-WAHL et MEUNIER (2003)¹ dans lesquels ils constatent que l'intensité des échanges est proportionnelle au produit des populations et aux coûts de transport nécessaire pour se déplacer d'une aire à une autre.

Enfin, l'approche du surplus du consommateur qui encadre le lien mécanique entre l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité et l'augmentation de l'utilité individuelle². Cette approche a été critiquée par QUINET (1992), en rappelant que la somme des utilités

¹ COLLETIS-WAHL., et MEUNIER C., op cité, p.75.

² Gains pour les usagers en termes de temps, de couts, de sécurité, de confort et de qualité.

individuelles ne fait pas forcément l'utilité collective, car les progrès en transport peuvent améliorer la situation de certains et détériorer celle des autres.

Pour dépasser ces approches traditionnelles, les économistes ont procédé au traitement des méthodes permettant d'évaluer et de mieux cerner la relation entre les transports et le développement qu'ils induisent. Les plus répandues sont au nombre de trois : les méthodes macro-économiques, les méthodes coûts/avantages et les méthodes micro-économiques.

3.1.1. Les méthodes macro-économiques : Ces méthodes expriment « le lien de cause à effet existant entre l'évolution ininterrompue de la somme des facteurs de production (y compris les capitaux publics investis par exemple dans les infrastructures de transport) et la variation annuelle des performances d'une économie ou d'une de ses subdivisions (une région, une branche d'activité, etc.) »¹. Cette citation peut être reformulée de la manière à ce que la production totale est fonction de la technologie, du travail, du capital privé et du capital public mobilisés dans le temps.

D'autres auteurs, comme ASCHAUER (1989)² et MUNELL (1993)³ ont montré dans leurs travaux qu'il existe au moins un double lien entre les transports et le développement économique. Cette relation découle des effets positifs qu'ont les capitaux publics sur la rentabilité des capitaux privés et de l'importance de ceux-ci dans l'accroissement des besoins en main-d'œuvre et de la production totale.

3.1.2. Les méthodes d'analyse coûts/avantages : L'analyse coûts/avantages constitue un outil d'aide à la prise de décision. Souvent mobilisé dans le cadre de projets d'investissements publics, elle sert à comparer les avantages et les coûts des projets afin de déterminer celui qui procure le meilleur avantage économique et maximise le rendement de l'investissement. Dans le domaine des transports, cette méthode est utilisée pour analyser les avantages (voir tableau ci-dessous) d'un projet de transport qui peut être un projet de construction ou de réhabilitation d'un réseau routier, de construction d'une infrastructure destinée pour le transport aérien ou maritime, etc.

¹ BERECHMAN J., (2002), « Investissements en infrastructures de transport et développement économique : interdépendance ou simple coïncidence ? », CEMT Transport et Développement Economique, p 125-143.

² ASCHAUER D.A., (1989). Op Cité.

³ MUNELL A H., (1993), « Les investissements d'infrastructure : évaluation de leurs tendances actuelles et de leurs effets économiques », OCDE, Politique d'infrastructures pour les années 90, p.21-54.

Tableau01 : Coûts et avantages économiques d'un projet de transport

Coûts économiques	Avantages économiques
-Coûts initiaux d'implantation -Coûts d'entretien et d'exploitation -Coûts récupérables -Coûts liés aux retards générés par les travaux	-Réduction des coûts de déplacement -Réduction des coûts liés aux accidents -Réduction des coûts d'utilisation des véhicules -Réduction des impacts environnementaux si l'infrastructure répond aux logiques du développement durable

Source : FERLAND A.M, « Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics de transport », Québec, p15.

3.1.3. Les méthodes micro-économiques : Selon l'approche micro-économique, traiter le rapport entre le transport et le développement revient à traiter les quatre éléments et acteurs qui caractérisent cette relation, à savoir : les entreprises, les ménages, le marché et la technologie. Pour les entreprises, il s'agit de les aborder en termes de stratégies de localisation, des facteurs et coûts de production et les externalités qu'elles en tirent (communication, effets d'agglomération, etc.). Quant aux ménages, pour les évoquer, il faudrait analyser leurs revenus par tête, leur insertion dans le marché d'emploi, leur accès aux équipements disponibles sur le territoire, etc.

Un projet de transport peut être apprécié par sa capacité à favoriser l'accessibilité au marché de travail et au marché d'échanges en assurant une certaine proximité (géographique¹ ou organisationnelle²). A la fois, critère d'aménagement du territoire et objectif des projets de transport, l'accessibilité est l'indicateur de développement recherché par les politiques publiques étant donné qu'elle caractérise la satisfaction des personnes desservies par un réseau de transport en leur procurant un accès à plusieurs lieux d'emplois, de services, d'échange, de communication et de loisirs. « L'étendue des choix offerts est en effet un facteur déterminant de la qualité du service rendu »³ et donc de la qualité du secteur des transports.

3.2. Les différents enjeux de développement issus du secteur des transports

Le secteur des transports doit répondre aux besoins de mobilité qui accompagnent les transformations et les perpétuels changements qui caractérisent les sociétés. Il génère indéniablement des avantages considérables dont le gain de temps pour les usagers, l'accès à

¹ Parlant de la distance qui sépare les agents économiques dans l'espace.

² Parlant de la séparation économique des agents et des liens selon la logique de similitude (même espace de référence) ou d'appartenance (appartiennent au même espace de rapport telle qu'une firme).

³ POULIT G., (1994), « Evaluation de l'efficacité économique et environnementale des infrastructures de transport desservant les espaces de vie économique et créative », Cercle de réflexion Infrastructures et Aménagement, p.6.

l'emploi et aux différents équipements socio-économiques, la réduction de la pauvreté, et autres, jusqu'aux enjeux externes de croissance économique et de mondialisation.

A travers une relecture de la littérature portant sur le lien transport/développement, nous avons pu ressortir un éventail d'enjeux rassemblant les résultats partiels des approches et méthodes classiques de l'analyse de cette relation.

➤ **Les enjeux de croissance économique**

Le transport est une activité économique qui contribue sans doute à la croissance et ce en augmentant la production, en soutenant l'industrie et en stimulant les échanges et l'investissement. HARTWING ET SCHIPS (2005)¹ donnent une interprétation globale des études qui tentent de confirmer cet énoncé. Ils concluent ainsi que les infrastructures de transport et leur exploitation génèrent un accroissement du niveau du produit intérieur brut. Cet impact est le résultat de la baisse du coût des biens et services (conséquence d'un système de transport performant), l'extension des marchés (de travail et d'approvisionnement) et les économies d'échelle et d'agglomération (à travers les avantages tirés d'une relocalisation et d'une concentration des activités).

Tout de même, les transports sont un facteur de développement mais ne suffisent pas pour générer, seuls, la croissance économique. Cependant, leur évolution constitue une condition majeure pour atteindre un certain niveau de développement économique.

➤ **Les enjeux de réduction de la pauvreté**

Dans une enquête menée par l'Agence Française du Développement en 2009, « les populations pauvres placent généralement la desserte routière parmi leurs trois premières revendications »². Chose qui prouve que ces gens sont conscients des manques qui bloquent leur épanouissement dont le désenclavement par les routes.

La pauvreté n'est, toutefois, pas propre aux zones rurales, elle existe bien même dans les villes. La desserte des populations urbaines ou rurales s'apprécie en termes de mobilité et d'accessibilité. Nous entendons par *mobilité*, le nombre de déplacements par personne et par jour, et par *accessibilité*, la facilité d'accès aux emplois, aux services, aux marchés, etc.

Une abondance de l'offre de transport engendre une baisse du coût et du temps de transport qui facilitent, à leur tour, l'accès aux services de base (tels que l'éducation et la santé), l'accès aux opportunités d'emplois, l'accès aux équipements socio-économiques, l'écoulement des

¹ HARTWING J. et SCHIPS B., (2005). « Effets de croissance et de rentabilité des investissements dans les infrastructures de transports: état de la recherche et conclusions des politiques économiques pour la Suisse », Zurich, Suisse.

² Agence Française de Développement AFD., (2009), « Cadre d'intervention sectoriel : transport », France.

produits locaux et l'approvisionnement en intrants et en biens de consommation et enfin, l'accès à l'information.

Au-delà de l'impératif social, la réduction de la pauvreté peut également apparaître comme un facteur d'efficacité économique à long terme. Dans la littérature, Il existe trois logiques d'analyse de l'impact des transports sur les populations défavorisées¹. Premièrement, le secteur des transports permet d'étendre les marchés locaux, nationaux et autres. Ce qui constitue une opportunité d'emplois, d'échanges,... entre les mains des populations défavorisés. Deuxièmement, les transports assurent l'accès de la population aux services de base. Ce qui leur permet d'améliorer leurs conditions de vie et leur bien-être, conditions majeures de développement économique. Enfin, ils améliorent la productivité agricole en facilitant l'écoulement des produits agricoles qui assurent des revenus et des biens de consommation en échange aux ménages.

➤ **Les enjeux d'emplois**

Toute amélioration de l'accessibilité, de la mobilité et de la vitesse de circulation des individus engendre un accroissement de la taille du marché de l'emploi. Plusieurs études l'ont déjà démontré dont la plus récente est celle de la CEMT² en 2002 où il a été estimé qu'une augmentation de la vitesse de circulation et de la mobilité de 10% permettra d'accroître la taille du marché de l'emploi de 16%. Cet accroissement est le résultat de l'amélioration de l'accès aux bassins d'emploi, de la mobilité des facteurs de production (facteur travail) et de la création d'emplois directs et indirects lors de la construction de l'infrastructure, du renforcement de l'offre et de l'exploitation de nouvelles lignes de transport.

➤ **Les enjeux de disparités spatiales**

Les choix validés dans les politiques de transport ont un effet considérable sur l'organisation du territoire. La convergence des flux de mobilité vers les centres urbains, le raccordement aux lignes de transport, la desserte des territoires isolés, ... sont autant d'éléments qui structurent et façonnent le territoire et qui ont en même temps un impact sur la cohésion territoriale. La concentration des équipements et activités dans les grands centres urbains accentue les inégalités territoriales. Or l'existence d'infrastructures et de service de transport performants constitue un facteur déterminant pour toute localisation d'activités (économiques,

¹ WILLOUGHBY Christopher., (2003), « Infrastructures and pro-poor growth: implication of recent research », Department of International Development, United Kingdom.

² Conférence Européenne des Ministres des Transports (2002), « Transport et développement économique », Rapport de la table ronde d'économie des transports, Centre de recherche économique, Paris.

sociales, de logement, etc.). Pour réduire ces disparités, des mesures peuvent être prises dans le domaine des transports :

- Adapter le système de transport, notamment le transport urbain aux logiques du développement durable dans le but de réduire la pollution atmosphérique en ville, d'éviter la conurbation, etc.
- Développer et moderniser les routes rurales pour désenclaver les zones rurales et leur faciliter l'accès aux différents services, et permettre ainsi l'émergence de l'activité économique rurale.
- Relier les principales agglomérations par un réseau de transport performant pour rééquilibrer le niveau de développement des différentes localités (régions actives et avancées/régions délaissées).

➤ **Les enjeux de localisations industrielles**

L'industrie est considérée comme le pilier de tout développement économique. L'influence des réseaux de transports sur la répartition des unités industrielles a été traitée en maintes reprises. Les infrastructures de transport constituent un facteur d'attractivité pour l'implantation des entreprises où chaque activité fait appel, suivant ses besoins, à un moyen de transport spécifique qui lui convient selon les caractéristiques de chacun. A titre d'exemple, les ports ont été depuis toujours des lieux privilégiés pour les implantations de l'industrie métallurgique et chimique et des raffineries de pétrole. Les routes, qui se voient parfois apparentées à des chemins de fer, attirent les industries légères comme elles attirent aussi les industries lourdes (industrie automobile, textile, agricole, alimentaire, etc.)

Certes les coûts de transports constituent un élément fondamental dans les choix de localisation des firmes, mais les logiques d'implantation actuelles s'intéressent aussi à des facteurs qualitatifs autres que quantitatifs (prix) comme la qualité des infrastructures et équipements publics, etc. Où il devient plus intéressant, aux entreprises, de profiter des liaisons rapides que de choisir la proximité géographique pour s'y approvisionner et/ou pour épuiser ses produits.

➤ **Les enjeux de compétitivité et d'attractivité**

Par cet enjeu, nous entendons la capacité d'un territoire à accueillir de nouvelles activités et de nouvelles populations ou de maintenir un cadre de vie et de services de qualité. Selon l'observatoire européen LEADER, un territoire est compétitif « s'il peut affronter la concurrence du marché tout en assurant une durabilité environnementale, économique, sociale

et culturelle, fondée sur des logiques de réseaux et d'articulation interterritoriale »¹. Quant à l'attractivité d'un territoire, elle est assimilée à « la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou la population »².

Cette compétitivité/attractivité ne peut avoir lieu sans les transports, or ils constituent un service intermédiaire et ils sont auxiliaires des activités économiques, sociales et culturelles. Le secteur des transports contribue à l'augmentation de la compétitivité de l'économie et du territoire en favorisant les échanges, la croissance et l'emploi. Sa performance est primordiale pour satisfaire les besoins locaux, attirer les investisseurs, garantir les échanges et assurer une bonne affectation des facteurs de production. Dans ce contexte, il est recommandé de :

- Renforcer les dotations infrastructurelles capables de supporter les flux d'échanges et de mobilité (de personnes et de marchandises)
- Améliorer l'accessibilité à l'intérieur du territoire national entre toutes ses échelles rurales, urbaines, locales, etc. en renforçant l'offre de transport (nombre de lignes par exemple)
- Assurer l'intégration régionale voire même mondiale du territoire en visant la performance des infrastructures de transport internationales (ports et aéroports) qui constituent les portes d'entrées et de sorties du territoire

C'est de cette façon que l'amélioration de la desserte par les transports entrainera des impulsions économiques. En plus de l'amélioration de la mobilité, d'autres facteurs entrent en jeu pour rendre un territoire attractif et compétitif, notamment les avantages du site (prix du terrain, image de marque, niveau de formation,...), la concurrence (économie ouverte ou fermée), la structure locale des entreprises, etc. En constat, les transports influencent la répartition des activités, de l'habitat, de l'emploi, ... mais les conséquences ne sont pas systématiquement positives et il n'est possible de les maîtriser que par une meilleure coordination des politiques publiques.

➤ **Les enjeux de mondialisation**

La mondialisation est un processus complexe et multiforme d'ouverture sur le monde. Elle consiste en la mise en relation des espaces et territoires par des flux d'échanges qui forment un réseau. Parmi les facteurs explicatifs du phénomène de la mondialisation, les transports occupent une place privilégiée. L'accélération des flux de passagers et de marchandises

¹ FARELL G., THIRION S., et SOTO P., (1999), « La compétitivité territoriale : construire une stratégie de développement territorial à la lumière de l'expérience LEADER ». Cahiers de l'innovation, Observatoire Européen LEADER fascicule 1, Ronéo.

² HUBERT G., et POIROT J., (2010), «L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », revue Mondes en développement, vol.149, n°1, p.27-41.

modifie profondément les stratégies des acteurs en termes d'offre, de demande et de régulation. Le secteur des transports est alors au cœur de la mondialisation. Ils soutiennent la croissance économique et commerciale et la réduction de leurs coûts constitue un enjeu au regard de l'insertion de tout pays dans le courant de la mondialisation. Car ce sont les coûts élevés des transports qui constituent un frein direct aux échanges et à la compétitivité des productions locales sur le marché mondial.

De plus, la mondialisation a été soutenue par le développement des transports modernes. Ceux-ci sont devant de nombreux défis à lever dont le principal est la saturation de certains terminaux de transport international, notamment les ports et les aéroports qui entraînent le plus souvent des retards. De ce fait, il est nécessaire d'améliorer le système de transport local et national lié aux principales portes de pénétration de l'économie mondiale afin d'assurer un bon acheminement de marchandises et un transport de personnes plus efficace.

Toutefois, le commerce international exige des infrastructures de transport capables de soutenir son volume et son ampleur. Les transports maritimes et aériens sont les deux modes dominants et qui soutiennent la mondialisation et les échanges internationaux. Par conséquent, le transport n'est pas nécessairement la cause du commerce international mais il est un moyen sans lequel la mondialisation n'aurait pas pu se produire (RODRIGUE J P)¹.

➤ **Les enjeux environnementaux**

L'environnement est fortement touché par les effets négatifs que génère le secteur des transports. La construction puis l'exploitation des infrastructures impose plusieurs nuisances environnementales dont l'extraction des matériaux de construction (sable), les nuisances sonores, l'émission de polluants, l'insécurité et la forte consommation d'énergie et d'espace. Le secteur des transports est responsable d'environ 64% de la consommation mondiale de pétrole, de 27% de la consommation mondiale d'énergie et de 23% des émissions mondiales de CO₂².

Ces nuisances environnementales sont confrontées aux immenses avantages du secteur dans le développement économique et social. Cette conscience pousse à prendre des mesures et des initiatives inscrites dans le cadre de politiques publiques ayant comme objectif de limiter cet impact négatif.

¹ RODRIGUE Jean Pau., (2014), « Transportation and globalisation », R Robertson and J A Scholte, Encyclopédia of globalisation, London, p.6.

² www.banquemondiale.org/fr/topic/transport/overview consulté le 12/03/2018.

D'une manière générale, le développement vise l'amélioration des conditions de vie des populations et ce, par la recherche collective et locale de solutions possibles et adéquates aux problèmes sociaux, économiques et environnementaux existants sur le territoire. Toutefois, plusieurs aspects de développement sont tributaires du secteur des transports desservant un territoire donné. Celui-ci influence de multiples volets de la vie économique et sociale dont la croissance économique, la réduction de la pauvreté, la réduction des inégalités territoriales, création et encouragement de l'emploi, etc.

Conclusion

En guise de conclusion, nous pouvons dire que la révolution technologique la plus importante des temps modernes est celle du secteur des transports. Au 20^{ème} siècle, il a connu des avancées technologiques sans précédent dans l'histoire de l'humanité. Cette évolution a bien accompagné le développement de plusieurs pays et régions.

Les transports constituent un outil d'aménagement du territoire, ils organisent ce dernier et le structurent à toutes ses échelles. Ils contribuent à l'élargissement des marchés, à l'exploitation des ressources humaines et matérielles, améliorent la production, etc. Ce secteur est donc perçu comme un nerf sensible du développement socio-économique de tout territoire. Sa place dans l'économie et la société ne cesse de s'agrandir vu l'étendue de ses enjeux en matière de développement. Or, les transports sont indispensables à la croissance économique, à l'emploi, à la réduction de la pauvreté et des inégalités spatiales. Ils sont aussi un facteur déterminant dans la localisation des activités économiques, vu qu'ils contribuent à la compétitivité et à l'attractivité des territoires. De par l'importance du secteur des transports, ses différentes parties prenantes, notamment les décideurs publics, doivent s'engager de plus en plus pour le développer et l'adapter aux exigences et aux mutations socio-économiques des territoires. Et toute intervention pour une éventuelle évolution ou planification du secteur devrait se faire en considérant les spécificités de chaque territoire.

Dans le chapitre suivant, nous traiterons du rôle de l'Etat Algérien dans le développement des transports, notamment les projets d'envergure qu'il a lancé pour promouvoir ce secteur tant au niveau national que local.

CHAPITRE II

Chapitre II : Territorialisation du service public des transports en Algérie (diagnostic territorial)

Introduction

Les routes, les chemins de fer, les réseaux de distribution de l'énergie, les TIC, ... ont des effets irréversibles sur le développement économique, sur l'aménagement du territoire et sur l'amélioration de la qualité de vie des individus. Certes, leurs mises en place exigent du temps et des budgets souvent très consistants ; mais une fois achevés, leur utilité peut être ressentie pendant longtemps. Afin de gérer ces externalités positives, les pouvoirs publics algériens jouent un rôle important de tutelle des réseaux pour plusieurs raisons d'équité, de sécurité et de développement socio-économique.

Les réseaux de transport façonnent et organisent le territoire. Ils évoluent en fonction des mutations économiques et sociales et nécessitent bien une adaptation territoriale selon les spécificités de chaque espace. Cependant, le secteur des transports est directement affecté par les spécificités territoriales de chaque région. La nature du relief géographique, du climat qui prévaut et de la population locale sont des facteurs révélateurs parmi ceux qui impactent le secteur des transports dans sa constitution, son organisation et dans son fonctionnement.

Dans ce présent chapitre, nous nous intéresserons au service public des transports et à la nécessité de le considérer dans sa globalité (infrastructures et services inclus) et de le garantir à toute la population. Puis, dans un second lieu, nous analyserons ce secteur en Algérie et les différents efforts engagés, par les pouvoirs publics algériens, pour une éventuelle modernisation de ce secteur porteur de développement de tout territoire. Enfin, à une échelle locale, nous évoquerons les spécificités territoriales de la WTO susceptibles de générer des incidences sur le secteur des transports.

Section 01 : Les transports, un service public en réseau

Dans le cadre de cette section, nous allons projeter notre réflexion au tour du service public des transports et préciser ses caractéristiques et en quoi il est considéré comme étant un « service public ».

1. Analyse de la notion de « service public »

Dans l'œuvre de BAUBY P¹, nous rencontrons un chevauchement de conceptions différentes utilisées pour cerner la notion de service public. Selon lui, il est judicieux de distinguer entre trois conceptions de service public, à savoir la conception fonctionnelle et organique, la conception économique et la conception juridique.

1.1. La conception fonctionnelle et organique

Le service public est un concept flou, imprécis et ne dispose pas d'une définition précise et unanime. Plusieurs auteurs admettent qu'il a au minimum deux sens : *un sens organique* qui stipule que « le service public est une partie, une composante de l'appareil administratif de l'Etat ou des collectivités territoriales »². Et un *sens matériel* où le service public n'est plus défini à partir d'une organisation mais en fonction d'un critère matériel qui assurera une mission, une activité d'intérêt général. La conception fonctionnelle met davantage l'accent sur les objectifs et finalités de services publics au lieu des administrations et organisations le fournissant. On peut considérer que le service public est défini de manière traditionnelle par trois critères : « il s'agit d'une activité d'intérêt général, il est organisé par une personne publique et géré par une personne publique ou privée et est soumis pour une partie à un régime exorbitant du droit commun »³. De ce fait, qualifier une activité de « service public » revient à remplir trois conditions principales :

- Premièrement, les activités de service public sont destinées à la satisfaction de l'intérêt général : la notion de service public est liée à celle d'intérêt général qui « répond en particulier à l'apparition de nouveaux besoins dans une société et émane de la décision des pouvoirs publics de les prendre en compte de manière spécifique ou collective »⁴. L'intérêt général dépasse alors la somme des intérêts individuels ou particuliers, en d'autres termes, elle désigne la finalité des actions, des activités et des institutions gérées par une personne publique ou sous son contrôle et qui sont destinées à l'ensemble de la population.

- Deuxièmement, les activités de service public sont assurées soit par l'Etat ou les collectivités territoriales, soit sous leur contrôle : Le service public est un concept qui sous-entend l'intégration d'un élément organique relatif à la présence d'une personne publique soit pour fournir le service, soit pour le contrôler ou le gérer directement ou indirectement.

¹ BAUBY P., (2011), « Service public, services publics »

² LACHAUME J F., BOITEAU C et PAULIAT H., (2000). « Grands services publics », Armand Colin, Paris, P.5

³ STOFFAES Christain, op cité.

⁴ MOUDJEM M., « Le concept de service public à la française », université de Lyon2, p.14

- Troisièmement, ces activités sont soumises à un régime juridique particulier où cette notion exige la soumission à un régime juridique assez spécifique.

En revanche, la notion de service public reste toujours imprécise puisqu'elle est définie par rapport à l'intérêt général, concept encore imprécis à son tour. L'émergence de la théorie du service public date du début du 20^{ème} siècle. Ses fondements se trouvent dans le célèbre ouvrage du conseiller d'Etat Teissier Georges¹, qui s'est inspiré à son tour de l'arrêt de « Blanco » ayant vu le jour en 1873.

Avant d'intéresser les économistes, la notion de service public préoccupait majoritairement les juristes. En 1923, le juriste Duguit François définit le service public comme « toute activité dont l'accomplissement doit être réglé, assuré et contrôlé par les gouvernants, parce que l'accomplissement de cette activité est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale et qu'elle est de telle nature qu'elle ne peut être réalisée complètement que par l'intervention de la force gouvernante »². De cette définition, nous en retenons d'abord que la conception du développement est aussi ancienne que celle du service public et qui remonte à l'antiquité, et implique au même titre l'interdépendance sociale. Par contre, la conception juridique du service public présente des limites dans la mesure où seules les activités administratives sont considérées comme service public. Or, l'Etat occupe une place centrale et la décision de qualifier ou non telle ou telle activité de service public lui revient. De par la définition organique adoptée par les juristes, nous constatons qu'il y a service public toutes les fois que, et seulement quand il y a activité exercée par l'administration et en aucun cas par les particuliers. Cet interventionnisme dirigiste a été suivi par le libéralisme qui tentait d'abroger la frontière entre ce qui est « public » ou plutôt « privé ». De ce fait, ce qui est privé devient public et les organes publics adoptent, pour mieux jouer leurs nouveaux rôles, les modes opératoires qui étaient autrefois le propre des affaires privées. De ce fait, la définition fonctionnelle serait ainsi, celle selon laquelle le service d'intérêt général serait toujours service public, même quand il est assuré par des particuliers, et inversement, toute activité de l'administration publique ne servant pas à l'intérêt général ne serait pas service public. C'est à partir de là que les économistes sont appelés à caractériser et à requalifier la notion de service public.

1.2. L'approche économique

La définition économique de la notion de service public relève de la prise en compte de « la gestion du long terme (pour lequel le marché est myope), le financement d'investissements

¹ TEISSIER G., (1906), «La responsabilité de la puissance publique », P.Dupont, Paris.

² DUGUIT L., (1923), « Traité de droit constitutionnel », Tom 3, De Boccard, Paris.

lourds (qui ne sont pas forcément rentables à court terme), la préservation d'un bien rare ou précieux, la gestion de l'espace et des territoires, l'existence de monopoles naturels, l'importance des externalités positives ou négatives et les effets de club »¹. Or, les fondements économiques de cette notion se trouvent dans la justification de l'intervention de l'Etat, via les services publics, par l'échec de l'équilibre concurrentiel et donc du marché (le marché n'a pas atteint l'optimum de Pareto), pour l'allocation optimale des ressources et la compensation de l'échec du marché. Dans les œuvres de MARTINAUD et LORENZI (1995), la notion de service public est caractérisée par trois situations dans lesquelles l'Etat devrait agir comme substitut du marché, à savoir : le monopole naturel, les externalités ou effets externes et les biens collectifs²

- La première forme renvoie à la notion de «bien collectif»

Défini comme un bien consommé simultanément par plusieurs personnes sans que la quantité consommée par l'une affecte et diminue les quantités disponibles pour les autres personnes, d'où le principe de non rivalité³. De plus, il n'est pas possible d'exclure un usager moyennant le paiement d'un prix, vu la gratuité du service. Et c'est ce que l'on appelle le principe de non exclusion. Les biens qui répondent à ces deux principes sont dits des biens purs, les autres accomplissant un seul principe, soit la non rivalité ou la non exclusion, sont dits des biens mixtes. En économie, la présence de ces deux caractéristiques remet en cause le marché. La non rivalité conduit à un équilibre sous-optimal et la non exclusion remet en question la capacité du marché à répondre aux préférences des agents en les incitant à se comporter en passagers clandestins puisqu'ils ouvrent tous droits. C'est à partir de ces constats que Samuelson P. recommande dans ses travaux de laisser ces biens aux pouvoirs publics.

- La deuxième forme relève des «effets externes»

On appelle externalité toute situation où un agent économique affecte indirectement d'autres agents sans qu'il y ait paiement ou indemnisation entre les deux parties. L'existence d'effets externes exige inévitablement l'intervention des pouvoirs publics. Ces effets peuvent être positifs, dits de «club»⁴ ou négatifs. Dans les deux cas, les pouvoirs publics sont les mieux placés à les gérer. Par exemple, pour bénéficier des externalités positives d'une infrastructure,

¹ BAUBY P., op cité, p21.

² Cartelier Lysiane, (1998), « Existe t-il un fondement économique à la notion de service public ? », In: Sociétés contemporaines N°32, pp. 25-35.

³ L'éclairage public correspond parfaitement à cette situation, où le nombre de personnes qui en bénéficient de sa lumière n'affecte pas la qualité de celle-ci.

⁴ COHEN E. et HENRY C., (1997), « Sur les bases de l'évolution récente des services publics industriels et commerciaux en France et dans l'union européenne », dans « service public, secteur public », La documentation française, Paris, P13.

l'Etat intervient directement par le financement de celle-ci. Dans le cas contraire, les pouvoirs publics interviennent par l'instauration de mesures correctives afin d'internaliser les externalités négatives à ceux qui les génèrent.

- La troisième forme renvoie à l'existence d'un «monopole naturel»

Le concept de monopole naturel a été introduit pour la première fois par MILL développé et répandu par Léon WALRAS. En économie, on dit qu'une branche d'activité se trouve en situation de « monopole naturel » sur un territoire donné lorsqu'il y a une forte présence d'économies d'échelle. Il se trouve que lorsqu'il n'y a qu'une seule entreprise qui agit dans cette branche d'activité, celle-ci est plus compétitive que lorsqu'il y avait des concurrents. C'est souvent le cas de la production de biens ou de services nécessitant de lourds investissements, comme les infrastructures à titre d'exemple.

1.3. L'approche juridique

La conception juridique du service public repose sur le fait que celui-ci relève du droit administratif et de juridictions impliquant l'instauration d'un ensemble de règles juridiques. Les services publics doivent répondre à un objectif d'intérêt général, ce qui les soumet à des principes de fonctionnement connus sous l'appellation « loi de Rolland » qui stipule ce qui suit : « Parce qu'ils sont proposés à la satisfaction des besoins publics, les services publics sont tenus de fonctionner de manière régulière et continue sans heurts et sans à coups »¹. C'est à travers cet énoncé qu'ont été forgés ces trois grands principes juridiques du service public :

- Le principe d'égalité des citoyens devant le service public exige aussi l'égalité d'accès et de traitement des usagers. En d'autres termes, tous les individus doivent être traités de façon identique quelque soit leurs origines, leurs situations sociales, etc. Il impose, en revanche, la non discrimination entre les usagers qui sont tenus de bénéficier des prestations de service public sans se retrouver en situation d'infériorité par rapport aux autres bénéficiaires.

Les transports répondent à ce principe à travers l'accessibilité et la desserte qu'ils assurent aux usagers sans distinction, ni discrimination. En Algérie, l'article 03 de la loi 01-13 portant sur l'organisation des transports terrestres stipule que « le système des transports terrestres doit viser notamment à rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité des moyens de transport, de coût, de prix et de qualité de service ». Néanmoins, il n'est pas prohibé d'exercer certaines différenciation dans les modes d'action du service public fourni dans l'objectif de lutter contre certaines inégalités

¹ ROLLAND., (1938), cité par CARBAJO J., (1997), « Droit des services publics », édition Dalloz, Paris, P40.

qui peuvent se présenter que ce soit dans le temps ou dans l'espace. Nous pouvons citer à titre d'exemple, les personnes à mobilité réduite (présentant un handicap physique) qui nécessitent un traitement différent de ceux des autres usagers des transports et la tarification sociale qui se présente comme un dispositif d'aide aux citoyens à faible revenu. En application des dispositions de la loi n°02-09 du 08 mai 2002 relative à la protection et à la promotion des personnes handicapées, ces dernières bénéficient, selon le taux d'invalidité, de la gratuité des transports ou d'une réduction de 50% du tarif des transports terrestres. Le différentiel est pris en charge par le budget de l'Etat. Dans un sens plus large, le principe d'égalité des services publics « contribue à réduire les inégalités sociales ; il doit mettre un certain nombre de services essentiels à la portée de tous, et son action s'adresse alors de façon préférentielle à certains groupes sociaux ou géographiques pour prévenir l'exclusion »¹. Toute personne disposant d'un droit égal à l'accès aux transports et participe dans l'égalité, aux charges financières issues en contre partie du service rendu sauf pour les services facultatifs ou pour des usagers présentant des cas spéciaux.

- Le principe de continuité reflète la nécessité de prendre en charge les besoins d'intérêt général à tout moment, sans coupure ni interruption. De par son importance, toute activité de service public ne peut être en aucun cas interrompue. Ce qui fait de ce principe une condition essentielle du service public. Or, l'application de cette règle diffère en fonction de la nature des services. Les urgences hospitalières doivent être assurées de manière permanente et continue, alors qu'il est seulement exigé de respecter les horaires et les jours ouvrables par le service de l'état civil.

Pour ce qui est des transports, le principe de continuité est justifié par l'article 14 du cahier des charges fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes : « Le transport routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquence, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire ». Ce texte oblige, ainsi, les transporteurs à « exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé »². Cependant, le principe de continuité donne lieu à une controverse. Il entre en contradiction avec le droit de grève reconnu où la conciliation de ces deux droits reste délicate. La permanence et la continuité des transports consiste en sa fourniture de façon

¹ LE MASNE Pierre, (2007), « Les services publics : approches économiques et enjeux sociaux », Presse universitaire de Rennes, France, P14.

² Article 08 de l'arrêté du 26 avril 1997, portant approbation du règlement type d'exploitation de services de transport public routier de voyageurs.

régulière ; chose qui impose d'assurer un service minimum, même en cas de grève, vu les conséquences qu'engendre le gel total de ce service. En 2010, la WTO a connu de fortes perturbations suite à une grève générale des opérateurs de transport suite à la mise en service d'une nouvelle gare intermodale. Ce mouvement de grève a engendré une paralysie et un dysfonctionnement de tout le territoire de la wilaya.

- Selon le principe d'adaptabilité, il est imposé d'adapter les prestations de services publics en fonction des situations et des besoins, et suivre ces éventuelles mutations, que ce soit en termes de qualité ou de quantité des prestations. Les services publics doivent donc évoluer en fonction des besoins d'intérêt général car la notion d'adaptabilité renvoie à la capacité du service public à s'adapter aux changements, évolutions et mutations sociales, économiques, financières, technologiques, culturelles, démographiques,.... Celui-ci est donc tenu de se conformer à certaines circonstances dans le but de satisfaire l'intérêt général.

Conformément à ce principe, dans le domaine des transports « des modifications peuvent être apportées aux itinéraires des services et à leur mode d'exploitation, soit pour tenir compte des mesures prises concernant la police de circulation routière, soit pour améliorer leur exploitation en vue de satisfaire les usagers »¹. De plus, l'article 36 de la loi 01-13 préconise que « la productivité des opérateurs et le système de transport doivent être constamment améliorés, notamment par l'utilisation de technologies modernes et des équipements appropriés ». En effet, le service public des transports reflète le principe d'adaptabilité par la mise en application des programmes conçus pour développer et moderniser les infrastructures de transport, la mise en circulation de nouveaux modes de transport (métro, tramway, téléphérique,...) dans le but de garantir un service de transport efficace permettant d'améliorer les conditions de déplacement et de mobilité.

2. Les grandes catégories de services publics : A la recherche d'un régime pour les transports

Certes, il existe des services publics économiques, sociaux, culturels, etc. Mis à part le critère juridique, aucune typologie de services publics n'a été officiellement instaurée ni par des textes de lois ni par la jurisprudence. Nous distinguons alors, des services publics à caractère administratif (SPA) et des services publics à caractère industriel et commercial (SPIC).

Les SPA représentent toute activité d'intérêt général qui ne relève pas d'une logique marchande. Financés par des ressources fiscales ou parafiscales, les SPA sont réglementés et assurés par les pouvoirs publics par le biais des administrations et établissements publics.

¹ Article 07 de l'arrêté du 26 avril 1997, portant approbation du règlement type d'exploitation de services de transport public routier de voyageurs.

C'est dans cette catégorie qu'est regroupé le plus grand nombre de services publics. Elle comprend en premier lieu « les services publics régaliens, tels que la défense, la justice, la police, le recouvrement des impôts et l'administration générale »¹. A cela s'ajoute les services sociaux, tels que les services hospitaliers et les aides destinées aux familles démunies.

L'extension du rôle de l'Etat dans la vie économique a entraîné la naissance d'une autre catégorie de services publics, à savoir les SPIC. Cette tranche rassemble les activités de services publics pour lesquelles l'Etat agit en tant qu'« acteur économique dans le cadre d'une logique économique et d'une contrainte de rentabilité »². Toutefois, malgré que les SPIC présentent une nature économique, leur existence et leur fourniture sont justifiées par l'intérêt général des citoyens. Les services publics relevant de cette catégorie se sont multipliés où même le service public de l'eau et de l'électricité y font partie, compte tenu de leur mission d'intérêt général et de leur mode de gestion qui est plus au moins assimilé à celui du secteur privé. A l'origine, les SPA étaient assurés par des personnes publiques et les SPIC exclusivement par des entreprises privées. Ce n'est qu'à partir du 20^{ème} siècle que certaines activités purement industrielles et commerciales soient directement prises en charge par des personnes publiques, d'où le point de départ de la construction doctrinale de la catégorie des SPIC suite à l'arrêté du conseil d'Etat et du tribunal des conflits, dite « affaire du bac d'Eloka »³. Les automobiles d'une société commerciale de l'ouest africain (SCOA) ont été fortement endommagées lors d'un accident de transport maritime au niveau de la lagune du Littoral de Côte d'Ivoire. Le bateau qui transportait ces véhicules, nommé « bac d'Eloka », a coulé et entraîna ainsi la mort d'une personne et la perte de quatre véhicules. La SCOA présente l'affaire au tribunal civil qui se trouvait dans l'incapacité de traiter l'affaire sous prétexte qu'elle relève d'une juridiction administrative de service public. Le tribunal des conflits prend en charge ce litige et dégage le fameux « arrêt du bac d'Eloka », où il décide de transférer ce service à une entreprise privée moyennant une rémunération. Ce qui a permis d'instaurer une distinction entre gestion publique et gestion privée des services publics. Dès lors, « en cas d'activité rémunérée exercée par un service public, dans les mêmes conditions qu'un acteur économique de droit privé, hormis la présence d'un ouvrage public ou d'un texte

¹ FOURNIER Jacques, (1999), « Le service public en France : Un concept fédérateur et englobant », Dans Institut pour la coopération régionale et l'administration européenne, Presse universitaire de Strasbourg, P33-35.

² PELLETIER Marie-Louise, (2011), « Les fondements et les bouleversements de la notion de service public en droit québécois », p153. Consulté le 09/10/2018.

<http://www.conferencedesjuristes.gouv.qc.ca/files/documents/dl/c7/lesfondementsetlesbouleversementsdelanotindedeservicepublicendroittquebecois.pdf>

³ Tribunal des conflits, (22/01/1921), société commerciale de l'Ouest africain « bac d'Eloka », Rec. CE, P91, Conclusions de MATTER, cité par PELLETIER, (2011), op cité, P 153.

spécial donnant compétence au juge administratif, le service public est soumis, en général, au droit privé et donc à la compétence du juge judiciaire »¹. De ce fait, à la gestion privée s'ajoute le service public soumis au droit privé en l'occurrence les SPIC dont l'objectif est similaire à celui accompli par une personne privée. C'est à dire qu'il y a forcément une production, une vente et une prestation de biens ou de services en contrepartie d'une rémunération appliquée aux usagers et bénéficiaires du service rendu, tels que le service des TIC, des transports, de l'énergie, etc.

Avant l'arrêt du 22 janvier 1921, une vision restrictive des services publics régnait. Ceux-ci étaient limités aux seuls services que le secteur privé ne pouvait pas offrir, et que toute personne publique n'ouvrait pas le droit d'intervenir dans la sphère économique. A partir de cet événement, une distinction entre SPA et SPIC est établie et à travers laquelle découlent trois critères² jurisprudentiels ou d'identification qui sont : l'objet du service, les ressources du service et les méthodes de fonctionnement du service.

A. L'objet du service : la tâche revient à caractériser la nature de la mission. Si celle-ci relève des missions traditionnelles de la puissance publique ou bien elle est plutôt similaire à celle d'une entreprise privée. Dans le premier cas, selon son objet, le service sera considéré comme un SPA, cependant, dans la deuxième situation ca sera un SPIC.

B. Les ressources du service : Les sources de financement des SPA proviennent du contribuable³, par le biais de l'impôt. Or, le service rendu sera gratuit ou en contrepartie d'un tarif symbolique. Contrairement à cette catégorie de service, les SPIC sont financés par les redevances, dues à l'utilisateur, en contrepartie de la prestation fournie.

C. Les méthodes de fonctionnement du service : Les SPA fonctionnent selon des techniques administratives, alors que les SPIC suivent la jurisprudence et la comptabilité privée, qui se fonde sur l'importance et le nombre de prérogatives de l'Etat dont dispose le service en question.

Au total, un seul critère est insuffisant pour déterminer s'il s'agit d'un SPA ou d'un SPIC. La distinction entre ces deux catégories doit répondre à l'ensemble de ces trois critères. La question du rôle de l'Etat dans la construction des infrastructures de transport et dans l'exploitation de ce service a connu un déploiement à travers le temps. Au départ, le transport était un SPA fourni exclusivement par l'Etat. Avec l'essor des SPIC, il s'est vu passer d'un

¹BROUSSAIS Romain, (2013), « Histoire d'un grand arrêt : Bac d'Eloka qui s'y frotte s'y SPIC ! ». Consulté le 10/05/2018 <http://chevaliersdesgrandsarrets.com:10septembre2013>

² www.coursdedroit.net consulté le 20/05/2018.

³ En plus des recettes d'exportation du pétrole.

service entièrement assuré par l'Etat à un service rendu en contre partie d'une rémunération d'une entreprise privée qui le fournit à la place de l'Etat mais toujours sous le contrôle de celui-ci.

En Algérie, la fourniture du service des transports a été déléguée par les pouvoirs publics à des entreprises privées. La mission de ces derniers est passée alors de la fourniture du service de transport au contrôle des entreprises privées qui l'assurent. Et c'est ce qui a procuré à ce service la nature d'un SPIC. L'ouverture du secteur des transports en Algérie est issue de la loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. Certes, cette action a été entreprise dans l'objectif d'améliorer la qualité du service de transport sur le marché et de pouvoir prendre en charge la demande qui est de plus en plus importante. Cependant, le processus d'ouverture du marché des transports a été mal maîtrisé et a conduit au dysfonctionnement de ce secteur.

3. La conception industrielle et la notion de service public en réseau

Selon PENAR, la conception industrielle des services publics considère les SPIC comme étant une activité de réseau caractérisée par des effets de réseaux et des économies d'échelles. Celles-ci sont à l'origine de phénomène de rétroaction positive entre l'offre et la demande et génèrent « des dynamiques de diffusion originale »¹.

3.1. La notion de réseau

On appelle *réseau* « l'ensemble de lignes, des voies de communication, des conducteurs électriques, des canalisations, etc., qui desservent une même unité géographique et dépendent de la même compagnie »². Cette définition ne correspond pas à celle livrée par les théoriciens des sciences humaines et sociales³ où la notion de réseau est plutôt considérée comme « un mode d'organisation souple diversifié, riche de possibilités, éminemment évolutif ». Parmi les disciplines des sciences sociales, ce sont probablement « les économistes qui ont accordé le moins d'attention aux réseaux »⁴, ceux-ci étaient peu intéressés par ce concept jusqu'à une période récente. En effet, de la notion de réseau découlent deux conceptions distinctes, l'une est évoquée par l'ingénieur et l'autre par l'économiste. Pour l'ingénieur, un réseau consiste à assurer l'interconnexion spatiale de plusieurs équipements reliés pour transporter des flux de matières premières, d'énergie, d'information d'une origine vers une destination. Il se réfère

¹ PENAR T., (2003), « Economie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique », Université de Rennes1, P3.

² Dictionnaire en ligne, consulté le 11/05/2018. <http://www.cnrtl.fr/definition/reseaux>

³ DUPUY Gabriel, (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII.

⁴ NOEM E M., (1991), « Networks tipping and the traged of the commun network : a theory for the formation and break down of public telecommunications systems », Communications et stratégies,n°1; IDATE.

davantage à l'organisation physique et à l'inscription spatiale. En revanche, en plus de son aspect spatial, l'économiste perçoit le réseau comme des objets qui mettent en relation les fournisseurs et les clients de certains biens et services. Un réseau est alors considéré comme un moyen d'échange entre producteurs et consommateurs, qui joue le rôle d'intermédiation économique et de plateforme transactionnelle permettant la confrontation de l'offre et de la demande.

Considéré comme « le lieu technique de concrétisation d'une intermédiation économique »¹, CURIEN Nicolas détaille, dans ses travaux, cette vision à travers la théorie des trois couches. A ce propos, il identifie trois couches principales donnant lieu à une structure stratifiée de réseau. Les télécommunications, les transports, l'énergie, etc. permettent de mettre en évidence la classification de CURIEN. Selon lui, un réseau présente la juxtaposition d'une couche basse, d'une couche médiane et d'une couche haute².

En amont, le réseau support dit aussi « la couche basse », renvoie à l'infrastructure qui constitue le support physique ou matériel des transactions qu'offre le réseau en question. Ca pourrait être des routes, des rails, etc. La construction et l'exploitation de ces infrastructures donnent lieu à des économies d'échelle importantes et à des investissements lourds à des coûts fixes élevés. Ce qui fait que les infrastructures de transport sont généralement gérées en « monopole naturel ».

Les infrastructures sont considérées comme moteur de développement du fait de l'importance des externalités positives qu'elles génèrent. Elles servent de structure de base pour la fourniture de plusieurs services publics tels que les transports qui assurent la desserte des territoires en permettant le déplacement des biens et des personnes par le biais des routes, des voies ferrées, etc.

Au centre, nous trouvons les services intermédiaires de contrôle-commande appelés communément « la couche médiane » ou bien l'infrastructure ou réseau de commande. Il s'agit d'organismes de services dont la principale mission est d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure à travers leur rôle d'intermédiation dans le réseau. Leurs services sont autoconsommés par le réseau lui-même dans l'objectif est d'assurer son propre fonctionnement. Il s'agit entre autre de l'aiguillage du trafic et du contrôle pour le transport aérien, de la police de la route ou du système téléinformatique de régulation du trafic dans le cas du transport urbain, d'une autorité organisatrice des transports pour une meilleure gouvernance des transports, ...

¹ CURIEN Nicolas, (2000), « Economie des réseaux », édition La Découverte, Syros, Paris, P7.

² CURIEN Nicolas, (1993), « Réseau, du mot au concept », Flux, n°13-14, juillet-décembre, P52-55.

En aval, il s'agit des services finals d'utilisation ou des réseaux-services. Ceux-ci constituent l'ensemble des services et prestations fournis par un réseau donné à sa clientèle. Cette couche haute mobilise les infrastructures et elle n'est que le résultat de leur exploitation. Ainsi, situer la couche haute du service public des transports revient à déterminer l'offre de transport en termes de moyens de transport (parc roulant), de lignes assurant la desserte d'un territoire donné, etc. Celle-ci implique la mise à disposition des usagers un parc roulant performant capable de répondre à leurs besoins de déplacement.

3.2. Caractérisation et reconnaissance de réseau

Comme il a été présenté précédemment, en économie, pour qualifier une activité de « réseau », il est exigé qu'elle soit segmentée en trois couches. De plus, elle doit aussi répondre à un ensemble de critères :

- **Les effets de clubs¹** : Il y a effet de club lorsque l'utilité d'un bien ou d'un service dépend du nombre des autres utilisateurs. En l'absence de seuil de congestion, plus le nombre d'utilisateurs augmente, plus leur satisfaction est croissante. Ces effets peuvent être directs ou indirects. Un effet de club est direct dans le cas où la capacité de consommation des usagers s'accroît avec l'augmentation de la taille du marché. Toutefois, l'effet de club indirect est perçu lorsque l'augmentation du nombre d'utilisateurs du réseau incite à accroître et à améliorer le nombre et la qualité des services offerts déjà existants sur le marché.

Pour DUPUY, « les réseaux de transport sont sources d'externalités de club »² dont le principal effet de réseau se résume par la croissance du trafic routier qui conduit à renforcer l'infrastructure routière capable de l'assumer. C'est ce que les économistes appellent « le cercle magique ». Ce dernier renvoie à l'accroissement de la circulation due à l'accroissement du trafic routier conduisant à étendre le réseau routier physique dans le but de pouvoir supporter ce trafic. Le renforcement de l'infrastructure routière entraîne à son tour une circulation accrue et accentue l'usage des véhicules motorisés, notamment l'automobile. (Sans oublier aussi la forte consommation du sol). Conformément aux problématiques actuelles, cet effet peut être remis en cause pour deux raisons principales. Premièrement, du fait de la congestion et de la saturation des espaces ; deuxièmement, dans le souci de préserver l'environnement et de réduire la pollution générée par les différents moyens de transport.

- **La présence de synergies de production** : Le critère relatif aux synergies de production s'intéresse à la structure des coûts. Il est ainsi recommandé d'établir une distinction entre les

¹ CURIEN Nicolas, (2000), op cité, p19

² DUPUY Gabriel, (1999), « La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements », Collection Villes, Anthropos/Economica, Paris, P160.

coûts de l'infrastructure, grâce à laquelle le service est exploité et dont le coût fixe engendre des économies d'échelle, et *les coûts de services du réseau* liés à la couche haute ou aux services finals fournis, dont les coûts sont variables et créent des « économies d'envergure¹ »². Les coûts des infrastructures dépendent de l'étendue géographique du territoire à couvrir et de la quantité de services que le réseau est capable d'assumer. L'importance de ces coûts fixes liés surtout à la construction des infrastructures ne permet pas l'ouverture à la concurrence. D'ailleurs, ces pratiques de réseau étaient à l'origine réalisées et gérées par des monopoles naturels. Cependant, les coûts variables communs engendrent également des synergies liées à l'exploitation de l'infrastructure donnant lieu à des économies de variété, qui repose sur des synergies de fourniture entre plusieurs produits (économie d'envergure).

- Présence de subventions croisées entre les types de services et catégories d'usagers : En économie, la présence de subventions croisées fait référence à l'imposition d'acheter, à un groupe de consommateurs, à des prix plus élevés afin de subventionner des prix plus bas payés par un autre groupe de consommateurs, en contre partie d'autres services. Un segment de marché est source de subventions croisées lorsqu'un producteur paye davantage que ce qu'il lui coûte en le fournissant seul. Ce qui veut dire que celui-ci paye en partie pour le segment complémentaire. Or, lorsque le marché est ouvert à la concurrence, les nouveaux entrants exercent une politique d'écrémage³ sur le segment de monopole à subventions croisées. Dans une situation de monopole et de présence de subventions croisées, le prix du service final est supérieur au prix d'accès à l'infrastructure. En d'autres termes, le coût du service de la couche haute du réseau couvre en partie le coût d'accès à la couche basse. Pour le secteur des transports, les compagnies aériennes et les passagers, par exemple, sont parfois tenus de payer artificiellement des charges plus élevées afin de financer le coût des installations et des services utilisés par d'autres parties prenantes. Certains économistes se déclarent contre cette pratique de réseau car, pour eux, les subventions croisées entraînent des pertes de bien-être. Il n'est donc pas juste d'augmenter les prix des tickets de bus dans les zones à fortes densités de population pour subventionner les prix en zones à faibles densités de population.

¹ Economies d'envergure implique que la production conjointe de deux biens est moins coûteuse que de les produire séparément.

² CURIEN Nicolas, (2000), op cité, p41

³ La politique d'écrémage est une stratégie qui consiste à pénétrer le marché avec des prix élevés au départ puis les revoie à la baisse au fil du temps pour augmenter les bénéfices au fur et à mesure que les prix baissent.

- **La présence de conflits de frontières entre services gérés sous monopole et services ouverts à la concurrence :** Ce genre de conflits est souvent présent dans les services en réseau. D'un côté, les infrastructures, notamment les infrastructures de transport, constituent une base d'extension au monopole. D'un autre côté, les services finals liés à cette infrastructure sont multiples et donc la clientèle l'est aussi ; chose qui favorise l'émergence de la concurrence au sein d'un même service en réseau. Nous constatons, alors, qu'il n'est pas chose aisée de séparer ou de démarquer tout simplement monopole et marché car les opérateurs de réseaux compris dans les trois couches de réseau sont en interconnexion et en coexistence.

- **La présence d'une forte régulation pour certains services :** L'intervention publique, indispensable dans tout réseau, porte en principe sur le contrôle des opérateurs dominants ou en monopole qui exploitent la couche basse et sur l'organisation de la concurrence présente au sein de la couche haute. A cet effet, la régulation concerne les quatre missions suivantes¹ :

- Promouvoir une concurrence parfaite
- Garantir l'universalité du service de base
- Favoriser l'interconnexion des infrastructures
- Imposer aux entreprises du secteur le respect de la concurrence loyale en les soumettant à des obligations réglementaires spécifiques en matière de services et de tarifs.

4. Les services publics, un outil d'aménagement du territoire et de développement

Contrairement aux postulats du courant néolibéral qui remet en cause l'efficacité de l'Etat en dehors des seules fonctions régaliennes et qui encourage la privatisation et désapprouve l'importance des services publics dans toutes les missions de développement, les services publics sont indispensables au développement, à condition qu'ils soient capables de répondre aux besoins des populations. Et toute stratégie de développement est construite sur la base de services publics. L'idée de développement retenue ici, est de s'opposer aux évolutions négatives des sociétés (la pauvreté, les inégalités, l'exclusion, etc.) et d'opter pour leur essor.

A ce sujet, nous retrouvons dans la littérature économique un grand nombre de théories économiques et de théories de développement qui plaident sur l'importance du rôle des services publics. Nous distinguons les théories classiques (A. SMITH et J.S MILL), néoclassiques, marxistes, etc. La définition d'Adam SMITH fait référence à deux objets différents reflétant ceux des services publics. Selon lui, « l'économie politique se propose deux objets distincts : le premier est de procurer au peuple un revenu ou une subsistance

¹ CURIEN Nicolas, (2000), op cité, p17

abondante, le second de fournir à l'Etat ou à la communauté un revenu suffisant pour le service public »¹. A travers cette définition, nous pouvons dire que l'Etat intervient pour fournir des services publics et engager des dépenses publiques de santé, d'éducation, ... ayant des incidences positives sur toute la société.

Dans son œuvre « Principes d'économie politique », John Stuart MILL expose les différents domaines d'intervention de l'Etat et l'utilité de ses actions pour les sociétés. Selon lui, « il existe une multitude de cas dans lesquels les gouvernements prennent des pouvoirs et remplissent des fonctions sans qu'il soit possible d'assigner à ceci d'autres motifs que l'utilité publique »².

Des affirmations de ces deux grands auteurs, nous constatons que la doctrine classique relative au service public reconnaît la nécessité de l'intervention de l'Etat à travers ses diverses missions de services public, notamment par les pouvoirs publics qui réalisent la quasi-totalité de l'investissement public dans tous les pays du monde. Ces flux d'investissement produisent d'importants effets d'entraînement : ils stimulent l'attractivité des territoires, incitent les entrepreneurs à localiser leurs activités, créent de l'emploi, assurent l'interconnexion des territoires, etc. L'aboutissement des investissements publics comme facteur de dynamisme et de développement est tributaire d'une combinaison de deux actions complémentaires. La première est une action publique rationnellement gérée, c'est-à-dire qui assume ses missions de service public en fonction des ressources disponibles ; à titre d'exemple, il n'y aurait pas de croissance sans l'amélioration du réseau de transport que seul l'Etat est en mesure de mener à bien cette décision. La deuxième action est une action entrepreneuriale, créatrice de valeur grâce aux infrastructures, équipements et aides publiques qu'elle exploite. A titre d'exemple, les entreprises ont bien besoin de transport collectif pour que les employés puissent s'y rendre au travail. Un grand nombre de théories de développement accordent une place importante aux investissements publics, surtout ceux relatifs à l'éducation, à la santé et infrastructures. Ces services publics ont une inestimable valeur d'usage, c'est-à-dire qu'ils sont très efficace socialement mais qui ne sont pas très rentables à court terme. En dépit de cette importante valeur d'usage, les services publics peuvent exercer une influence sur le développement économique et industriel.

Parmi les raisons d'être du service public, il y a l'aménagement du territoire, le développement économique, la cohésion sociale et le financement des différentes politiques

¹ SMITH Adam, (1776), « Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations », cité par LE MASNE (2010), « Services publics et développement », GEDES, Université de Poitiers, p05.

² MILL J S., (1854), « Principes d'économie politique », cité par LE MASNE, (2010op cité, p6.

publiques. L'aménagement du territoire est usuellement défini comme étant une meilleure répartition des hommes et des activités sur le territoire. Il constitue « un ensemble d'actions menées par l'Etat et les collectivités qui interviennent sur un territoire donné afin de répondre au mieux aux besoins de la population de ce territoire »¹. Et ce ne peut être abouti qu'à travers les différentes missions du service public qui visent le développement homogène des activités économiques et sociales. Etant donné que le service public correspond à une mission d'intérêt général, il doit donc répondre à un objectif d'aménagement du territoire plus cohérent d'une échelle locale à une échelle nationale. En outre, la notion de service public et celle d'aménagement du territoire ont depuis toujours été liées, elles se partagent les mêmes objectifs d'égalité, de continuité territoriale et de développement. Le transport est un parfait exemple du lien entre service public et aménagement du territoire.

L'accès aux biens et services essentiels sont au cœur de l'idée de développement. Or, pour garantir à la population l'accès à ces différents biens indispensables à son bien-être et survie, l'Etat devrait intervenir en offrant des services publics de qualité, notamment les transports qui assureront la desserte des individus et des marchandises. Le développement local est, en effet, un objectif à atteindre par les pouvoirs publics. Les services publics sont conçus pour assumer une équité sociale et un développement économique sur un quelconque territoire.

Section 02 : Le secteur des transports en Algérie : situation et perspectives

L'Algérie est située au nord du continent africain avec une superficie est de 2381 741 km². Ce pays, à revenu intermédiaire, se trouve en phase de transition d'une économie planifiée vers une économie de marché. Les infrastructures de base demeurent un atout pour l'économie de tout pays. De même pour l'Algérie, dont le développement est tributaire du développement des infrastructures de transport. Ainsi, de très grands efforts sont consentis pour le renforcement de tout le territoire du pays en infrastructures de transport de qualité.

1. Présentation du secteur des transports en Algérie

Le transport est considéré comme étant l'ensemble des dispositions mises en place pour assurer le déplacement des biens et des personnes d'un lieu vers un autre, et nous le qualifions de système composé de sous-systèmes correspondant aux différents modes de transport. Ceux-ci sont généralement classifiés selon les diverses voies de communication. Nous distinguons, ainsi, le sous-secteur terrestre, le sous-secteur maritime et le sous-secteur aérien.

¹ Fédération des services publics FDSP CGT, (2013), « Fiche d'aménagement du territoire ». France.

1.1. Le sous-secteur terrestre

Celui-ci inclut le transport routier, ferroviaire et guidé.

1.1.1. Le transport routier : l'Algérie dispose de l'un des réseaux routiers les plus denses du continent africain. Il a évolué progressivement en fonction de la répartition de la population et de ses activités et selon les contraintes du relief géographique du pays. Son étendue est de 133 741 Km¹, répartie en 30 932Km de routes nationales(RN), 27 356 Km de chemins de wilaya (CW), 70 907 Km de chemins communaux (CC) et 4 545 Km de voies rapides.

Le réseau routier algérien est d'une densité remarquable le long de la bande côtière et diminue graduellement en allant vers les hauts plateaux pour se réduire intensément vers l'axe sud du pays.

Tableau n°02 : Répartition du réseau routier algérien en 2017

Type de route	Longueur en Km	% du linéaire total	Longueur des routes revêtues	% de revêtement
Autoroutes	1 145	0.9	1 145	100
Routes express	3 400	2.5	3 400	100
R.N	30 932	23.1	29 430	95
C.W	27 356	20.5	24 950	91
C.C	70 908	53	43 000	61
Total	133741	100	101 925	80

Source : Réalisé à partir des données du ministère des TP et des transports

Les pouvoirs publics algériens ont inscrit les transports parmi leurs préoccupations majeures. A cet effet, pour rattraper le retard accusé en termes de projets de développement du réseau routier, des programmes de modernisation ont été conçus dont le schéma directeur routier et autoroutier SDRA 2005/2025 qui constitue le principal repère des objectifs de développement de ce secteur. Ce référentiel est réparti en quatre grandes phases :

- La première phase visait la construction du premier réseau structurant durant la période 2005-2010. Elle concerne la construction de l'autoroute est-ouest et de la route transsaharienne, ainsi que la réalisation d'une deuxième rocade autoroutière d'Alger tout en accordant une l'importance particulière à la mise à niveau des infrastructures de base suivant des normes internationales lors de leur conception. Le dernier objectif de cette phase du SDRA est d'engager le secteur de transports dans l'intermodalité, c'est-à-dire combiner entre les différents modes de transports durant un même trajet.
- La deuxième phase (2010-2015) constitue, en principe, la suite des projets déjà lancés précédemment de même que l'engagement du deuxième réseau structurant dont l'autoroute

¹ Ministère des travaux publics et des transports de l'Algérie, consulté le 01/10/2018. www.mtp.gov.de/fr

des hauts plateaux et le renforcement des liaisons autoroutières reliant aux principaux centres urbains des wilayas, ainsi qu'aux ports et aéroports.

- Quant à la troisième phase, elle s'étale de 2015 à 2020. Elle concerne la préservation des deux réseaux structurants, le parachèvement des principales liaisons autoroutières, la modernisation des systèmes de gestion et d'exploitation et enfin, le développement des systèmes d'intermodalité. De plus, les retards cumulés durant les deux premières phases devront être atténués pour ne pas peser encore plus lourd (sur le budget de l'Etat et sur les usagers) en termes de temps et/ou de budget, à l'image de l'autoroute est-ouest dont le coût de réalisation dépasse les 12 milliards de dollars et sa mise en service a dépassé les délais préalablement fixés.

Le ministère des travaux publics et des transports projète, pour la quatrième phase 2020-2025, de s'engager dans un troisième réseau structurant, de parachever le maillage prévu par le SDRA et enfin préméditer le lancement du futur programme prévu à l'horizon 2050. L'objectif du gouvernement à travers le SDRA est d'atténuer les disparités et inégalités territoriales par le biais d'un réseau routier qui vise le désenclavement de la population rurale, la desserte et l'amélioration de l'accessibilité des zones éloignées.

1.1.2. Le transport ferroviaire : Le transport ferroviaire en Algérie joue un rôle important pour la desserte des ports et des grands centres urbains de la bande côtière. Il a évolué en fonction des activités agricoles, minières et industrielles ainsi qu'en rapport avec la croissance et le déploiement de la population.

Après l'indépendance, l'Algérie a hérité des colons français 3 900 Km de voies ferrées. Celles-ci ont perdu leur efficacité car la politique algérienne, en cette période là, ne visait pas le maintien et le développement des grandes infrastructures mais était plutôt tournée vers les industries industrialisantes. Ce n'est qu'à partir des années 2000 que la modernisation de ce secteur a été jugée indispensable. A cet égard, des sommes colossales ont été destinées au financement des projets de réhabilitation, de modernisation et d'acquisition de nouveaux moyens de transport ferroviaire. D'ailleurs, actuellement, l'Algérie se voit dotée du deuxième plus grand réseau ferroviaire en Afrique. Il atteint 4 500Km de linéaire dont 4 000Km sont déjà en service.

Le rail est un moyen de transport incontournable pour le développement des pays et des régions. De par son importance, le gouvernement algérien l'inscrit dans un large programme de développement ayant comme objectif d'atteindre 12 500 Km de voies ferrées à l'horizon

2025. Pour un maillage territorial solide en infrastructures ferroviaires, plusieurs villes du pays seront équipées de tramways et/ou de métros.

L'objectif des pouvoirs publics à travers ce programme de développement consiste à mettre en œuvre les actions et mesures nécessaires à l'amélioration de l'efficacité du sous secteur des transports ferroviaires à travers la proposition de services de transport de meilleure qualité capable d'absorber la demande existante et à des prix compétitifs.

Les projets compris dans les programmes de développement du secteur sont pris en charge par l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (Anesrif), qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) sous la tutelle du ministère des travaux publics et des transports. Celle-ci envisage la modernisation du réseau existant et son renforcement à travers la création de nouvelles voies indispensables au développement du pays. Le programme ferroviaire national, pris en charge par l'Anesrif, est réparti en huit axes de développement :

Le premier axe se focalise sur la rocade ferroviaire nord et ses différentes dessertes. Celle-ci devrait atteindre à elle seule 1 822 Km de linéaire en desservant 22 wilayas du nord du pays, en installant 216 gares et haltes.

La rocade ferroviaire des hauts plateaux fait l'objet du deuxième axe de développement, où la voie ferrée définitive serait d'un linéaire de 1 160 Km. Un réseau de 532 Km est déjà en exploitation et les 628 Km qui restent sont en cours de réalisation. Le transport ferroviaire est au cœur du développement de cette région, car son désenclavement est tributaire d'une bonne desserte. Dans cette optique, dix wilayas des hauts plateaux bénéficieront de ces projets.

Le troisième axe vise la desserte des mines et l'acheminement des matières premières vers le port d'Annaba. Cette ligne minière est prévue entre la mine de fer de Djebel Onk et le port d'Annaba pour une étendue de 588Km.

Le quatrième axe concerne la modernisation de la pénétrante ouest du pays (d'Oran à l'aéroport de Béchar) et son extension vers Tindouf, pour une vitesse moyenne de 160Km/h. Le côté Est du pays connaîtra aussi une modernisation de la pénétrante Est depuis Constantine jusqu'à Hassi-Messaoud. La pénétrante centre, quant à elle, connaîtra une modernisation de la ligne déjà existante et une extension pour relier le port d'Alger et la ville de Laghouat.

Le projet de développement de la boucle sud-est est inclus dans le septième axe et sa finalité consiste à réaliser une extension de 425 Km de la ligne existante pour desservir le pôle pétrolier de Hassi-Messaoud. Le huitième axe, toujours en phase d'étude, touche à la boucle

sud-ouest du pays. Il porte sur le maillage en réseau des aéroports de Béchar, Adrar et Tamanrasset sur une ligne de 1 500 Km.

Certes, les pouvoirs publics algériens ont consenti des efforts et orientent leur politique de développement vers le renforcement du transport ferroviaire mais il semble que certains projets dont l'extension est relativement large seront confrontés aux retards de livraison des infrastructures et aux difficultés de maintenance du réseau, en plus de la vétusté du matériel roulant où la grande majorité date des années 80.

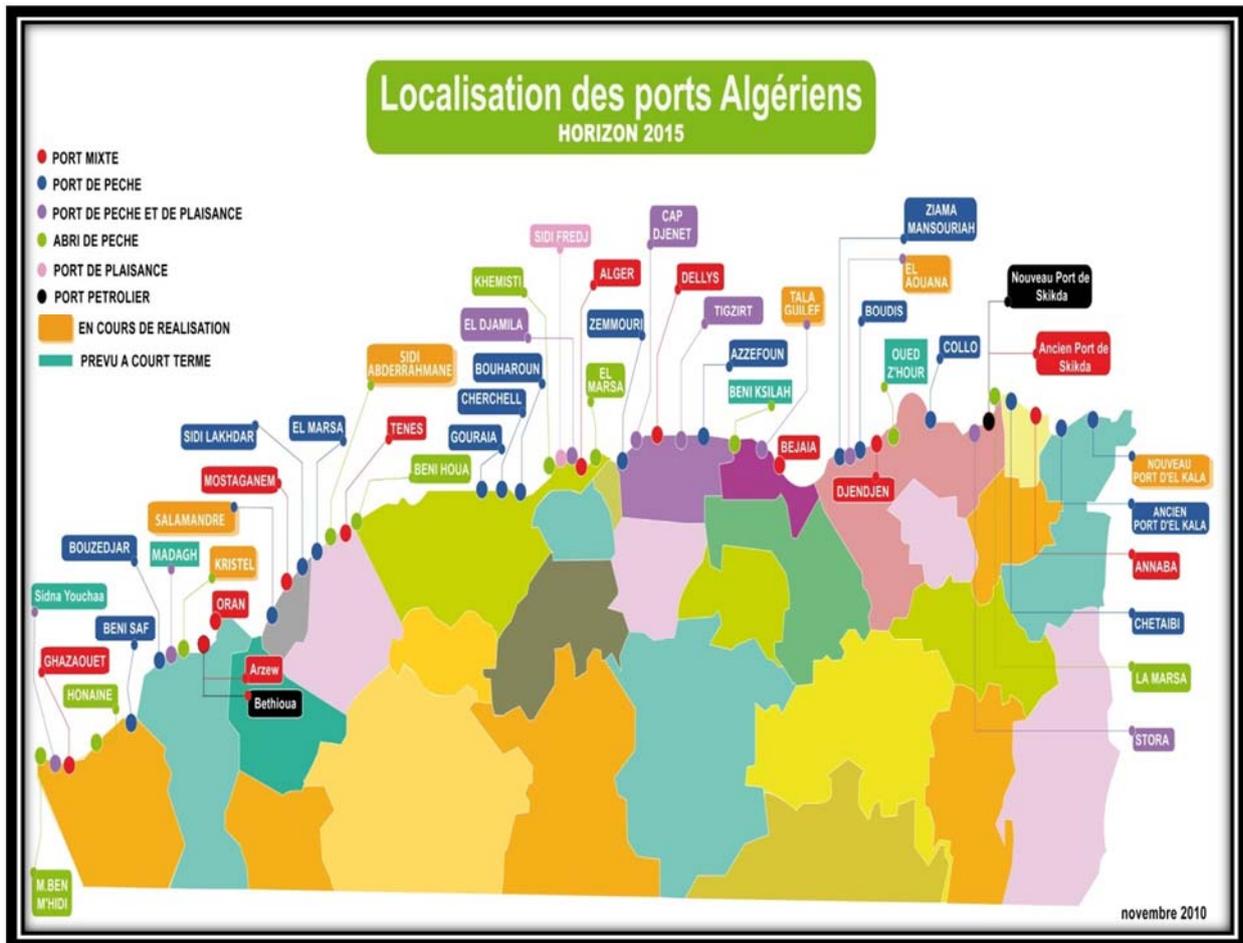
1.2. Le sous-secteur maritime

Le transport maritime constitue un secteur stratégique en Algérie. Il assure la quasi-totalité du commerce extérieur (95%) et 98% du transport des hydrocarbures. Celui-ci a enregistré un véritable progrès depuis l'indépendance pour contenir actuellement quarante cinq ports en service sur un littoral de 1 280 Km (voir carte n°01). Nous distinguons onze ports de commerce mixte (commerce, pêche et hydrocarbures), deux ports spécialisés en hydrocarbures (le port de Skikda et de Bethioua), trente et un ports et abris de pêche et un port de plaisance.

La dépendance du commerce extérieur vis-à-vis du transport maritime exige, pour le cas de l'Algérie, une flotte considérable et des infrastructures et équipements portuaires performants aptes d'assumer tous les flux commerciaux de et vers l'Algérie. Dans cette perspective, un programme d'actions pour le développement du sous-secteur maritime a été prévu par les pouvoirs publics pour la période 2015-2019. Il s'engage, en premier lieu, sur la réhabilitation, la modernisation et l'extension de certains ports. Puis se lance dans la nécessité d'améliorer les capacités de transbordement qui peuvent constituer un facteur hors norme de croissance économique du pays du fait de son positionnement géographique stratégique.

Grâce à l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENMTV), l'Algérie se voit dotée récemment de lignes de transport maritime interurbain. La première ligne a été lancée le 11 octobre 2015 et relie Alger à Bejaia. L'ouverture de nouvelles lignes de desserte inter-villes figure parmi les perspectives de l'ENMTV. Dans ce contexte, deux autres lignes sont déjà opérationnelles ; l'une au niveau de l'agglomération d'Alger (relie le port d'Alger à celui de Tamenfoust), l'autre à Oran. Néanmoins, certaines lignes de transport maritime interurbain mises en service précédemment ont été vouées à l'échec après quelques jours de leur exploitation suite au manque de préparation au préalable.

Carte n°01 : Localisation et typologie des ports algériens



Source : Ministère des travaux publics et des transports

En dépit de l'importante contribution du sous-secteur maritime à la croissance économique de l'Algérie, une série de mesures d'ordre législatif, réglementaire et technique devront être mises en place par les pouvoirs publics, afin d'en profiter des avantages qu'offre un service de transport maritime qualifié, efficace et efficient à l'échelle nationale ou internationale.

1.3. Le sous-secteur aérien

En plus de sa mission de liaison internationale, les services de transport aérien intérieur ont une importance majeure dans le désenclavement de certaines régions du pays, notamment le sud algérien. A cet effet, la gestion du sous-secteur aérien relève de la responsabilité de l'Etat. « Les attributions du ministère des transports sont définies par la loi et sont exercées par le biais de la direction de l'aviation civile et de la météorologie (DACM) »¹. Le transport aérien, la gestion des aéroports et l'assistance météorologique sont des services assurés par des

¹ AKACEM Mohamed, HADADENE Brahim, (2000), « Prévision de trafics et planification des infrastructures aéroportuaires : Expériences en méditerranée occidentale », Ministère des transports, Algérie, P1.

entreprises publiques relevant du ministère des transports. L'Etablissement de Gestion de Services Aéroportuaires (EGSA) est chargé de gérer les 35 aéroports du pays dont 13 sont des aéroports internationaux. Le service lui-même est assuré par deux compagnies aériennes nationales (Tassili Airlines et Air Algérie) dominantes malgré l'apparition de certaines autres compagnies de statut privé. Les pouvoirs publics comptent développer le transport aérien pour faire de lui un véritable moyen d'intégration régionale et internationale. Pour cela, des sommes colossales sont consacrées au le financement du développement de ce service, notamment la réhabilitation de la flotte de la compagnie aérienne Air Algérie.

Sur l'ensemble des aéroports internationaux, il n y a que six qui reçoivent régulièrement des vols internationaux, à savoir : les aéroports d'Alger, d'Oran, de Constantine, d'Annaba, de Tlemcen et de Bejaia.

A travers le tableau suivant, nous constatons que la grande majorité des aéroports algériens maintiennent des vols réguliers au niveau national que seuls ceux d'Alger, Oran, Constantine, Annaba, Bejaia et Tlemcen assurent un transport aérien à l'échelle internationale, dont le nombre de vols internationaux sont respectivement de : 49 694, 12 208, 5 766, 2 376, 2 288 et 1 606 vols par an.

Parmi cette liste d'infrastructures aéroportuaires, l'aéroport d'Alger dispose de la capacité la plus importante en matière de transport de voyageurs. Elle dépasse largement les six millions de passagers par an¹. D'ailleurs, il assure 39.3% des mouvements effectués à l'intérieur et à l'extérieur du pays avec 43 463 vols nationaux et 49 694 vols internationaux.

Il est à noter que le secteur des transports connaît actuellement une véritable mutation. Pour une meilleure contribution du secteur au développement socio-économique du pays, les pouvoirs publics ont lancé une multitude de programmes de développement de divers modes de transport. Certains programmes sont déjà exécutés et achevés, d'autres sont en cours de réalisation, mais le fruit des efforts consentis par les différentes parties prenantes sont déjà palpables.

¹ Rapport, (2014), « L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique », Algérie, P4.

Tableau n°03 : Liste des aéroports algériens et leurs niveaux d'activité pour l'an 2016

Aérodromes	Vols nationaux	Vols internationaux	Total vols	Part en %
Alger	43 463	49 694	93 157	39,3
H-Messaoud	22 776	863	23 639	10
Oran	10 316	12 208	22 524	9,5
Constantine	9 731	5 766	15 497	6,5
Annaba	9 496	2 376	11 872	5
Batna	11 371	494	11 865	5
In-amenas	4 725	100	4 825	2
Bejaia	1 953	2 288	4 241	1,8
Ouargla	4 109	67	4 176	1,8
Adrar	3 595	201	3 796	1,6
Ghardaia	2 669	739	3 408	1,4
H-r'mel	3 238	0	3 238	1,4
Tlemcen	1 612	1 606	3 218	1,4
Tamanrasset	2 584	576	3 160	1,3
Illizi	3 138	0	3 138	1,3
Biskra	2 605	271	2 876	1,2
Djanet	2 690	118	2 808	1,2
Bechar	2 532	110	2 642	1,1
El-oued	2 533	26	2 559	1,1
Tindouf	2 050	201	2 251	0,9
Jijel	1 597	449	2 046	0,9
In salah	1 566	0	1 566	0,7
Setif	600	819	1 419	0,6
Touggourt	1 367	0	1 367	0,6
Timimoun	1 070	10	1 080	0,5
Tebessa	1 066	0	1 066	0,4
El-golea	1 014	26	1 040	0,4
Chelef	144	406	550	0,2
B.b.moukhtar	538	2	540	0,2
Tiaret	498	15	513	0,2
Laghouat	364	2	366	0,2
Mecheria	192	14	206	0,1
Bou-saada	173	0	173	0,1
Mascara	129	0	129	0,1
El-bayadh	47	42	89	0
In -guezzam	0	0	0	0
Total	157 551	79 489	237 040	100

Source : Réalisé à partir des données de l'ENNA

2. Le transport routier en Algérie : un facteur de développement mal maîtrisé

Parce que la route est reconnue comme facteur de développement socio-économique de tout pays, le gouvernement algérien accorde une attention particulière au transport routier plus que les autres modes. C'est d'ailleurs le moyen de transport qui prédomine sur le territoire national où 90%¹ du transport de personnes et de marchandises est effectué par route. Celui-ci sillonne le territoire et confronte les obstacles de désenclavement liés à la nature du relief. La route se trouve parfois comme le moyen exclusif et capable de permettre une mobilité des biens et des personnes. De ce fait, dans ce qui suit, nous nous focaliserons davantage sur le rôle du transport routier de personnes sur le développement territorial.

2.1. Evolution du cadre juridique et réglementaire relatif au transport routier

Après son indépendance, l'Algérie a hérité de la colonisation française un patrimoine infrastructurel important. Du fait que celui-ci était suffisant pour prendre en charge la demande de mobilité exprimée, la politique algérienne en matière des transports s'est tournée plutôt vers des configurations d'ordre organisationnel et réglementaire visant le renforcement de l'équipement roulant. Durant cette période (1962-1988), l'Etat avait le monopole du transport terrestre qui était régi par l'ordonnance n°67-130 du 22 juillet 1967, portant organisation des transports terrestres.

La démonopolisation et l'ouverture de l'activité des transports terrestres au secteur privé ont été instaurées par la loi n°88-17 du 10 mai 1988, suivies par la loi n° 01-13 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres qui stipule de nouvelles formes de gestion du service. Dans ce qui suit, nous tenterons de présenter brièvement les différentes lois régissant le secteur des transports routier de personnes.

2.1.1 L'ordonnance n°67-130 : Au cours de cette phase, l'Etat avait le monopole du secteur des transports, et son exploitation qui ne se faisait que par le biais des entreprises publiques en contre partie de tarifs réglementés. Cependant, le transport privé fourni par des entreprises privées n'était que complémentaire pour le transport public. Il ressort du texte de l'ordonnance n°67-130 plusieurs mesures concernant le transport routier :

- L'Etat exerce le monopole sur le secteur des transports par le biais des entreprises publiques. A cet effet, l'article 5 de cette ordonnance stipule que « les transports publics revêtent un intérêt général en entraînant des obligations imposées par la condition de service public, relèvent du monopole de l'Etat », et ceux-ci s'appuient sur des entreprises nationales,

¹ SNAT 2025. P14.

notamment la société nationale de transport de voyageurs (SNTV) et les entreprises relevant des collectivités locales pour le transport au niveau local.

- L'Etat contrôle l'activité des transports et exige des autorisations d'exploitation de véhicules préalablement agréés. Cette mesure a été promulguée à travers l'article 4 selon lequel « les véhicules utilisés pour le transport pour compte propre doivent être munis d'une autorisation de circuler ».

- L'Etat considère le transport pour compte propre comme activité complémentaire du transport public, tel que c'est précisé dans l'article 9 de la dite ordonnance : « le transport pour compte propre est complémentaire du transport public et ne peut s'y substituer ».

-En dernier, conformément aux articles 14 et 25 de cette même ordonnance, les tarifs à payer en contre partie du service de transport rendu devront être réglementés et fixés par le ministre des transports : « le ministre chargé des transports fixe par arrêté, après avis de la commission nationale consultative des transports, les tarifs des services routiers réguliers de transport de voyageurs ».

De là, le transport de voyageurs était couvert majoritairement par l'Etat, et la part du secteur privé dans cette mission était insignifiante face au secteur public dominant. Par contre, la demande en matière de transport ne cesse d'augmenter, et devant l'incapacité du secteur public, les pouvoirs publics se trouvaient dans l'obligation de faire appel à l'offre privée afin de pouvoir prendre en charge la demande incessante¹ de se déplacer. D'où la promulgation de la fameuse loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres qui a proclamé l'ouverture de l'activité des transports au secteur privé.

2.1.2. La loi n°88-17 du 10 mai 1988 : A partir de 1988, l'activité de transport de voyageurs a été ouverte à la concurrence. L'objectif poursuivi, dans le cadre de cette réforme visant en partie la démonopolisation du secteur des transports, consiste en une meilleure prise en charge de la demande de transport en termes de qualité, de quantité et de coût, dans le temps et dans l'espace, indispensables pour toute démarche de développement. Cette ouverture est régie par l'article 12 qui énonce : « l'autorisation de création d'entreprises de statut privé pour exercer l'activité de transport public routier de marchandises et de voyageurs ». Le législateur s'est montré déterminé en introduisant la notion d'intermodalité et son importance pour le développement national. Ceci est apparent dans l'article 3 selon lequel « le développement des différents modes de transport terrestre doit tenir compte de la vocation et des avantages relatifs de chacun d'entre eux pour la collectivité nationale, s'inscrire dans le cadre du plan

¹ Cette demande est due, en principe, à l'accroissement de la population, qui est passée de 13354197 habitants en 1967 à 2391789 habitants en 1987.

national de développement et s'appuyer sur des plans de transport locaux et nationaux favorisant une approche intermodale » et dans l'article 7 qui accorde une propriété au développement du transport ferroviaire pour une meilleure combinaison modale.

L'exécution de ce qui a été édicté par la loi 88-17 a engendré une ouverture à la concurrence mal maîtrisée du secteur des transports de voyageurs. Ceci est dû principalement aux méthodes de travail artisanales pratiques et utiles sur le court terme mais adaptées pour une démarche de développement à moyen et/ou long termes, au manque de qualification des opérateurs privés notamment par l'incompréhension du cadre réglementaire qui régit le secteur des transports et la défaillance du personnel en matière de formation, et enfin l'incompatibilité entre le matériel et équipements de transports utilisés et la nature du service à fournir. C'est ce constat qui a poussé le législateur à promulguer la loi °01-13, afin de palier à ces insuffisances en instaurant une série de dispositions relatives à l'amélioration du service de transport.

2.1.3. La loi n°01-13 : Cette présente loi vise essentiellement :

- La démonopolisation totale du sous-secteur des transports routiers de personnes et le renforcement de la présence des opérateurs privés pour répondre aux besoins de déplacements de la population.
- La recommandation d'accomplir certaines conditions d'accès à la profession de transporteur relatives à la qualification professionnelle (obligation de formation des conducteurs professionnels) et à la nature du matériel mobilisé pour accomplir sa mission. Ces conditions sont précisées dans l'article 17 de cette même loi : « les conditions de délivrance des autorisations sont fixées par voie réglementaire, elles précisent notamment les critères d'accès à la profession de transporteur en termes de sécurité, de qualification professionnelle, de moyens de transport, de condition d'exploitation, de travail et de qualité de service ».
- Le développement et la réhabilitation des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs à travers la concession de leur exploitation au secteur privé mais sous le contrôle de l'Etat. Ainsi, l'article 51 de la loi 01-13 stipule que « la décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs relève des prérogatives de l'Etat et des collectivités territoriales. Leur réalisation et leur gestion peuvent être, le cas échéant, concédées à toute personne physique ou morale de droit algérien dans les conditions fixées par voie réglementaire ».
- Etablissement d'un dispositif de contrôle de l'activité de transport plus ferme, en précisant dans les articles 57 à 61 les infractions et dans les articles 62 à 64, les sanctions respectives.

2.2. Lecture critique du cadre juridique

Au gré de l'analyse de l'évolution du cadre juridique et réglementaire régissant le secteur des transports routiers en Algérie, il en ressort que celui-ci est passé par plusieurs étapes, depuis l'indépendance du pays jusqu'au jour d'aujourd'hui, afin de l'adapter aux besoins, au contexte socio-économique et aux exigences de chaque période. En revanche, conformément aux textes de l'ordonnance de 1967, l'Etat devrait assurer la quasi-totalité du transport routier de personnes mais les moyens dont il disposait ne lui permettaient pas d'assurer pleinement cette mission. Il se trouve ainsi dans une impasse qui l'oblige à tolérer de plus en plus la présence d'opérateurs privés sensés être qu'une minorité complétant le secteur public, jusqu'à ce qu'il atteigne presque la majorité de la capacité nationale des transports routiers en 1987. De ce fait, la loi n°88-17 du 10 mai 1988 a été instaurée pour encadrer juridiquement la nécessité d'intégrer officiellement les opérateurs privés dans l'activité de transport. Certes, cette ouverture a amélioré l'offre de transport mais le service était victime d'une mauvaise gestion. Cependant, la loi n°01-13 reconnaît et confirme le rôle du service public des transports et insiste sur le fait que l'Etat doit compenser le déficit d'exploitation de ce service. Ce qui fait que l'ouverture des transports au secteur privé ne signifie pas pour autant le désengagement total de l'Etat. Celui-ci a lancé, depuis les années 90, des programmes de développement du secteur des transports en leur réservant des enveloppes budgétaires énormes.

En bref, à travers l'examen des principales lois régissant le secteur des transports routiers en Algérie, nous comprenons clairement qu'il y a un décalage entre la situation concrète qui se présente sur le terrain et le contenu des textes législatifs et réglementaires. Parmi ces décalages, l'absence de l'autorité organisatrice des transports, sensée, selon les textes, être créée dans chaque centre urbain du pays pour veiller au moins sur la planification et la bonne gestion des transports urbains. Suite à cette faille, la direction des transports et celle des travaux publics de wilaya se trouvent dans l'obligation d'assurer le rôle de l'autorité organisatrice existante sur décret¹ depuis des années mais absente dans les faits réels. Actuellement, il n'y a que la ville d'Alger qui en dispose d'une, qui n'a vu le jour qu'à partir de juin 2015.

2.3. Harmonie ou discordance des transports et des politiques de développement ?

Un programme de développement constitue un instrument d'articulation et de cohérence entre le territoire en question et les activités, d'où l'enjeu institutionnel de sa mise en œuvre. Cette articulation se présente comme une condition pour le succès de tout projet de développement.

¹ Décret exécutif n°12-190 du 25 avril 2012 portant création des autorités organisatrices des transports urbains.

Ainsi, accroître l'attractivité des territoires, déconcentrer l'activité économique pour un développement plus équitable, atténuer le déséquilibre territorial à travers l'intégration régionale, etc. Cet ensemble de finalités fixées dans le SNAT¹ ne peuvent être réalisées qu'avec la présence d'un système de transport adapté.

Par définition, un schéma est « un document d'orientation stratégique pour la planification d'un territoire ou d'une partie de territoire : il fournit une idée de la manière dont devrait se développer le dit territoire, selon une série d'objectifs fixés dans l'intérêt général de la collectivité concernée »². Dans cette optique, des instruments de planification de développement sont prévus par le gouvernement algérien, et se résument en trois grands schémas : Le SNAT, Le SRAT (schéma régional de l'aménagement du territoire) et le PAW (plan d'aménagement de wilaya).

Le SNAT, initié par l'Etat central, est régi par la loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du schéma national d'aménagement du territoire. Il exprime une vision prospective de l'occupation et de l'exploitation du territoire algérien pour une vision de développement à long terme à travers la détermination des grandes infrastructures de transports et les grands équipements et services collectifs d'intérêt général. Le SRAT, quant à lui, est considéré comme le schéma de détail car ses objectifs sont similaires à ceux fixés dans le SNAT mais sur une échelle régionale inter-wilayale. Le PAW est aussi conçu en harmonie avec le SRAT et contient des orientations de développement au niveau de la wilaya.

Parmi les objectifs du SNAT 2025, le renforcement de l'attractivité des territoires. Ce défi ne peut être réalisé sans un ensemble d'actions dont la modernisation des réseaux de transport. Ce document a fait timidement référence au système de transport, notamment de transport routier qu'il qualifie de discontinu et de mal planifié. Mis à part les orientations futures et actions projetés, aucune mesure précisant la nécessité d'une approche intégrée ou de la mise en place d'une autorité organisatrice des transports, pour une meilleure gestion de la mobilité. Ces plans de développement, pourtant soigneusement élaborés, demeurent à faible impact du fait de l'absence de textes d'application en plus de la défaillance de la démarche top-down³ ou descendante qui signifie que les instructions sont données en amont, les objectifs du projet sont fixés par l'Etat central et les ministères fournissent les lignes directrices. Ce type

¹ Schéma National de l'Aménagement du Territoire à l'horizon 2025.

² <https://fr.slideshare.net/ArchiGuelma/planification-urbaine-snat-et-srat>.

³ En 1996, la commission européenne, dans une conférence de l'ONU sur les établissements humains, déclare que la démarche top-down est caractérisée par un décalage entre les politiques et leur application.

d'approche envisage de concevoir des politiques en se basant uniquement sur la législation. Or, un écart survient souvent entre les textes de lois et les réalités du terrain.

A une échelle plus réduite, chacune des directions et administrations élabore ses instruments de planification sans coordination. Alors qu'il devrait constituer une partie intégrante du plan d'urbanisme, dans la plupart des cas « le plan de transport est élaboré quelques années après le PDAU et vis versa »¹. Le PDAU ou plan de développement et d'aménagement urbain est un instrument de développement à l'échelle communale. Dans sa démarche globale, il élabore d'une part, un état des lieux du périmètre en question, et d'autre part, il précise les prévisions futures en termes de besoins en infrastructures, équipements, etc. En revanche, les textes régissant l'aménagement du territoire et l'urbanisme mentionnent que les missions principales du PDAU se limitent aux aspects urbanistiques, sans pour autant inclure la dimension transport, notamment les transports urbains. De plus, il est à noter qu'il y a une sorte de standardisation des PDAU des différentes communes, du fait de la similitude existante entre les textes, les analyses et les conclusions. Chose qui pousse à dire que ces programmes d'aménagement et de développement ne vont pas dans le même sens qui consiste à identifier et prendre en compte les spécificités territoriales, mais plutôt dans une démarche de standardisation. Ce constat est dû en principe, au diagnostic territorial examiné d'une manière faible et superficielle et la précipitation dans la formulation des conclusions.

A défaut de centralisation décisionnelle, de manque de concertation et de faible proximité avec le terrain, les vrais problèmes liés au secteur des transports n'ont pas été décelés à travers ces différents programmes, notamment l'anarchie qui caractérise la fourniture de ce service, le manque de qualification des transporteurs, l'absence ou la non-conformité des arrêts, stations et gares, etc. De ce fait, les projets adoptés ne représentent pas forcément des solutions à ces soucis et contraintes.

Les pouvoirs publics en Algérie ont certes montré leur forte volonté à travers leur engagement dans les différents schémas et programmes de développement, mais une discordance récurrente apparaît. Celle-ci est le résultat d'un décalage de planification dans le temps. En d'autres termes, les réponses aux besoins d'aujourd'hui sont programmées pour demain, alors que demain les besoins ne seront plus les mêmes car les territoires se métamorphosent et des changements apparaissent exigeant d'autres besoins, d'autres méthodes et d'autres manières de les prendre en charge.

¹ BAOUNI T., (2011), « Les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes », CODATU, p11.

Il est à retenir ici, dans cette section, que malgré un cadre législatif et réglementaire relativement complet, des discordances apparaissent et conduisent à des dysfonctionnements entre les politiques de développement, le transport et le territoire en question, car ce qui se déroule sur le terrain ne reflète pas l'idéal mentionné dans les textes de lois.

Section03 : Les spécificités territoriales de la WTO et leur influence sur l'offre du service public des transports routiers

En plus des facteurs historiques et politiques, les spécificités géographiques du territoire de la WTO ont un impact incontournable sur son réseau de transport. Ce dernier, pour qu'il soit adéquat avec les besoins exprimés, il devrait être adapté aux spécificités territoriales de la WTO, notamment en prenant en considération les facteurs naturels (contraintes du milieu naturel), les facteurs démographiques et les facteurs économiques.

1. Les facteurs naturels et le réseau routier de la WTO

La WTO est située dans la partie nord-centre de l'Algérie. Elle dispose, vers le nord, d'une façade maritime de 85 Km donnant sur la mer méditerranée. Délimitée naturellement par le massif du Djurdjura au sud, par le massif de l'Akfadou à l'est et à l'ouest par des collines et des vallées ; la WTO s'étend sur une superficie de 2 958Km².

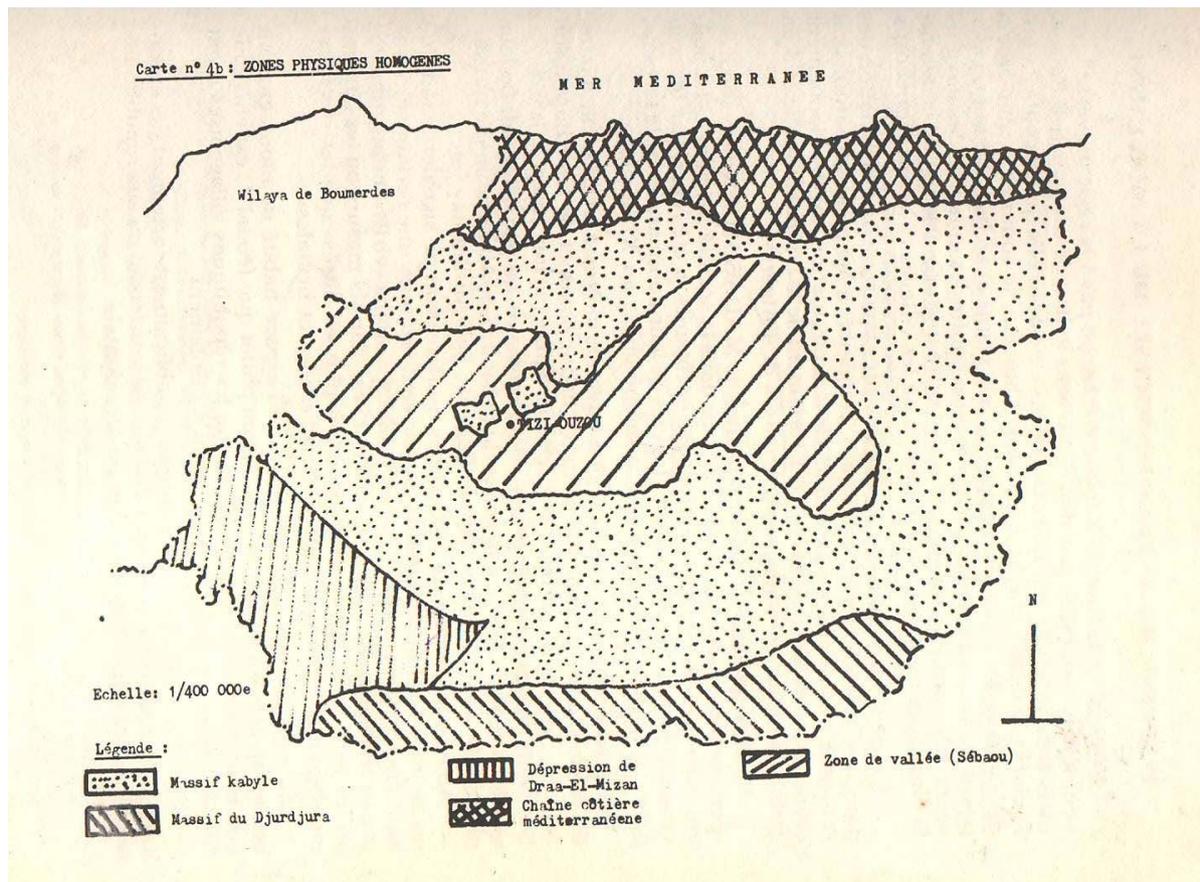
Les contraintes naturelles, imposées par les caractéristiques géographiques de la wilaya agissent sur les infrastructures routières et parfois entravent la mobilité de la population et rendent certaines localités inaccessibles. Parmi ces facteurs naturels, nous distinguons le relief et le climat dont leur prise en compte est primordiale.

1.1. Le relief de la WTO

Le relief montagneux constitue un obstacle majeur pour l'accessibilité de certaines zones de la WTO. Son impact négatif se manifeste à travers la faiblesse de la densité du réseau routier qui s'accroît au fur et à mesure que les altitudes s'élèvent. Ce constat est dû essentiellement à l'impossibilité ou aux coûts élevés que nécessite la construction de routes dans ce genre de relief et aux difficultés de circulation notamment en période hivernale.

1.1.1. Les montagnes de la wilaya : l'espace physique de la WTO est occupé principalement par des montagnes. Celles-ci sont réparties en trois ensembles : la chaîne côtière, le massif central et le fameux massif du Djurdjura comme le montre la carte n°2.

Carte n°02 : Répartition du relief géographique de la WTO



Source : DAHMANI M., (1990), Atlas économique et social de la Grande-Kabylie, OPU, Algérie, P17.

La chaîne côtière englobe la zone allant de la rive droite du Sebaou jusqu'à la mer. Elle contient au total vingt et une communes de la wilaya appartenant aux daïras d'Azazga, Azeffoun, Tigzirt, Makouda, Ouaguenoun et Draa Ben Khedda (DBK).

Le massif montagneux du centre de la WTO s'étale de l'oued sébaou, à la dépression de Draa El Mizan jusqu'à la montagne du Djurdjura. Il abrite plusieurs communes des daïras de DBK, LNI, DEM, Boghni et Ain el Hammam, et atteint 1 000 mètres d'altitude.

Quant au Djurdjura, avec ses 2 300 mètres d'altitude¹, constitue la plus longue chaîne montagneuse de la wilaya. Il s'incline en deux versants : le versant nord qui relève de la WTO et qui comprend une quinzaine de communes des daïras de AEH, Beni Yeni, Ouacifs, Boghni et Ouadhias ; et le versant sud qui dépend de la wilaya de Bouira et de Béjaia.

1.1.2. Les piémonts de la wilaya : Près de 42%² de la superficie totale de la WTO est occupée par des collines argileuses de bas piémonts¹ (10.5% de la superficie totale) et de

¹ wilaya-tiziouzzou.dz/présentation/gp/données-géographiques

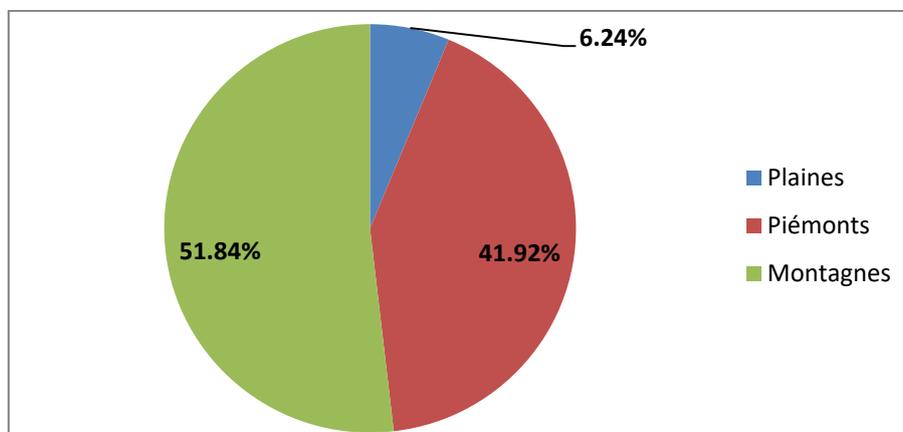
² Andi, (2013), monographie de la wilaya de Tizi-Ouzou.

hauts piémonts (31.42% de la superficie totale) avec des pentes respectives de 3 à 12.5%. Ce fragment de la wilaya est situé au pied du massif central, appelée communément « la zone de touarès ».

Dans la partie sud-ouest de la wilaya se loge la zone collinaire de Tizi-Ghenif, caractérisée par un relief mamelonné et marneux où ses pentes varient entre 12.5 et 25%.

1.1.3. La zone de vallées, plaines et dépressions : Cette nature de relief ne caractérise que 6.24% du territoire de la wilaya, et regroupe la vallée du Sébaou, la petite plaine côtière d’azeffoun et la dépression de DEM. La vallée du Sébaou est localisée au centre-nord de la wilaya. Elle s’identifie à l’oued Sébaou qui coule du Djurdjura et traverse la WTO d’Est en ouest, entre la chaine côtière et le massif central de la grande Kabylie. Le relief de la vallée qu’il traverse est peu accidenté, d’ailleurs son altitude ne dépasse pas les 300 mètres et les pentes sont nettement inférieures à 12.5%. La dépression de DEM est comprise entre le massif central et le massif du Djurdjura. Le relief étant peu accidenté, ne représente que des pentes et altitudes ne dépassant pas 12.5% et 400 mètres respectivement. La figure suivante résume la répartition du territoire de la wilaya selon la nature du relief.

Figure n°01 : Répartition du territoire de la WTO selon la nature du relief



Source : Réalisée à partir des données de la wilaya

Ainsi, dans toute planification du système de transport, la prise en compte de la nature du relief est indispensable. La vallée étant idéale à la mise en place d’infrastructures routières, les Romains et les Byzantins avaient occupé l’oued Sébaou où ils ont laissé le tracé de leurs pistes et parcours. Malgré la prédominance du relief montagneux, la WTO dispose du réseau routier le plus dense au niveau national.

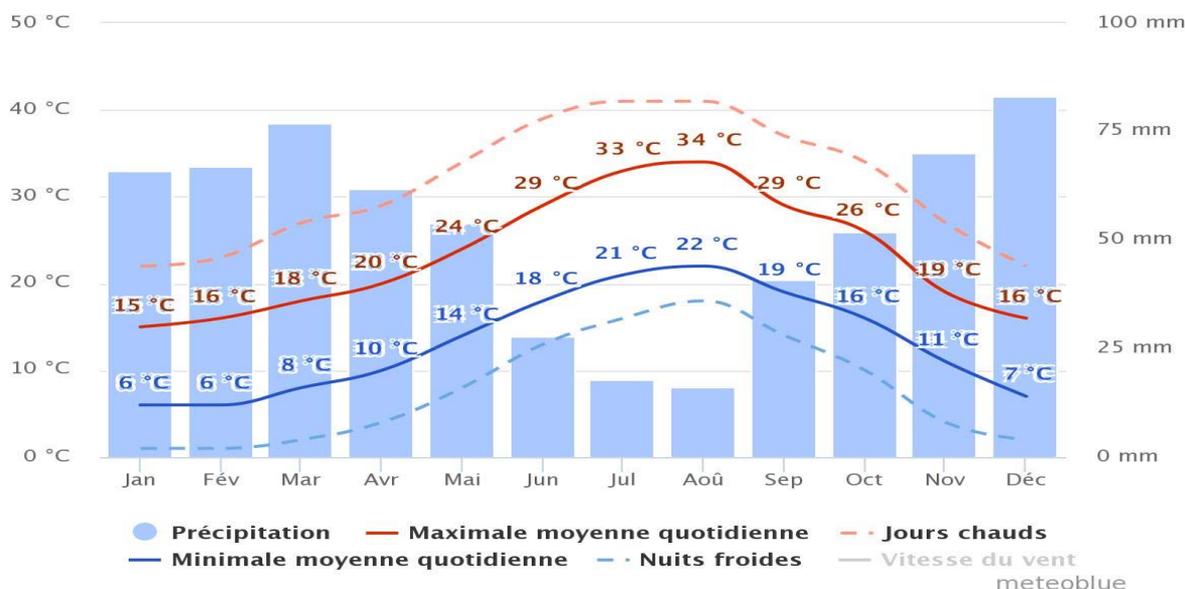
¹ Touchant les communes suivantes : Azazga, Fréha, Ouaguenoun, Ait Aissa Mimoun, Boghni, Sidi Namane, Makouda, Ouadhias, Irdjen et Tizi-Rached.

1.2 Le climat de la WTO

Les conditions climatiques ont un effet sur la mobilité au sein de la WTO, surtout pendant la saison hivernale où les fortes pluies et neiges sont au rendez-vous. « Le climat de la Grande-Kabylie relève du régime méditerranéen : été chaud (sans précipitation) et hiver humide et froid »¹. Etant située sur la zone de confrontation des deux masses d'air polaire et tropical, le climat de la WTO est variable à travers les quatre saisons de l'année. La période qui va du mois d'octobre jusqu'au mois d'avril est froide, humide et pluvieuse² ; tandis que les autres mois de l'année sont plutôt chauds et secs avec des températures qui dépassent parfois les 40°Celsius. Cette sécheresse n'épargne pas les routes, elle provoque des fissures du sol causant ainsi la détérioration des routes.

De plus, le relief avec ses différentes altitudes, influence également les températures et le niveau de pluviométrie (voire figure ci-dessous). Ainsi, les communes situées au nord de la wilaya connaissent des hivers plus doux que celles situées au sud, proches du haut Djurdjura.

Figure n°02 : Températures et précipitations moyennes annuelle de la WTO



Source : www.meteoblue.com/Tizi-Ouzou

Les communes de WTO sont réparties, selon leurs altitudes en trois groupes. Un groupe de treize communes sont caractérisées par une altitude inférieure à 400 mètres, quarante deux autres communes ont une altitude qui varie entre 400 et 800 mètres et enfin, un groupe de douze communes ont une altitude supérieure à 800 mètres. Ces dernières connaissent des hivers très éprouvants du fait de la persistance du froid et des fortes pluies et neiges. De ce

¹ DAHMANI M., (1990), Op Cité, p11.

² La pluviométrie moyenne varie entre 600 et 1 000 millimètre d'eau par an

fait, les routes desservant ces localités sont parfois bloquées et impraticables. Puis avec le temps, à cause de ces conditions climatiques, la qualité de ces chaussées se dégrade et affecte négativement la circulation de ses habitants et accentue alors leur désenclavement qui entrave à son tour leur développement.

1.3. Incidences des conditions naturelles sur le réseau routier de la WTO

Devant l'impossibilité de mettre en place d'autres voies de communication (ferroviaires, maritimes) en raison de la nature du relief, la route constitue le seul moyen desservant les soixante-sept communes de la WTO. Les fréquentes intempéries hivernales qui caractérisent la wilaya étaient à l'origine de la fermeture temporaire de plusieurs axes routiers, en particulier ceux qui desservent la partie sud de Tizi-Ouzou.

Pratiquement, chaque année les axes routiers et les cols du Djurdjura qui desservent le sud de la wilaya sont souvent touchés par les tempêtes de neige jusqu'à devenir impraticables. La RN15, la RN30 et la RN33 sont souvent fermés au niveau des cols Tirourda, de Tizi N'Koulal (Asewel), et parfois même à Yakourène. Les communes de la daïra de Bouzeguène subissent aussi des périodes de fermetures en raison de l'accumulation des neiges. A cause du blocage des moyens de transports durant cette période, les élèves ne font pas cours, les employés sont contraints de ne pas s'y rendre au travail, les souks traditionnels sont fermés, etc.

Durant la saison hivernale de l'an 2019, les fortes pluies qui se sont abattues sur la région ont provoqué plusieurs dégâts matériels dans de diverses localités de la wilaya, dont les communes de Tizirt, Azazga et Tizi-Ouzou étaient très touchées. La RN72 qui relie Tizirt à Tizi-Ouzou via Makouda a été fermée à la circulation et bloquée pendant plus d'une journée à cause d'un glissement de terrain. Durant cette même journée de pluie diluvienne, la RN12, principal axe routier de la wilaya a été inopérante du fait des inondations qui ont eu lieu à Tadmait. Ce fait a empêché les usagers de ce tronçon d'atteindre Alger, et ceux venant d'Alger se sont retrouvés condamnés pendant plus de sept heures (de nuit) sur ce même trajet. Dans l'impossibilité de reprendre la route et traverser la RN12 vers Alger, près de 100 familles ont été obligées de rester à la gare multimodale de Tizi-Ouzou. Les forces de l'ordre se sont mobilisées pour les transporter à des auberges pour passer la nuit, jusqu'à ce que la route redevienne praticable.

Un autre cas, celui de la rocade d'évitement de la ville d'Azazga, livré en 2015 après des travaux qui ont duré 5 longues années et un budget qui a coûté 76 millions de dollars. Ce tronçon, source de plusieurs accidents de la route, se trouve, depuis des mois, dans un état catastrophique, (comme le montre la photo ci-après) et son état se dégrade de jour en jour.

Après une période de pluies saisonnières (octobre/novembre 2018), cette route s'affaisse et devient donc impraticable et empêche de regagner la ville d'Azazga du côté nord. L'échangeur en question risque même de s'écrouler après une deuxième tempête de pluie et de neige qui a duré deux journées. Ce n'est qu'après une fermeture de trois mois que les travaux de réhabilitation du tronçon ont démarré. Les responsables se sont réunis sur les lieux et ont pris les mesures nécessaires pour remettre cette infrastructure à disposition.

Photo n°01 : Etat de la pénétrante vers Azazga suite aux intempéries de l'hiver 2019



Source : photographiée par nous mêmes

Les intempéries et la nature du relief de la WTO sont à l'origine de nombreuses perturbations aux citoyens. Ces obstacles entravent leur quotidien, limite leur circulation et accentue leur isolement. Pour briser cet enclavement et pour assurer leur accessibilité, les habitants des localités fréquemment touchées par les intempéries mobilisent parfois leurs propres moyens afin de libérer les principaux axes routiers, étant donné que les collectivités territoriales ne disposent pas de suffisamment de moyens pour le faire. Les pluies et neiges réitérées, la sécheresse, le verglas, etc. détériorent la qualité des routes, les déforment et les exposent aux risques d'affaissement et de glissement. Le transport se trouve ainsi conditionné par les facteurs naturels pour accomplir leur mission de développement.

Néanmoins, en plus de ces facteurs d'ordre naturel, les défaillances en matière d'entretien des infrastructures impactent négativement la qualité de celles-ci. Les fossés ne sont nettoyés que rarement, les accotements ne sont pas souvent dés herbés, les routes communales ne sont jamais bien entretenues, ... alors que ces actes devraient être assumés soit par la wilaya pour les chemins de wilaya, soit par la commune pour ce qui est des chemins communaux.

2. Les facteurs démographiques

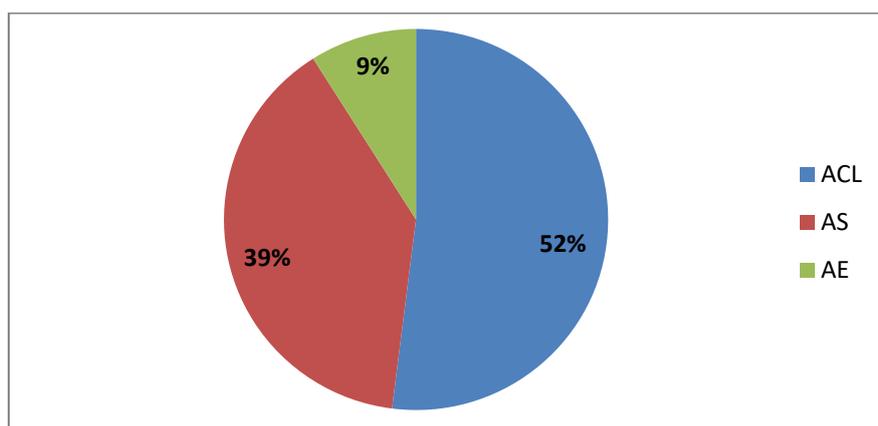
La répartition de la population n'est que le résultat de l'interaction entre les facteurs naturels et les facteurs humains. Elle se concentre majoritairement dans les zones les plus accessibles et les plus connectées avec le reste du territoire. Le défi à relever par les transports au niveau de la WTO s'accroît face à la dispersion des agglomérations et aux manques de biens et services publics dans les localités les plus éloignées.

2.1. Dispersion de la population sur le territoire de la WTO

La WTO abritait 1 127 607 habitants¹ en 2008. Ce chiffre est estimé à 1 185 011 habitants² en 2017, répartis à travers les 1400 villages et les dizaines de villes qui la composent.

Depuis l'indépendance, la WTO a connu une forte urbanisation engendrant un déséquilibre entre la densité des agglomérations urbaines et celle des zones éparses. L'absence d'éléments susceptibles de fixer la population sur place fait que la région de la Grande Kabylie est caractérisée par une mobilité spécifique des individus en quête d'une « stabilité professionnelle, enracinement résidentiel, facilité de communication et autres services »³.

Figure n°03 : Répartition de la population selon la nature de l'agglomération



Source : Réalisée à partir des données de la wilaya

ACL : agglomération chef lieu, AS : Agglomération secondaire, AE : Agglomération éparse.

¹ RGPH, 2008

² Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2017

³ DAHMANI M, (1987), « Economie et société en grande Kabylie », OPU, Algérie, p75.

De plus en plus, la population des zones éparses préfèrent habiter plutôt dans les agglomérations chefs-lieux ou du moins dans des agglomérations secondaires proches du chef lieu. Ainsi, en 2017, la population agglomérée recensée atteint 620 639 habitants, soit 52% de la population totale, contre 463 684 habitants en agglomérations secondaires et 100 390 habitants en zones éparses.

Certes, les gens préfèrent habiter les agglomérations principales, mais l'exode rural n'est que modeste à Tizi-Ouzou. D'ailleurs, la croissance démographique du chef lieu de wilaya connaît un ralentissement pour ces trois raisons principales¹ :

- La persistance, voire la modernisation de l'habitat rural kabyle qui, de plus en plus renforcé par la micro urbanisation de montagne, joue un rôle non négligeable dans le maintien des villageois dans leur village.
- La raréfaction de l'emploi depuis le milieu des années 80.
- La pénurie de logement dans le périmètre urbain de Tizi-Ouzou.

L'indice de Giné² permet de déterminer la nature de la concentration de la population par localité. Ainsi, si l'indice est supérieur à zéro, cela signifie que la population est concentrée. En revanche, si l'indice est inférieur à zéro, la population est donc éparsée. Pour une répartition idéale de la population, l'indice de Giné devrait être égal à zéro.

L'application de la formule du calcul de l'indice de concentration de la population sur les communes de la WTO nous permet d'avoir les résultats présentés dans le tableau suivant :

Tableau n°04 : Classement des communes de la WTO selon l'indice de concentration

Communes	Pop.	Superficie (Km ²)	Indice de concentration	Type de concentration	Type d'agglomération
TIZI-OUZOU	154 458	102,36	9.57	Concentrée	Urbaine
A. EL HAMMAM	20 585	38,55	0.43	Concentrée	Rurale
AKBIL	9 059	37,04	-0.49	Eparsée	Rurale
ABI YUCEF	7 833	16,86	0.09	Concentrée	Rurale
AIT YAHIA	14 701	52,44	-0.53	Eparsée	Rurale
AZAZGA	38 614	77,05	0.62	Concentrée	Urbaine
FREHA	26 498	68,55	-0.08	Eparsée	Rurale
IFIGHA	10 108	46,86	-0.73	Eparsée	Rurale
ZEKRI	3 343	88,51	-2.71	Eparsée	Rurale
YAKOURENE	12 649	79,30	-1.61	Eparsée	Rurale
AZEFFOUN	17 620	126,66	-2.79	Eparsée	Rurale

¹ DOUMANE S, (2011), « Tizi-Ouzou : historique d'un col et son urbanisation », revue Insaniyat, n°54, PP13-29, P28.

² Selon cet indice, la formule de calcul de l'indice de concentration de la population est la suivante : IC= (Population de la commune/population de la wilaya) – (surface de la commune/surface de la wilaya)*100

CHAPITRE II : LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS EN ALGERIE : SITUATION ET PERSPECTIVES

AGHRIBS	12 700	65,11	-1.12	Eparse	Rurale
AKERROU	4 745	41,75	-1.01	Eparse	Rurale
AIT CHAFAA	3 843	85,49	-2.56	Eparse	Rurale
BENI DOUALA	21 942	35,09	0.66	Concentrée	Rurale
AIT MAHMOUD	7 839	25,73	-0.21	Eparse	Rurale
BENI AISSI	7 766	21,25	-0.06	Eparse	Rurale
BENI ZMENZER	12 673	20,29	0.38	Concentrée	Urbaine
BENI YENI	5 841	34,25	-0.66	Eparse	Urbaine
IBOUDRARENE	5 496	32,50	-0.63	Eparse	Rurale
YATAFEN	4 089	15,99	-0.19	Eparse	Rurale
BOGHNI	31 830	51,50	0.94	Concentrée	Urbaine
ASSI YOUCEF	15 193	26,28	0.39	Concentrée	Urbaine
BOUNOUH	9 908	26,99	-0.08	Eparse	Rurale
MECHTRAS	14 374	17,36	0.63	Concentrée	Urbaine
BOUZEGUENE	24 752	66,90	-0.17	Eparse	Urbaine
BENI ZEKKI	3 442	20,64	-0.41	Eparse	Rurale
I. OUMALOU	13 187	50,38	-0.59	Eparse	Rurale
IDJEUR	10 488	72,06	-1.55	Eparse	Rurale
D.BEN KHEDDA	34 322	33,41	1.77	Concentrée	Urbaine
SIDI NAMANE	11 794	42,24	-0.43	Eparse	Rurale
TADMAIT	24 101	63,66	-0.12	Eparse	Urbaine
TIRMITINE	20 079	32,91	0.58	Concentrée	Rurale
DRAA EL MIZAN	39 949	80,84	0.64	Concentrée	Mixte
AIN ZAOUIA	17 793	56,89	-0.42	Eparse	Rurale
FRIKAT	12 907	38,59	-0.21	Eparse	Rurale
A.YAHIAMOUSSA	20 984	62,90	-0.35	Eparse	Rurale
L.N. IRATHEN	29 909	39,28	1.20	Concentrée	Rurale
AIT AGOUACHA	4 626	26,21	-0.50	Eparse	Rurale
IRDJEN	13 388	21,24	0.41	Concentrée	Rurale
IFERHOUNENE	12 686	32,95	-0.43	Eparse	Rurale
ILLILTEN	9 308	26,84	-0.12	Eparse	Rurale
IMSOUHEL	6 684	24,69	-0.27	Eparse	Rurale
MAATKAS	32 999	45,29	1.25	Concentrée	Urbaine
SOUK EL TENINE	15 333	20,86	0.59	Concentrée	Urbaine
MAKOUDA	24 244	57,43	0.10	Concentrée	Rurale
BOUDJIMA	15 912	34,94	0.16	Concentrée	Urbaine
MEKLA	24 677	64,71	-0.10	Eparse	Rurale
AIT KHELLILI	11 838	24,58	0.17	Concentrée	Rurale
SOUAMAA	10 135	39,96	-0.49	Eparse	Rurale
OUACIFS	10 500	17,18	0.30	Concentrée	Rurale
AIT BOUMAHDI	6 224	23,23	-0.26	Eparse	Rurale
AIT TOUDERT	8 676	34,59	-0.44	Eparse	Rurale
OUADHIAS	16 057	32,83	0.24	Concentrée	Urbaine
AIT BOUADOU	14 963	39,30	-0.06	Eparse	Urbaine
TIZI N'TLETA	15 760	26,90	0.42	Concentrée	Urbaine
A.GUEGHRANE	9 868	40,51	-1.13	Eparse	Rurale

CHAPITRE II : LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS EN ALGERIE : SITUATION ET PERSPECTIVES

OUAGUENOUN	19 228	39,78	0.28	Concentrée	Rurale
A.AISSA MIMOUN	21 199	36,30	0.56	Concentrée	Urbaine
TIMIZART	30 057	65,14	0.33	Concentrée	Rurale
TIGZIRT	13 556	41,68	-0.26	Eparse	Urbaine
IFLISSEN	14 571	66,87	-1.03	Eparse	Rurale
MIZRANA	9 641	57,84	-1.14	Eparse	Rurale
TIZI GHENIFF	31 036	41,07	1.23	Concentrée	Urbaine
M'KIRA	18 011	35,84	0.31	Concentrée	Rurale
TIZI -RACHED	17 472	31,05	0.41	Concentrée	Rurale
AIT OUMALOU	8 949	13,74	0.29	Concentrée	Rurale
TOTAL WILAYA	1 185 011	2958	-		

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

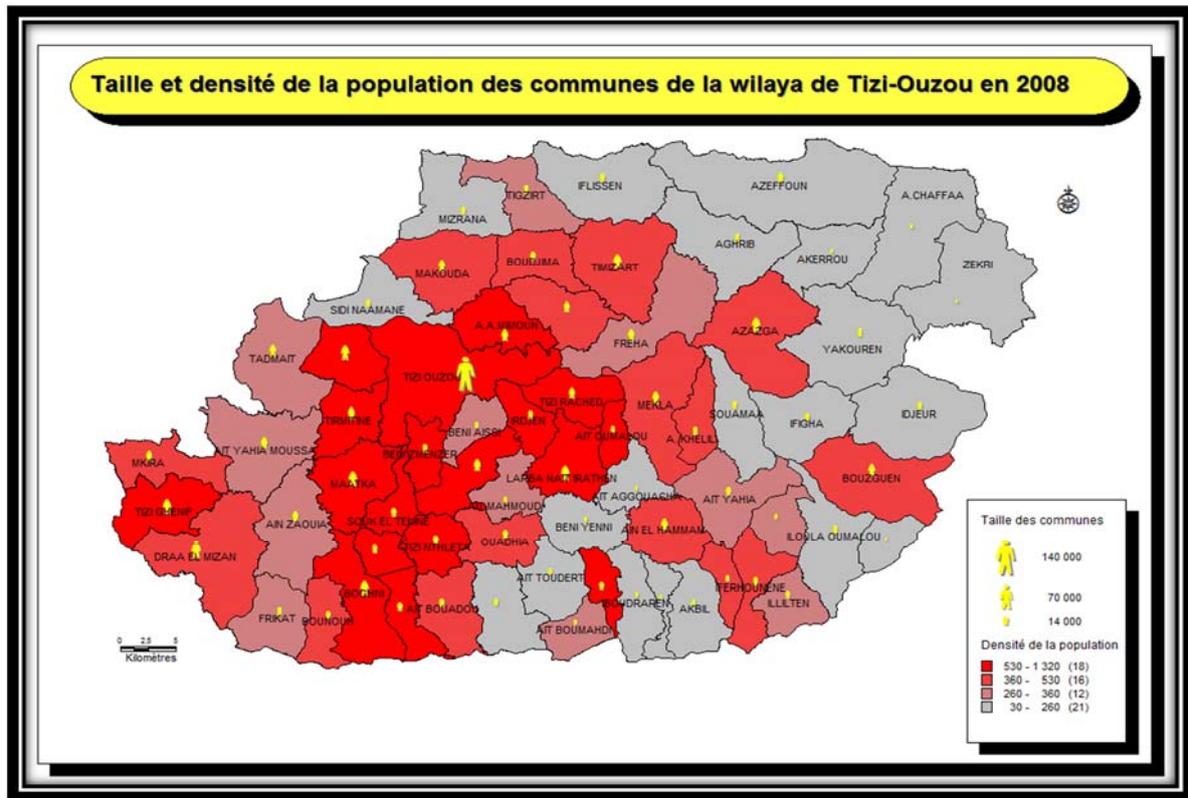
L'interprétation des résultats obtenus nous permet d'affirmer que la population de la WTO est majoritairement répartie d'une manière éparse et éloignée, où trente huit communes de la wilaya présentent cette caractéristique, contre seulement vingt neuf communes dont la population connaît une certaine concentration.

En effet, cette nature de dispersion est étroitement liée au type d'agglomération déterminé selon le taux de la population urbaine ou rurale qui prédomine. A partir de là, nous constatons que plus de 70% (soit 47 communes) des communes de la WTO sont des communes à prédominance rurale ; il n'y a que dix neuf qui sont des communes à prédominance urbaine. Cependant, nous remarquons qu'il y a une relation inverse entre la taille des communes et la concentration de la population. Les grands centres urbains surpeuplés ne disposent que d'une faible superficie par rapport à la forte concentration de population. En revanche, les communes rurales et éparsees à faible concentration d'habitants, sont dotées de vastes superficies. Cette concentration et afflux de la population en direction des agglomérations urbaines (agglomérations principales et secondaires) de la WTO s'est produit en fonction de la disponibilité des services et équipements socio-économiques, et de leur degré d'accessibilité grâce à leur connexion aux importants axes routier de la wilaya.

2.2. L'interdépendance entre la densité de la population et le réseau routier de la WTO

L'analyse de la densité de la population permet de comprendre la façon par laquelle les habitants de la WTO sont répartis. Elle constitue une mesure importante pour l'appréciation de l'ampleur des interactions entre l'homme et le territoire. La carte ci-dessous représente les communes de la WTO selon leur taille et leur densité :

Carte n°03 : Taille et densité de la population des communes de la WTO en 2008



Source : Réalisée à partir des données du RGPH 2008

A travers cette carte, nous remarquons que les communes de la WTO sont stratifiées en quatre niveaux de densité. La commune chef-lieu de wilaya et les communes environnantes sont caractérisées par une très forte densité de la population malgré leurs superficies limitées, et ce pour de multiples raisons dont la plus évidente est la recherche de meilleures conditions de vie (emploi, loisirs, services de commerce, services publics,) plus ou moins disponibles dans les agglomérations rurales. Ces dernières, malgré leurs superficies considérables, enregistrent une densité de population relativement faible du fait de la répartition éparse de la population et du phénomène de l'immigration interne des habitants des zones rurales en direction des agglomérations chef lieu ou secondaires. Le taux d'accroissement de la population entre les deux derniers recensements à savoir 1998 et 2008 (voire tableau ci-après) révèle que trente sept communes de la wilaya enregistrent un recul ou une croissance démographique négative (Akbil, Zekri, Akkerou, Yatafen, etc.), contre trente communes seulement qui ont connu un accroissement de la population (Tizi-Ouzou, Azazga, Tizgirt, Maatkas, ...).

Ces dernières années, les faits ont changé. Le calcul du taux d'accroissement de la population de chacune des communes de la WTO, entre 2008 et 2017, nous renseigne que la totalité de

celles-ci ont connu à nouveau un dynamisme démographique. Ce dynamisme illustre pleinement que l'enclavement des villages et hameaux, résultat du relief montagneux, n'entraîne pas forcément l'exode rural. « Le temps des migrations massives vers les villes et vers l'étranger est révolu. Même si de telles pratiques existent encore, la tendance générale des agglomérations de Tizi-Ouzou est à l'évolution démographique et spatiale »¹.

Tableau n°05 : Taux d'accroissement de la population des communes de la WTO (en %)

Communes	Population En 2008	Population En 2017	Taux d'accroissement 1998-2008	Taux d'accroissement 2008-2017
TIZI-OUZOU	135 088	154 458	1.5	14.34
A. EL HAMMAM	20 401	20 585	0.1	0.90
AKBIL	8 898	9 059	-0.9	1.81
ABI YUCEF	7 693	7 833	-0.1	1.82
AIT YAHIA	14 439	14 701	-1.3	1.81
AZAZGA	34 683	38 614	1.2	11.33
FREHA	24 228	26 498	1.0	9.37
IFIGHA	9 160	10 108	1.1	10.35
ZEKRI	3 283	3 343	-1.1	1.83
YAKOURENE	12 203	12 649	0.4	3.65
AZEFFOUN	16 847	17 620	0.5	4.59
AGHRIBS	12 474	12 700	-0.7	1.81
AKERROU	4 660	4 745	-0.9	1.82
AIT CHAFAA	3 775	3 843	-0.2	1.80
BENI DOUALA	21 551	21 942	-0.2	1.81
AIT MAHMOUD	7 699	7 839	-2.0	1.82
BENI AISSI	7 628	7 766	-0.4	1.81
BENI ZMENZER	12 117	12 673	0.0	4.59
BENI YENI	5 737	5 841	-1.7	1.81
IBOUDRARENE	5 398	5 496	-1.9	1.82
YATAFEN	4 016	4 089	-2.1	1.82
BOGHNI	31 263	31 830	-0.2	1.81
ASSI YUCEF	14 789	15 193	0.3	2.73
BOUNOUH	9 731	9 908	-0.4	1.82
MECHTRAS	12 683	14 374	1.4	13.33
BOUZEGUENE	24 311	24 752	-0.7	1.81
BENI ZEKKI	3 381	3 442	-1.6	1.80
I. OUMALOU	12 952	13 187	-0.7	1.81
IDJEUR	10 301	10 488	-0.1	1.82
D.BEN KHEDDA	31 382	34 322	1.0	9.37
SIDI NAMANE	10 688	11 794	1.1	10.35
TADMAIT	22 838	24 101	0.6	5.53

¹ YEGUER H, (2009), « Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », thèse de doctorat en géographie, Université de Havre, p183.

CHAPITRE II : LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS EN ALGERIE : SITUATION ET PERSPECTIVES

TIRMITINE	19 027	20 079	0.6	5.53
DRAA EL MIZAN	38 886	39 949	0.3	2.73
AIN ZAOUIA	17 320	17 793	0.3	2.73
FRIKAT	12 791	12 907	0.1	0.91
A.YAHIA MOUSSA	20 426	20 984	0.3	2.73
L.N. IRATHEN	29 376	29 909	-0.1	1.81
AIT AGOUACHA	4 306	4 626	0.8	7.43
IRDJEN	13 149	13 388	-0.4	1.82
IFERHOUNENE	12 460	12 686	-1.6	1.81
ILLILTEN	9 142	9 308	-1.3	1.82
IMSOUHEL	6 565	6 684	-1.4	1.81
MAATKAS	32 121	32 999	0.3	2.73
SOUK EL TENINE	14 660	15 333	0.5	4.59
MAKOUDA	23 388	24 244	0.4	3.66
BOUDJIMA	15 628	15 912	-0.1	1.82
MEKLA	24 237	24 677	-0.8	1.82
AIT KHELLILI	11 627	11 838	-0.8	1.81
SOUAMAA	9 954	10 135	-1.0	1.82
OUACIFS	10 313	10 500	-0.2	1.81
AIT BOUMAHDI	6 113	6 224	-1.0	1.82
AIT TOUDERT	8 521	8 676	-1.3	1.82
OUADHIAS	15 771	16 057	-0.9	1.81
AIT BOUADOU	14 435	14 963	0.4	3.66
TIZI N'TLETA	15 479	15 760	-0.3	1.82
A.GUEGHRAANE	9 692	9 868	-1.1	1.82
OUAGUENOUN	17 425	19 228	1,1	10.35
A.AISSA MIMOUN	20 268	21 199	0.5	4.59
TIMIZART	28 996	30 057	0.4	3.66
TIGZIRT	11 962	13 556	1.4	13.33
IFLISSEN	14 311	14 571	-0.2	1.82
MIZRANA	9 469	9 641	-0.1	1.82
TIZI GHENIFF	29 409	31 036	0.6	5.53
M'KIRA	17 690	18 011	0.2	1.81
TIZI -RACHED	17 161	17 472	0.2	1.81
AIT OUMALOU	8 790	8 949	-0.5	1.81
Total/Taux moyen	1 127 165	1 185 011	0.2	5.13

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Le secteur des transports dépend fortement du facteur démographique. Tout accroissement de la taille de la population est automatiquement suivi par une intensification de la demande en transport. La densité du réseau est un indicateur qui évalue le rapport entre la longueur du réseau routier et la taille de la population. Le tableau suivant regroupe la densité du réseau routier (km/1000habitants) des communes de la WTO :

Tableau n°06 : Classement des communes de la WTO selon la consistance et la densité du réseau routier

Communes	Pop.	Consistance RR	Densité du RR Km/1000 hab.
TIZI-OUZOU	154 458	182.408	1.20
A. EL HAMMAM	20 585	76.15	3.70
AKBIL	9 059	63.85	7.05
ABI YOUCEF	7 833	33.21	4.24
AIT YAHIA	14 701	90.75	6.17
AZAZGA	38 614	151.65	3.93
FREHA	26 498	96.55	3.64
IFIGHA	10 108	42.55	4.21
ZEKRI	3 343	87.615	26.21
YAKOURENE	12 649	83.9	6.63
AZEFFOUN	17 620	150.843	8.56
AGHRIBS	12 700	77.3	6.09
AKERROU	4 745	53.75	11.33
AIT CHAFAA	3 843	71.88	18.70
BENI DOUALA	21 942	81.2	3.70
AIT MAHMOUD	7 839	44.3	5.65
BENI AISSI	7 766	50.515	6.50
BENI ZMENZER	12 673	50.38	9.75
BENI YENI	5 841	45.1	7.72
IBOUDRARENE	5 496	66.79	12.15
YATAFEN	4 089	28.9	7.07
BOGHNI	31 830	107.45	3.37
ASSI YOUCEF	15 193	42.300	2.78
BOUNOUH	9 908	56.7	5.72
MECHTRAS	14 374	30.5	2.12
BOUZEGUENE	24 752	94.3	3.81
BENI ZEKKI	3 442	48.100	13.94
I. OUMALOU	13 187	62.5	4.74
IDJEUR	10 488	53.5	5.10
D.BEN KHEDDA	34 322	77	2.24
SIDI NAMANE	11 794	61.09	5.18
TADMAIT	24 101	86.8	3.60
TIRMITINE	20 079	87.045	4.33
DRAA EL MIZAN	39 949	134.895	3.77
AIN ZAOUIA	17 793	65.74	3.96
FRIKAT	12 907	79.026	6.12
A.YAHIA MOUSSA	20 984	115.6	5.51
L.N. IRATHEN	29 909	88.8	2.97
AIT AGOUACHA	4 626	37.266	8.05
IRDJEN	13 388	42	3.14
IFERHOUNENE	12 686	61.9	4.88

CHAPITRE II : LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS EN ALGERIE : SITUATION ET PERSPECTIVES

ILLILTEN	9 308	55	5.91
IMSOUHEL	6 684	55.300	8.27
MAATKAS	32 999	110.16	3.34
SOUK EL TENINE	15 333	49.65	3.24
MAKOUDA	24 244	100.28	4.14
BOUDJIMA	15 912	53.66	3.37
MEKLA	24 677	81.45	3.30
AIT KHELLILI	11 838	47.2	3.99
SOUAMAA	10 135	82.9	8.18
OUACIFS	10 500	40.85	3.89
AIT BOUMAHDI	6 224	34.200	5.49
AIT TOUDERT	8 676	49.3	5.68
OUADHIAS	16 057	52.65	3.28
AIT BOUADOU	14 963	43.900	2.93
TIZI N'TLETA	15 760	44.22	2.80
A.GUEGHRANE	9 868	80.65	8.17
OUAGUENOUN	19 228	59.88	3.11
A.AISSA MIMOUN	21 199	77.2	3.64
TIMIZART	30 057	88.2	2.93
TIGZIRT	13 556	76.21	5.62
IFLISSEN	14 571	97.702	6.70
MIZRANA	9 641	88.873	9.22
TIZI GHENIFF	31 036	95.595	3.08
M'KIRA	18 011	88.1	4.89
TIZI -RACHED	17 472	62.15	3.56
AIT OUMALOU	8 949	31.753	3.55
TOTAL WILAYA	1 185 011	4809.136	4.05

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

A travers ces chiffres nous pouvons classer la densité du réseau routier des communes de la WTO en trois principales échelles : premièrement, les communes à densité du réseau routier incluse entre 1 et 4 Km/1000 habitants. Elle inclut les communes suivantes : Tizi-Ouzou, AEH, Azazga, Fréha, Beni Douala, Boghni, Assi Youcef, Mechtras, Bouzguène, DBK, Tadmaït, DEM, Ain Zaouia, LNI, Irdjen, Maatkas, Souk El Tenine, Boudjima, Mekla, Ait Khellili, Ouacifs, Ouadhias, Ait Bouadou, Tizi N'Tleta, Ouaguenoun, Ait Aissa Mimoun, Timizart, Tizi-Ghenif, Tizi-Rached et Ait Oumalou. Cet ensemble de communes est caractérisé par une forte densité du réseau routier, notamment dans les agglomérations chef-lieu et dont la plupart sont traversées par des routes nationales d'une importante envergure. Ce constat est dû à la forte concentration démographique par rapport à la faible superficie. La consistance du réseau routier est alors insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements de toute cette population en constante mobilité. En deuxième lieu, viennent les communes

ayant une densité du réseau routier qui varie entre 4 et 8 Km/1000 habitants ; nous relevons les communes suivantes : Abi Youcef, Ait Yahia, Ifigha, Yakourène, Aghribs, Ait Mahmoud, Beni Aissi, Yatafen, Bounouh, Iloula Oumalou, Idjeur, Sidi Naamane, Tirmatine, Frikat, Ait Yahia Moussa, Iferhounene, Illilten, Makouda, Ait Boumahdi, Ait Toudert, Tizirt, Iflissen et M'kira. Ces communes sont majoritairement des agglomérations secondaires, elles abritent un taux de population considérable par rapport au réseau routier qui est plus ou moins dense. Le troisième et dernier niveau concerne les agglomérations éparses, où la densité de population est faible par rapport à la superficie et à la longueur du réseau routier. Nous distinguons les communes de Zekri, Azeffoun, Akerrou, Ait Chafaa, Beni Zmenzer, Ibouddrarène, Beni Zekki, Ait Agouacha, Imsouhel, Souamaa, Agouni Gueghrane et Mizrana.

La corrélation entre le réseau routier et la taille démographique peut être aussi mesurée par l'indice R.

$$R = \frac{n \sum x.y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2 \cdot n \sum y^2 - (\sum y)^2}}, \text{ où}$$

n : c'est le nombre de communes de la wilaya ; x : Densité de la population

y : Longueur du réseau routier

En sachant que la WTO dispose de 67 communes, d'une densité de population égale à 401 habitants/Km² et d'un réseau routier de 4 809 Km de linéaire, l'indice R est égal à 0.99¹.

L'interprétation de ce résultat nous mène à dire que le rapport entre ces deux facteurs : population et réseau routier au niveau de la WTO est fort. C'est-à-dire qu'il y a une adéquation entre la répartition de la population sur le territoire de la wilaya et le réseau routier disponible. En d'autres termes, la longueur du réseau routier est proportionnelle à la densité de la population, et donc la route est un élément décisionnaire dans l'implantation de la population.

Au total, le réseau routier au niveau de la WTO apparaît comme un instrument d'intégration de la population. Avec un système de transport développé, les individus ne se retrouvent plus dans l'obligation de s'installer à proximité des axes routiers pour garantir une meilleure accessibilité. Cette hypothèse pousse à réfléchir sur la qualité et la capacité des moyens de transport desservant les communes de la wilaya. Ces derniers sont-ils suffisants ? Sont-ils adéquats à la demande de mobilité ?...

¹ Si $R \in [0-0.49]$, la corrélation est faible ; $R \in [0.50-0.74]$, la corrélation est moyenne ; si $R \in [0.75-0.99]$, la corrélation est forte; lorsque $R > 0.99$, la corrélation est très forte.

3. L'offre du transport routier

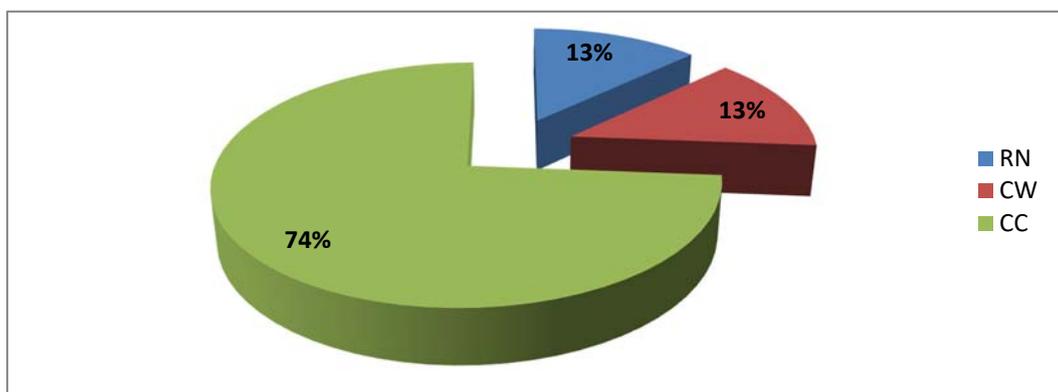
L'offre de transport routier se présente sous forme des infrastructures routières et du parc roulant, indispensable au fonctionnement du sous-secteur routier, mis à la disposition de la population de la WTO.

3.1. L'infrastructure routière

La route est une infrastructure essentielle pour le développement économique et social. Elle assure l'accessibilité des espaces les plus éloignés de la WTO.

3.1.1. La consistance de l'infrastructure routière de la WTO : La WTO dispose d'un réseau routier assez dense où sa densité dépasse les 4 Km/ 1000 habitants. Celui-ci avoisine les 5 000 Km et est composé de 621.213 Km de RN, de 639.913 Km de CW et de 3 548 Km CC¹. La figure ci-après résume la répartition du réseau routier de la WTO.

Figure n°04 : Consistance du réseau routier de la WTO



Source : Réalisée à partir des données de la DTP

Le graphique précédent illustre nettement la prédominance des routes communales par rapport aux routes nationales et wilayaes. Celles-ci assurent non seulement la desserte des communes, mais aussi celle des localités les plus profondes de la wilaya, notamment les villages et hameaux. D'ailleurs, les chemins communaux constituent un facteur de désenclavement par excellence des zones rurales, montagneuses et difficilement accessibles de la wilaya. Ils établissent la liaison de base des villages entre eux et avec les lieux centraux (chefs-lieux de communes et de wilaya). Toutefois, malgré leur profitabilité, ils sont souvent mal entretenus et leur état se dégrade de plus en plus et rares sont les axes communaux qui répondent aux normes de construction (en termes de largeur, de revêtement, pentes, etc.). Vu leur déficit financier, les communes ; malgré qu'elles sont tenues d'entretenir le réseau routier communal ; ne peuvent guère assumer cette charge.

¹ Direction des travaux publics de la WTO

Comme le montre le tableau ci-après, parmi un linéaire total de 3 548 Km de chemins communaux, seuls 1 774 Km se trouvent assurément en bon état¹. Le reste ne sont que des tracés semblables à des pistes rurales de desserte qui deviennent parfois impraticables à cause du relief, du climat et de la forte densité du trafic automobile.

Tableau 07 : Récapitulatif de l'état du réseau routier de la WTO

	Bon état	%	Moyen état	%	Mauvais état	%	Total
RN	356.098	57.3	160.905	25.9	104.210	16.8	621.213
CW	415.363	64.9	128.935	29.2	95.615	14.9	639.913
CC	1 744	50	710	20	1064	30	3548
Total	2 545.461	52.9	999.840	20.8	1 263.825	26.3	4 809.126

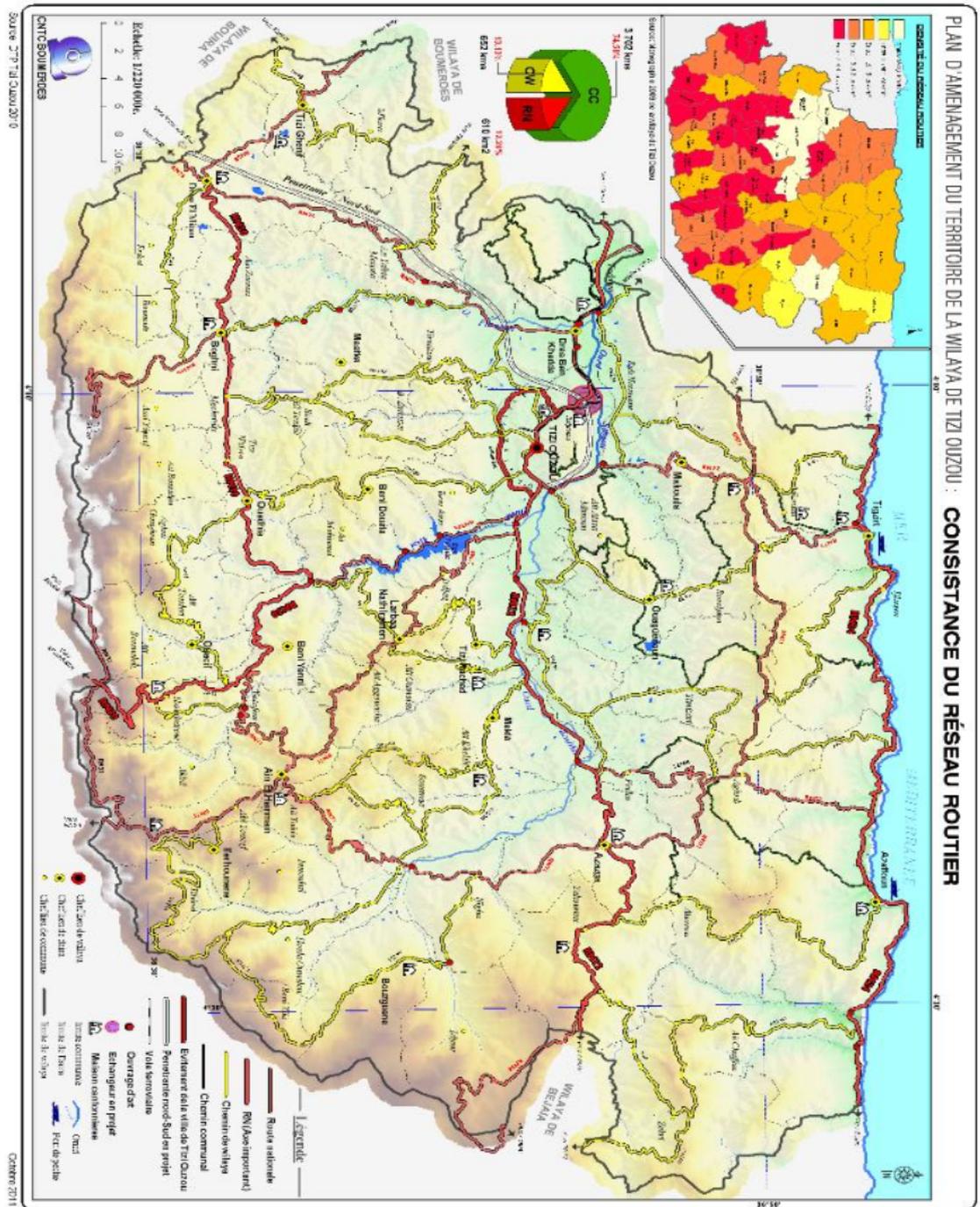
Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

A partir de là, nous constatons que seulement 52.9% de l'infrastructure routière de la WTO se trouve en bon état. Le reste de ce réseau mérite d'être revêtu, réaménagé et réhabilité, notamment pour sa partie communale où 30% de celui-ci se trouve dans une situation critique. C'est pourquoi certaines localités de la wilaya sont mal desservies par les transports en commun (pour ne pas endommager les véhicules), d'autant plus, les trajets sont allongés et la mobilité de la population de ces espaces est moindre.

3.1.2. Les principaux axes routiers de la WTO : Le territoire de la Grande Kabylie est sillonné par plusieurs routes de différente envergure. Le réseau routier communal constitue le réseau de base, les routes nationales et wilayales assurent, quant à elles, le maillage de la wilaya au réseau régional et national.

¹ Soit 50% du réseau communal.

Carte n°04 : Le réseau routier de la WTO



Source : Cours MapInfo

Comme il est visible à travers cette carte, le réseau des routes nationales de la WTO s’articule autour de trois axes principaux : la RN12, la RN24 et la RN30.

➤ **La RN12 :** Communément appelée « la route de la Kabylie », elle relie la wilaya de Boumerdès à Bejaia en traversant le territoire de la WTO d'Est en Ouest, sur une étendue de 80.7 Km parmi 250 Km.

Cet axe passe par la vallée du Sébaou où sont concentrés les principaux pôles d'activité socio-économique, et assure ainsi la liaison respective de Yakourène à Azazga, en direction de Tizi-Ouzou, vers DBK et Tadmait pour rejoindre la RN05 qui relie à son tour la wilaya de Boumerdès à la capitale Alger. La RN12 est une route à envergure nationale. Elle est un lieu d'aboutissement de plusieurs autres routes nationales dont la RN15, la RN25, la RN30A, la RN71, la RN72, la RN73 et la RN128.

La RN15, connue sous le nom de « la route d'Ath Yirathen », elle relie la WTO à celle de Bejaia et Bouira par le col de Tirourda (commune d'Iferhounene) sur une longueur de 5.5 Km. Elle est connectée à la RN12 via la localité de Oued-Aissi puis remonte à Irdjen pour traverser le chef-lieu de Larbaa Nath Irathen (LNI), Ain El Hammam et Abi Youcef, pour enfin parvenir à Tirourda et pénétrer la wilaya de Bouira par la commune de Chorfa.

Sur un linéaire qui dépasse 40.15 Km, la RN25 permet de relier les trois wilayas : Boumerdès, Tizi-Ouzou et Bouira. Cette infrastructure traverse les localités de Tadmait, DBK et d'Ait Yahia Moussa de la WTO pour se joindre à la RN05 de Bouira.

La RN 30A prend naissance de la RN12 dans la localité d'Oued-Aissi et assure la liaison de cette dernière avec le pont Taksebt. Cette route de 18.53 Km, permet d'accéder à la RN30 qui relie à son tour la commune de M'Chedallah de la wilaya de Bouira, la commune de Fenaia de la wilaya de Bejaia et celles d'Iboudraren, de Beni Yenni, des Ouadhias, de Tizi N'Tleta, de Mechtras, de Boghni et de Draa El Mizan (DEM) de la WTO.

La RN71, quand à elle, part du croisement avec la RN12 dans la commune d'Azazga pour aboutir à la commune d'Aghribs (daira d'Azzefoun). Cet important axe routier de 104.65 Km, enregistre un trafic journalier qui n'est pas moindre du fait qu'il traverse à la fois plusieurs communes relativement denses dont Bouzeguène, Illoula, Michelet et Ifigha, pour prendre fin à Dellys dans la wilaya de Boumerdès.

La RN72 est un tronçon de 35.5 Km. Il relie la commune de Tizirt à celle de Tizi-Ouzou en passant par Makouda. Grace à l'échangeur de Tazmalt El Kef (livré en juillet 2013), la RN12 et la RN72 se rencontrent. Ce maillage fut bénéfique grâce au soulagement qu'apporte la RN72 à la RN12 qui souffre d'un flux de mobilité persévérant.

Du côté nord-est de la wilaya, la RN73 assure la desserte de la ville balnéaire d'Azzefoun en direction de la commune de Fréha jusqu'à Azazga où celle-ci s'acole à la RN12. Même si

que son étendue ne dépasse pas 28Km, la RN73 est un axe routier fréquemment emprunté par les automobilistes notamment en période estivale.

En dernier, la RN128 permet la connexion entre Boghni, DEM et le chef-lieu de wilaya. Elle assure la jonction de la RN12 et la RN25 et aboutit au chef-lieu de la commune de Tirmatine.

➤ **La RN24 :** Mise en circulation en 1929, la RN24 prend son origine à Bordj El Kiffan (Alger), traverse la wilaya de Boumerdès par Zemmouri et Dellys, la WTO par Tizirt et Azzefoun pour atteindre la wilaya de Bejaia, à travers une longueur totale de 222.3Km.

Ce linéaire est réparti entre les quatre wilayas où la RN24 parcourt la wilaya d'Alger sur une distance de 22.7 Km, la wilaya de Boumerdès de 83Km, la WTO de 69.783Km et la wilaya de Bejaia de 54.6Km. Cette infrastructure, dite « route du littoral » du fait qu'elle longe le littoral et traverse plusieurs communes côtières, est maillée à d'autres routes nationales dont la plus « phare » est la RN72 qui assure la desserte de la ville balnéaire de Tizirt.

Le caractère estival des communes balnéaires desservies par cet axe routier draine un flux de population très dense en été (en guise de tourisme balnéaire). Pour pouvoir faire face à cet afflux, la RN24 a bénéficié d'un projet de dédoublement total de cette infrastructure.

➤ **La RN30 :** Réalisée en 1933, la RN30 assure actuellement la jonction entre la wilaya de Bejaia, Bouira et Tizi-Ouzou grâce à un linéaire de 69 Km. Cet axe routier permet de desservir la partie sud de la wilaya dont le couloir de DEM, d'où son appellation « la route de DEM »).

La RN30 permet d'accéder à plusieurs autres routes nationales et wilayales desservant les communes de la zone sud de la WTO. Parmi elles, nous citons : la RN30B, la RN68, la RN71, le CW11, le CW100 et le CW147.

La RN30B prend son départ de la station climatique de Thala-Guilef (commune de Boghni) et passe par le chef-lieu des communes de Bounouh et Frikat, pour rejoindre la wilaya de Bouira sur une étendue totale de 20Km.

La RN68 a comme origine la commune de DEM et traverse la commune de Tizi-Gheniff, pour aboutir à la commune d'Isser dans la wilaya de Boumerdès.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la RN71 permet de desservir plusieurs communes dont Ain El Hammam, Souamaa, Ifigha, Azazga, Fréha,...

Le CW11 assure la liaison de la commune d'Ain El Hamman à la wilaya de Bejaia et dessert, au même titre, les communes d'Agouni Gueghrane, d'Ait Toudert, d'Ait Boumahdi et Ouacifs grâce à une étendue de 57 Km.

Le CW100 a pour mission de desservir les communes sises entre Ouadhias et Tizi-Ouzou tout comme la commune de Beni-Douala et Beni-Aissi.

Le CW147 relie le chef-lieu de la WTO à la commune de Mechtras via la daïra de Maatkas. Il s'étale sur une distance de 35.5Km et enregistre un trafic routier très important.

3.1.3. Les infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs de la WTO : A l'inverse de l'important patrimoine infrastructurel routier, les infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs n'ont toujours pas atteint le niveau requis. A ce jour, la WTO ne dispose d'aucune gare de type « A »¹ malgré l'immense flux de population qu'elle supporte. Certes, le projet a été inscrit dans le programme de 2010-2014 mais sa réalisation n'est pas encore envisagée à défaut de l'inadéquation du terrain choisi pour sa localisation et les normes d'aménagement de gares de type « A ».

Actuellement, la WTO ne dispose que d'une seule importante gare multimodale et ce depuis 2011. Cette dernière, sise au niveau de la localité de Bouhinoun, est gérée par l'entreprise autonome EGRTO. Selon les informations livrées par la direction des transports, la gare multimodale de Bouhinoun enregistre, en moyenne, 330 transporteurs et 48 200 voyageurs par jour. Cette même gare abrite 449 bus (toutes catégories confondue), exploitant ses 24 quais. Ainsi, grâce à ces quelques commodités, cette infrastructure couvre quotidiennement 1 214 départs. En plus de la gare de Bouhinoun, la WTO dispose de trois principales stations intermédiaires au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, en l'occurrence : la station d'Oued-Aissi, la station de Timizart Loghbar et la station de Beni Douala. Depuis Août 2014, une autre station a été mise en service du côté de Boukhalfa, à la sortie ouest de la ville de Tizi-Ouzou. Cependant, les autres communes de la WTO ne sont dotées que de quelques aires de stationnement sis dans les chefs-lieux.

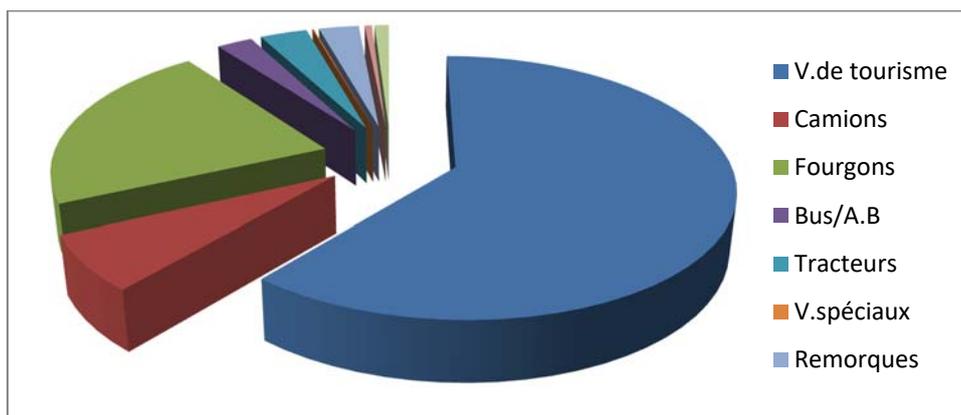
Consciente du retard et du manque flagrant en matière d'infrastructures de traitement et d'accueil des voyageurs, la direction des transports de la WTO se presse, dans son plan d'action pour l'an 2019, d'achever les études concernant les projets de réalisation de quatre autres gares routières et de douze stations urbaines réparties sur tout le territoire de la wilaya.

3.2. Les moyens de transport routier de la WTO

Le parc automobile global de la WTO, pour l'an 2017, est composé de 203946 véhicules de tourisme, 22970 camions et camionnettes, 72384 fourgons, 8319 bus et autobus, 3528 tracteurs routiers, 7185 tracteurs agricoles, 294 véhicules spéciaux, 9321 remorques, 1617 motos et 3232 engins.

¹ Catégorie généralement destinée aux agglomérations importantes

Figure n°05 : Répartition du parc roulant de la WTO en 2017



Source : Réalisée à partir des données de la direction des transports

3.2.1. Composition du parc roulant de la WTO : D'après les informations recueillies auprès de la direction des transports de la WTO le parc roulant des transports publics desservant les différentes localités de la WTO a atteint 6111 véhicules (sans les voitures personnelles) appartenant à 5221 opérateurs de statut privé.

Parmi ces véhicules, 284 assurent la mobilité des personnes à l'échelle inter-wilayale, 2667 véhicules transportent les voyageurs à l'échelle intercommunale, 2503 le font à l'échelle rurale et 461 véhicules œuvrent à l'échelle urbaine et/ou suburbaine.

Pour ce qui est des opérateurs de statut public, a présent, il n'y a qu'un seul opérateur public doté de 36 véhicules d'une capacité qui ne dépasse pas 3 636 places et dont le champ de desserte est limité à l'agglomération de Tizi-Ouzou. Tandis que les 6 111 véhicules de statut privé offrent 131 020 places¹.

Tableau n°08 : Evolution du par roulant en trqnsport public de la WTO entre 2013 et 2018

Echelle de transport	2013	2018	%
Interwilayal	266	284	6.3
Intercommunal	2872	2667	-7.6
Rurale	1768	2503	29.3
Urbain	461	461	0

Source : Réalisé à partir des données de la DTWTO

Les données mentionnées dans ce tableau illustrent le taux d'évolution du parc roulant de la WTO selon les différentes échelles de transport. Comme nous le voyons bien, le transport à l'échelle rurale est celui qui a enregistré, ces dernières années, le taux d'évolution le plus important parmi les différentes autres échelles. Ceci est un témoignage de la prise en compte

¹ En totalisant les trois rotations quotidiennes qu'ils effectuent.

de la ruralité de la WTO et de la nécessité de développer le transport rural pour le désenclavement des localités rurales les plus éloignées de la WTO. D'ailleurs, selon les propos de Monsieur Rabehi, directeur des travaux publics de la WTO, il n'y a aucun village ou quartier qui n'est pas accessible et desservi par une route quelconque, ne serait-ce qu'elle soit rurale, l'essentiel qu'elle soit praticable. Par opposition à ces déclarations idéalistes, nos sorties sur le terrain ont dévoilé certaines défaillances en matière de desserte par route. Une grande partie des habitants du village Tidmimine de la commune d'Azeffoun réclament leur enclavement face à l'accès difficile au réseau routier de la commune. Ce village étant situé sur un territoire géographique ayant d'importantes pentes, il n'y a que la partie nord du village qui est désenclavée par une route rurale. De ce fait, le reste des habitants se trouve dans l'obligation de traverser le village de part en part, à pieds, sur un sentier boueux, difficilement praticable notamment en saison hivernale, par des enfants.

3.2.2. Les lignes de transport public de voyageurs de la WTO

Les lignes de transport en commun permettent le renforcement du maillage territorial. Celles-ci ont un itinéraire prédéfini et autorisé par la direction des transports de la wilaya, exploitées par un ou plusieurs opérateurs (publics ou privés) par le biais de différents moyens de transport (bus, minibus, fourgons, taxis collectifs, etc.) à des tarifs variés.

L'accessibilité d'un espace est tributaire du nombre de lignes de transport le desservant. Plus celui-ci est desservi par des lignes de transport assurant sa liaison à d'autres espaces, plus il est accessible et fortement intégré dans son territoire. Le tableau ci-après nous livre le classement décroissant des communes de la WTO selon leurs attributions en lignes de transport interwilayales, communales, urbaines et rurales :

Tableau n°09 : Classement décroissant des lignes de transport desservant les communes de la WTO en 2017

Communes de la wilaya	Nbre de lignes de T	Communes de la wilaya	Nbre de lignes de T	Communes de la wilaya	Nbre de lignes de T	Communes de la wilaya	Nbre de lignes de T
Tizi-Ouzou	253	Iferhounene	20	Iflissen	12		
Azazga	77	Ait Aissa Mimoun	20	Illoula Oumalou	12	Ait Bouadou	7
A. El Hammam	61	Akbil	20	Akerrou	11	Ait Mahmoud	6
Draa El Mizan	54	Ifigha	20	Souk El Thenine	11	Irdjen	6
Freha	53	Tirmitine	18	Abi Youcef	10	Illilten	6
D.B.K	49	Makouda	18	Iboudraren	10	Ait Toudert	6
Boghni	46	Tizi Rached	16	Sidi Naamane	10	Zekri	5
L.N.I	37	Ait Yahia	15	Ain Zaouia	10	Assi Youcef	5
Tigzirt	37	Tadmait	15	Imsouhal	10	Beni Zekki	5
Mekla	36	Ait Yahia Moussa	15	Ait Khellili	10	Agoui Gueghrane	5
Ouaguenoun	32	Maatkas	15	Beni Zmenzer	9	Ait Chafaa	4
Yakouren	31	Ouacifs	14	Ait Oumalou	9	Frikat	4
Bouzeguène	29	Tizi N'Telata	14	Beni Aissi	8	Ait Agouacha	4
Azeffoun	26	M'Kira	14	Beni Yenni	8	Ait Boumahdi	4
Timizart	26	Yatafen	13	Mechtras	8	Mizrana	4
Beni Douala	25	Idjeur	12	Bounouh	8		
Tizi Gheniff	25	Boudjima	12	Aghribs	7		
Ouadhias	21	Iferhounene	20	Souamaa	7		

Source : Réalisé à partir des données de la direction des transports de la wilaya

A travers ce tableau, nous remarquons qu'il y a un important déséquilibre entre les communes de la WTO en matière de dotation en lignes de transport. Parmi les 67 communes de la wilaya, il n'y a que 18 qui dépassent la moyenne¹ requise en lignes de transport en commun et profitent, de ce fait, d'un profond maillage territorial. Celles-ci sont donc facilement accessibles et intégrées dans le réseau de transport de la wilaya que ce soit à l'échelle interwilayale, communale, urbaine ou rurale du fait qu'elles sont liées à plusieurs localités de l'intérieur et de l'extérieur de la wilaya. Ainsi, grâce à cet ensemble de lignes exploitées par plusieurs opérateurs de transport, ces communes sont désenclavées et profitent davantage des privilèges de la route. Cependant, 49 communes, qui correspondent à 73.2% de la WTO, enregistrent une défaillance en lignes de transport. Celles-ci sont donc faiblement maillées au réseau de transport de la wilaya et subissent une fragmentation et une discontinuité spatiale du fait de l'insuffisance voir même parfois l'inexistence de lignes de transport assurant leurs liaisons à d'autres localités et régions ce qui fait qu'elles soient plus exposées au phénomène d'enclavement territorial et toutes les conséquences qui s'en suivent.

3.3. Autres modes de transport dans la WTO

En plus du transport routier, d'autres modes de transport sont disponibles au niveau de la WTO. Ils sont, certes peu développés, mais ils ont bénéficié d'importants projets de réhabilitation de l'existant et de mise en place de nouvelles infrastructures pour stimuler leur expansion et développer ainsi une éventuelle intermodalité. Ces modes se présentent sous forme de transport ferroviaire, de transport maritime et de transport par câble.

3.3.1. Le transport ferroviaire

Avec tous les avantages que présente ce mode de transport, il reste peu développé dans la WTO. La seule ligne ferroviaire exploitable relie la commune de Tizi-Ouzou (à partir de la zone industrielle d'Oued-Aissi) à la wilaya d'Alger, via la wilaya de Boumerdes.

Après avoir bénéficié d'une opération de modernisation et d'électrification d'un tronçon de 64 Km de longueur, cette ligne a été mise en service le 03 avril 2017. Ce service étant géré par la SNTF (société nationale de transport ferroviaire), il enregistre actuellement six départs par jour et effectue des arrêts dans sept localités de la WTO, à savoir : un arrêt à Oued-Aissi, à l'Université, à la gare multimodale de Bouhinoun, à la gare de Tizi-Ouzou, à l'halte Boukhalfa, à la gare de DBK et un dernier arrêt à la gare de Tadmaït, pour pénétrer le territoire de la wilaya de Boumerdes. Depuis que cette ligne de transport ferroviaire est devenue opérationnelle, la SNTF et la direction de transport de la WTO déclarent avoir

¹ Celle-ci étant égale à la somme des lignes desservant toute la WTO qui est de 1430 lignes, divisée par le nombre des communes de la wilaya qui est de 67 communes. Ce rapport nous donne une valeur égale à 21.3.

enregistré un afflux des voyageurs équivalant à 1 800 voyageurs par jour, sauf que ce service n'est vraiment profitable que pour ceux qui se déplacent en dehors de la WTO. La tutelle prévoit de prolonger la voie ferrée d'Oued-Aissi jusqu'à la commune d'Azazga et de renforcer de plus en plus, au fil du temps, le réseau de transport ferroviaire (de la WTO) et de faire en profiter la WTO de ses vertus en matière de développement.

3.3.2. Le transport maritime

Bien que la WTO dispose d'une façade maritime de 61.43 Km¹, le transport maritime se limite à quelques activités maritimes réparties sur les deux sites côtiers de la wilaya : le site d'Azzefoun et le site de Tizirt.

Le site d'Azzefoun, étant un port mixte : de pêche et de commerce en même temps, se caractérise par une longueur totale de 548 mètres linéaires segmentée en quatre principaux quais : - Un quai de pêche, qui atteint 260 mètres linéaires de longueur

- Un quai de commerce d'une étendue de 135 mètres linéaires
- Un troisième quai de 108 mètres linéaires réservé à l'armement et à la maintenance
- Et un dernier quai destiné au carburant dont la longueur ne dépasse pas 45 mètres linéaires

A Tizirt se loge un port de pêche et de plaisance de 410 mètres linéaires. Celui-ci dispose d'un espace vert et de loisirs intensément fréquenté par les familles en provenance des quatre coins de la wilaya, notamment pour la détente de leurs enfants. A cet effet, un quai de 150 mètres linéaires est destiné à la plaisance aménagé même avec une aire de jeux et des espaces de consommation. Cependant, le site de Tizirt dispose d'un quai de pêche dont la longueur est limitée à 195 mètres linéaires et d'un petit quai de 65 mètres linéaires réservé au débarquement. Certes, ces deux infrastructures sont d'emblée vitales pour redynamiser la côte de la WTO et d'accompagner son développement socio-économique mais elles n'assurent pas le transport des personnes et donc n'œuvrent toujours pas dans la mobilité et la desserte des voyageurs. Malgré l'importante façade maritime de la WTO, ses habitants ont préféré tourner le dos à la mer et se concentrer plutôt dans les montagnes et au sud de la wilaya. D'ailleurs, les communes côtières et littorales² de la WTO sont caractérisées par une grande dispersion où elles sont séparées entre elles d'une distance minimum de 3Km.

3.3.3. Le transport par câble

C'est en 2013 que l'entreprise du métro d'Alger (EMA) a lancé le projet de réalisation d'un téléphérique à Tizi-Ouzou. Cet investissement jugé d'importance capitale pour le développement de la wilaya connaît un énorme retard dans sa conception.

¹ Commissariatlittoral.dz/wilayas-côtières/

² Qui sont au nombre de cinq : Mizrana, Tizirt, Iflissen, Azzefoun et Ait Chafaa.

Le premier tronçon de ce téléphérique dont la distance est de 5.5Km, reliant la gare multimodale de Bouhinoun au village Redjaouna abritant un sanatorium d'envergure nationale ne sera livré qu'à partir du deuxième trimestre de l'an 2019.

A titre de précision, le projet de transport par câble de la WTO est composé de trois tronçons. Le premier tronçon devrait relier la gare multimodale de Bouhinoun (Kef Naadja) à la haute ville, en passant par la nouvelle ville et par le stade du 1er novembre.

A ce titre, la mise en place de gares est prévue au niveau de chacun de ces arrêts. Néanmoins, l'état d'avancement des travaux concernant leur réalisation n'avoisine que les 50%¹.

Le deuxième tronçon a comme itinéraire la haute ville et l'hôpital Sidi Belloua dans le village Redjaouna, dont les travaux sont seulement à 36%² de leur réalisation.

Le troisième tronçon, quant à lui, se trouve toujours dans sa phase initiale où le chantier ne dépasse pas 5% de sa conception.

Le retard qu'accuse le transport par câble dans la WTO est dû en principe aux oppositions exprimées par les riverains et les propriétaires des terrains où les pylônes³ devraient être implantés. En effet, dans le domaine des transports, la résistance aux changements est souvent au rendez-vous et s'explique par le fait que « les individus ont tendance à se plaindre des aménagements et des changements qui en résultent, jusqu'à ce qu'ils voient les avantages à leur achèvement »⁴, chose qui est présente dans tout projet d'aménagement d'infrastructures des différents modes de transport.

Mis à part les pylônes 21, 23, 29 et 30, même difficilement, les oppositions ont pu être levées. Le pylône 21 et le pylône 23 appartenant au deuxième tronçon sont opposés par des riverains. Quant aux pylônes 29 et 30 du troisième tronçon sont opposés par des propriétaires.

Conscient du retard qu'accumule le projet de téléphérique de Tizi-Ouzou, le directeur des transports de la wilaya rassure la population en déclarant que le projet avance d'une manière régulière et les travaux seront accélérés pour qu'il soit livré dans sa totalité au plus tard le premier trimestre de l'an 2020.

A l'encontre de la situation qui régnait avant la libéralisation des transports, caractérisée par un déficit des moyens de transports, la présente offre de transport mise à la disposition des

¹ Déclaration du directeur général de l'EMA lors d'une interview dans le journal El Watan du 22.12.2018.

² Bilan 2018 de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

³ C'est un pilier, une sorte de structure métallique servant de support à des câbles.

⁴ ROCCI A, 2007, « De l'automobile à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale. Thèse de doctorant en sociologie, université de René Descartes-Paris V Panthéon Sorbonne, 542p.

voyageurs connaît de véritables progrès. Quoique la quasi-totalité de leurs déplacements se fasse en route, d'autres modes de transport commencent à prendre part dans la desserte de certaines localités de la WTO, encourageant ainsi la multimodalité et le transport combiné.

Malgré l'apparition (certes tardive) de ces nouveaux modes de transport, l'apport du transport routier en matière de développement socio-économique ne peut avoir de compétiteur du fait de l'impossibilité d'étendre ces modes à tout le territoire de la wilaya.

Conclusion

A travers ce chapitre, nous pouvons conclure que les services publics sont conçus pour des finalités de développement. Ainsi, pour atteindre ces dernières, le service public des transports, en Algérie, doit être modernisé et rénové au mieux pour pouvoir répondre aux exigences de la population en matière de déplacement, et refléter les constats arrêtés dans la réglementation algérienne en matière de transport.

Le secteur des transports dans tous ses modes (sous-secteur routier, sous-secteur ferroviaire, sous-secteur maritime et sous-secteur aérien) exercent inéluctablement des effets sur le développement économique, sur l'aménagement du territoire et sur les conditions de vie des populations. A cet effet, le gouvernement algérien s'est remarquablement investi dans ce secteur où il a lancé plusieurs projets d'investissement assez consistants, sur tout le territoire du pays, pour la réhabilitation des différents modes de transport.

Comme nous l'avons vu précédemment, le secteur des transports est en constante interaction avec le territoire. Le diagnostic territorial servant à déceler les spécificités territoriales de la WTO joue un rôle de canalisateur de réflexions que ça soit dans le monde de la recherche ou dans celui des décideurs publics. C'est grâce à cette étape que le réseau de transport routier pourra être remodelé et équipé de façon à répondre à la demande de transport existante tout en étant en harmonie avec les facteurs naturels et démographiques l'influençant, d'où la confirmation de la première hypothèse qui stipule que les spécificités territoriales impactent indéniablement l'offre et la demande de transport routier.

Ainsi, de par l'évolution démographique et la nature accidentée et escarpée du relief géographique de la WTO, le transport routier apparaît comme un vecteur exclusif d'accessibilité. La route, étant l'infrastructure éminente, diffuse ses avantages sur les entreprises et sur la population mobile de toute la wilaya, et constitue un élément déterminant du développement de ce territoire.

CHAPITRE III

Chapitre III : L'impact de l'offre de transport routier sur le développement de la WTO

Introduction

La route est considérée comme étant une infrastructure stratégique dont la principale fonction est la garantie et la facilitation de la circulation des biens et des personnes en permettant à ces derniers l'accès aux différents services socio-économiques (culture et loisirs, commerce, santé, études, etc.). A travers cette mission, la route se voit contribuer, en premier rang, au développement socio-économique d'un territoire donné.

Selon les statistiques les plus récentes de l'ONS, le transport routier en, Algérie, est le plus sollicité par rapport aux autres modes de transport (90% des déplacements s'effectuent par route). Comme nous l'avons déjà exposé dans le chapitre précédent, le schéma directeur routier et autoroutier à l'horizon 2025 prend en charge ce phénomène de recours accru à la route pour se déplacer. A cet effet, celui-ci a été instauré dans l'objectif de combler le retard accusé en matière de modernisation/réhabilitation de l'infrastructure routière et de régularisation de la circulation à travers tout le territoire national.

Sur le plan local, la croissance démographique et économique de la WTO, ces dernières années, a entraîné des besoins de mobilité de plus en plus intenses. En parallèle, ceux-ci devront être accompagnés de l'infrastructure routière apte à prendre en charge ce flux de mobilité généré par cette situation. Grâce à son dense réseau routier, la grande majorité des localités de la WTO sont desservies par des routes et ce malgré la nature accidentée de son relief géographique.

A travers ce chapitre, nous exposerons, en premier lieu, la démarche méthodologique que nous avons adoptée pour réaliser nos enquêtes de terrains (enquêtes auprès des usagers de la route et des entreprises). En deuxième lieu, nous nous étalerons sur l'analyse des données recueillies auprès des individus qui composent nos échantillons en utilisant le logiciel SPSS dans l'objectif de déceler l'impact plausible de l'offre de transport sur le développement économique et social des territoires ayant fait l'objet d'enquête.

Section 01 : Méthodologie du choix de l'échantillon

La collecte de données est une opération indispensable pour obtenir les informations nécessaires afin de répondre à la problématique posée et vérifier les hypothèses. Dans les points traités dans les chapitres précédents, nous avons eu recours à la recherche documentaire dans le but d'élaborer les aspects théoriques relatifs à notre travail et de réaliser un diagnostic territorial du secteur des transports à l'échelle nationale et locale. A travers cette section, nous présentons le déroulement et les différentes étapes des deux enquêtes par questionnaires, réalisées au niveau des communes de la WTO, dont les résultats sont exploités pour réaliser une étude comparative entre deux groupes différents de communes (enclavées et désenclavées).

1. La méthode de recherche comparative pour généraliser les résultats

L'approche comparative est une méthode de recherche qui sert à déterminer l'effet de différentes conditions sur certaines variables. En général, il est possible de comparer deux ou plusieurs groupes ou situations selon un ou plusieurs objets, afin d'en tirer des conclusions.

« Comparer, c'est opérer des regroupements et/ou des distinctions. Faire de la science (sociale), c'est discriminer, tracer des limites, constituer ou critiquer des catégories et porter un regard discontinu sur un monde continu... La comparaison est un outil de l'activité scientifique »¹. Cette méthode est très utilisée en sciences sociales².

Plusieurs auteurs dont GRAWITZ Madeleine, affirment qu'elle est souvent utilisée pour répondre soit à une finalité d'individualiser ou de généraliser, soit à une recherche de variations systémiques ou globaliser.

- Individualiser ou bien mener une comparaison individualisante : l'objectif recherché, à travers cette méthode, est de soulever les caractéristiques d'une unité d'analyse donnée sur un certain nombre de phénomènes, puis le spécifier selon les caractéristiques de chaque unité.
- Généraliser : Dans ce cas là, nous comparons non pas pour individualiser mais pour élargir les résultats et intégrer par la suite, un plus grand nombre d'unités d'analyse répondant aux mêmes caractéristiques que celles déjà étudiées. La généralisation est, en effet, l'un des principaux objectifs de la méthode comparative.

¹ REBOTIER Julien, (2010), « La rencontre dans la comparaison : outils, approches et concepts ». Communication au séminaire du VESPA, P3.

² GRAWITZ Madeleine, (2001), « Méthodes des sciences sociales », édition Dalloz, p431.

- Chercher des variations systématiques : où la finalité est de chercher des variations systématiques qui peuvent survenir en fonction du changement des conditions investiguées et tester ses hypothèses.

-Globaliser : c'est d'adopter une approche systémique où la totalité des unités doivent y figurer. En revanche, plusieurs auteurs l'écartent de l'approche comparative en disant qu'il n'y a pas de comparaison si toutes les unités sont incluses dans l'analyse.

Pour ce qui est de notre cas de figure, nous envisageons de généraliser et de chercher, au même temps, les variations systématiques. Ainsi, nous comptons généraliser l'idée que le développement d'un territoire donné est tributaire du niveau de son réseau de transport, et se fixer sur la variable « transport » et les différents effets et mutations qu'elle peut manifester.

2. Délimitation des deux groupes de communes à enquêter

Cette étape consiste à délimiter le terrain d'enquête et sélectionner les communes à enquêter sur la base de certains critères.

Analysé antérieurement, un réseau de transport, selon CURIEN, regroupe tous les aspects matériels (tels que les infrastructures) et immatériels (tels que le service de transport) qui prennent part dans le fonctionnement de l'activité des transports.

A partir de cette considération, nous avons arrêté deux critères de classement des communes de la WTO, et qui sont : la consistance de l'infrastructure routière et la taille du parc automobile (bus, mini bus, fourgons aménagés de 12 places et plus, fourgons aménagés de 9 places et les taxis) desservant chacune des 67 communes de la wilaya.

Vu la difficulté de réaliser une enquête afin d'analyser les enjeux de développement générés par le transport routier au niveau des 67 communes composant la WTO, nous avons opté pour l'échantillonnage en utilisant une méthode comparative selon laquelle nous comparons deux groupes de communes :

Le premier groupe correspond aux communes qui disposent d'un réseau de transport routier performant et donc qui répondent parfaitement aux deux critères de sélection : elles ont les réseaux routiers les plus consistants et elles profitent du parc automobile le plus important de la wilaya.

Cependant, le deuxième groupe est choisi en fonction de la faible densité du réseau routier et du plus faible parc roulant. Ainsi, le tableau suivant précise l'ordre de classement des communes selon ces deux critères :

Tableau10 : Classement des communes de la WTO selon la consistance du réseau routier et du parc roulant en transport public

	Communes	Consistance R. Routier(Km)	Communes	Taille du parc roulant
Les dix premières communes du classement	Tizi-Ouzou	182.408	Tizi-Ouzou	1912
	Azazga	151.65	L.N. Irathen	369
	Azeffoun	150.843	Boghni	340
	Draa El Mizan	134.895	Azazga	336
	A.Y.Moussa	115.6	A. El Hammam	319
	Maatkas	110.16	D.Ben Khedda	304
	Boghni	107.45	Draa El Mizan	259
	Makouda	100.28	Maatkas	251
	Iflissen	97.702	Freha	224
	Freha	96.58	Tizi Gheniff	215
Les dix dernières communes du classement	Ifigha	42.55	Ait Agouacha	39
	Assi Youcef	42.300	Frikat	39
	Irdjen	42	Ouacifs	38
	Ouacifs	40.85	Ait Chafaa	37
	Ait Agouacha	37.266	Akerrou	36
	A. Boumahdi	34.200	Iboudrarene	34
	Abi Youcef	33.21	Yatafen	28
	Ait Oumalou	31.753	A.Gueghrane	25
	Mechtras	30.5	Zekri	21
	Yatafen	28.9	Ait Boumahdi	12

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

- **Identification de la première catégorie de communes**

Le tableau présenté précédemment permet de classer les communes de la wilaya selon chacun des deux critères : consistance du réseau routier et dotation en moyens de transport. Ainsi, les dix¹ premières communes qui disposent du réseau routier le plus consistant de la wilaya sont : Tizi-Ouzou, Azazga, Azeffoun, Draa El Mizan (DEM), Ain El Hammam (AEH), Maatkas, Boghni, Makouda, Iflissen et Freha. Et les dix premières communes qui disposent du parc automobile le plus important sont : Tizi-Ouzou, Larbaa Nath Irathen (LNI), Boghni, Azazga, AEH, Draa Ben Kheda (DBK), DEM, Maatkas, Freha et Tizi Gheniff.

L'intersection de ces deux ensembles de communes nous livre comme résultat : Tizi-Ouzou, Azazga, Boghni, DEM, Fréha et Maatkas. Ce sont ces communes qui constitueront la première catégorie de communes à étudier car elles répondent aux deux critères sélectionnés.

¹ Nous avons procédé par groupe de dix communes parmi 67, pour la représentativité de l'échantillon qui doit regrouper 10% au minimum de la population mère qui est égale à 67 communes. Nous avons donc arrêté un échantillon de 15% qui correspond approximativement à 10 communes.

Elles sont donc considérées comme des communes désenclavées par le réseau de transport. Les autres ne peuvent y figurer du fait qu'une commune ayant un important réseau routier sans assez de moyens de transports n'est donc pas assez accessible et désenclavée. Et une commune qui bénéficie d'un considérable parc automobile combiné à une infrastructure routière limitée et de taille réduite entrave la mobilité et accentue l'enclavement.

- **Identification de la deuxième catégorie de communes**

A l'encontre de la première catégorie, les dix communes qui disposent du réseau routier le moins consistant de la wilaya sont : Ait Bouadou, Irdjen, Assi Youcef, Ouacifs, Ait Agouacha, Abi Youcef, Ait Boumahdi, Ait Oumalou, Mechtras et Yatafen. Et les dix communes les moins dotées en moyens de transport sont les suivantes : Ait Agouacha, Frikat, Ouacifs, Ait Chafaa, Akkerou, Iboudrarene, Yatafen, Agouni Gueghrane, Zekri et Ait Boumahdi.

L'intersection effectuée entre ces deux listings permet de constituer la deuxième catégorie de communes qui regroupe : Yatafen, Ouacifs, Ait Agouacha et Ait Boumahdi. Ces dernières étant les moins dotées en infrastructures et moyens de transport, sont donc considérées comme des communes enclavées, car elles sont mal desservies par le transport routier.

3. Présentation des communes enquêtées

Les communes qui constituent les deux catégories précédemment exposées sont au nombre de dix. Dans cet élément, nous allons donner un bref aperçu sur chacune d'elles.

- **La commune de Tizi-Ouzou**

La commune de Tizi-Ouzou, chef lieu de wilaya, est d'une superficie de 102.36 Km², occupée par 154 458 habitants dont 150 840 sont agglomérés. Située à 100 Km à l'est de la capitale Alger, elle est entourée par la commune de DBK à l'ouest, de Maatkas au sud-ouest, de Souk el Thenine et Ath Zmenzer au sud, d'Irdjen au sud-est, de Tizi Rached et Ouaguenoun à l'est, et de Ait Aissa Mimoun du côté nord-est. La commune de Tizi-Ouzou est répartie en deux principales agglomérations : l'agglomération chef lieu qui est la ville de Tizi-Ouzou, et un ensemble d'agglomérations secondaires dont nous citons Redjaouna, Tala Athmane, Tassadort, Bouhinoun, Chemlal, Rehahlia et Sikh Oumedour. Cependant, un faible taux de population ne dépassant pas 3% de la population totale habite les agglomérations en zones éparses.

- **La commune d'Azazga**

Azazga, commune chef lieu de Daira, est située en amont de l'Oued Sebaou. Elle a des frontières avec les communes de Freha, Aghribs, Souamaa, Ifigha et Yakouren. Sa superficie est de 77.05 Km², regroupant 17 villages dont la population totale atteint 38 614 habitants en

2017. Cette commune à prédominance urbaine (77.22% de la population est urbanisé) constitue une zone transitée par des usagers de la route de plusieurs wilaya, notamment pour rejoindre la wilaya de Bejaia.

- **La commune de Boghni**

Située à 38 Km au sud-ouest de Tizi-Ouzou, la commune de Boghni s'étale sur une superficie de 51.50 Km². Elle abrite 31 830 habitants dont 98% sont agglomérés. Elle est limitée au sud par la wilaya de Bouira, au nord par Maatkas, par Assi Youcef à l'ouest et à l'ouest par la commune de Bounouh.

- **La commune de DEM**

La commune de DEM est située à 42 Km au sud-ouest de Tizi-Ouzou. Elle est composée de 19 villages occupant une superficie totale de 80.84 Km² et s'étend de la commune d'Ait Yahia moussa au nord, de la wilaya de Bouira au sud, de la commune de Ain Zaouia et de Tizi Gheniff respectivement de l'est en ouest. DEM est une commune mixte étant donné que 50% de sa population totale (39 949habitants) est urbaine et 50% est rurale.

- **La commune de Freha**

Freha est une commune de 68.55 Km², localisée à 31 Km à l'est de Tizi-Ouzou. Elle est délimitée au nord par la commune d'Aghribs, à l'est par la commune d'Azazga, au sud par la commune de Mekla et à l'ouest par la commune de Tizi-Ouzou et d'Ouaguenoun. La commune de Freha est le rassemblement de 24 villages abritant une population totale de 26 498 en 2017 contre 24 228 habitants en 2008.

- **La commune de Maatkas**

La commune de Maatkas est située à 20 Km au sud-ouest du chef lieu de wilaya. Elle est occupée par 32 999 habitants dispersés sur une superficie de 45.29 Km². Délimitée par la commune de Tirmatine au nord, Boghni au sud, Ait Zmenzer à l'est et Ait Yahia Moussa à l'ouest, la commune de Maatkas est composée de 47 localités lors du découpage administratif de 1984. Celle-ci est renommée pour sa poterie où la commune célèbre annuellement, depuis 2010, la fête de la poterie.

La commune de Yatafen

Yatafen est une petite commune de la Daira d'Ait Yenni. Elle se trouve au sud de la WTO et est délimitée respectivement au nord, à l'est, au sud et à l'ouest par Ain El Hammam, Akbil, Bouira et Iboudraren. La commune de Yatafen est d'une superficie de 15.99 Km² et est composée de deux villages en plus du chef lieu de la commune. Celle-ci est occupée par 4 089 habitants en 2017 contre 4 016 habitants en 2008.

- **La commune d'Ouacifs**

Située au flanc de la montagne du Djurdjura, la commune d'Ouacifs s'étale sur une superficie de 17.18 Km² et est composée de dix localités : Larbaa des Ouacifs, Zahloune, Bou Abderahmane, Ait Abbas, Zoubga, Tikidount, Tikichourt, Zaknoun, Ait Sidi Athmane et Tiguemounine. Selon les statistiques de l'an 2017, la population de la commune de Ouacifs est estimée à 10 500 habitants.

- **La commune d'Ait Aggouacha**

Localisée au centre de la WTO, Ait Agouacha est une commune de 26.21 Km² et est délimitée par la commune d'Ait Oumalou au nord, de Mekla à l'est, de la commune de Ain El Hammam au sud et de LNI à l'ouest. Celle-ci est composée de sept villages d'une population totale de 4 626 habitants en 2017 contre 4 306 habitants en 2008.

- **La commune d'Ait Boumahdi**

La commune d'Ait Boumahdi se trouve au sud de la WTO. Elle a des limites avec la wilaya de Bouira et les communes d'Ouacifs, Agouni Gueghrane et Ait Toudert. En 2008, la commune d'Ait Boumahdi était habitée de 6 224 individus en 2017 répartis sur les cinq localités de la commune : Ait Agad, Timeghras, Ait Abdellali, Tiroual et le chef lieu de la commune.

4. Rappel des paramètres de comparaison

Une fois le périmètre de l'analyse a été délimité, il est important de fixer les paramètres selon lesquels les deux groupes de communes seront analysés et comparés, après avoir mobilisé toutes les données indispensables à cette démarche.

D'après nos conclusions théoriques, le secteur des transports est un vecteur de développement à travers la croissance économique qu'il entraîne, la réduction de la pauvreté, la création d'emplois, la réduction des disparités spatiales, le renforcement des localisations industrielles, de l'attractivité et de la compétitivité des territoires. Chose que nous allons tenter de vérifier.

Notre travail étant inscrit dans une échelle d'étude microéconomique les enjeux de croissance économique et de mondialisation ne seront pas inclus dans notre analyse. Nous nous contentons donc d'analyser les paramètres suivants :

➤ **Réduction de la pauvreté**

Réduire la pauvreté dans la WTO, dont les indices sont en hausse, revient à lutter contre le chômage et à garantir l'accès de la population défavorisée aux principaux services socio-économiques (services de santé, d'éducation, etc.) et leurs offrir de meilleures conditions de

vie. Cependant, ces pratiques sont tributaires d'un bon réseau de transport capable de répondre à la demande de mobilité.

➤ **Création et encouragement de l'emploi**

Plus que créateur d'emplois, le transport est également promoteur et catalyseur de l'emploi. C'est grâce à la disponibilité de ce service que les employés s'y rendent à leurs postes de travail, et ce, quelque soit l'endroit et le trajet à parcourir.

➤ **Réduction des disparités spatiales**

Le transport routier au sein de la WTO est considéré comme un facteur qui atténue les disparités spatiales, notamment celles apparentes entre centre/périphérie, urbain/rural. C'est pourquoi la desserte par route œuvre grandement dans la cohésion territoriale et le désenclavement des zones rurales de la wilaya, en façonnant un maillage en réseau des entités territoriales de différentes natures.

➤ **Renforcement des localisations industrielles**

« Le transport est souvent considéré comme le facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation d'usine... Le transport reste un facteur essentiel de la localisation de bien des industries »¹. Plusieurs théoriciens accordent une importance particulière au transport comme étant un facteur explicatif du choix d'implantation géographique des entreprises industrielles. En revanche, nous tenterons de vérifier ces propos à travers l'analyse des localités de la wilaya qui abritent un certain nombre d'entreprises industrielles et autres.

➤ **Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité d'un territoire**

Plus une commune est accessible plus elle est compétitive et attractive. En d'autres termes, un territoire muni d'un bon réseau de desserte est mieux placé pour stimuler un afflux de population et d'investissements.

Ces cinq paramètres constitueront notre grille de comparaison afin de soulever les aspects qu'affecte le réseau de transport routier.

5. Méthodologie de l'échantillonnage

« L'échantillonnage est un moyen de sélectionner un sous-ensemble d'unités dans la population aux fins de la collecte de l'information sur ces unités pour formuler des inférences sur l'ensemble de la population »².

5.1. Bref aperçu des différentes méthodes d'enquête

Il existe deux éventuelles techniques d'échantillonnage, probabiliste et non probabiliste.

¹ SMITH, (1971), cité par FISCHER André, (1978), « Transport et localisation industrielle », dans Annales de géographie, t.87, n°483, pp 545-559, p545.

² Statistique Canada, (2003), « Méthodes et pratiques d'enquête », n°12-587-X au catalogue, Canada, Ottawa, P95.

L'échantillonnage probabiliste peut être tiré de plusieurs manières à partir de la base de sondage disponible. Il existe plusieurs types d'échantillonnage probabiliste, à savoir : L'échantillonnage aléatoire simple, où « les observations sont sélectionnées de façon aléatoire dans une population qui a une probabilité ou une fraction d'échantillonnage connue »¹ dont les éléments de l'échantillon ont tous la même probabilité d'être choisis.

L'échantillonnage systématique consiste à dresser la liste de tous les éléments de la population visée et mettre en place un intervalle entre chaque unité sélectionnée et incluse dans l'échantillon.

L'échantillonnage avec probabilité proportionnelle à la taille, où chaque élément de la population observée doit avoir une chance d'être inclus dans l'échantillon sans que cette chance soit la même pour tous.

L'échantillonnage stratifié qui consiste à répartir la population en groupes homogènes, appelés strates. Puis nous prélevons de chaque strate un échantillon selon une méthode d'échantillonnage précise. L'échantillonnage par grappes revient à sélectionner aléatoirement des groupes complets d'éléments de la population de la base de sondage qui vont représenter la population totale.

L'échantillonnage à plusieurs degrés est le processus de prélèvement de l'échantillon à deux étapes successives. Une fois l'échantillon primaire est sélectionné de la base de sondage, un deuxième échantillon est prélevé à partir de celui-ci, et ainsi de suite.

L'échantillonnage à plusieurs phases consiste à prélever un échantillon plus large pour recueillir des informations générales de la base de sondage, et sélectionner un autre échantillon de taille plus réduite pour des données plus détaillées, et ainsi de suite.

Et enfin, l'échantillonnage par réplique souvent utilisé dans les études préliminaires dont les résultats doivent être tirés rapidement.

Dans l'absence d'une base de sondage de la population mobile et des entreprises localisées sur les principaux axes routiers de la WTO, nous avons opté pour un échantillonnage non probabiliste où il n'est pas nécessaire d'avoir une base de sondage complète pour tirer son échantillon. Toutefois, cinq types de méthodes d'échantillonnage non probabiliste sont possibles : l'échantillonnage à l'aveuglette (où les individus sont choisis arbitrairement), l'échantillonnage à participation volontaire (qui laisse libre choix de répondre ou non au questionnaire), l'échantillonnage au jugé (qui consiste à sélectionner les individus sur la base d'idées et desseins fixés au préalable), l'échantillonnage par quotas (qui est effectué selon

¹ <http://www.statsoft.fr/concepts-statistiques/glossaire/e/echantillonnage-simple.html>

des proportions de la population), et en dernier, l'échantillonnage probabiliste modifié qui mobilise, en deux étapes, l'échantillonnage probabiliste et non probabiliste.

5.2. Présentation de l'échantillon

Etant scindé en deux phases, « l'échantillonnage probabiliste modifié » semble être le plus adéquat avec l'enquête que nous avons menée, car elle est passée par deux étapes de sélection.

- La première phase (échantillonnage probabiliste) consiste à prendre un échantillon de communes à enquêter de la base de sondage qui regroupe 67 communes. Nous avons donc abouti à un échantillon de 10 communes (environ 15% de la base de sondage) séparé en deux catégories : une catégorie de six communes (Tizi-Ouzou, Azazga, Boghni, DEM, Freha et Maatkas), comparée à une autre catégorie de quatre communes (Yatafen, Ouacifs, Ait Agouacha et Ait Boumahdi).
- Dans la deuxième phase (échantillonnage non probabiliste), nous utilisons la méthode d'échantillonnage au jugé où l'échantillon est prélevé selon certains jugements ou critères de sélection d'individus à enquêter.

Pour notre cas, la population cible est constituée d'individus mobiles, usagers de la route, se trouvant dans le territoire des communes enquêtées et des activités économiques localisées à proximité des axes routiers de ces mêmes communes.

Ainsi, pour chacune des deux catégories de communes nous avons pris un échantillon de 120 individus usagers de la route, pour avoir en tout 240 individus enquêtés par questionnaires.

Les établissements d'activités économiques enquêtés étaient au nombre de 25 dans chaque groupe de communes. De ce fait, nous avons eu à enquêter au total 50 entreprises ou autres établissements d'activité, d'où notre échantillon.

Le choix des entreprises a été fait selon leurs localisations par rapport aux principaux axes routiers traversant les communes sélectionnées. Ainsi, les entreprises ciblées devraient être localisées à proximité des principales routes desservant chacune de ces communes. Cependant, dans les communes enclavées, les entreprises ne sont pas tout à fait répandues comme dans les communes désenclavées (comme est précisé dans le tableau n°11). Pour ce faire, nous avons inclus dans notre enquête relative aux entreprises, les commerces de proximité comme étant des entreprises et quelque soit la nature de l'axe routier sur lequel elles sont implantées. Le tableau suivant résume les principaux axes routiers de chacune des dix communes choisies :

Tableau 11 : Récapitulatif des principaux axes routiers des communes enquêtées

Communes	RN	Longueur en Km	CW	Longueur en Km	Longueur CC En Km
Tizi-Ouzou	RN12	17.7	CW2	5.8	179.408
	RN30A	1.53	CW100	3.5	
	RN72	1.3	CW128	4	
			CW147	15.8	
			CW174	8.5	
			CW174A	1.378	
Azazga	RN12	16.8	-	-	151.650
	RN71	15.1			
Fréha	RN73	13.5	CW6	8.3	96.550
			CW174	10.81	
Boghni	RN30	5.8	CW4	2.65	107.450
	RN30B	20	CW128	3.9	
DEM	RN25	14.45	CW4	4	134.895
	RN30	3.5			
	RN68	5.445			
Maatkas	-	-	CW128	16.96	110.160
			CW147	6.8	
Yatafen	RN71	1	CW11	11	28.9
Ouacifs	-	-	CW11	13	40.850
Ait.Aggouacha	RN15	10.6	-	-	37.266
Ait.Boumahdi	-	-	-	-	34.200

Source : Réalisé à partir des données de la DTPTO

5.3. Présentation de l'outil d'enquête utilisé

Pour administrer les questionnaires et collecter les réponses des usagers et des entreprises avec précision, nous avons fait appel à l'enquête par « questionnaire assisté par interviewer » à travers laquelle l'interviewer questionne les individus et remplit lui-même le questionnaire. Il est possible de le diffuser sur support papier pour une interview papier crayon (IPC), comme il peut être transmis par ordinateur et l'appeler Interview sur place assisté par ordinateur (IPAO). La première étant la méthode qui répond avec certitude à nos attentes, nous nous sommes donc déplacés auprès des communes sélectionnées et enquêtés des individus et entreprises dont les réponses étaient notées manuellement par nous mêmes.

Cette méthode comporte d'innombrables avantages. Grâce aux interprétations de l'interviewer, le taux et la qualité des réponses seront plus élevées, car les répondants n'auront pas à rencontrer des difficultés de compréhension des questions quelque soit leurs niveaux d'instruction et quelque soit le degré de complexité des questions posées. Malgré que cette méthode demande plus de temps et d'efforts, elle constitue la voie exclusive où l'interviewer

peut également faire des observations directes, ajouter des précisions, et des explications pour que l'interviewé réponde au maximum des questions, chose qui n'est pas possible dans la méthode d'auto dénombrement où le répondant remplit seul le questionnaire.

Pour collecter l'information nécessaire à l'accomplissement de notre travail relatif aux incidences du secteur des transports routier sur le développement de la WTO, nous avons administrés deux questionnaires. Le premier a été adressé aux usagers de la route des dix communes enquêtées. Celui-ci comporte 26 questions de types variés (questions ouvertes et fermées), réparties en trois compartiments : une partie relative aux caractéristiques socioprofessionnelles de l'individu, une autre qui vise la caractérisation des déplacements des individus, et une dernière partie qui concerne l'appréciation du rôle du secteur des transports. Toutefois, le second questionnaire a été adressé aux entreprises dont le siège est situé à proximité des axes routiers des communes constituant notre terrain d'enquête. Ce dernier est composé de 16 principales questions scindées en deux parties, à savoir : une partie qui rassemble des informations générales à propos de l'entreprise, et une autre partie destinée à analyser l'impact de la localisation à proximité d'un axe routier sur l'activité de l'entreprise.

Au final, le suivi minutieux de ces étapes, nous a permis de passer à la dernière phase de notre travail qui consiste à traiter, analyser et interpréter les résultats obtenus à travers les enquêtes de terrain et grâce auxquelles nous apporterons des éléments de réponses aux questionnements de départ.

Section 02 : Le rôle social du transport routier dans la WTO

Développer une société consiste à placer la population au premier rang de tout processus de développement en luttant contre la pauvreté, la vulnérabilité et l'exclusion. Les autorités locales de la WTO sont conscientes du fait qu'une société ne peut être bâtie sans l'inclusion sociale. A cet effet, elles se sont engagées dans divers projets de réalisation et de revêtement des routes œuvrant dans la desserte du territoire de toute la wilaya et dans le désenclavement des zones les plus éloignées.

Dans cette section, nous analyserons l'importance du transport routier de personnes pour les communes de la WTO, notamment le différentiel recensé entre celles qui sont dotées ou pas d'un bon réseau de transport routier en termes de développement social.

1. Présentation de l'échantillon

Comme nous l'avons précisé dans la section précédente, notre échantillon est réparti sur dix communes sciendées en deux groupes, selon leur rang de dotation en réseau de transport routier.

Tableau n°12 : Répartition des individus de l'échantillon selon les communes enquêtées

Communes	Nombre d'individus sondés
T-O	20 dans chaque commune
Azazga	
Freha	
Maatkas	
DEM	
Boghni	
Nombre total du premier groupe	120
Ouacifs	30 dans chaque commune
Ait Boumahdi	
Yatafen	
Ait Aggouacha	
Nombre total du deuxième groupe	120

Source : Résultats de notre enquête

Au niveau de chacune des communes de Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha, Maatkas, Draa El Mizan et de Boghni, nous avons questionné 20 individus usagers de la route. En outre, dans les quatre autres communes à savoir : Ouacifs, Ait Boumahdi, Yatafen et Ait Aggouacha, le questionnaire a été adressé à 30 personnes par commune. Cette répartition a été faite afin d'avoir un équilibre de 120 répondants par groupe de communes et de pouvoir, par la suite, s'investir dans des comparaisons logiques et équitables, tel que le résume le tableau ci-après.

Tableau n°13 : Répartition des individus enquêtés selon la nature des communes

Nature de la commune	Nbre d'individus (usagers) sondés
Cne désenclavée	120
Cne enclavée	120
Total	240

Source : Résultats de notre enquête

Ainsi, nous avons constitué deux groupes de communes qualifiées de communes désenclavées ou de communes enclavées respectivement selon leur niveau de dotation en infrastructure routière et moyens de transport routier.

2. Spécificités de la demande de transport selon le statut social des personnes sondées

Dans ce point, nous allons exposer les informations relatives aux individus composant notre échantillon selon le genre, l'âge et la situation professionnelle.

Tableau n°14 : Répartition des individus de l'échantillon selon le genre

Modalités	Total	%
Homme	130	54.17
Femme	110	45.83
Total	240	100

Source : Résultats de notre enquête

Sur les 240 personnes sondées, nous avons interrogé au total 130 hommes (dont 66 dans les communes désenclavées et 64 dans les communes enclavées) et 110 femmes où 54 parmi elles ont été interrogées dans les communes désenclavées et 56 dans les communes enclavées.

Tableau n°15 : Répartition des individus de l'échantillon selon l'âge

L'âge	Nbre d'individus	%
Moins de 20 ans	18	7.5
De 20 à 30 ans	74	30.83
De 31 à 40 ans	85	35.42
De 41 à 50 ans	45	18.75
Plus de 50 ans	18	7.5
Total	240	100

Source : Résultats de notre enquête

La répartition des individus de l'échantillon selon les tranches d'âge montre que la population la plus mobile est âgée entre 20 et 40 ans (159 personnes parmi 240, équivalent de 66.25%). La prédominance de la tranche d'âge jeune reflète la structure de la pyramide des âges de la population en Algérie et de la WTO où la population jeune prend de l'élan par rapport à la population totale. D'ailleurs, comme le montre le tableau ci-après, durant notre enquête, les fonctionnaires et les étudiants et représentaient la grande majorité de la population sondée (respectivement 33.75 et 21.67%) dont la plupart étaient âgés entre 20 à 40 ans, suivi de personnes sans emploi (11.67%), de commerçants (8.75%), de retraités et de fonctions libérales qui ne représentaient que 3.25 et 5.42% de l'échantillon.

Tableau n°16 : Répartition des individus de l'échantillon selon la profession

La profession	Nbre d'individus	%
Etudiant	52	21,67
Fonctionnaire	81	33,75
Commerçant	21	8,75
Fonction libéral	13	5,42
Entrepreneur	10	4,17
Retraité	15	6,25
Sans emploi	28	11,67
Autre	20	8,33
Total	240	100

Source : Résultats de notre enquête.

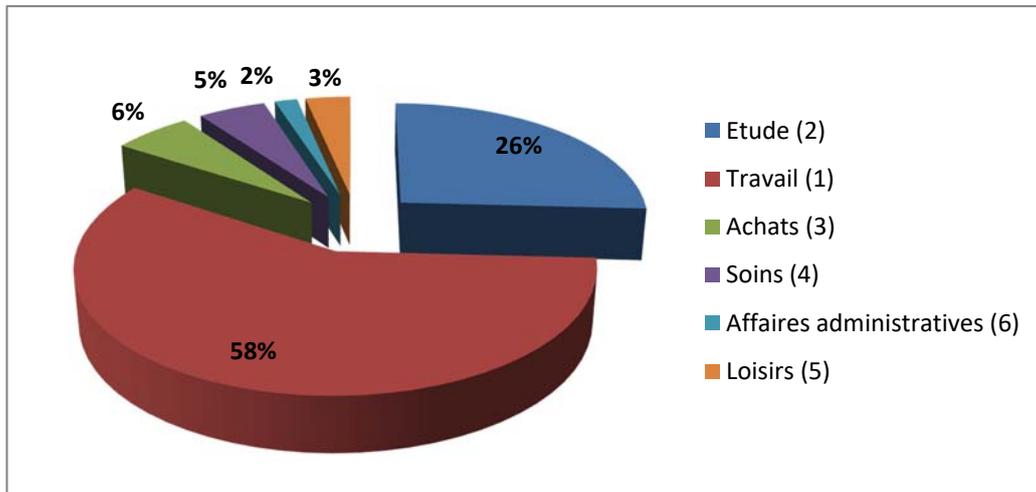
3. Caractéristiques des déplacements des usagers de la route dans les communes désenclavées et dans les communes enclavées

Dans ce point, nous nous intéresserons aux habitudes de déplacements des individus sondés au niveau des deux groupes de communes afin de constater et de soulever les disparités, en termes de déplacements, qui se présentent que ce soit dans les motifs de déplacement, dans le choix du mode de transport emprunté et dans la fréquence des déplacements de chaque individu de l'échantillon.

3.1. Selon les motifs de déplacement

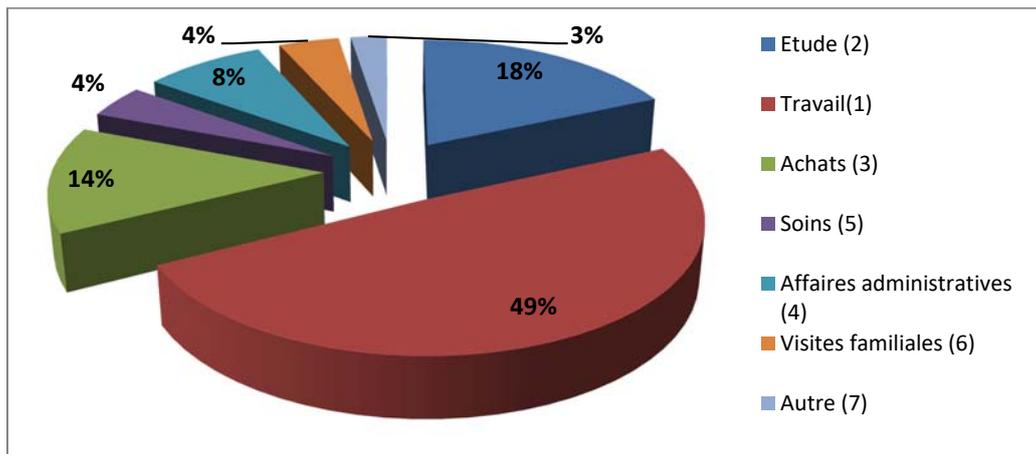
Plusieurs raisons peuvent amener un individu à se déplacer. De cette diversité, et devant l'impossibilité de les intégrer dans leur totalité, nous nous sommes basés, dans notre travail, sur les motifs de déplacement les plus fréquents dont : les études, le travail, les achats, les soins, les loisirs, les visites familiales et affaires administratives. De ce fait, nous avons obtenu, de l'enquête relative aux motifs de déplacement, dans les communes désenclavées et enclavées, les deux figures suivantes :

Figure n°06 : Motifs habituels de déplacement des usagers de la route des communes désenclavées



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°07 : Motifs habituels de déplacement des usagers de la route des communes enclavées



Source : Résultats de notre enquête

De ces deux figures, il en ressort que les personnes qui se déplacent le plus le font généralement pour se rendre au travail et pour y aller étudier. Puis viennent après les déplacements pour motifs de soins et d'achats.

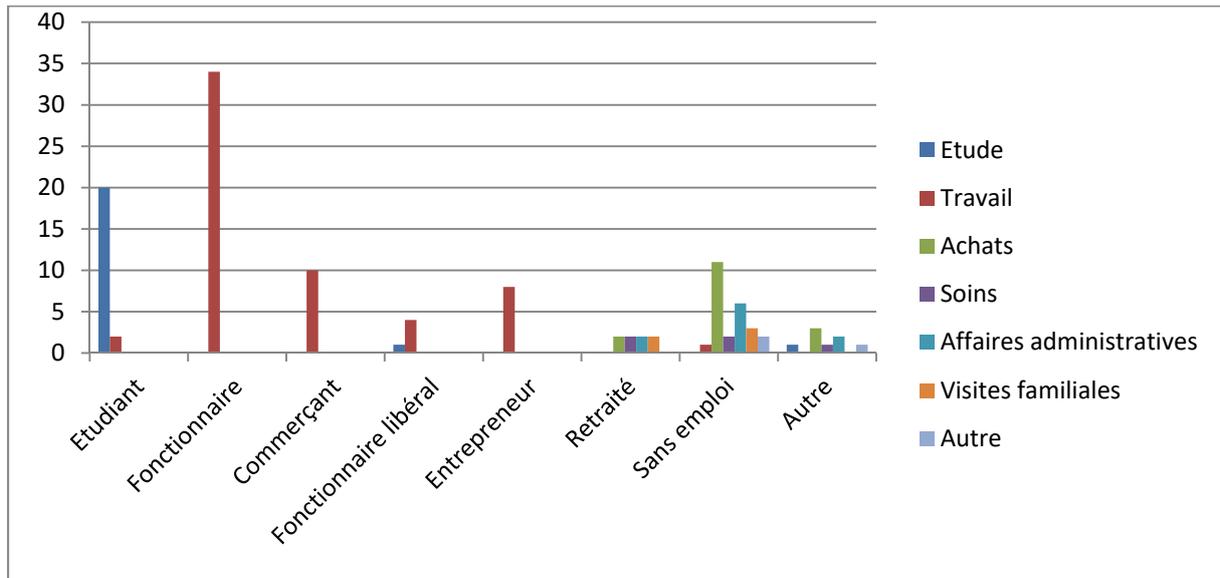
Dans chacun des deux types de communes, nous avons recensé un groupe d'individus se déplaçant pour des affaires administratives. Cependant, celui recensé dans les communes enclavées est plus élevé et donc plus significatif (8%) que celui des communes désenclavées qui n'est que de 2%.

Cet écart peut être expliqué par la localisation des administrations publiques. Du fait de la proximité des administrations publiques, la population des communes désenclavées se déplace aisément pour effectuer des démarches administratives. En revanche, les communes

enclavées caractérisées par leur éloignement géographique et organisationnel et par le manque d'établissements publics de proximité, les individus sont donc contraints d'effectuer plusieurs déplacements pour accomplir leurs besoins en affaires administratives.

De prime abord, dans les communes enclavées, nous avons enquêté un pourcentage très important d'individus sans emploi par rapport aux communes désenclavées.

Figure n°08 : Les motifs de déplacement des usagers de la route des communes enclavées selon leurs professions



Source : Résultats de notre enquête

A travers cette figure nous constatons, ainsi, que parmi les différents statuts sociaux des individus sondés dans les communes enclavées souffrant d'un très faible réseau de transport, ce sont les personnes sans emploi qui se déplacent habituellement pour effectuer des démarches administratives. Ce constat est fortement lié aux exigences bureaucratiques et administratives que requiert tout processus de recherche d'emploi.

La population enquêtée dans les communes ayant un bon réseau de desserte n'a pas fait des visites familiales un motif de déplacement habituel mais plutôt occasionnel, contrairement aux communes à faible réseau de transport, où 4% des individus questionnés à leur niveau se déplacent habituellement pour rendre visite à des proches. Ces derniers sont représentés principalement par les personnes retraitées et sans emploi qui disposent de plus de temps libre pour faire des visites familiales.

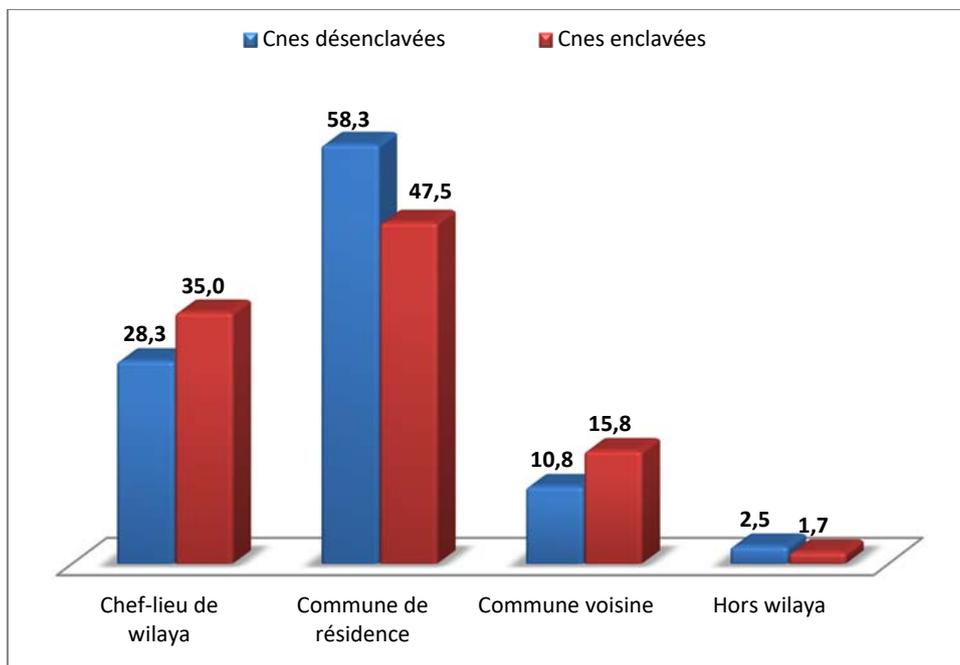
De plus, comme nous permet de le remarquer la comparaison entre les deux figures qui représentent les différents motifs de déplacements habituels des usagers de la route dans les deux types de communes, les gens des communes enclavées ne se déplacent pas habituellement pour faire des loisirs ou pour se détendre. Ce qui fait qu'ils ont remplacé leurs

déplacements pour des fins de loisirs, souvent pénibles, par des visites familiales. Ce qui n'est pas le cas des citoyens des communes désenclavées qui tendent à intégrer les loisirs dans leur vie quotidienne pour améliorer leur bien-être.

3.2 Selon la destination habituelle

La destination habituelle désigne l'endroit envers lequel l'individu se rend le plus souvent, soit pour travailler, étudier, faire des achats, ou autre. La figure suivante regroupe les destinations habituelles des personnes sondées dans les communes enclavées et les communes désenclavées.

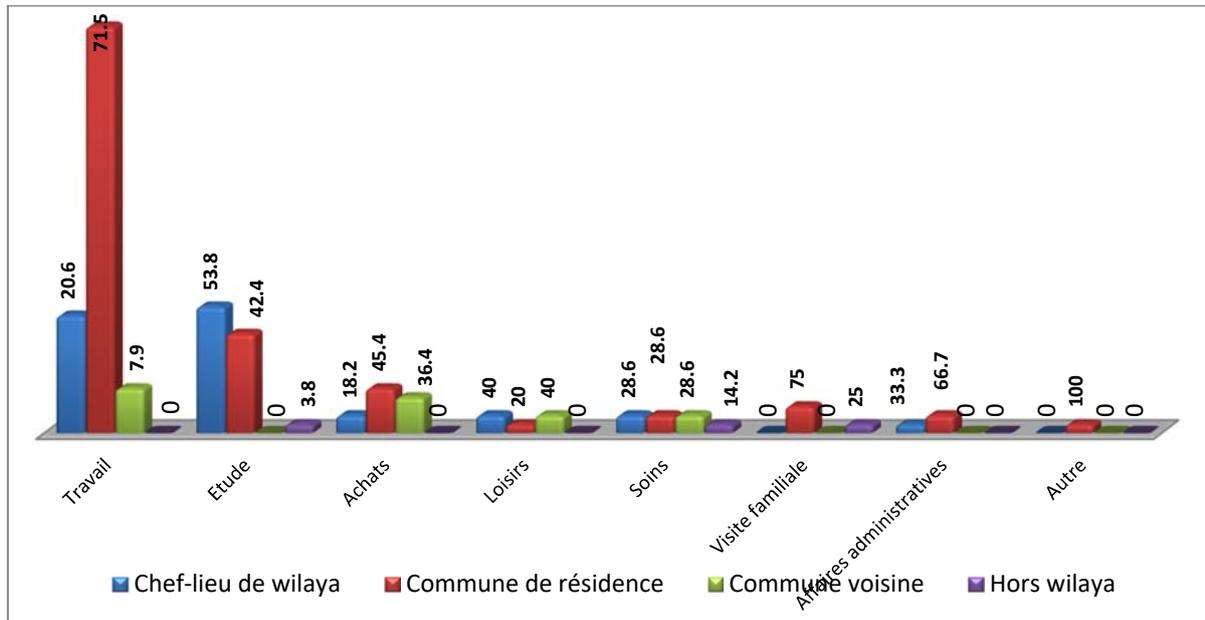
Figure n°09 : Destination habituelle des individus enquêtés dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées



Source : Résultats de notre enquête

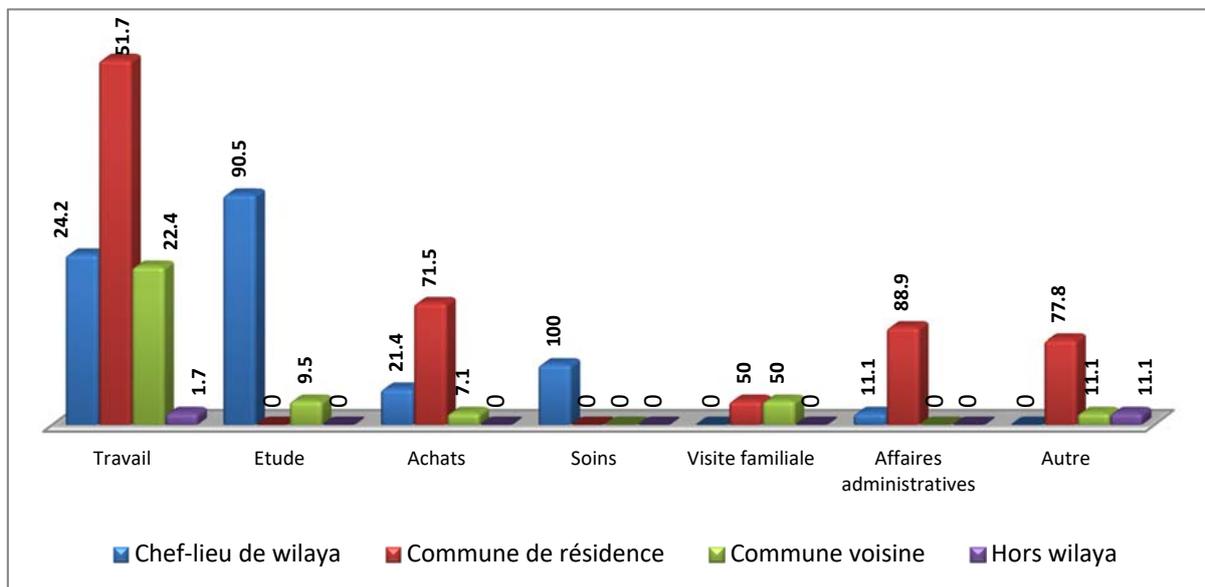
Du dépouillement des résultats de notre enquête, nous constatons que les tendances générales de déplacement des individus des deux types de communes sont différentes. Nous remarquons que, du fait de la disponibilité des éléments répondant à leurs motifs de déplacement, les usagers de la route des communes désenclavées par les transports se déplacent moins vers le chef-lieu de wilaya mais plus au niveau de leurs communes de résidence contrairement à ceux enquêtés dans les communes mal desservies par les transports. Ces derniers, pour leurs différents motifs de déplacement, s'adressent plus au chef-lieu de wilaya et aux communes voisines.

Figure n°10 : La destination habituelle de chacun des motifs de déplacement des usagers de la route des communes désenclavées



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°11: La destination habituelle de chacun des motifs de déplacement des usagers de la route des communes enclavées



Source : Résultats de notre enquête

- Motif de déplacement « travail »

De l'analyse comparative de ces deux figures, nous remarquons que pour travailler, 71% des usagers de la route des communes désenclavées travaillent dans leurs communes de résidence d'où leur destination habituelle. En revanche, dans les communes mal desservies et enclavées,

il n'y a que 51% des personnes se déplaçant pour travailler s'adressent à leurs communes de résidence. Comme 24.2 et 22.4% de ceux-ci ont fait respectivement du chef-lieu de wilaya et des communes voisines leurs destinations habituelles. Cet important flux de population quittant les communes de résidences vers l'extérieur pour travailler s'explique par la faible présence d'opportunités d'emploi dans les communes enclavées, du coup nous assistons au rallongement du trajet domicile-travail.

- Motif de déplacement « études et formation »

Dans les communes dotées d'un bon réseau de desserte, nous avons les individus qui se déplacent soit au chef-lieu de wilaya (53.8%) soit étudient dans leurs communes de résidences (42.4%) du fait de la disponibilité de suffisamment d'établissements scolaires et de formations professionnelles contrairement aux communes qui sont mal desservies par le réseau de transport. Or, 90% des individus enquêtés à leur niveau, se déplaçant pour étudier, s'adressent au chef-lieu de wilaya, 10% aux communes voisines et nul n'étudie dans sa commune de résidence.

- Motif de déplacement « achat »

Du fait de l'enclavement et des mauvaises conditions de mobilité et de circulation, 71.5% des individus sondés dans les communes mal desservies se trouvent dans l'obligation d'effectuer leurs achats dans leurs communes de résidence et se contentent des seuls biens et services disponibles. Cependant, en quête d'une gamme de choix plus variés ou de produits indisponibles dans leurs communes de résidence, 24% de ces personnes font leurs achats dans le chef-lieu de wilaya et 7.1% dans les communes voisines.

Les communes outillées d'un réseau de transport routier performant assurent la circulation de leurs résidents aux différents marchés de biens et services. Ces derniers, du fait de la proximité des marchés, ils font leurs achats soit dans leurs communes de résidence (45.5%), soit dans les communes voisines (36.4), soit dans le chef-lieu de wilaya (18.2).

- Motif de déplacement « soins »

A travers ces mêmes figures, nous constatons aussi que les gens résidants des communes mal desservies par les transports et qui se déplacent habituellement pour des soins quittent tous leurs communes de résidence pour se faire soigner au chef-lieu de wilaya. Néanmoins, dans les communes désenclavées par un bon réseau de transport, 28.6% des personnes enquêtées se soignent dans leurs communes de résidence. Ce qui traduit la disponibilité d'un service de soins dans ces communes. Le reste, pour se soigner, se rendent le plus souvent aux communes voisines (28.6%), au chef-lieu de wilaya (28.6%) ou bien même en dehors de la WTO (14.2%).

Ce flux de population en direction du chef-lieu de wilaya est traduit par la centralisation des centres de soins et de la disponibilité d'un amalgame de cabinets de soins privés. Cependant, désertier sa commune pour se faire soigner ailleurs n'est signe que d'absence d'établissements répondant à ce service, à ce besoin social pourtant capital. Certes, toutes les communes doivent être équipées d'une salle de soins au minimum, mais la majorité de celles-ci sont soit mises en jachère, soit il n'y a pas assez de personnel où nous n'y trouvons qu'une seule infirmière pour des premiers soins.

Après des discussions plus poussées avec les répondants, il s'est avéré que les médecins, techniciens et autres statuts devant occuper et faire fonctionner l'établissement refusent de travailler dans ce genre de localités faute d'accessibilité et de manque de transport pour assurer leurs trajets quotidiens domicile-travail. De plus, il est impossible, selon eux, d'inciter les établissements privés de service de soins à s'installer dans leurs communes car ces derniers préfèrent s'installer là où il y a une forte demande.

Tableau n°17 : Salles de soins, publiques et privées, localisées dans les communes enquêtées

Nom de la commune	Nbre de salles de soins publiques	Nbre de salles de soins privées
Tizi-Ouzou	13	18
Azazga	07	05
Freha	06	01
D.E.M	09	02
Maatkas	03	01
Boghni	05	05
Yatafen	02	00
Ouacif	02	00
Ait Boumahdi	05	00
Ait Aggouacha	03	00
Total	55	32

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Contrairement aux communes dotées d'un bon réseau de transport, le tableau ci-dessus confirme l'échec des communes enclavées à attirer et à inciter les services sanitaires privés à se localiser sur leurs territoires respectifs. D'ailleurs, malgré la médiocrité du service public de santé dans ces communes, aucun établissement privé de santé ne s'est installé à leur niveau.

- Motif de déplacement « visites familiales »

Les visites familiales sont indispensables pour le maintien des liens sociaux. La situation du réseau de transport routier des communes désenclavées permet à leurs résidents de rendre visites à leurs proches même en dehors de la wilaya. En revanche, nous remarquons que dans la précédente représentation graphique, que dans les communes enclavées, les liens familiaux ne sont maintenus que dans les communes de résidence et dans les communes voisines à cause de la proximité géographique, et que personne parmi celles que nous avons enquêté ne quitte la commune pour des visites familiales au niveau du chef-lieu de wilaya ou en dehors de la WTO à cause des difficultés de déplacements rencontrées notamment dans les longs trajets.

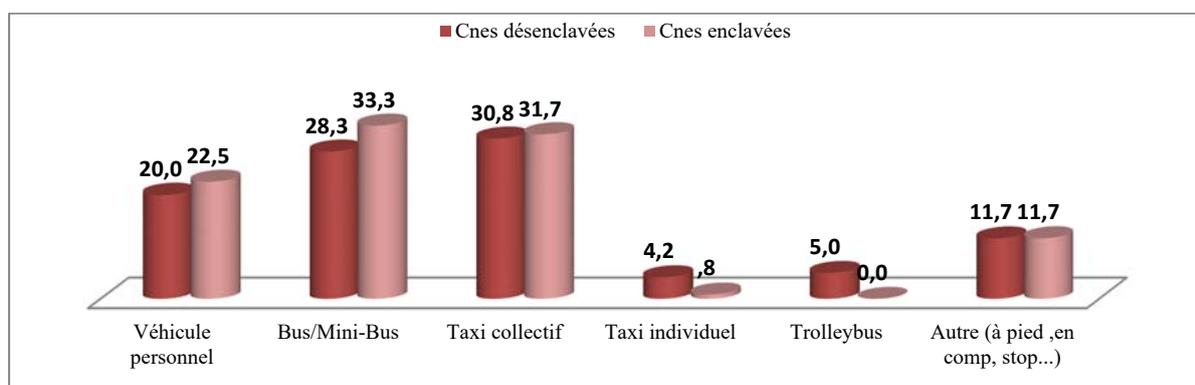
- Motif de déplacement « affaires administratives »

La décentralisation et le renforcement des missions des collectivités territoriales font que, parmi les individus de notre échantillon total, 66.7% des résidents des communes désenclavées par les transports et 88.9% des résidents des communes enclavées font leurs démarches administratives dans leurs communes de résidence, en s'adressant fortement aux APC. Or, pour certains services administratifs centraux, les citoyens se trouvent dans l'obligation de se déplacer au chef-lieu de wilaya.

3.3 Selon le moyen de transport utilisé

Pour pouvoir se déplacer il faut recourir à un moyen de transport qui assurera le transport de la population d'une origine à une destination. Parmi les différents modes de transport routier, le véhicule personnel, les bus et minibus, les taxis collectifs (dont fourgons), les taxis individuels et les trolleybus sont les moyens de transports utilisés dans la WTO.

Figure n°12 : Les différents moyens de transport utilisés dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées



Source : Résultats de notre enquête

Cette présentation graphique nous renseigne sur le taux de recours aux différents moyens de transport par les individus enquêtés. Les bus et minibus, les taxis collectifs et les véhicules personnels sont alors les modes de transport les plus répandus pour se déplacer. Puis viennent les taxis individuels et les trolleybus. Toutefois, il y a quand-même des disparités entre les communes qui sont dotées d'un bon réseau de transport et celles qui ne le sont pas et dont le choix du moyen de transport emprunté par chaque individu de l'échantillon est conjugué à plusieurs raisons économiques, écologiques, de confort ou de disponibilité.

A défaut du manque de moyens de transport dans les communes enclavées, nous assistons à un recours intense au véhicule personnel par rapport aux communes désenclavées. Ce constat est justifié par le manque accru de moyens de transport qui caractérise ces communes, notamment en dehors des heures de pointe où il est quasi-impossible de trouver un bus ou un fourgon pour quitter le village ou la commune de résidence. De ce fait, les individus sondés auprès de ces communes, empruntent souvent les bus ou les minibus, pour leurs déplacements habituels (surtout pour travailler ou étudier), qui démarrent tôt le matin vers l'extérieur de la commune, notamment pour les déplacements interurbains ou inter wilaya.

Les taxis collectifs, dont les fourgons, ont une part importante dans la desserte de toutes les communes de la WTO où ils assurent à la fois le transport rural, urbain et suburbain. Le recours en force vers ce mode est justifié par le fait qu'il soit, plus souvent, le seul moyen de transport disponible à emprunter pour tout éventuels déplacements. Dans certains cas même, des transporteurs assurent informellement la desserte, avec taxis collectifs, pour desservir les communes les moins dotées en moyens de transport et dont l'accessibilité fait défaut.

Pour ce qui est du transport par taxis individuels, il ne couvre pratiquement pas les déplacements des individus de notre échantillon. Le taxi individuel n'est pratiquement emprunté que dans les communes à réseau de transport performant. Le tableau suivant récapitule le nombre de taxis individuels desservant les communes enquêtées et leurs capacités respectives :

Tableau n°18 : Nombre de taxis individuels et leurs capacités respectives desservant les communes enquêtées

Communes	Nbre de taxis individuels	Capacité
Tizi-Ouzou	1348	8380
Azazga	129	749
Freha	34	188
D.E.M	130	786
Maatkas	33	205
Boghni	156	1019
Yatafen	8	56
Ouacif	17	149
Ait Boumahdi	10	58
Ait Aggouacha	09	49

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

De ce tableau, nous confirmons le faible parc roulant en matière de taxis individuels desservant les communes enclavées par rapport aux communes désenclavées, dont le nombre et la capacité totale de transport offerte ne sont pas négligeables.

A l'échelle suburbaine, il n'y a que la commune de Tizi-Ouzou, chef-lieu de wilaya, qui est dotée de trolleybus. Assuré majoritairement par l'entreprise publique à caractère industriel et commercial « ETUSTO »¹, le service de transport par trolleybus n'est destiné qu'aux grandes villes du pays. A cet effet, il n'est emprunté que par les individus qui se déplacent à l'intérieur de la commune chef-lieu de wilaya.

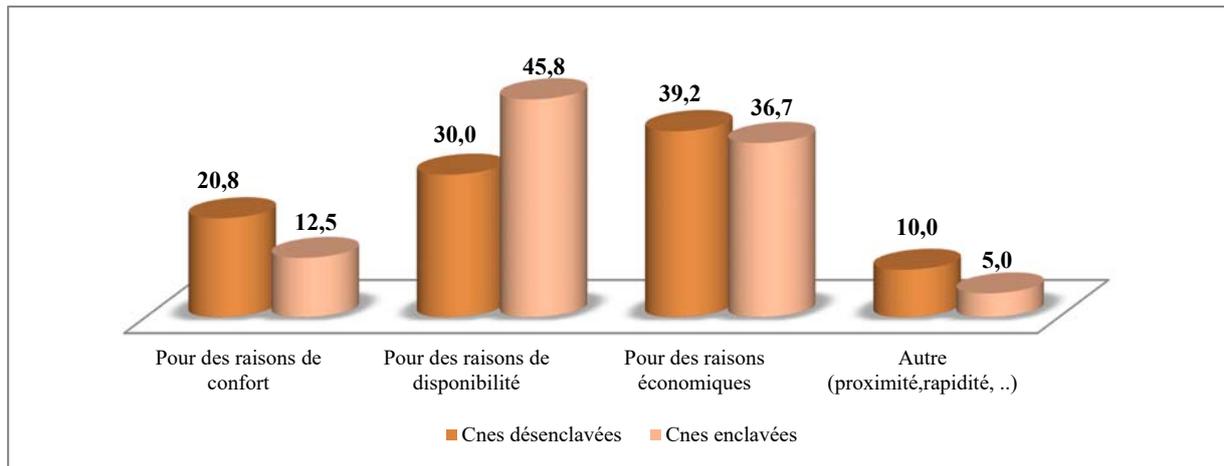
Mis à part ces différents moyens de transports, certaines personnes font appel à d'autres pratiques pour se déplacer, à savoir : la marche à pieds, le stop ou en compagnie de personnes véhiculées. A cause de l'éloignement géographique, les personnes qui résident dans les communes à faible réseau de transport se déplacent à pieds à l'intérieur du village. Parfois, pour quitter le village, après de longues minutes de marche et d'attente du passage d'un moyen de transport public, les individus font du stop ou bien accompagnent des personnes véhiculées de leur entourage. Toutefois, selon les déclarations des personnes enquêtées dans les communes désenclavées, celles-ci n'utilisent pas les différents moyens de transport cités précédemment (bus, minibus, taxis, etc.) du fait de la proximité et de la présence grandissante

¹ Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Tizi-Ouzou.

des embouteillages. De ce fait, ces individus préfèrent donc se déplacer à pieds vers leurs destinations habituelles.

Ces différences perçues en termes de moyen de transport utilisé sont combinées aux multiples raisons qui ont poussé l'utilisateur de la route à recourir à un mode bien précis. La figure ci-après résume les raisons du choix du recours à chaque moyen de transport :

Figure n°13 : Raisons du choix de chaque moyen de transport



Source : Résultats de notre enquête

Parmi les individus enquêtés dans les communes désenclavées, 20.8% choisissent le moyen de transport qui leur procure du confort pendant les déplacements. Ceux-ci, en général utilisent leurs véhicules personnels ou bien font appel à des taxis individuels.

Etant donné que le groupe de communes enclavées sondées ne dispose pas d'assez de moyens de transport, 45.8% des usagers de la route adoptent leurs choix en termes de moyens de transport selon la disponibilité de ces derniers. Ils empruntent n'importe quel moyen de transport disponible, l'essentiel pour eux c'est d'être transportés à destination.

D'ailleurs, durant nos observations de terrains, nous rencontrons des transporteurs informels (clandestins) qui se présentent parfois pour desservir ces communes et palier à la situation éprouvante face à laquelle les individus sont confrontés. De leur accablement, ils recourent ainsi à ces moyens de transport informels, souvent vétustes et à des tarifs exorbitants.

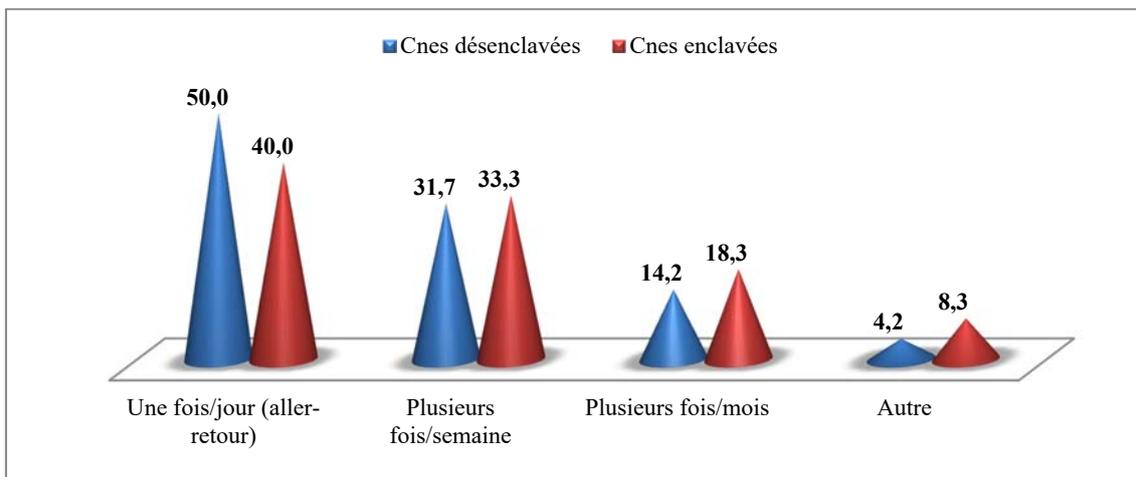
Devant la cherté de la vie, la chute du pouvoir d'achat des Algériens et les tarifs excessifs du service de transport, tout usager de la route réfléchit à emprunter le moyen de transport qui lui exige le moins de frais. Néanmoins, nous constatons qu'il y a une absence totale de la conscience environnementale auprès des personnes sondées. Aucun usager de la route n'a joint son choix du moyen de transport emprunté aux nuisances environnementales que celui-ci génère. Or, le développement durable ne peut être atteint sans la prise en compte des aspects environnementaux. De ce fait, il est indispensable d'inciter les gens à limiter l'usage des

véhicules personnels et de recourir plutôt à des transports collectifs et autres modes de transport doux dont la marche à pieds qui se fait de plus en plus rare.

3.4 Selon la fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements des usagers de la route renseigne sur l'intensité ou bien la répartition de leurs déplacements dans le temps. Ceux-ci peuvent avoir lieu quotidiennement (c'est à dire un aller-retour par jour), plusieurs fois par semaine, plusieurs fois par mois, comme ils peuvent être irréguliers.

Figure n°14 : La fréquence des déplacements des usagers de la route



Source : Résultats de notre enquête

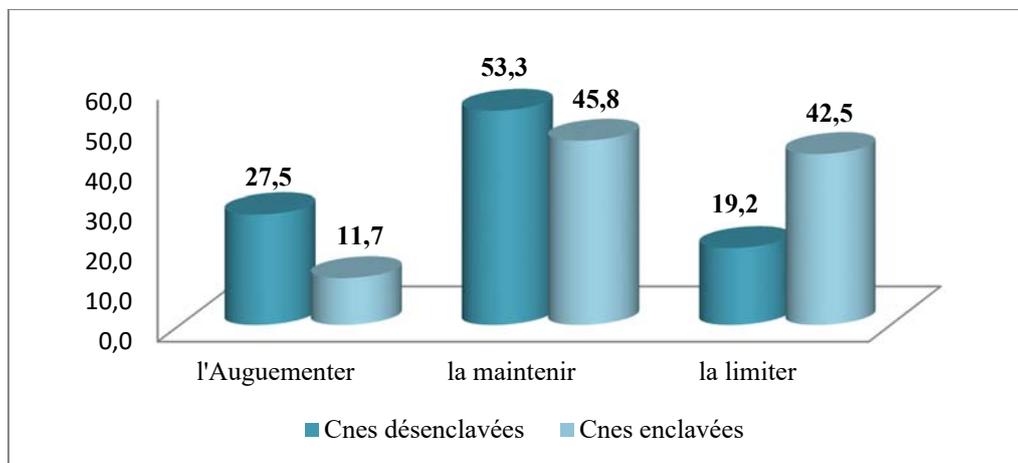
La figure résume la différence, en termes de fréquence des déplacements, entre des usagers de la route des communes ayant un bon réseau de transport et celles qui sont enclavées du fait de la mauvaise desserte par le transport routier. On constate alors un écart de 10% entre les personnes qui se déplacent quotidiennement, résidant dans les communes enclavées et ceux qui résident dans les communes désenclavées. Les déplacements quotidiens sont généralement effectués pour aller travailler ou étudier. La présence de moyens de transport suffisants, en plus du transport universitaire, permet aux fonctionnaires et étudiants de maintenir la fréquence quotidienne de leurs déplacements. A l'inverse de ceux-ci, dans les communes enclavées, nous remarquons la prédominance des déplacements qui se font par semaine ou par mois. Ceci s'explique par l'importante distance à parcourir (du fait de l'éloignement géographique) et les mauvaises conditions de déplacement que les usagers essaient d'éviter en espaçant leurs déplacements. De plus, du fait de l'éloignement géographique, les étudiants recourent aux résidences universitaires et ne les quittent, pour rentrer chez eux, que quelques fois par semaine ou par mois.

Sur ces mêmes propos, les déplacements irréguliers sont plus perçus dans les communes à faible réseau de transport que dans celles qui sont bien desservies. Ce fait s'explique par

l'irrégularité et du manque des moyens de transport, chose qui ne peut pas garantir aux usagers de la route d'avoir des déplacements réguliers. D'ailleurs, selon des précisions livrées par certains individus de notre échantillon, plusieurs personnes ne peuvent compter sur le peu de moyens de transport qui sont à disposition, afin de se rendre à destination à n'importe quel moment. Ils affirment devoir planifier à l'avance tout éventuel déplacement, ce qui décourage et entrave leur mobilité, et accentue leur enclavement.

En outre, la figure suivante confirme les intentions futures en fréquence des déplacements des personnes sondées. Elle traduit, par ce fait, les conditions et circonstances qui caractérisent les déplacements et les conséquences qui peuvent en découler (partie suivante).

Figure n°15 : Intentions des usagers de la route en termes de fréquence de déplacement



Source : Résultats de notre enquête

Ainsi, il en ressort que parmi les individus sondés dans les communes enclavées, il n'y a que 11.7% qui comptent augmenter la fréquence de leurs déplacements, contre 42.5 qui ont l'intention de limiter et de réduire, si possible, le nombre de déplacements qu'ils effectuent.

A cet encontre, dans les communes à réseau de transport performant, 27.5% des répondants ont prévu d'accroître la fréquence de leurs déplacements, tandis que 19.2% pensent à minimiser le nombre de déplacements qu'ils font. Ce dernier pourcentage n'est pas négligeable face au bilan quantitatif que présente le secteur des transports routier dans ces communes. Parce qu'elles disposent de l'infrastructure routière la plus consistante et du plus important parc roulant de toute la WTO, elles devraient donc inévitablement encourager et faciliter les déplacements des usagers de la route dans la mesure où la mobilité est sensée être fluide, ce qui n'est pas le cas.

De ce constat, nous allons tenter d'analyser et d'expertiser, dans les points suivants, ce qui rend les déplacements par route aussi ardu au point que des individus pensent à les minimiser de plus en plus.

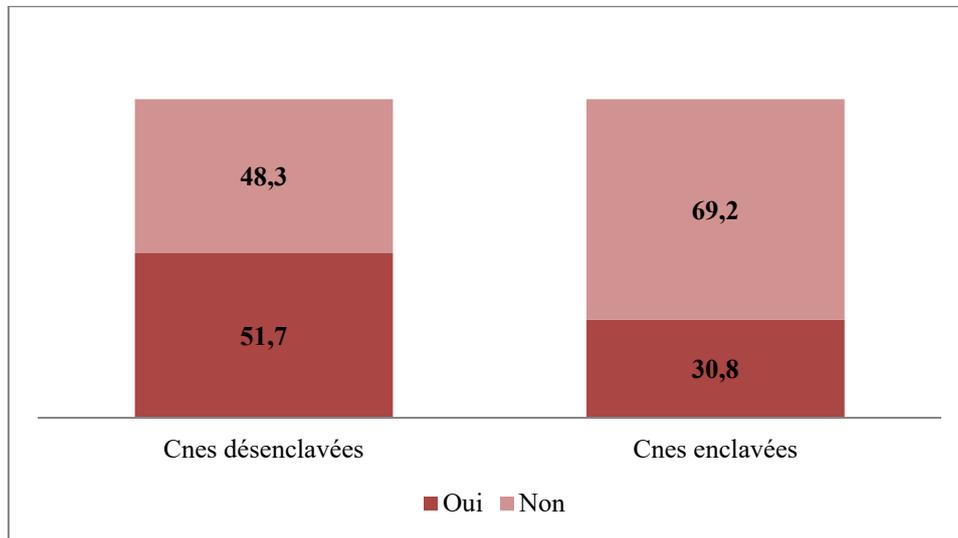
4. Nature des déplacements et appréciation du rôle social du réseau de transport routier

Dans ce point, nous nous intéresserons à l'exploitation et à l'analyse des parties, du questionnaire adressé aux usagers de la route, relatives à la détermination des conditions qui caractérisent les déplacements des individus enquêtés dans les communes à bon et à faible réseau de transport routier.

4.1 Nature et conditions des déplacements des usagers de la route

Parfois, se déplacer devient une corvée en raison des difficultés rencontrées lors des déplacements. La figure suivante nous renseigne sur le taux des usagers qui se déplacent sans peine et ceux qui rencontrent des problèmes pendant leurs déplacements dans les communes enquêtées.

Figure n°16 : Taux de répondants qui sont à l'aise dans leurs déplacements



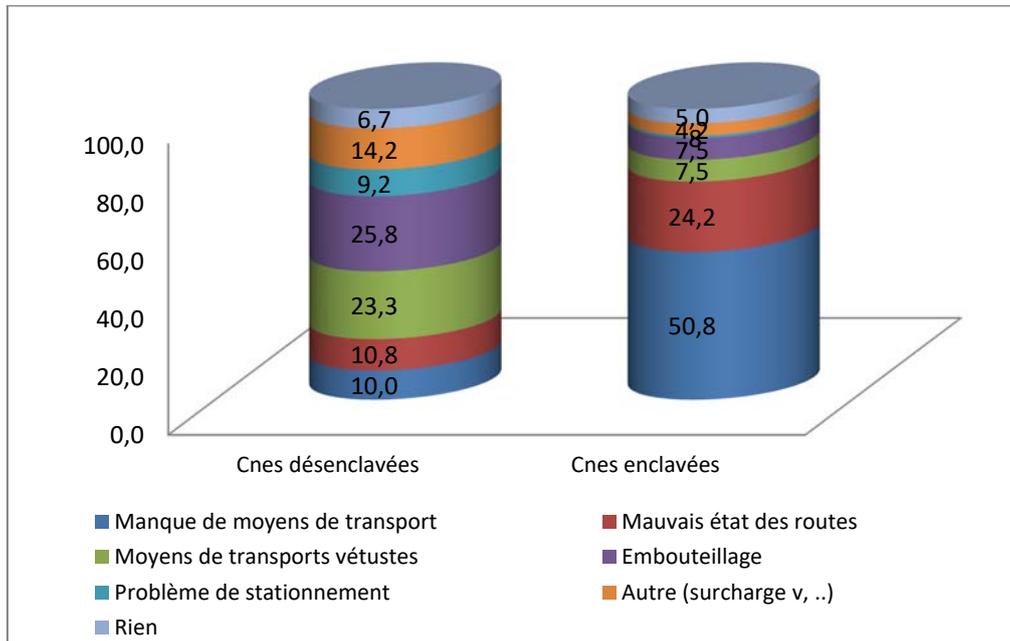
Source : Résultats de notre enquête

Au niveau des communes désenclavées et qui disposent du meilleur réseau routier de la WTO, 51.7% des répondants sont à l'aise dans leurs déplacements contre 30.8% seulement qui se déplacent sans peine dans les communes dotées du réseau de transport routier le plus précaire de la wilaya. Les 48.3% et les 69.2% restant affirment avoir trop souvent rencontré des difficultés pendant tout déplacement effectué. Cependant, le genre de difficultés rencontrées diffèrent d'une catégorie de communes à une autre. C'est ce que montre la figure suivante.

4.1.1 Difficultés rencontrées selon le type de commune

Après notre enquête de terrain par questionnaire, nous avons remarqué que les inconforts que ressentent les individus sondés dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées, pendant les déplacements, ne sont pas similaires. La figure suivante résume les différents soucis rencontrés, dans les deux types de communes, par les usagers de la route :

Figure n°17 : Difficultés de déplacements rencontrées dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées



Source : Résultats de notre enquête

Cette figure illustre les différentes gênes qui surviennent lors des déplacements des individus sondés. La présence d'embouteillages et la vétusté des moyens de transports sont les deux principaux inconforts que réclament les usagers de la route des communes désenclavées. Toutefois, ceux des communes enclavées alertent le manque accru de moyens de transport et la mauvaise desserte par route due au manque et au mauvais état des routes qu'ils empruntent. En bref, nous constatons que les personnes enquêtées dans les communes enclavées se soucient plus de la quantité que de la qualité vu le faible réseau routier dont elles disposent. Ces personnes sont prêtes à se servir du réseau routier disponible (infrastructure routière et moyens de transport) quelle que soit sa qualité, l'essentiel c'est la disponibilité.

Comme nous l'avons vu précédemment, il n'est pas loin que des usagers de la route des communes dotées d'un bon réseau de transport routier connaissent des difficultés lors de leurs différents déplacements, et que même des répondants qui se déplacent à l'aise signalent la présence de certains désagréments. Cependant, dans les communes désenclavées, compte tenu de l'importance du trafic routier et de la taille importante du parc roulant, les individus sont plus confrontés aux embouteillages et à la détérioration de la qualité du parc roulant suite à l'âge avancé de celui-ci.

4.1.2 Difficultés rencontrées selon le type de moyens de transport emprunté

Que ce soit dans les communes à bon ou à mauvais réseau de transport routier, plusieurs difficultés de déplacement apparaissent. Celles-ci diffèrent selon le moyen de transport que

l'utilisateur de route emprunte, notamment les trois moyens de transport les plus utilisés dans la WTO (Voiture personnelle, bus/minibus et taxis collectifs). C'est ce que présente le tableau suivant :

Tableau n°19 : Difficultés de déplacement selon le moyen de transport utilisé (% de population)

	Véhicule personnel	Bus et M.Bus	Taxi collectif	Taxi individuel	Trolleybus	Autre
Manque de moyens de transport	1.37	42.46	43.83	0	1.38	10.96
Mauvais état des routes	54.76	19.06	11.9	2.38	0	11.91
Moyens de transport vétustes	0	37.84	48.65	0	10.81	2.70
Embouteillages	25	40	17.5	5	2.5	10
Problèmes de stationnement	75	0	0	25	0	0
Autre	9.1	22.73	36.36	0	0	11.81
Rien	42.85	0	35.72	0	0	21.43

Source : Résultats de notre enquête

D'après ces résultats, nous remarquons que les personnes qui se déplacent exclusivement avec leurs véhicules personnels rencontrent constamment des problèmes de stationnement. Elles réclament le manque d'aires de stationnement et le nombre minimum de parking gardés autorisés. Ces automobilistes souffrent également du mauvais état des routes qu'ils prennent. Or certains parmi eux, ne cessent de signaler, durant notre échange avec eux, que les frais de vignette automobile devraient servir à l'entretien des routes. Etant donné qu'en Algérie, le produit de la vignette automobile est affecté à trois destinations : 20% de ce produit est versé au profit du Fons National Routier et Autoroutier, 30% vont à la Caisse de Solidarité et de Garantie des Collectivités locales et 50% de celui-ci est affecté au budget de l'Etat, les routes devraient se trouver en bon état du fait de la présence de la vignette automobile pour financer leur entretien.

Les personnes sondées qui se déplacent à l'aide de bus ou de minibus et de taxis collectifs, réclament plutôt le manque de moyens de transport qui implique la surcharge de ces derniers,

la présence d'embouteillages et la vétusté des véhicules utilisés pour ces transports collectifs. Le problème d'embouteillage que rencontrent les usagers des transports collectifs dont leur utilité constitue un débat d'actualité notamment pour la protection de l'environnement. Les pouvoirs publics, conscients des nuisances environnementales que causent le parc roulant en brûlant les carburants, l'encouragement des transports collectifs devraient être une priorité. Dans cette optique, ceux-ci peuvent entreprendre plusieurs actions dont la réservation d'une voie routière spéciale pour les transports collectifs, sur laquelle les autres automobilistes ne devraient être interdits de circuler. Grâce à cette démarche ou plutôt perspective, les transports collectifs rencontreront moins d'embouteillages et du coup, les citoyens vont de plus en plus être tentés de les emprunter.

En outre, la vétusté des moyens de transport collectifs, souvent soulevée par les usagers, fait référence à la vieillesse du parc roulant algérien où parmi un parc roulant de transport collectif de 82376 seulement 29687 véhicules de transport collectif qui sont âgés de moins de 10 ans et 52689 dépassent largement les 10 ans dont 52689 sont âgés de plus de 20 ans d'existence.

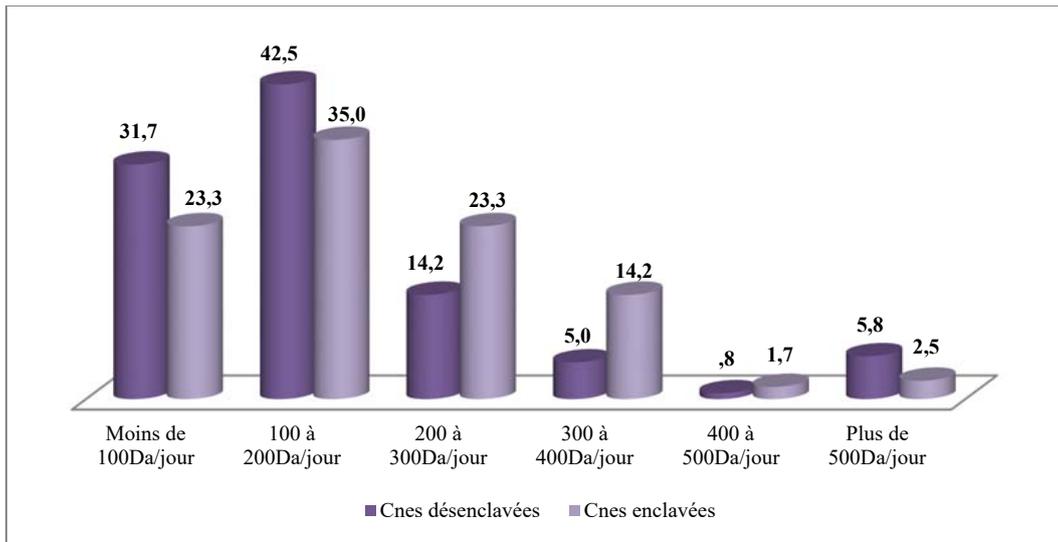
4.1.3 Les difficultés rencontrées par rapport aux tarifs des transports

En Algérie le principe de fixation des tarifs de transport se fait par voie réglementaire¹ ; malgré cela les opérateurs qui exploitent ce service ont une certaine liberté dans la majoration des tarifs exigés aux usagers des transports. Face à la vitalité du service de transport routier, les usagers n'ont donc entrepris aucune réaction vis-à-vis de l'augmentation continue des tarifs de transport et continuent à payer, en contre partie de leurs déplacements, des tarifs qui ne sont généralement pas adéquats où même les personnes à mobilité réduite ne sont pas épargnées.

La flambée des prix des carburants qui sont revus pratiquement chaque année budgétaire, pousse aussi les usagers des véhicules personnels à crier la cherté des déplacements. Toutefois, le montant habituel que les usagers de la route paient est logiquement proportionnel à la distance qu'ils parcourent. C'est ce que nous analyserons dans ce point.

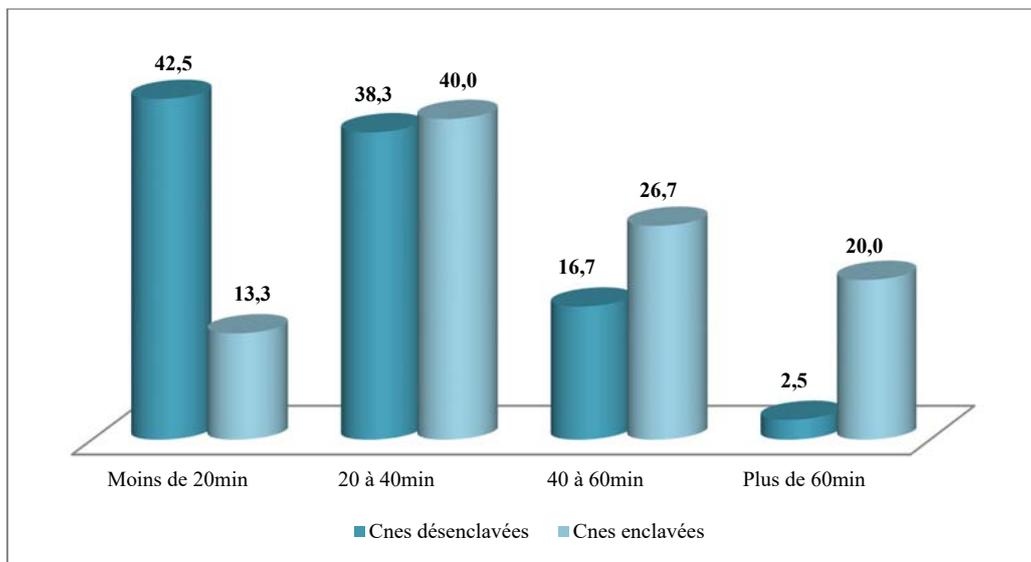
Figure n°18 : Coûts habituels des déplacements des usagers de la route enquêtés

¹ Comme est précisé dans la loi n°88-17 du 10 mai 1988.



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°19 : Durée moyenne des trajets de déplacement quotidiens des usagers de la route enquêtés



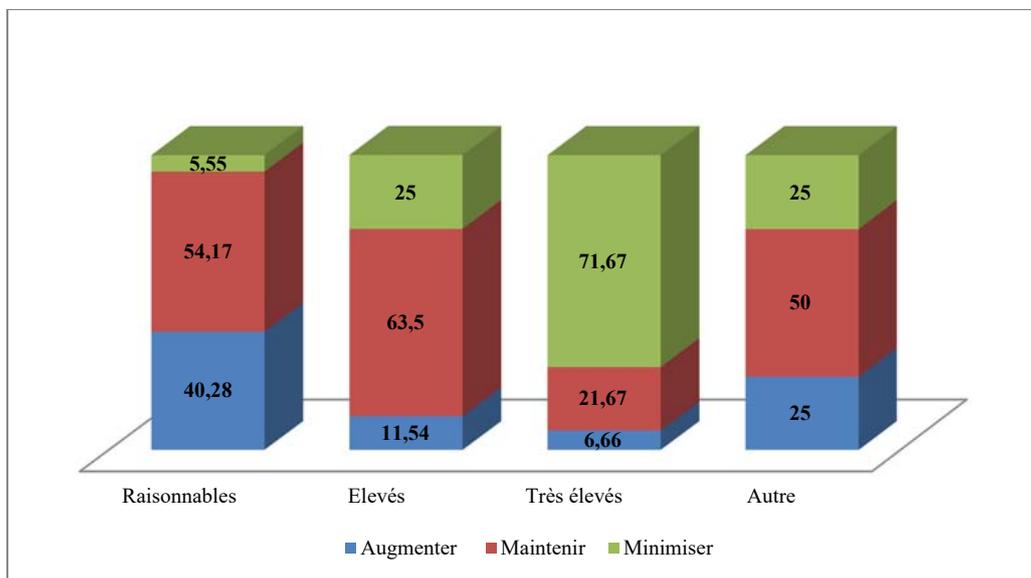
Source : Résultats de notre enquête

De ces figures, nous remarquons que les usagers de la route des communes dotées d'un bon réseau de transport effectuent le plus souvent des déplacements qui leur coûtent moins de 200Da. D'ailleurs 74.2% de ceux-ci paient soit moins de 100Da, soit de 100 à 200Da par jour. En parallèle, 80.8% de ces mêmes personnes se déplacent sur des trajets qui ne durent que 40 minutes au maximum. Néanmoins, les personnes enquêtées qui résident dans les communes enclavées à faible réseau de transport, sont confrontées plus à des tarifs qui dépassent les 200Da/jour par jugés excessifs par rapport aux tarifs arrêtés des communes désenclavées.

Etant donné que 46.7% des usagers de la route des communes enclavées se déplacent sur des distances qui dépassent les 40 minutes de route, 41.7% de ceux-ci paient plus de 200Da par jour pour pouvoir se déplacer, contre 25.8% dans les communes désenclavées.

La lourdeur de ces tarifs constitue, à notre sens, une infraction socio-économique au détriment de l'épanouissement de la population. Car, à cause de l'éloignement des marchés (de travail et de biens et services) et des équipements socio-économiques, les résidents des communes à faible réseau de transport sont contraints d'assumer leurs déplacements à des tarifs élevés que le revenu d'un simple ménage algérien ne permet pas. Comme le montre la figure ci-après :

Figure n°20 : Jugement des tarifs de transport routier par les usagers de la route enquêtés



Source : Résultats de notre enquête

Sur la totalité des individus de notre échantillon total, il n'y a que 30% qui considèrent les tarifs de transport comme étant « raisonnables ». Le reste, soit 70%, jugent ces tarifs d'élevés ou de très élevés, ce qui est susceptible d'influencer leurs rythmes et habitudes de déplacement. Certes, 40.28% des personnes dont les tarifs paraissent raisonnables comptent augmenter leur fréquence de déplacements, 54.17% prévoient de la maintenir et 5.55% projettent de limiter leurs déplacements non seulement par rapport aux tarifs mais aussi en allusion à d'autres difficultés qui entravent leur mobilité. Ce chiffre est multiplié par cinq (25%) dans le groupe de répondants dont les tarifs semblent être « élevés », jusqu'à atteindre 71.67% d'individus qui prévoient de limiter et de réduire au maximum le nombre de leurs déplacements à cause des tarifs qui sont « très élevés », selon eux, et qu'ils ne peuvent pas supporter avec leurs modestes revenus.

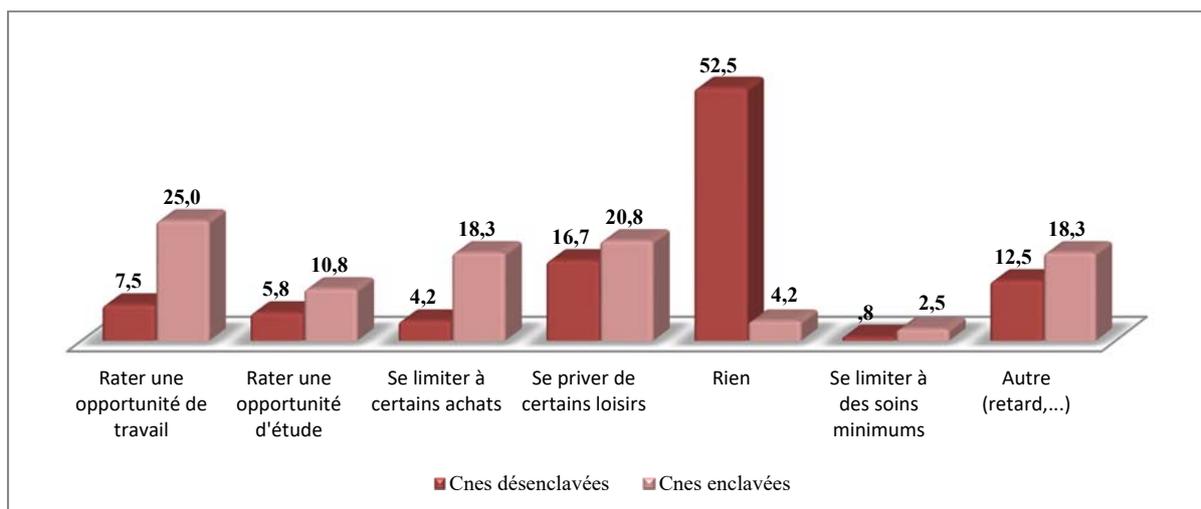
Il est donc reconnu que le coût des transports influence fortement la mobilité de la population. Plus les tarifs sont abordables, plus les individus se déplacent et plus les tarifs augmentent, plus ils réduisent leurs déplacements.

4.2 Situation du réseau de transport routier : Quelles conséquences sur les déplacements sociaux ?

Par déplacement social les sociologues désignent le changement de statut social des individus au cours du temps. Dans notre travail, cette expression sera plus utilisée pour distinguer les déplacements des individus en réponse à leurs différents besoins sociaux, tels que les déplacements relatifs à l'emploi, à la santé, à l'éducation, aux loisirs, au marché des biens et services, etc.

Comme il a été soulevé dans le point précédent, plusieurs difficultés de déplacement sont rencontrées par les usagers de la route. Ces dernières entravent leur mobilité, et par conséquent limitent leur accessibilité aux différents services sociaux. Ainsi, la fluidité des déplacements sociaux est tributaire de l'état du réseau de transport routier que les individus empruntent. Cependant, plusieurs conséquences sont perçues. Des difficultés de déplacement des individus, plusieurs conséquences d'ordre social sont au rendez-vous. Il y en a des personnes qui ont raté une opportunité de travail ou d'étude, d'autres ont été tenues de se contenter de certains achats ou soins, et d'autres groupes complètement privés des loisirs et d'activités de divertissement, tel est représenté dans cette figure :

Figure n°21 : Conséquences des difficultés de déplacement sur les individus sondés



Source : Résultats de notre enquête

A première vue, nous remarquons que les conséquences qui affectent le bien être des sociétés sont plus présentes dans les communes à faible réseau de transport, qualifiées de communes enclavées, contrairement aux communes désenclavées où 52.5% des enquêtés affirment qu'ils n'ont rien raté à cause des difficultés de déplacement. D'ailleurs, 25% et 10.8% des personnes sondées à leur niveau ont déjà raté une opportunité de travail et une opportunité d'étude car le réseau de transport routier disponible ne leur permettait pas de se rendre aisément au lieu de travail/ d'études. En parallèle, malgré leur désenclavement pas un bon réseau de desserte, nous avons recensé 7.5% et 5.8% de personnes qui n'ont pas pu en profiter des opportunités d'emploi et d'étude qui se sont présentées à eux.

Durant notre enquête, la gente féminine était plus exposée à ce genre de blocage social. Pour qu'une femme puisse se déplacer pour travailler ou étudier, elle devrait d'abord avoir l'autorisation des parents, des frères ou du conjoint. Ceux-ci, conscients des aléas relatifs aux transports, les interdisent de tarder le soir ou bien les interdisent complètement des sorties à long trajet (le champ d'autorisation étant limité au village ou à la commune de résidence). A titre d'exemple, dans les régions enclavées, il y a un faible parc roulant, du coup, les femmes désirant se déplacer risquent de ne pas trouver un moyen de transport à emprunter pour rejoindre son domicile. Le fait qu'une femme se trouve dehors tard à la fin de la journée, elle commet une infraction morale dans la société kabyle. De plus, la vétusté des moyens de transport et la surgie de pannes mécaniques poussent les individus, notamment les femmes, à réduire au maximum leurs déplacements sociaux au détriment de leur bien-être social et épanouissement personnel.

Parmi les individus enquêtés dans les communes à faible offre de transport, 18.3% de ceux-ci sont contraints de ne pas faire que certains achats à proximité, à cause de la difficulté qu'ils rencontrent pour se déplacer à d'autres marchés de biens et services proposant plus de choix pour mieux s'approvisionner.

L'accès aux soins, notamment pour les personnes âgées, est indispensable. Malheureusement, 2.5% des personnes se déplaçant pour des soins ne peuvent accéder à des soins disponibles à l'extérieur de leurs communes de résidence. Pour eux, se déplacer est comme une « maladie en plus » tellement que les déplacements sont ardues et inconfortables.

Pour ce qui est de l'accès aux loisirs, les personnes sondées dans les deux types de communes réclament l'accès difficile aux loisirs. Selon eux, le service de transport actuel ne leur assure pas l'accès aux loisirs, du fait des caractéristiques qu'il présente : faible desserte vers certains centres de loisirs, irrégularité du service, manque de confort à bord surtout en compagnie des enfants, etc. D'ailleurs, pendant une pré-enquête que nous avons menée dans certains centres

de loisirs, la plupart des familles sont venues avec leurs propres véhicules et les quelques autres membres présents ont loué des véhicules du fait qu'ils ne disposent pas de voitures et qu'ils ne peuvent pas compter sur les transports en commun pour rentrer quand ils le désirent. Certes, les usagers de la route enquêtés n'ont pas tous été victimes des difficultés de déplacement au point de rater des opportunités de travail, d'étude ou d'autres, mais ils sont confrontés à d'autres soucis quotidiens dont les retards qui sont principalement causés par les conditions de circulation qu'impose la qualité du réseau de transport routier emprunté. La qualité du réseau de transport constitue donc un déterminant des déplacements sociaux. Elle peut les booster comme elle peut les réduire.

A travers la comparaison des différentes réponses et opinions collectées dans les communes qui disposent d'un bon réseau de transport routier et les communes qui souffrent de la faible offre de transport, nous constatons que le degré de disponibilité et la qualité du réseau de transport routier constituent des catalyseurs des déplacements sociaux. Plus le service est disponible et de qualité, plus les gens se déplacent pour répondre à leurs besoins sociaux. Or tous ces déplacements (travail, études, santé, loisirs, etc.) sont indispensables pour la réduction de la pauvreté et pour le bien-être de la population.

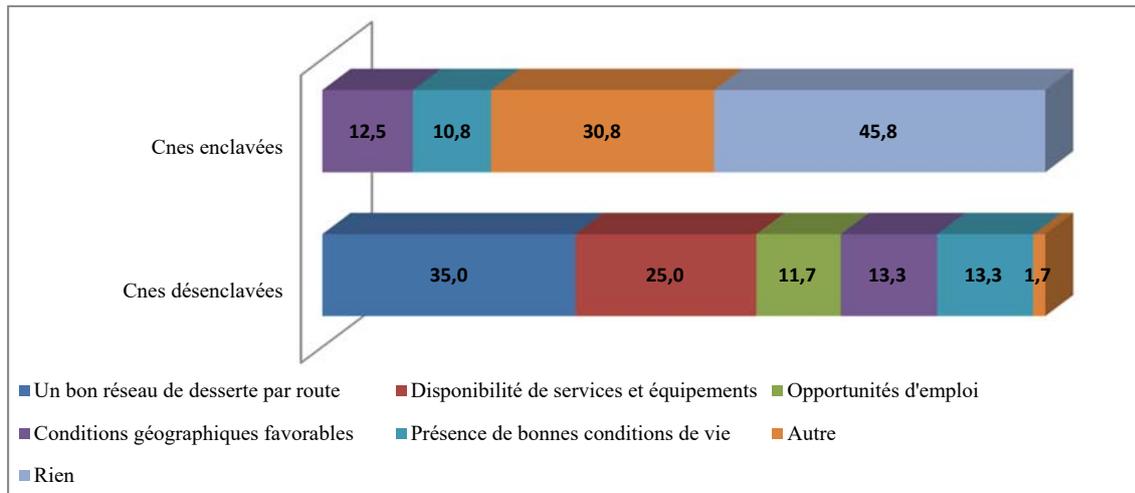
Par ailleurs, pour plus d'équité sociale et pour lutter contre les disparités spatiales, les localités dont les dépenses sociales font défaut à cause des transports doivent constituer la priorité des pouvoirs publics, et leur apporter des réaménagements en fonction des caractéristiques et spécificités de chaque territoire.

4.3 Le poids du transport routier dans l'attractivité des communes enquêtées

L'attractivité territoriale d'une commune est perçue comme la capacité de son territoire à attirer et à maintenir les facteurs de production et/ou la population. L'attractivité de la population se traduit par les localisations résidentielles durables ou temporaires des individus. Dans le premier cas, l'attractivité se résume à maintenir en place les ménages déjà installés et à attirer d'autres pour le faire. Pour ce qui est des localisations temporaires, les individus ne résident pas forcément sur le territoire en question mais s'y rendent pour travailler, ou étudier, ou acheter ou autre motif.

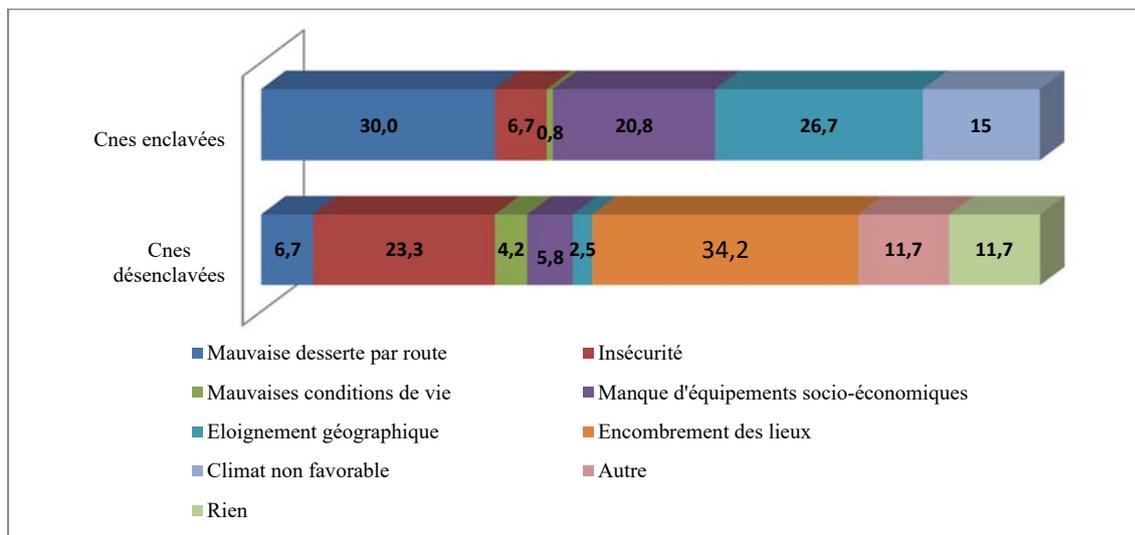
En se basant sur les spécificités territoriales des communes, plusieurs facteurs ou caractéristiques ont été soulevés. Ils peuvent toutefois constituer soit des facteurs d'attractivité, soit au contraire, des facteurs qui menacent l'attractivité de ces communes, comme est bien précisé dans les deux figures ci-dessous :

Figure n°22 : Facteurs d'attractivité de la population dans communes enquêtées



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°23 : Les facteurs menaçant l'attractivité des communes enquêtées



Source : Résultats de notre enquête

Ces figures résument les réponses des individus sondés concernant les facteurs qui les poussent à ne pas quitter leurs communes de résidence, ou au contraire, les désavantages qui les font fuir ou qui attirent moins de flux de population.

De multiples facteurs peuvent être une source de l'attractivité d'un territoire donné. D'après les réponses collectées dans les communes désenclavées à offre de transport abondante, la bonne desserte par route qui permet l'accessibilité aux différents biens et services, constitue le principal élément d'attractivité de ces communes. Etant donné que cette accessibilité dépend de l'offre de transport disponible, nous affirmons que l'accessibilité est donc un facteur d'attractivité territoriale par excellence.

Parmi les individus sondés, 25% de ceux-ci pensent que la disponibilité des différents services et équipements socio-économiques est un facteur éminent de l'attractivité territoriale. Or, pour les localisations résidentielles durables, les individus maintiennent leur installation dans les communes désenclavées car ils profitent de la proximité des marchés. Pour ce qui est des localisations temporaires, les individus se rapprochent de ces communes n'ont pas pour s'installer durablement mais pour répondre à leurs besoins. Ils peuvent venir pour travailler au niveau de ces communes, pour s'approvisionner, pour des loisirs, etc. Ce facteur a été suivi de l'avantage de présence de bonnes conditions de vie (tel que le raccordement aux différents réseaux de distribution de l'énergie) et de conditions géographiques favorables et douces qui n'entravent pas le quotidien de la population. En dernier lieu, 11.7% des personnes enquêtées lient l'attractivité de leurs communes de résidence à la disponibilité d'opportunités d'emploi. L'important flux de population que drainent les communes désenclavées par un bon réseau de transport est donc en corrélation avec la disponibilité d'une offre de transport suffisante en premier lieu. Soutenu par d'autres facteurs susceptibles de faciliter la vie en société, certainement liés à l'accessibilité des ménages à l'emploi, et aux différents biens et services publics essentiels, qui dépendent inéluctablement de la situation du réseau de transport routier. Quant aux individus enquêtés auprès des communes enclavées, mal desservies par les transports, 45.8% de ceux-ci déclarent que leurs communes de résidence ne disposent d'aucun facteur d'attractivité territoriale, 30.8% relient l'attractivité territoriale de leurs communes de résidence à d'autres facteurs tels que le calme et le tourisme de montagne, 12.5% considèrent que les conditions géographiques de ces territoires contribuent favorablement à leur attractivité.

Etant donné que chaque territoire dispose de points forts qui contribuent à son attractivité et de points faibles qui la menacent, la présence de certains éléments influence négativement l'attractivité territoriale. D'ailleurs, 34.2% des individus sondés dans les communes désenclavées affirment que l'encombrement des lieux dont les embouteillages permanents entrave le quotidien des résidents et attire moins de flux de population. De plus, 23.3% trouvent que l'insécurité peut menacer l'attractivité de leurs communes de résidence. Néanmoins, 11.7% de ces individus sont tellement satisfaits de leurs lieux de résidence qu'ils ne soulèvent aucun élément susceptible de réduire l'attractivité territoriale de ces derniers.

Contrairement à ces communes désenclavées, les communes enclavées sont sujettes à plusieurs inconvénients qui constituent la source de leur faible attractivité territoriale. Or, le principal facteur qui a été soulevé par les répondants est la mauvaise desserte par route, en plus de l'éloignement géographique et du manque flagrant des équipements socio-

économiques poussant les individus à désertir ces communes en plus de la quasi-absence de localisations temporaires d'individus. Ce constat justifie le fait de rencontrer plus de non résidents dans les communes à offre de transport routier abondante, à l'opposé des communes enclavées à maigre offre de transport routier, durant notre enquête de terrain.

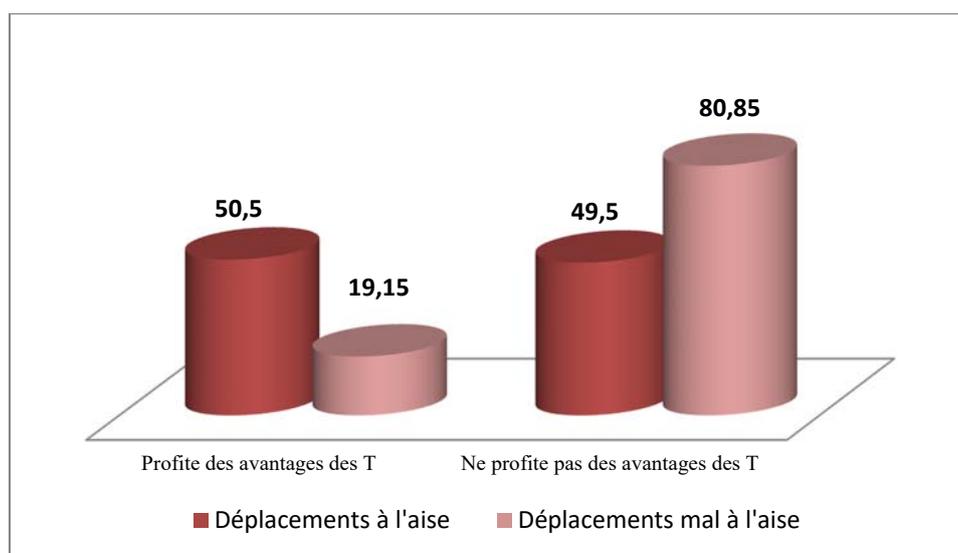
La présence d'un bon réseau de transport routier est donc un élément très parlant au sujet de l'attractivité territoriale. Mais qu'en est-il de sa qualité ?

4.4 Impact de la qualité du transport routier sur la mobilité des usagers de la route

Quelque soit la quantité de l'offre de transport, plusieurs usagers de la route avouent ne pas en profiter assez des avantages que le secteur des transports est sensé leur offrir.

Parmi les individus de notre échantillon, il n'y a que 32.1% qui confirment en profiter des avantages des transports, contre 67.9% qui n'en profitent pas des avantages de ce dernier, du fait de la pénibilité des déplacements. Ces réponses nous poussent à s'intéresser à l'idée que plus une personne est à l'aise dans ses déplacements, plus elle en tire profit.

Figure n°24 : Rapport entre les conditions de déplacement et les avantages des transports



Source : Résultats de notre enquête

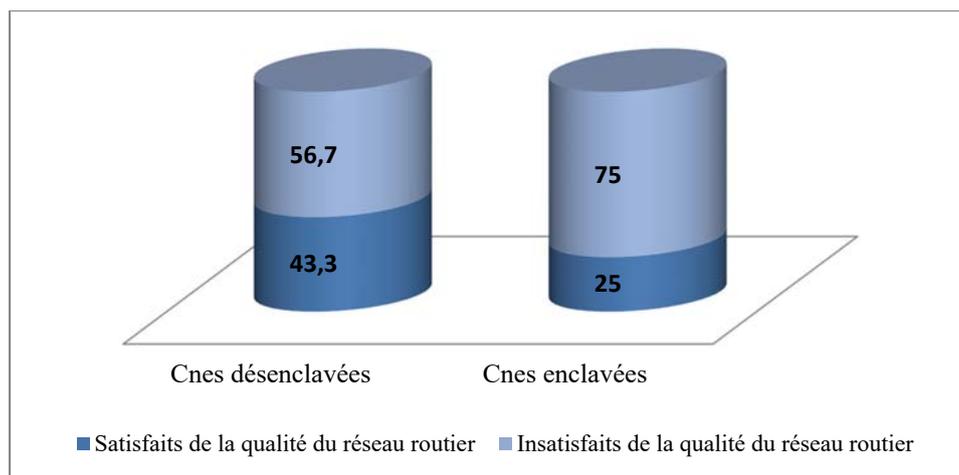
Suite à cette figure, nous constatons que 50.5% des personnes sondées profitent des avantages du transport routier car elles sont à l'aise dans leurs déplacements. Lorsqu'il y a fluidité de la mobilité, les individus se déplacent sans entraves. Du coup, ils ont un accès facile aux différents biens et services, notamment ceux qui sont indispensables à leur épanouissement et bien-être. De cette façon, puisque les usagers de la route exploitent positivement le réseau de transport routier, ceux-ci en profitent pleinement des avantages que ce dernier permet.

En revanche, nous remarquons qu'un pourcentage non négligeable des individus enquêtés n'en profite pas des avantages que procure le transport routier. De là, 49.5% de ceux-ci

avouent de ne pas en profiter de ces avantages malgré qu'ils se déplacent à l'aise. Ce résultat paraît contradictoire, mais en sillonnant le terrain, nous avons compris que plusieurs facteurs, mis à part la qualité des déplacements, peuvent impacter l'exploitation positive du réseau de transport routier. Le niveau de vie, le pouvoir d'achat, la sécurité,... sont également des facteurs qui entrent en jeu.

Sinon, 80.85% des individus de notre échantillon global n'en profitent pas des avantages du réseau de transport routier car ils sont souvent mal à l'aise dans leurs déplacements, ce qui fait qu'ils évitent de trop se déplacer et du coup ils accèdent moins aux différents biens, services et équipements socio-économiques sensés améliorer leurs conditions de vie et leur bien-être. La qualité du réseau de transport routier intervient ainsi dans le découragement ou l'encouragement des déplacements indispensables à la vie sociale de la population.

Figure n°25 : Qualité du réseau de transport routier emprunté par les usagers de la route



Source : Résultats de notre enquête

Comme nous l'avons vu précédemment, malgré l'offre de transport abondante (moyens et infrastructures de transport routier) dans certaines communes enquêtées, peu d'usagers de la route profitent des avantages qui se présentent suite à la disponibilité de ce service.

Tel est précisé dans la figure ci-dessus, rares sont les personnes qui sont satisfaites de la qualité du réseau routier qu'elles empruntent, que ce soit dans les communes enclavées ou dans les communes désenclavées où l'offre de transport est qualifiée de suffisante en terme de quantité. Ainsi, pour ce qui est de la qualité, il n'y a que 43.3% d'usagers de la route des communes désenclavées qui sont satisfaits de la qualité du réseau routier qu'ils empruntent (routes et moyens de transport confondus). Cependant, auprès des communes enclavées, 25% seulement des individus sondés sont satisfaits de la qualité du réseau routier emprunté.

Pour plusieurs raisons, malgré le bilan favorable du réseau routier des communes désenclavées enquêtées, 56.7% de la population sondée ressentent une insatisfaction vis-à-vis du transport routier, contre un taux très élevé et qui atteint 75% dans les communes enclavées ; qui affirment avoir souffrir, au quotidien, de la mauvaise qualité du réseau routier de leurs communes de résidence.

Sous ce rapport, nous avons étendu le champ de réponse aux individus enquêtés pour pouvoir déceler indirectement, à travers leurs discours, les arguments qu'ils avancent pour juger le réseau routier emprunté de mauvaise qualité. En conséquence, huit principales raisons ont été soulevées et sont représentées dans le tableau suivant par ordre de réclamation.

Tableau n°20 : Les difficultés liées à la qualité du réseau de transport routier emprunté (par ordre décroissant)

	Communes désenclavées	Communes enclavées
1	Mauvais état des routes et trottoirs	Faible parc roulant en T. C
2	Difficultés de stationnement	Enorme temps d'attente
3	Pas de continuité au-delà de 18h	Trop d'escales
4	Service irréguliers	Tarifs élevés
5	Tarifs élevés	Pas de continuité au-delà de 18h
6	Enorme temps d'attente	Service irréguliers
7	Trop d'escales	Mauvais état des routes et trottoirs
8	Faible parc roulant en T. C	Difficultés de stationnement

Source : Résultats de notre enquête

En première position, les usagers de la route des communes désenclavées enquêtées évoquent le mauvais état des routes et des trottoirs fréquentés. A défaut d'entretien et de réhabilitation des routes par les autorités, leur situation dégradée constitue une menace pour la sécurité routière et une source d'embouteillage et de congestion, en plus des dommages et pannes que cela cause aux véhicules roulants. De plus, les piétons sont aussi découragés des conditions des trottoirs empruntés. A noter que dans la WTO, comme dans la plupart des villes d'Algérie, les trottoirs, s'ils sont disponibles, sont généralement envahis par les commerçants qui exposent leurs marchandises, ou bien par les cafetiers qui les chargent de tables, en plus des automobilistes qui les transforment en parking véhicules. Malgré que ces pratiques constituent des infractions qui exigent des sanctions, elles continuent toujours à entraver les déplacements à pieds sensés être encouragés pour des soucis environnementaux de réduire la pollution atmosphérique générée par le recours excessif aux véhicules motorisés.

Dans la même optique, les personnes sondées réclament, en deuxième position, l'indisponibilité ou le manque d'aires de stationnement et de parkings qui poussent les automobilistes à garer leurs véhicules d'une manière anarchique, voire même sur les trottoirs. Cette pratique engendre plusieurs problèmes liés à la mobilité des personnes, dont les embouteillages qui constituent, de nos jours, une problématique d'actualité du fait des pertes en temps et argent qu'ils génèrent.

En suite, à défaut d'indisponibilité du service de transport routier les soirs (à partir de dix huit heures), les usagers de la route sont tenus de se précipiter à rentrer chez eux (pour ne pas faire le trajet à pieds, se retrouver dehors en pleine nuit, assumer des dépenses supplémentaires pour payer les frais d'hébergement ou de taxis individuels, etc.). Pour cela, nous avons tenté de comprendre comment les usagers vont réagir, si toutefois ils ratent le dernier moyen de transport de la station habituellement utilisé pour rentrer. Les répondants, à l'unanimité, ont l'intention d'appeler un proche qui dispose d'un véhicule pour qu'il les récupère. Cette réponse ne peut constituer en aucun cas une solution sûre. En plus de l'insécurité et d'absence d'endroits sûrs pour attendre que quelqu'un les transporte, toute personne en déplacement, ne dispose pas forcément d'un proche véhiculé pour la récupérer en cas de difficultés. Que faut-il faire alors dans ce cas ?

De ces motifs, nous affirmons que la non-continuité des services de transport routier au-delà de 18 heures, constitue un danger majeur pour les personnes notamment les femmes, ce qui constitue donc un frein à leur mobilité.

A côté de ces trois raisons, les usagers de la route des communes désenclavées que nous avons enquêtés sont également confrontés à l'irrégularité du service de transport en commun, en plus de leur surcharge et vétusté. Cette irrégularité est à l'origine d'une perte de temps qui n'est pas sans prix. Ceci s'explique par le fait que les transporteurs ne respectent pas le temps de passage qui leur est réservé et lorsqu'ils marquent un arrêt, ils prennent le maximum de clients, du coup ils sèchent les prochains arrêts. En conséquence, les personnes à bord, du fait de leur entassement, se sentent gênées et mal à l'aise durant tout le trajet ; et les personnes, qui sont toujours aux arrêts séchés par les transporteurs, attendent encore pour d'autres longues minutes supplémentaires.

Ainsi donc, la qualité des transports en commun est déterminante dans l'encouragement ou le découragement (selon le confort à bord) de la mobilité de la population. Les transports en commun devraient être plus attractifs en offrant un service de qualité aux voyageurs afin que ces derniers limitent l'utilisation de leurs véhicules personnels, ce qui s'inscrit parfaitement dans la logique du développement durable et la protection de l'environnement.

Néanmoins, les individus enquêtés auprès des communes enclavées classent, en premier lieu, le faible parc roulant qui les dessert comme principale raison de la mauvaise qualité du réseau de transport routier emprunté. A cause du mauvais état des routes (souvent conséquence des intempéries) et du faible flux de population présent dans ces localités, les transporteurs refusent de les desservir. Suite à une recherche plus poussée, nous avons constaté que même si les lignes de transport sont attribuées selon la direction des transports, pour desservir ces zones, les transporteurs sensés les exploiter, changent souvent d'itinéraire et recourent à la desserte des localités où le flux de population est plus important.

Ainsi, suite à la faiblesse du parc roulant desservant ces communes, les personnes qui désirent se déplacer sont confrontées à un temps d'attente considérable. Celui-ci est scindé en deux :

- Quand un véhicule de transport en commun se charge et prend le départ, les individus sont tenus d'attendre le prochain qui ne se présente parfois qu'après des heures après le départ du précédent, notamment au milieu de la journée. D'ailleurs, certains répondants ont affirmé qu'il est préférable de quitter le village tôt le matin, sinon il serait impossible de rejoindre la destination. Par conséquent, lorsqu'ils arrivent à leur destination à l'avance, ils sont contraints d'attendre quelques heures (temps perdu) avant le moment prévu pour leurs rendez-vous (visite médicale, démarches administratives, études, RDV professionnel, etc.).
- Etant donné que les transporteurs en commun cherchent à rentabiliser leurs trajets, ils préfèrent faire attendre les premiers passagers jusqu'à ce que leurs véhicules soient complètement chargés. Ce qui affecte négativement le bien-être des usagers.
- Ou bien quand un voyageur attend pendant plusieurs minutes, voir parfois plusieurs heures, à l'intérieur d'un véhicule de transport en commun jusqu'à ce que toutes les places soient occupées par d'autres clients.

De cette perte de temps découlent plusieurs autres problèmes d'ordre social. Des personnes peuvent être renvoyées de leurs emplois à cause des retards répétés, des élèves ou étudiants peuvent cumuler des retards dans leurs cursus, des malades ratent leurs rendez-vous médicaux, etc.

De la faiblesse du parc roulant et du temps d'attente considérable, les personnes désirant se déplacer sont souvent obligées de se rendre, d'abord, vers les chefs-lieux de commune, de daïra ou de wilaya¹ (où il y a une offre de transport plus importante), pour se rendre à destination en prenant un autre moyen de transport. Ainsi, le faible maillage territorial de ces

¹ Le fait que ces communes enclavées sont maillées au chef-lieu de wilaya constitue un avantage pour leurs populations qui peuvent accéder aux services centraux présents dans le chef-lieu.

communes fait que leur population mobile se heurte à une fragmentation territoriale qui les oblige à faire trop d'escales durant un même trajet. Toutefois, de ces multiples escales pour un seul déplacement, des coûts supplémentaires sont induits. De cette façon, les usagers de la route des communes enclavées suite au faible réseau de transport routier, sont confrontés à une double perte : une perte de temps et une perte d'argent. Ce qui n'est pas bien évidemment sans conséquences sur le développement économique et social.

Enfin, une frange de la population parmi les répondants se contente du service minimum pour se déplacer, quelque soit la qualité du réseau routier emprunté et quelques soient les conditions dans lesquelles ces individus se déplacent. Pour eux, l'essentiel c'est de pouvoir rentrer chez soi après chaque déplacement sans pour autant se soucier des pertes de temps ou d'argent surviennent assez souvent. De ces propos, nous comprenons que ces personnes appartenant à cette frange ne donnent pas d'importance à l'animation de leurs train de vie sociale ni à l'amélioration du niveau de leur bien-être et leur épanouissement en se déplaçant par exemple pour se divertir.

Au final, nous pouvons conclure que la disponibilité d'un bon réseau de transport améliore, sans doute, la qualité de vie de toute la population. A partir des résultats de nos discussions, nous affirmons que grâce à la fluidité de la mobilité, les individus qui résident dans les communes dotées d'un bon réseau routier en profitent plus des avantages sociaux offerts par ce secteur. De ce fait, ces derniers sont moins exposés à la pauvreté, à la vulnérabilité ou à l'exclusion sociale. Car, grâce à un réseau de transport, la population a plus accès aux marchés de l'emploi (en réalisant notre enquête dans ces communes, nous avons recensé un nombre réduit de personnes en chômage par rapport aux communes enclavées) et ils ont plus accès aux différents biens et services sociaux, notamment l'éducation et l'enseignement, les soins, voire même les activités de loisirs.

Ainsi, à travers les localisations résidentielles (durables ou temporaires), nous constatons l'importante attractivité territoriale de ces communes ; fréquentées par un flux de population très important et les fréquences de déplacement dans ces communes sont plus considérables que celles enregistrées dans les communes enclavées (dont le réseau de transport routier est faible). Comme conséquence de l'enclavement de leurs communes de résidence et de la faible offre de transport, Les résidents de ces communes peinent à accéder au marché de travail (d'où le taux de chômage élevé), souffrent également pour se rendre aux établissements sanitaires, scolaires et de formations du fait de l'allongement du temps de transport et de la sur-tarification ; ils ne se déplacent presque jamais pour se divertir et se distraire comme il a été déjà souligné. De ce fait, ces personnes pensent de plus en plus à réduire la fréquence de

leurs déplacements, ce qui nuit à l'amélioration de leurs conditions de vie et leur bien-être social et menace également l'attractivité territoriale de ces communes.

De ce constat, nous pouvons affirmer que le réseau de transport routier de la WTO ne garantit donc pas l'égalité des chances en matière d'accessibilité pour tous ses usagers. De la faible densité des routes et du faible parc roulant en matière de transport en commun dans les communes enclavées, ces dernières ont moins d'opportunités de développement par rapport à celles qui bénéficient d'un bon réseau de transport routier, d'où la confirmation d'une partie de la troisième hypothèse qui stipule que le niveau de développement social d'une commune dépend de la situation de son réseau de transport routier.

Ainsi, le réseau de transport routier doit être adapté à la réalité actuelle du territoire. A cause de l'éloignement géographique des communes enclavées, les besoins de déplacement ressentis dépassent largement l'offre de transport disponible. A cet effet, l'offre actuelle n'est donc pas capable d'assumer l'importante demande exprimée. Par définition, l'équité territoriale signifie que toute la population doit avoir les mêmes chances d'accessibilité aux différents biens, services et équipements socio-économiques, ce qui n'est pas le cas pour les habitants des communes enclavées. Toutefois, dans les communes désenclavées où l'infrastructure routière est la plus dense et la taille du parc roulant est la plus importante, les usagers de la route ne sont toujours pas satisfaits de la qualité du service de transport routier offert. De notre enquête, nous avons dégagé un pourcentage important de personnes insatisfaites de la qualité du réseau routier emprunté (56.7%), suite aux difficultés rencontrées malgré l'abondance de l'offre. En conséquent, les personnes interrogées classent le secteur des transports parmi les trois premiers secteurs prioritaires qui nécessitent une modernisation et une réhabilitation afin de promouvoir le développement de la WTO.

En conclusion, il y a lieu de dire que même si le service de transport est en mesure de répondre à la demande de mobilité actuelle en termes de quantité, sa qualité reste à désirer. Ainsi, la deuxième hypothèse est infirmée.

Dans ce contexte, plusieurs problèmes relatifs à la qualité du réseau de transport routier ont été soulevés par les individus enquêtés. Ils se résument en général par la mauvaise qualité des routes qui relève du non accomplissement de la tâche d'entretien de ces infrastructures par les autorités publiques et la non continuité du service des transports en commun dans le temps et dans l'espace, ce qui s'oppose au principe de continuité de tout service public. En plus de ce qui vient d'être énuméré, les usagers de la route recourant aux transports en commun, réclament souvent l'inconfort à bord et plusieurs autres gênes relatives à leur usage.

Contrairement aux logiques actuelles qui consistent à encourager le recours aux transports en commun, les usagers de la route de la WTO essayent de les fuir au maximum à cause de leur mauvaise qualité. Ainsi, le recours aux véhicules particuliers est donc de plus en plus adopté. En résumé, sur le plan social, le transport routier constitue un catalyseur de l'attractivité territoriale, car il draine un flux d'individus (résidentiel ou temporaire) important et qui répondent à leurs besoins sociaux, mais qu'en est-il sur le plan économique ? Ce que nous tenterons de vérifier dans la section suivante.

Section 03 : Le réseau de transport routier, un facteur stimulant l'entrepreneuriat et l'attractivité territoriale

L'attractivité territoriale d'une commune réside dans sa capacité à attirer de nouvelles activités économiques et à pérenniser la localisation de celles qui sont déjà implantées sur son territoire. Elle s'exerce sur les investisseurs et entrepreneurs selon deux cas de figures : le premier cas correspond aux entreprises, déjà implantées sur le territoire, qui réalisent des extensions et/ou qui développent leur niveau d'activité ; le deuxième cas, concerne les créateurs d'activités qui choisissent un territoire en dehors de celui de leurs lieu de résidence pour s'installer.

Les entreprises ne sont attirées par un territoire que lorsque celui-ci est capable de leur offrir et garantir les conditions d'implantation optimales. Parmi ces conditions, nous nous intéresserons, dans ce présent travail, à l'accessibilité de ce territoire qui ne peut exister sans un réseau de transport routier adéquat. Le transport routier constitue donc un facteur déterminant d'implantation des entreprises et d'attractivité territoriale. C'est ce que nous essayerons de démontrer à travers une étude de terrain dans cette section.

1. Présentation de l'échantillon

Pour analyser le point relatif à l'importance du transport routier pour les entreprises, nous avons procédé par une enquête de terrain, à travers laquelle, nous avons sondé un échantillon de 50 entreprises. Cet échantillon est scindé en deux, une partie recensée dans les communes désenclavées et une autre partie dans les communes dites enclavées (25 entreprises pour chaque type de communes).

1.1. La durabilité de la localisation des entreprises

Les données collectées au niveau des communes enquêtées (les communes dotées d'un bon réseau de transport routier et les communes mal desservies par les transports), sont présentées

dans le tableau suivant et qui renseigne sur la répartition des entreprises selon l'année de leur création :

Tableau n°21 : Répartition des entreprises selon l'année de création

Années	% d'entreprises des cnes désenclavées	% d'entreprises des cnes enclavées
Avant l'an 2000	40	28
De 2000 à 2009	20	42
De 2010 à nos jours	40	30
Total	100	100

Source : Résultats de notre enquête

Suite à notre enquête, les détenteurs d'activités économiques localisées dans les communes désenclavées (à offre de transport considérable) et dans les communes enclavées (souffrant d'une faible offre de transport), les communes désenclavées, grâce à leur réseau de transport routier, ont le pouvoir de maintenir les entreprises implantées à leur niveau. D'ailleurs 40% de ces dernières existaient dans ces communes depuis plus de 20 ans, et leur installation correspond à la période d'avant l'an 2000¹. En revanche, les communes enclavées n'ont réussi à maintenir que peu d'activités sur leur territoire. Or, durant notre enquête, nous n'avons recensé que 28% d'entreprises qui sont créées avant l'an 2000.

Depuis peu de temps, plusieurs ont choisi les communes désenclavées comme territoire de localisation de leurs activités. Nous sommes tombés, dans les communes désenclavées, sur 40% d'activités dont l'année de création est à partir de 2010. Ce qui montre le caractère attractif de ces communes, contrairement à celles qui sont enclavées où il n'y a que 30% de nouvelles activités qui ont vu le jour depuis 2010, dont le niveau d'activité est maigre.

Ce chiffre reflète l'initiative de création d'activités à l'échelle micro-locale (village ou quartier) pour à la fois, réduire le taux de chômage et exploiter les ressources territoriales (locales) disponibles. Conscients des difficultés qui peuvent être rencontrées suite à l'éloignement géographique aggravé par la mauvaise desserte par route, en installant ainsi leurs entreprises dans leurs communes de résidence, malgré leur enclavement. Mais qu'en est-il pour la pérennité de ces activités ?

1.2. Les secteurs d'activité des entreprises enquêtées

L'activité économique est une notion qui regroupe les activités de production, de distribution et de services. Ces dernières sont alors classées en trois secteurs économiques par COLIN

¹ Certaines entreprises existent depuis les années 70.

Clark. Le secteur primaire qui concerne les activités relatives à la collecte et à l'exploitation directe des ressources naturelles telles que la pêche, l'agriculture, les exploitations minières, etc. Le secteur secondaire, quant à lui, regroupe toutes les activités qui consistent à transformer les matières premières provenant du secteur primaire. Nous distinguons ainsi les activités agroalimentaires, le bâtiment et de construction, etc. Et en dernier, le secteur tertiaire, qui réunit les activités de services (activités immatérielles) tels que les assurances, les commerces, les transports, la santé, etc.

Tableau n°22 : Secteurs d'activité des entreprises enquêtées

	Cnes désenclavées	Cnes enclavées
Secteur primaire	00	8%
Secteur secondaire	44%	40%
Secteur tertiaire	56%	52%

Source : Résultats de notre enquête

Comme on peut le voir à travers ce tableau, aucune activité du secteur primaire n'a été recensée dans les communes désenclavées. Ce constat reflète le statut de ces communes qui est généralement à prédominance urbaine, à l'inverse des communes enclavées souvent à caractère rural. D'ailleurs, parmi les activités recensées, il n'y a que 8% d'activités qui relèvent du secteur primaire œuvrant notamment dans l'agriculture.

En quête de proximité des marchés et du facile acheminement des inputs et des outputs, 44% des entreprises (et activités économiques et industrielles) ont été sondées dans les communes désenclavées, et 40% dans les communes enclavées à faible offre de transport. Le faible réseau de transport routier de ces dernières rend le travail de ces entreprises plus pénible. Elles sont souvent contraintes de s'approvisionner et d'assurer eux-mêmes tous déplacements relatifs aux biens que l'entreprise produit et d'assumer ainsi des coûts de transport importants. Ce qui n'est pas le cas des entreprises se trouvant dans des territoires bien desservis par le transport routier.

Les activités appartenant au secteur tertiaire auxquelles nous nous sommes intéressés concernent majoritairement les activités commerciales dont la pérennité exige une forte visibilité pour attirer plus de clients. D'ailleurs, ces entreprises préfèrent s'installer dans des territoires accessibles où le flux de population est important, ce qui est le cas des communes désenclavées à offre de transport consistante. En revanche, dans les communes enclavées, les activités commerciales existantes se limitent aux commerces de proximité comme les alimentations générales et les épiceries du coin, qui n'exigent pas d'être visibles pour avoir

plus de clientèle. Les clients qui viennent s'approvisionner quotidiennement en pain ou en lait ou autres denrées alimentaires sont toujours les mêmes.

1.3. Le nombre d'employés des entreprises enquêtées

L'effectif d'une entreprise est le nombre d'employés indispensables pour le fonctionnement de l'activité en question. Celui-ci varie en fonction de plusieurs éléments dont le niveau et la nature de l'activité de l'entreprise. Le tableau qui suit illustre la répartition des entreprises recensées dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées selon le nombre de leurs employés :

Tableau n°23 : Répartition des entreprises sondées selon leurs effectifs

	Cnes désenclavées	Cnes enclavées
De 0 à 9 employés	40%	100%
De 10 à 49 employés	48%	00%
De 50 à 500 employés	12%	00%

Source : Résultats de notre enquête

En Algérie, selon les principes de la comptabilité nationale, les entreprises peuvent être classées en plusieurs catégories dont le nombre de leurs employés. Ainsi, une entreprise qui emploie moins de 10 personnes est dite une Très Petite Entreprise « TPE » (ou microentreprise), celle qui emploie de 10 à 49 personnes est une petite entreprise, et au-delà de 50 l'entreprise est plutôt moyenne.

Lors de notre passage dans les communes désenclavées, nous avons recensé des entreprises dont le nombre d'employés est variable. Parmi celles-ci, il y avait 40% qui employaient moins de 10 salariés et relevant en grande partie du secteur tertiaire (notamment de commerce) n'exigeant pas de mains d'œuvre en abondance. Nous avons également recensé près de 48% des entreprises employant entre 10 et 49 salariés et 12% seulement qui emploient plus de 50 personnes.

Néanmoins, quand nous avons enquêté les activités économiques implantées dans les communes enclavées, nous avons constaté que l'intégralité de celles-ci n'emploie que 9 personnes au maximum, quelque soit la nature de l'activité en question. Du fait de la petite taille des entreprises et le faible niveau des activités économiques enregistré dans les communes enclavées, celles-ci créent moins d'opportunités d'emploi et n'œuvrent que faiblement dans la résorption du chômage qui est plus répandu dans ce genre de régions. Ce qui n'est pas tout à fait le cas des entreprises installées dans les communes désenclavées. Vu

que leurs activités fonctionnent favorablement et leur ampleur dépasse parfois les frontières de la wilaya, ces entreprises ont ainsi besoin d'employer plus de personnes, participant de cette manière à la création d'emplois indispensables au développement socio-économique.

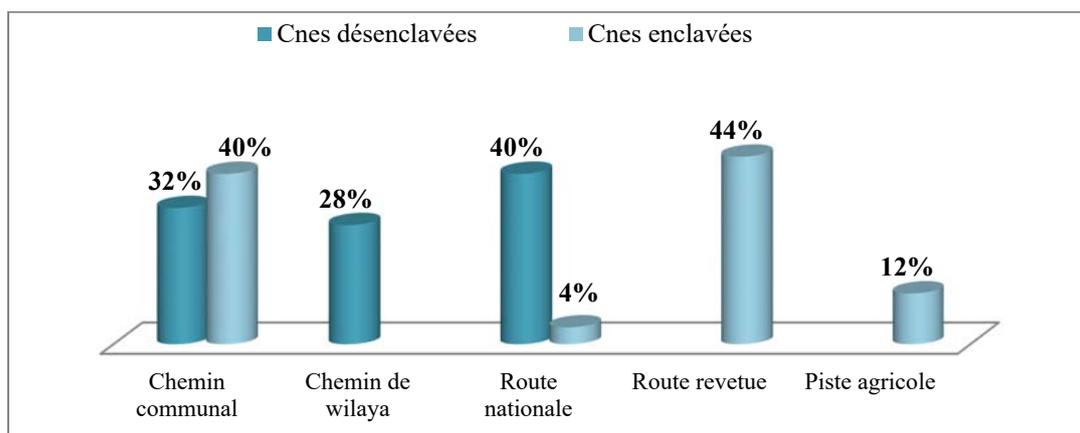
2. Impact du transport routier sur la localisation des activités économiques et industrielles

Le tissu économique de la WTO est formé d'entreprises et d'activités en quête de la proximité de la clientèle et de l'importance du marché de consommation corrélé au niveau de population. Les activités se développent ainsi en lien direct avec la demande existante du fait qu'elles s'adressent directement à la population (consommateurs). On cite, à titre d'exemple, les activités commerciales, de bâtiments et de construction, de santé, etc. C'est ici qu'intervient le réseau de transport routier pour assurer, à la fois, l'accessibilité de la population aux différents biens et services issus de ces activités, et la pérennité des établissements qui les produisent du fait de l'existence d'une clientèle (demande exprimée) pour leurs outputs.

2.1. Analyse du choix de localisation des activités sondées

Etant donné que le réseau routier des six communes ciblées est le plus dense de toutes les communes de la WTO, plusieurs activités, notamment les activités économiques, sont attirées par l'abondance de l'offre de transport, et se sont donc implantées à leur niveau. Cependant, la prédominance du caractère rural et la faible densité du réseau routier des communes enclavées que nous avons enquêté, les rares activités économiques recensées ne sont pas forcément localisées à proximité des principaux axes routiers de la région.

Figure n°26 : Types d'axe routier sur lesquels sont implantées les activités sondées



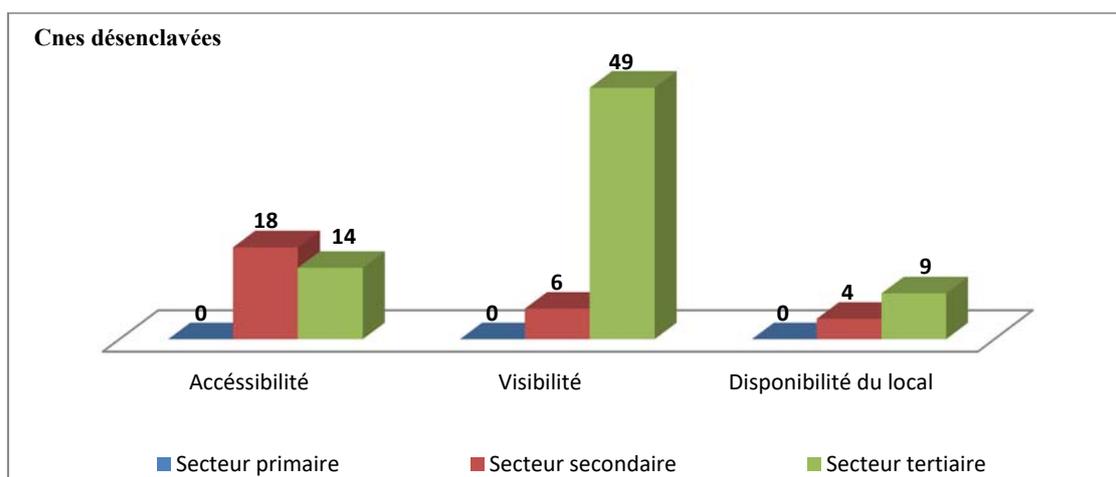
Source : Résultats de notre enquête

Il est à signaler que, contrairement aux communes enclavées, les communes désenclavées par le transport routier auxquelles nous nous sommes intéressées sont traversées par des routes nationales d'envergure importante, telle que la RN12, la RN73, la RN30, etc. De ce fait,

plusieurs activités économiques et industrielles se sont développées sur les rives de ces axes routiers. Comme on put le constater dans la figure précédente, les activités économiques présentes dans les communes où l'offre de transport routier est abondante, sont principalement localisées sur des routes nationales (40%), des chemins communaux (32%) et des chemins de wilaya (28%). Etant donné que le réseau routier de la WTO est prédominé par les chemins communaux (près de 74% du réseau routier est constitué de chemins communaux), on assiste à une localisation massive des entreprises et autres activités à leur niveau. Toutefois, du faible réseau routier et du faible flux de population (notamment les non résidents) enregistré dans les communes enclavées, se trouvent fréquemment près de routes revêtues (44%) ou de chemins communaux (40%) et parfois même sur des pistes agricoles, et ce, pour une meilleure proximité des ménages qui constituent leur clientèle. D'ailleurs, durant l'enquête, il nous a été plus aisé de sonder des entreprises dans les communes désenclavées du fait de leur forte présence. A l'inverse, dans les communes enclavées où nous étions tenues de chercher de près des activités économiques dans des coins moins visibles, notamment en dehors du chef lieu de commune, car leur présence se fait rare mis à part certaines alimentations générales ou épiceries du coin.

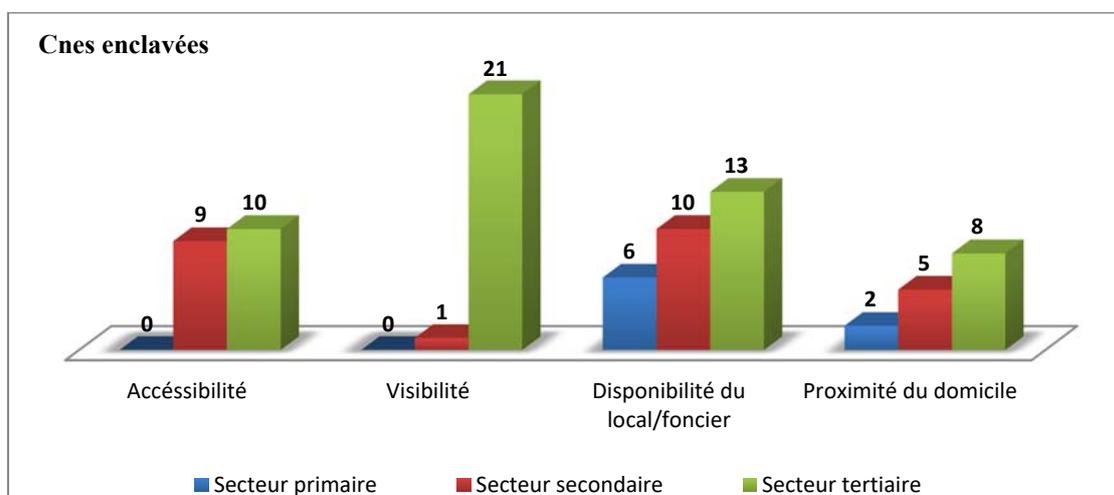
Dans cette optique, les choix de localisation des entreprises des différents secteurs d'activité dépendent de plusieurs raisons, comme nous pouvons le remarquer dans la figure suivante :

Figure n°27 : Raisons du choix de localisation des entreprises selon le secteur d'activité (dans les communes désenclavées)



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°28 : Raisons du choix de localisation des entreprises selon le secteur d'activité (dans les communes enclavées)



Source : Résultats de notre enquête

Ces deux figures nous renseignent sur les différentes justifications du choix de localisation des activités économiques que nous avons enquêtées. Comme nous le remarquons bien, les activités du secteur secondaire ont choisi leur lieu d'implantation pour une meilleure accessibilité. Et par accessibilité, les responsables de ces entreprises visent la facilité d'accès des fournisseurs qui leurs livrent des matières premières et marchandises et la facilité d'évacuation des produits vers les marchés (les mettre à la disponibilité de la clientèle). Toutefois, les activités du secteur tertiaire sont installées sur d'importants axes routiers, très fréquentés, pour une meilleure visibilité. Comme les activités du secteur tertiaire concernent principalement la commercialisation, celles-ci nécessitent d'être très bien visibles par les usagers de la route afin d'attirer le maximum possible de la clientèle.

L'emplacement d'une activité commerciale est un facteur essentiel de sa réussite, et le choix du local devrait se faire en fonction de plusieurs facteurs. Toutefois, les commerçants avec qui nous avons échangés, affirment avoir choisi leur lieu de localisation en fonction du taux de passage d'individus devant le local, ce qui fait que l'activité sera visible pour tous les passagers usagers de la route. Il est à souligner que l'intensité du passage d'individus est tributaire de leur mobilité, qui dépend à son tour de la fluidité des déplacements issue d'un bon réseau de transport routier, capable de prendre en charge la demande de mobilité.

Du fait de la densité du réseau routier et de l'important flux de population des communes désenclavées, celles-ci abritent plus des activités du secteur tertiaire que celles du secteur primaire ou secondaire. En revanche, les détenteurs d'activités économiques enquêtés auprès des communes se soucient moins de la visibilité de leurs activités car leur clientèle cible est limitée aux résidents de la commune. Ils s'intéressent plutôt à la disponibilité du local ou du

foncier et à la proximité du domicile, car la quasi-totalité de ces personnes ont installé leurs petites activités économiques dans leurs communes de résidence.

C'est ce qui caractérise les activités de proximité dont l'ampleur est locale et répondent aux besoins du quotidien. La répartition de ces dernières sur le territoire devrait favoriser la proximité des bassins de population concernée. Dans ce genre de territoire, il y a une certaine proximité relationnelle entre la population. Le gens se connaissent entre eux et connaissent l'emplacement et les détenteurs des activités présentes dans leurs communes quelque soit l'importance et la qualité de l'axe routier sur lequel sont implantées. Ce fait ne reflète pas le cas des détenteurs d'activités recensées dans les communes désenclavées. Ces derniers proviennent pratiquement d'autres communes que celles où ils ont implanté leurs entreprises. Ils sont attirés par les bonnes conditions qu'assurent les communes désenclavées enquêtées dont l'accessibilité qui est une condition incontournable pour la pérennité des activités. Du fait de leur centralité, ces communes accueillent à la fois les activités économiques structurantes et de grande envergure, ainsi que les activités de proximité.

2.2. Contribution du réseau de transport routier au renforcement du lien entre les entreprises et leurs partenaires externes

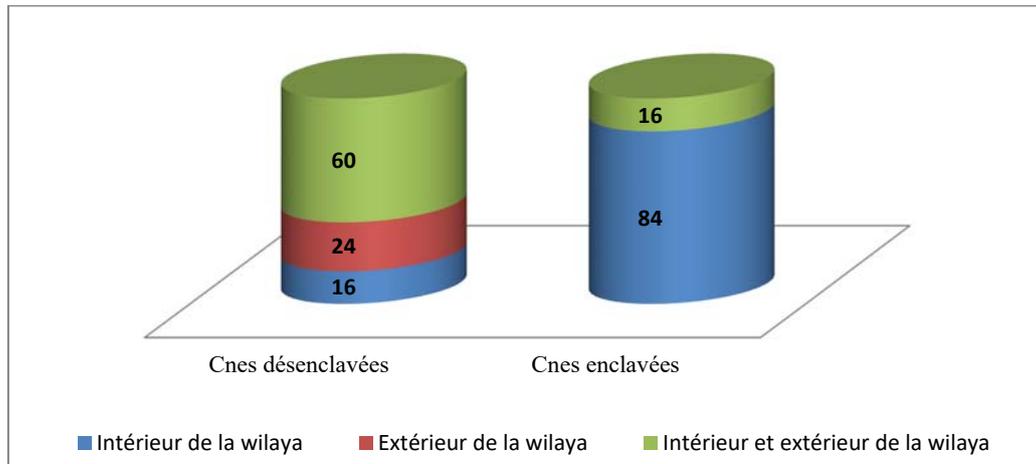
Une activité économique ne peut fonctionner sans ses partenaires externes. Ces derniers sont évidemment les fournisseurs et les clients.

Les fournisseurs sont des personnes physiques ou morales qui procurent à l'entreprise certaines marchandises (matières premières, produits finis et semi-finis). On distingue les fournisseurs de biens qui vendent de la matière première et fournitures, les fournisseurs d'immobilisation qui mettent à la disposition de l'entreprise le matériel productif et le mobilier, et enfin les fournisseurs de services.

Quant aux clients, ce sont les personnes qui achètent les biens et produits. Ceux-ci sont au cœur de la stratégie de toute activité économique, puisqu'ils constituent la source d'évacuation des produits. Ainsi, sans ses clients et fournisseurs, l'entreprise ne peut exister.

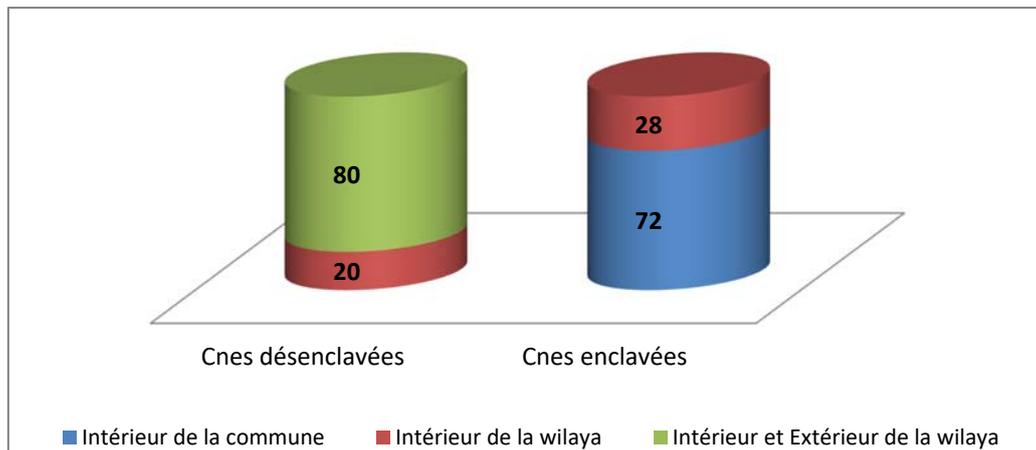
Cependant, les partenaires externes ne peuvent s'adresser à telle ou telle activité économique si son lieu d'implantation est mal desservi et enclavé par la faible offre de transport routier. A cet égard, pour les rapprocher, les détenteurs d'activités économiques ou industrielle préfèrent s'installer dans les territoires les plus visibles et les plus dotés d'un important réseau de desserte par route. Les figures ci-après précisent la différence entre les lieux de provenance des clients et fournisseurs des activités économiques présentes dans les communes à forte et à faible offre de transport.

Figure n° 29 : Région de provenance des fournisseurs des activités économiques recensées



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°30 : Région de provenance des clients des activités économiques recensées



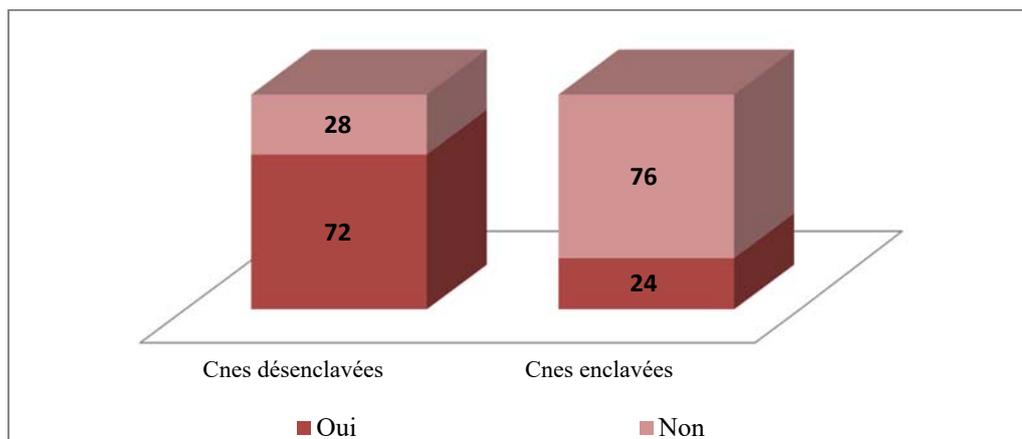
Source : Résultats de notre enquête

De ces deux figures, nous constatons que les entreprises enquêtées dans les communes désenclavées par l'importante offre de transport qui les caractérise, entretiennent majoritairement des liens avec des fournisseurs (60%) et clients (80%) en provenance de l'extérieur et de l'intérieur de la WTO. Néanmoins, les fournisseurs (84%) et clients des activités économiques rencontrés dans les communes enclavées par le faible réseau de transport routier, proviennent principalement de l'intérieur de la wilaya. 72% de leur clientèle ne est limité aux résidents de la commune d'implantation (parfois la clientèle est limitée à la population du village) et 28% proviennent des communes voisines.

Suite à ce constat, les détenteurs d'activités dans les communes enclavées affirment qu'ils souhaiteraient bien s'adresser à des fournisseurs de l'extérieur de la wilaya, mais ces derniers refusent de leur livrer les produits du fait de leur éloignement et de la mauvaise qualité des routes à emprunter. Et si ces investisseurs assureraient eux-mêmes l'acheminement des

produits auprès des fournisseurs de l'extérieur de la wilaya jusqu'à la commune d'implantation, ces derniers seront confrontés à des coûts supplémentaires élevés que le niveau de leurs activités ne permet pas d'assumer. Pour cela, ils se contentent de s'adresser aux fournisseurs les plus proches géographiquement. Aussi, du fait de leur faible visibilité, la clientèle de ces activités sont majoritairement de la commune d'implantation. Même si celles-ci souhaiteraient élargir leur gamme de clients en assurant elles-mêmes la fonction de livraison, la qualité du réseau routier ne le permet pas. C'est ce que nous allons vérifier à travers la figure suivante :

Figure n°31 : Taux d'entreprises sondées assurant la livraison



Source : Résultats de notre enquête

Effectuer la livraison revient à assurer l'acheminement des produits jusqu'à destination où il sera consommé. La livraison ne peut se faire sans avoir à transiter un réseau de transport. Dans notre travail, nous nous sommes intéressés à la livraison des biens pour les consommateurs. Tel que c'est précisé dans la figure ci-dessus, 72% des entreprises recensées dans les communes désenclavées assurent la livraison des produits pour leurs clients qui le souhaitent. A cet effet, 76% de celles-ci, recensées dans les communes enclavées, n'ont pas l'aptitude d'effectuer cette mission, notamment à cause de la difficile accessibilité issue de l'éloignement géographique.

Toutefois, près de 90% des entreprises implantées dans les communes désenclavées et qui assurent la livraison, déclarent avoir souvent rencontré des difficultés lors des livraisons. A travers les réponses collectées, nous avons pu déceler les principales contraintes qui entravent les livraisons :

- 24% des réponses tendent vers le mauvais état des routes qui pèse lourd sur la productivité de toute entreprise assurant la livraison. A cause du mauvais état des routes, le temps de parcours augmente, les véhicules sont rapidement dépréciés et endommagés, et du coup, le

coût de leur entretien s'accroît en parallèle. Ces dépenses supplémentaires découragent ainsi l'activité de livraison.

- 20% se plaignent des embouteillages lors des livraisons. Les embouteillages et la congestion routière ne sont guère avantageux pour les activités de livraison. Ils sont plutôt une source de pertes financières et de pertes de temps.
- 16% des entreprises qui assurent la livraison, souffrent de l'incompatibilité des routes avec l'activité de distribution et de livraison. Ceci relève de l'insécurité routière et des éventuels accidents de la route auxquels les véhicules de livraison sont confrontés du fait de l'inconformité technique du réseau routier avec certains véhicules lourds.
- Et 8% des réponses collectées révèlent l'accès difficile vers certains lieux. C'est lorsque l'entreprise se trouve parfois dans l'obligation de livrer ses produits à des endroits difficilement accessibles pour répondre à la demande de leurs clients.

Néanmoins, l'intégralité des activités économiques, qui assurent la livraison, localisées dans les communes enclavées font face à des obstacles liés à la qualité du réseau routier. En plus de l'éloignement géographique, certaines routes desservant ces communes sont impraticables, notamment en hiver, ce qui rend la livraison quasi-impossible. De plus, les rudes conditions climatiques et l'absence d'entretien des routes, fait que le réseau routier demeure en mauvais état.

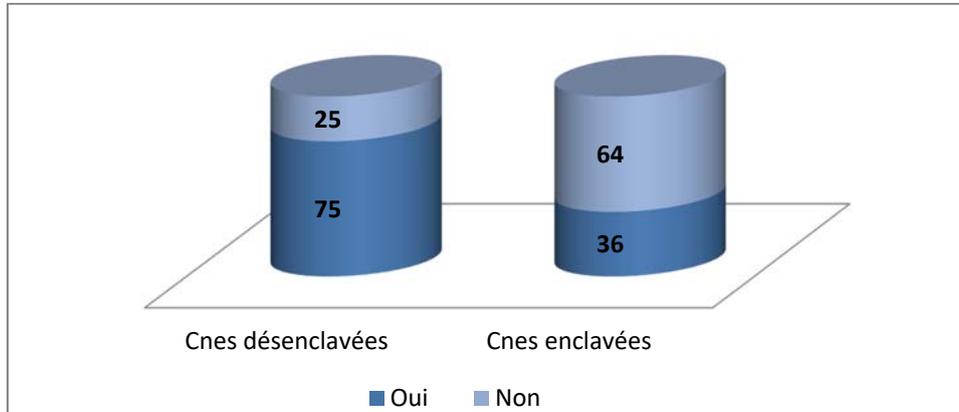
La livraison des produits est très importante pour une entreprise. Elle lui permet de gagner des parts de marché et d'être plus compétitive et plus attractive. Cependant, le réseau de transport routier peut constituer un catalyseur comme il peut constituer un frein pour l'activité de livraison. De nos jours, proposer des livraisons permet d'élargir la clientèle notamment avec la numérisation des achats (suite aux nouvelles technologies de communication et d'information), ce qui peut avoir des répercussions sur l'ampleur de l'activité économique et son extension.

2.3. Les retombées du réseau de transport routier sur l'évolution des activités économiques enquêtées

Les décisions d'extension ou de délocalisation d'une entreprise sont tributaires du niveau d'activité de celle-ci. S'il y a lieu d'élargir sa clientèle, il est profitable, pour une entreprise, d'effectuer une extension de son activité. Elle peut, à titre d'exemple, proposer de nouveaux produits, agrandir l'établissement, introduire des changements, ouvrir des filiales dans d'autres territoires, etc. Toutefois, si l'activité de l'entreprise ne progresse pas, son détenteur pense souvent soit à la délocaliser soit à changer ou fermer l'activité définitivement.

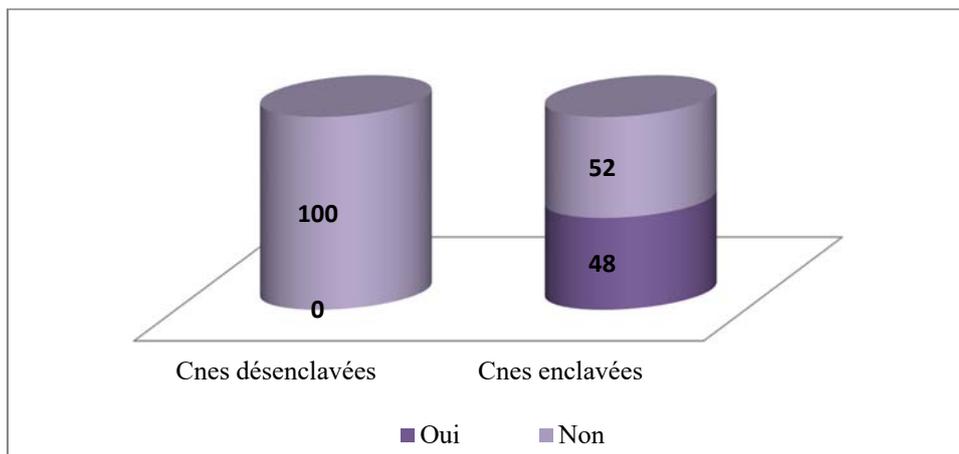
La délocalisation consiste au changement du lieu d'implantation d'une entreprise d'une zone à une autre (ou d'un pays à un autre) en quête de conditions plus favorables. Parmi ces conditions, nous nous intéresserons à l'offre de transport.

Figure n°32 : Taux d'entreprises enquêtées souhaitant élargir leurs activités (en %)



Source : Résultats de notre enquête

Figure n°33 : Taux d'entreprises enquêtées souhaitant délocaliser leurs activités (en %)



Source : Résultats de notre enquête

A travers ces deux figures, nous observons une forte volonté, des détenteurs d'entreprises des communes désenclavées, à élargir leurs activités, où 75% de ces derniers prévoient l'extension de leurs entreprises sur le même lieu de localisation et aucune d'entre-elles n'a été programmée pour une éventuelle délocalisation. Durant notre enquête avec ces investisseurs, il s'est avéré, d'après leurs réponses, que les axes routiers où sont localisées leurs entreprises constituent un atout pour le fonctionnement de leurs activités, malgré que certains aient tout de même signalé la présence de quelques inconvénients suite à cet emplacement¹.

Toutefois, les ambitions d'extension des activités économiques dans les communes enclavées sont moindres. D'ailleurs, parmi les détenteurs d'activités économiques questionnés dans ce

¹ Certains ont signalé le manque d'espaces de stationnement et la congestion routière, notamment pendant les heures de pointe et l'insécurité.

genre de territoire, il n'y a que 36% qui envisagent l'élargissement de leurs activités. Néanmoins, leur majorité compte le faire ailleurs, après avoir délocalisé ces dernières.

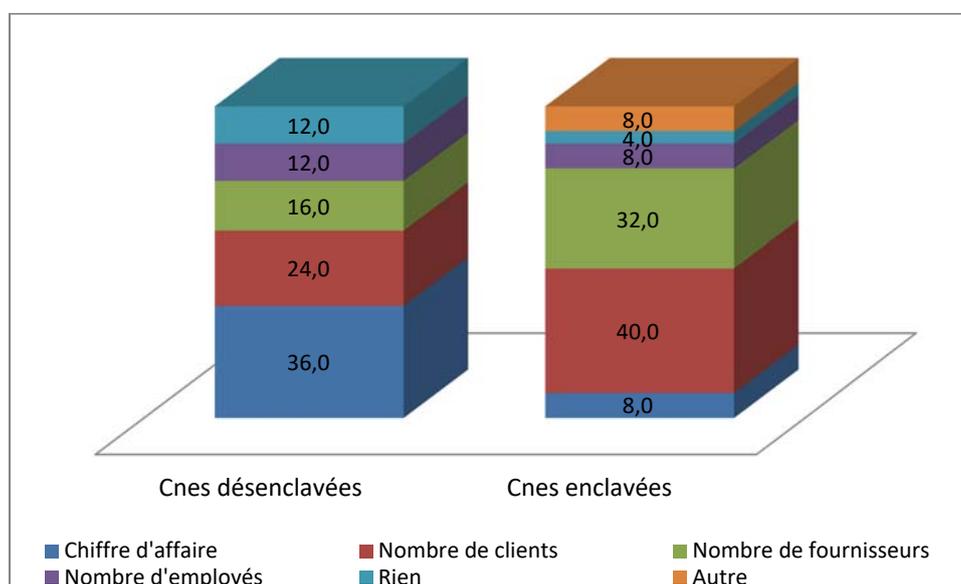
Dans les communes enclavées, où la route ne constitue quasiment pas un atout pour l'activité économique, 48% des personnes qui ont investi à leur niveau comptent délocaliser tôt ou tard leurs activités, vers des territoires mieux desservis, plus visibles et facilement accessibles. C'est ainsi qu'elles pourront redynamiser leurs activités.

2.4. Les éventuelles incidences du renforcement du réseau de transport routier sur les activités économiques

Vu la qualité du réseau de transport routier de la WTO, et quelque soit la nature de la commune en question, toute amélioration de l'offre de transport aura inévitablement des répercussions sur l'activité économique, sur son fonctionnement et donc sur sa pérennité.

A cet égard, après avoir questionné les détenteurs d'entreprises sondées, il nous est facile de conclure que le renforcement de l'offre de transport routier, en termes de quantité et de qualité, sera inéluctablement accompagné de certains changements où les plus récurrents sont résumés dans la figure ci-après :

Figure n°34 : Incidences du renforcement de l'offre de transport routier des communes enquêtées (en %)



Source : Résultats de notre enquête

A travers les informations représentées dans cette figure, il est à constater que l'activité économique est dépendante du réseau de transport routier. Car toute évolution de ce dernier peut avoir des répercussions sur celle-ci. A cet effet, 36% des détenteurs d'entreprises localisées dans les communes désenclavées estiment qu'une éventuelle modernisation du réseau de transport routier de ces dernières engendrerait une évolution de leurs chiffres

d'affaires, qui selon eux, sera la conséquence de l'extension de leurs activités, de l'arrivée de nouveaux clients et de la fidélisation de la clientèle et fournisseurs habituels. D'ailleurs, les responsables d'entreprises déclarent que toute amélioration du réseau de transport routier, notamment sa qualité, attirera plus de clients (24% des réponses) et de fournisseurs (16% des réponses) et ouvrira plus d'opportunités d'emploi.

Par ailleurs, pour les activités économiques implantées dans les régions enclavées, à faible réseau de transport routier tout renforcement et consolidation de l'offre de transport affectera fortement le nombre de clients et de fournisseurs (40% et 30% respectivement). Or du fait de la difficile accessibilité de ces communes enclavées, les activités économiques localisées à leur niveau attirent moins de clients et de fournisseurs. Pour élargir leur clientèle, les activités économiques devraient être visibles et pour bénéficier des services de plusieurs fournisseurs, elles devraient être implantées dans des territoires accessibles et à réseau routier conforme. Dans cette perspective, conscients des inconvénients générés par le réseau de transport routier des communes d'implantation, les détenteurs de ces activités économiques estiment qu'ils auront à faire avec plus de fournisseurs et à une gamme plus importante de clients, si toutefois le réseau de transport routier de ces territoires connaîtra, prochainement, une modernisation.

3. Le transport routier, un catalyseur de l'entrepreneuriat et de la création d'activité

Depuis toujours¹, le secteur des transports a joué le rôle d'une variable déterminante qui agit automatiquement sur les décisions de localisation des activités économiques et industrielles. Celui-ci peut ainsi constituer le facteur sur lequel reposent les décisions de création et d'implantation d'activités économiques sur un territoire donné.

3.1 Choix de localisation des entreprises créées dans le cadre des dispositifs ANSEJ et CNAC

Selon Verstraete et Fayolle, l'entrepreneuriat associé à la création d'entreprise est défini ainsi : « l'entrepreneuriat est un phénomène conduisant à la création d'une organisation impulsée par un ou plusieurs individus s'étant associées pour l'occasion »². Elle dépend ainsi de deux éléments importants : l'individu, dit « entrepreneur » et « le milieu » sur lequel sera implantée l'activité de cet entrepreneur. D'après les travaux les plus récents portant sur l'entrepreneuriat et la création d'entreprise, ces deux phénomènes sont reconnus pour leurs avantages dont la création de l'emploi et la redynamisation du tissu économique d'un pays.

Dans cette optique, vue l'importance de cette pratique pour l'économie nationale, les pouvoirs publics algériens se sont investis dans des dispositifs de soutien et

¹ Depuis les travaux d'Alfred WEBER, en 1905.

² Verstraete et Fayolle, (2005), « Paradigmes et entrepreneuriat », Revue de l'entrepreneuriat, P 37.

d'accompagnement pour stimuler davantage l'entrepreneuriat. Ainsi l'ANDI, l'ANSEJ et la CNAC constituent les trois principaux dispositifs d'aide à la création d'entreprises en Algérie. Toutefois, les décisions d'implantation, ou encore le choix du « milieu » sont tributaires de plusieurs facteurs, parmi lesquels l'accessibilité demeure primordiale pour toute activité. Plus un milieu est accessible, plus celui-ci sera le berceau de la naissance de nouvelles activités économiques et industrielles. C'est ce qui a été démontré dans le tableau suivant :

Tableau n°24 : Recensement des entreprises créées par l'ANSEJ et la CNAC en 2017

	Commune	ANSEJ	Nbre d'emplois	CNAC	Nbre d'emplois	Total entreprises	Total emplois
Communes désenclavées	Tizi-Ouzou	38	131	17	60	55	191
	Azazga	13	34	04	11	17	45
	Fréha	06	20	05	10	11	30
	Boghni	06	15	05	18	11	33
	Maatkas	06	16	02	04	08	20
	D.E.M	05	12	04	11	09	23
Communes enclavées	Yatafen	00	00	00	00	00	00
	Ouacifs	03	12	00	00	03	12
	A.Agouacha	01	04	01	02	02	06
	A.Boumahdi	01	04	01	02	02	06

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Le tableau ci-dessus résume le nombre d'entreprises créées via les deux dispositifs ANSEJ et CNAC, et nombre d'emplois généré, dans les deux groupes de communes cibles.

Conformément aux données représentées dans le tableau ci-dessus, nous confirmons que les territoires les plus accessibles, du fait de leur abondante offre de transport, constituent la destination la plus récurrente des entreprises. En effet, le nombre d'entreprises créées via les deux dispositifs, ANSEJ et CNAC, dans l'ensemble des communes les plus désenclavées de la WTO n'est pas moindre. Au niveau de chaque commune désenclavée, il y a eu création de plusieurs entreprises qui ont ouvert plusieurs postes de travail. Par ailleurs, nous assistons à une défaillance de l'esprit entrepreneurial, ou du moins la non concrétisation des idées et de création d'activité au niveau des communes enclavées, dont le faible réseau de transport routier en est un facteur. A cet effet, l'apparition de nouvelles activités économiques se fait rare. En 2017, la commune de Ouacifs n'a enregistré la création que de trois nouvelles activités, Ait Agouacha et Ait Boumahdi n'ont accueilli que deux entreprises chacune, et pire encore, aucune nouvelle entreprise n'a vu le jour au niveau de la commune de Yatafen.

3.2. La localisation des entreprises industrielles dans les communes enquêtées

Après le prolongement du modèle de Von Thünen apparait la théorie d'Alonso (en 1964). Ainsi, d'après cette théorie, et l'apport des modèles de la nouvelle économie urbaine, les trois grands facteurs qui influencent grandement les décisions de création et de localisation des entreprises industrielles sont : les économies d'agglomération, le prix du foncier et l'accessibilité. Etant donné que la notion d'accessibilité renvoie à la plus ou moins facilité d'accéder à un territoire, celle-ci est alors liée à la disponibilité d'un important réseau de transport routier grâce auquel l'accessibilité sera assurée.

Tableau n°25 : Recensement des entreprises industrielles implantées dans les communes enquêtées

Communes	Nbre d'entreprises industrielles	Effectif
Tizi-Ouzou	80	2726
Azazga	17	1188
Fréha	09	374
Boghni	28	684
Maatkas	06	35
D.E.M	09	292
Yatafen	00	00
Ouacifs	01	12
Ait Aggouacha	00	00
Ait Boumahdi	00	00

Source : Résultats de notre enquête

Le tableau précédent nous renseigne sur le nombre d'entreprises industrielles existantes, ainsi que leurs effectifs, sur le territoire des communes cibles. Nous remarquons alors que les communes désenclavées, à important réseau de desserte constituent la destination la plus visée pour l'implantation des entreprises industrielles. Or, chacune d'elles abrite au moins six entreprises industrielles, qui génèrent 35 emplois au minimum.

En revanche, dans les communes enclavées à faible réseau de desserte que nous avons enquêtées, il n y a qu'une seule entreprise industrielle localisée sur le territoire de la commune de Ouacifs et dont l'effectif ne dépasse pas 12 employés.

Ainsi, d'après cette comparaison, il est à constater qu'un bon réseau de transport routier réussit à encourager les dynamiques entrepreneuriales et favorise l'implantation des activités

économiques et industrielles. Celui-ci constitue alors une condition *sin qua non* de la localisation, du fonctionnement et de la pérennité des activités économiques et industrielles.

4. Analyse multivariée des données de l'enquête

Parmi les techniques d'analyse les plus courantes, nous distinguons l'analyse en composante principale (ACP) qui porte sur des variables quantitatives, l'analyse factorielle des correspondances (AFC) qui s'applique sur deux variables qualitatives seulement, et l'analyse des correspondances multiples (ACM). Etant donné que le traitement simultané des données quantitatives et qualitatives ne peut être effectué directement par les méthodes citées précédemment, nous adopterons l'ACP pour les données nominales comme technique d'analyse des résultats de notre enquête ; nous obtenons un groupe de variables mixte, c'est-à-dire que celui-ci est composé de variables quantitatives combinées à des variables qualitatives.

L'ACP mixte, dite aussi normée, que nous avons appliquée est une méthode d'analyse descriptive et exploratoire qui vise à synthétiser l'information contenue dans un grand nombre de variables afin de faciliter l'interprétation des corrélations existantes entre ces différentes variables. On cherche ainsi à savoir quelles sont les modalités corrélées entre elles pour chacun des groupes de communes sondées.

Sur le logiciel SPSS, nous avons appliqué l'analyse en composantes principales pour des données nominales ; les résultats que nous avons obtenus sont les suivants :

Tableau n°26 : Récapitulatif des modèles

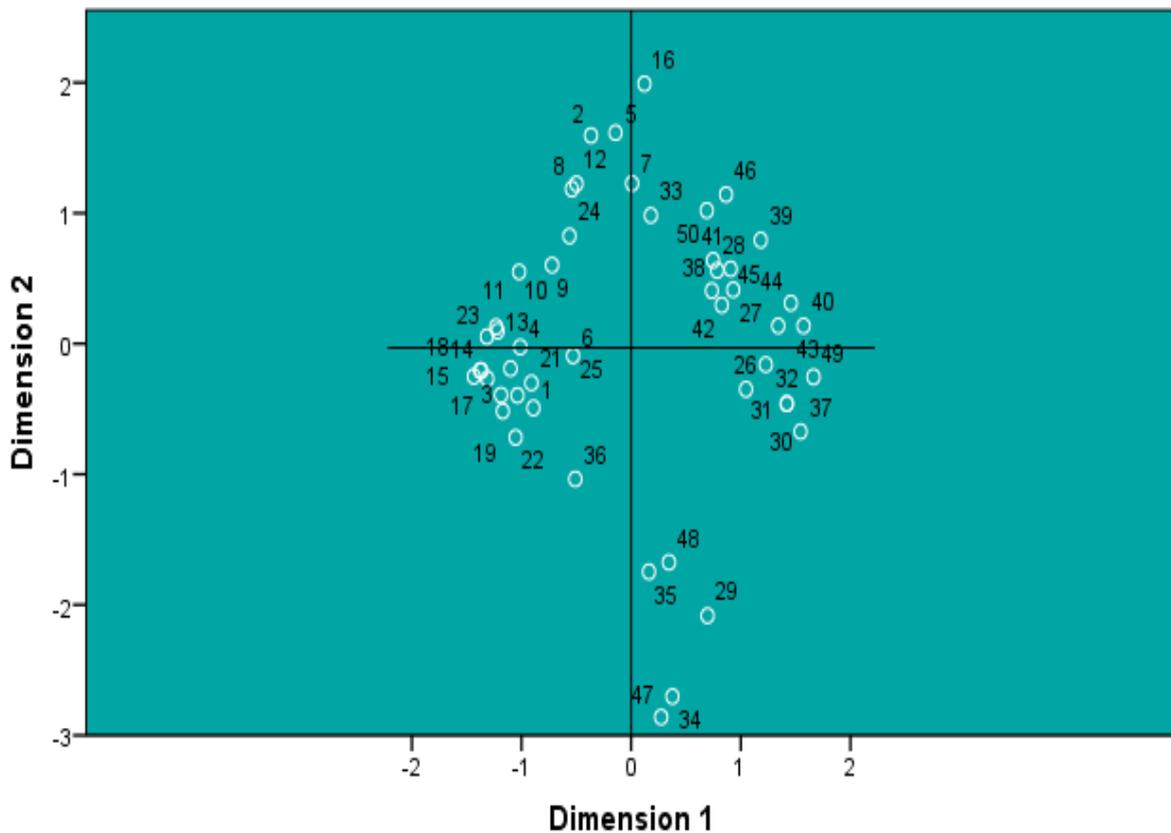
Dimension	Alpha de Cronbach	Variance expliquée	
		Total (valeur propre)	% Variance expliquée
1	0.907	7.102	37.380
2	0.632	2.490	13.107
Total	0.946	9.592	50.487

Source : Calculé avec SPSS

L'application de l'ACP mixte sur l'ensemble des variables a permis de faire ressortir deux dimensions, qu'on peut également nommer facteurs, selon lesquelles nous interpréterons le positionnement des variables et individus étudiés. Le coefficient d'alpha de Cronbach, quant à lui, nous permet de mesurer la cohérence interne ou bien la fiabilité des questions qui composent le questionnaire que nous avons diffusé. Dans notre cas, sa valeur totale pour les deux dimensions avoisine 95% ; il est donc d'une importance significative. De ce fait, les

questions posées dans l'outil d'enquête sont alors fiables et représentatives, ce qui nous permet de poursuivre l'analyse des résultats obtenus à travers cette application.

Figure n°35 : Représentation des individus sur les deux axes retenus

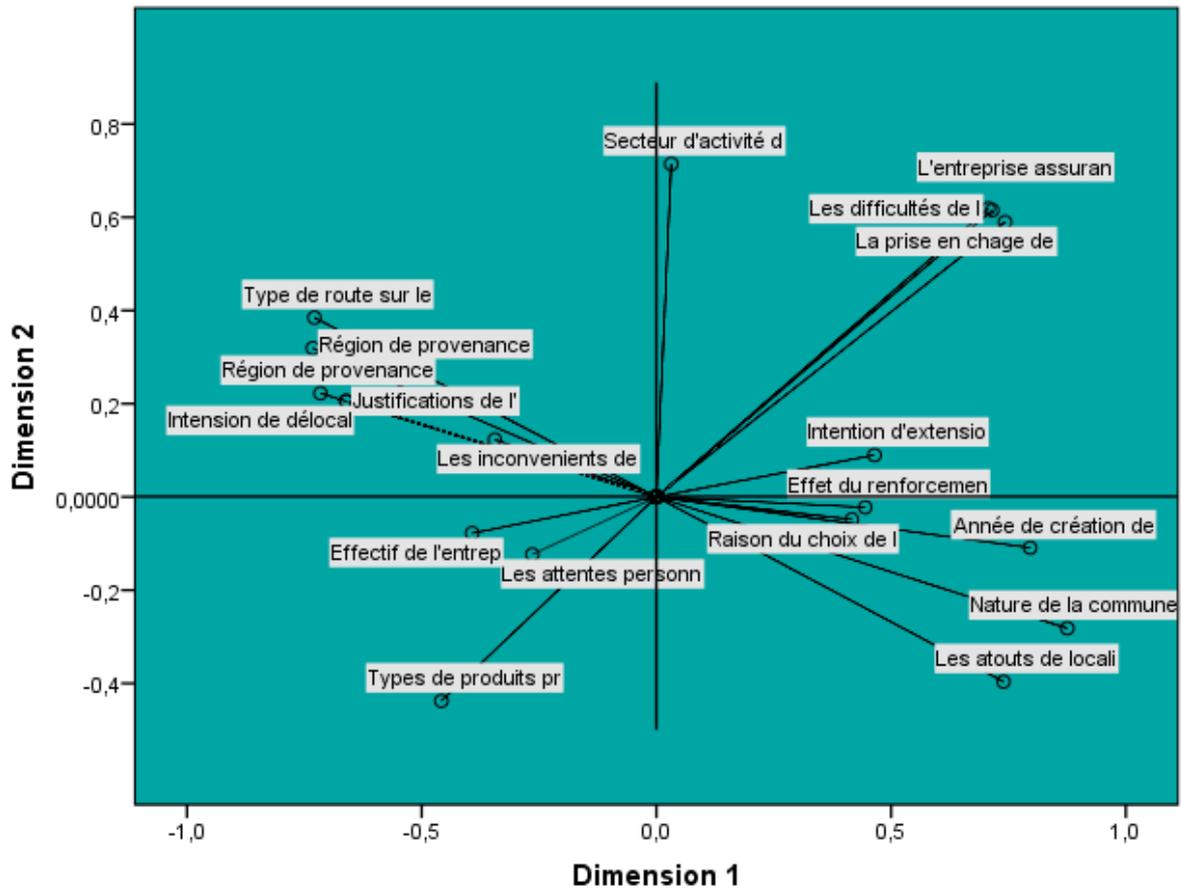


Normalisation principale de la variable.

Source : Réalisée avec SPSS

Notre matrice de données est composée de 50 individus que nous avons numérotés de 1 jusqu'à 50. Vu que nous avons interrogé deux groupes différents, selon la situation de leur réseau de transport routier. Les individus sondés dans les communes désenclavées à forte offre de transport routier sont numérotés de 1 jusqu'à 25 et ceux recensés dans les communes enclavées par le faible réseau de transport routier, sont numérotés à leur tour de 25 jusqu'à 50. A travers ce schéma de dispersion, nous remarquons que les objets ou individus enquêtés forment deux regroupements principaux ; si l'on s'aperçoit d'un numéro, nous comprenons que le premier groupe à gauche est composé d'individus sondés dans les communes désenclavées (ils portent des numéros de 1 à 25) et le deuxième groupe à droite, représente les individus recensés dans les communes désenclavées portant des numéros supérieurs à 25.

Figure n°36 : Représentation des variables sur les dimensions



Source : Réalisée avec SPSS

La transposition du diagramme de la dispersion des objets et des variables nous permet de déterminer les variables qui influencent l'emplacement des individus dans tel ou tel groupe. Ainsi, la formation du premier groupe dépend de neuf variables fortement liées au deuxième axe (dimension). Ces variables, par ordre d'importance¹, sont : le type de route, la région de provenance des clients et des fournisseurs, les intensions de délocalisation, les justifications de l'intension de délocalisation, le type du produit, l'effectif de l'entreprise, les inconvénients de localisation et les attentes personnelles.

Cependant, on distingue dix variables responsables de la formation du deuxième groupe d'individus liées à la première dimension : nature de la commune, année de création de l'entreprise, prise en charge des livraisons, difficultés de livraison, les atouts de localisation, les intentions d'extension, l'effet du renforcement du réseau de transport routier sur l'activité de l'entreprise, raisons du choix de localisation et le secteur d'activité.

¹ Plus le point représentant une variable est proche de la circonférence du rayon un plus la variable est d'ordre de détermination important.

Selon le diagramme représentant les modalités, les variables constituent deux groupes en fonction des différentes modalités de réponses enregistrées.

- Le premier groupe à gauche proche du deuxième axe, rassemble les modalités de réponses concernant les entreprises (considérées comme objet ou individu statistique) sondées dans les communes désenclavées à important réseau de transport routier.
- Le deuxième groupe à droite, regroupe, quant à lui, les modalités de réponses collectées auprès des entreprises implantées dans les communes enclavées à faible réseau de transport routier.

Comme il est représenté dans la figure précédente, chaque modalité de réponse est reliée à son opposée via un axe. De cette manière, ces derniers synthétisent et résument les divergences entre les décisions et incidences de la localisation des activités économiques recensées dans les deux groupes de communes qui constituent notre échantillon.

Les activités économiques recensées dans le premier groupe à gauche dans la figure, confirment que l'offre de transport abondante qui caractérise le territoire d'enquête est un élément qui favorise la pérennité des entreprises, étant donné que celles-ci ont vu le jour avant les années 2000 et continuent à exercer leurs activités jusqu'à maintenant, et emploient pratiquement plus de 50 personnes. Ce qui n'est pas le cas des activités économiques implantées dans les communes enclavées où leur création est relativement récente et le nombre de personnes qu'elles emploient ne dépasse pas dix.

Dans une analyse à composantes principales mixte, plus une modalité est loin de l'origine plus elle est signifiante. Ainsi, les entreprises localisées dans les communes désenclavées se trouvent souvent à proximité de routes nationales et celles présentes dans les communes enclavées sont implantées à proximité de pistes agricoles, ce qui influence les clients et fournisseurs des entreprises. Selon les axes de cette figure, nous constatons qu'à l'inverse des entreprises implantées dans les communes à important réseau de transport routier, les activités économiques sondées dans les communes enclavées entretiennent rarement des relations avec des partenaires externes (clients et fournisseurs) en provenance de l'extérieur de la wilaya. Or, le choix de localisation de ces dernières est justifié par le fait que celles-ci visent à répondre seulement aux besoins de la clientèle locale (du village) où elles recherchent ainsi la proximité des marchés contrairement à celles recensées dans les communes désenclavées qui ont effectué leurs choix de localisation pour être facilement accessibles et visibles par les différents clients fournisseurs.

Pour gagner plus de part de marché, les activités présentes dans les communes désenclavées effectuent la livraison de leurs produits malgré la présence de certains inconvénients liés à l'usage de la route (les embouteillages et la mauvaise qualité de certaines routes).

A l'opposé des entreprises se trouvant dans les communes désenclavées, celles installées dans les communes enclavées, à faible offre de transport, développent des intentions de délocalisation au lieu de l'extension de leurs activités, et ce, en quête de plus de visibilité.

A l'instar de ces résultats, nous constatons que le niveau de dotation d'un territoire en réseau de transport routier constitue un déterminant du niveau d'activité, de la pérennité et de l'attractivité des activités économiques. Pour cela, toute amélioration de ce dernier aura inévitablement des répercussions sur l'activité économique en question. D'ailleurs, des réponses collectées, les activités économiques implantées dans les communes désenclavées enregistreront une augmentation de leurs chiffres d'affaire suite au renforcement du réseau de transport routier. Et les activités économiques présentes dans les communes enclavées augmenteront le nombre de personnes employées.

Conclusion

Certes, le transport routier est l'un des facteurs les plus importants qui contribuent à la réduction de la pauvreté par l'accessibilité aux besoins, qu'il assure (notamment l'accès à l'emploi et aux services publics d'intérêt général tels que l'éducation et santé) et à la réduction des disparités spatiales dans les territoires où l'offre de transport est abondante, celui-ci enregistre des défaillances d'ordre qualitatif. En plus de la faiblesse de transport qui caractérise certaines localités de la WTO, la mauvaise qualité du réseau de transport routier engendre des difficultés de déplacement quelque soit la quantité des moyens de transport et la densité du réseau routier desservant le territoire. A cet effet, nous infirmons ainsi notre deuxième hypothèse qui stipule que l'abondance de l'offre de transport routier permet à la population de la WTO de se déplacer sans difficultés.

Comme nous l'avons discerné dans les points traités dans ce chapitre, le territoire d'implantation d'une entreprise, notamment la qualité du réseau de transport routier, engendre des effets sur la productivité et la performance de ces établissements d'activités économiques. Dans les communes désenclavées, à offre de transport importante, les entreprises enregistrent un niveau d'activité plus appréciable que celui des entreprises

implantées dans les communes enclavées. D'ailleurs, celles-ci ont tendance à créer plus d'emploi, à avoir une gamme plus large de clients et de fournisseurs par rapport aux autres entreprises se trouvant dans les communes à faible offre de transport. De ce fait, les ambitions du maintien du lieu d'implantation et d'extension d'activités sont considérables, contrairement aux activités économiques recensées dans les communes enclavées où les intentions de délocalisation sont fortement exprimées.

Etant donné que la route constitue un atout pour les activités des entreprises, le réseau de transport routier ne joue son rôle de facteur de localisation des entreprises que dans les communes désenclavées où celui-ci est consistant. Toutefois, il constitue un facteur d'attractivité territoriale (des individus et des entreprises) et d'entrepreneuriat par excellence, où nous assistons à la concentration des activités économiques et industrielles dans les communes désenclavées et facilement accessibles du fait de leur important réseau de transport routier. Contrairement à ces dernières, les communes enclavées n'accueillent que quelques activités économiques souvent de petite envergure, et ce du fait de leur difficile accessibilité due au faible réseau de transport routier qui les dessert. Ainsi, nous confirmons notre troisième hypothèse qui énonce que le niveau de développement d'une commune est tributaire de son offre de transport routier.

Conclusion générale

Conclusion générale

Les transports sont considérés comme un des secteurs clés qui déterminent le développement économique et social des territoires. Il est donc indispensable d'intégrer la notion de territoire à ce domaine de recherche, qui de par ses spécificités, se trouve en constante interaction avec les réseaux de transport, notamment le transport routier. Ce dernier constitue une des plus importantes activités humaines, particulièrement dans les territoires à reliefs accidentés où la route est souvent le mode le plus adéquat. Ce mode de transport est indispensable à l'économie et à l'épanouissement social en permettant aux individus de se déplacer d'un lieu à un autre selon les différents motifs de déplacement qui varient dans le temps et dans l'espace. Pour cela, nous avons consacré notre premier chapitre à la mise en exergue des concepts clés sur lesquels est fondé notre travail de recherche, à savoir : le transport, le territoire et le développement, ainsi que les différentes interactions qui peuvent s'établir entre ces notions. Par la suite, nous avons traité la territorialisation du service public des transports en Algérie en mettant l'accent sur le cas de la WTO. Ce qui nous a permis de mettre en évidence le lien existant entre le transport routier et les spécificités de chaque territoire. En dernier, nous nous sommes concentrés sur l'identification des impacts de l'actuelle offre de transport routier sur le développement de la WTO.

A travers ce travail, nous avons tenté de mettre en lumière les apports en développement qui peuvent survenir sur le territoire de la WTO, grâce à sa dotation en matière de réseau de transport routier. A ce titre, nous nous sommes interrogés sur trois points sous-jacents en rapport avec les caractéristiques du transport routier adéquates avec les spécificités territoriales de la WTO, l'apport du réseau de transport routier pour les communes de la WTO et la relation entre le niveau de dotation en réseau de transport routier et le niveau de développement des communes de la WTO.

Dans cette optique, les travaux de recherche mobilisés dans notre thèse, nous ont permis de comprendre l'importance du secteur des transports, notamment le transport routier, qui représente une source de développement économique et social. D'où nous avons soulevé un ensemble d'enjeux de développement issus du secteur des transports, que nous avons vérifié sur le territoire de la WTO. En bref, ces enjeux socio-économiques sont :

- Un réseau de transport routier devrait assurer l'accessibilité de la population aux services essentiels et aux différents marchés, afin de favoriser la réduction de la

pauvreté et de pallier aux mauvaises conditions de vie. Lorsque l'offre de transport est importante, les tarifs appliqués en générale baissent, ce qui permet aux usagers de la route de se déplacer et accéder aux différents biens et services nécessaires à l'amélioration du niveau de leur bien-être.

- Une offre de transport routier abondante devrait faciliter la mobilité et les déplacements domicile/travail (quelque soit le lieu de travail et de résidence de l'individu) et permettre le maintien et la création d'emplois.

- Suite à la concentration des services et équipements socio-économiques dans les centres urbains, le réseau de transport routier, devrait garantir l'accès à la population urbaine et rurale afin de pallier aux inégalités territoriales.

- Les décisions de localisation des activités industrielles misent sur les territoires bien dotés en matière de transport routier.

- Enfin, plus l'offre de transport dans un territoire est abondante, plus il réussit à attirer un flux de population et/ou d'investissements plus important. L'attractivité d'un territoire est alors tributaire de son accessibilité.

Le réseau de transport routier se présente ainsi comme une base incontournable pour le développement de tout territoire. Pour cela, les pouvoirs publics algériens déploient de multiples efforts à travers le lancement de plusieurs projets dans le domaine des transports, en plus de la libéralisation de leur exploitation aux personnes privées, en 1988, qui a œuvré en partie à l'amélioration de l'offre de transport et à la réduction du chômage également.

Etant donné que plusieurs facteurs l'influencent, viabiliser le transport routier reste assez complexe. En plus de ces investissements, le cadre institutionnel et les spécificités territoriales requièrent une attention particulière de notre part. Le climat, la nature accidentée du relief de la WTO et la croissance démographique agissent impérativement sur l'offre de transport et le comportement des usagers de la route, ainsi que les activités économiques et les différents besoins de déplacement qui y sont dépendants. Ce qui apporte ainsi un élément de réponse affirmatif à notre première hypothèse, à travers laquelle nous avons supposé l'existence d'une étroite relation entre les spécificités territoriales de la WTO et le réseau de transport routier (offre et demande).

Afin de répondre à nos questions de recherche, nous avons exploré le terrain à travers deux enquêtes par questionnaires : un questionnaire adressé aux usagers de la route et un autre adressé aux entreprises. Pour que les résultats de notre travail ne soient pas biaisés, nous avons procédé par une approche comparative entre deux groupes de communes : un groupe de commune dotées du plus important réseau de transport routier de la WTO que nous

considérons comme des communes désenclavées, et un autre groupe de communes enclavées, qui disposent du plus faible réseau de transport routier.

Lors de notre enquête sur la nature des déplacements et les conditions de mobilité, qui dépendent de l'offre de transport routier (dans le but de déterminer les impacts de celle-ci sur le développement socio-économique), les réponses des usagers de la route et des entreprises constituant nos deux échantillons nous ont permis de tirer toute une batterie de résultats présentée dans le dernier chapitre. En résumé, les résultats obtenus (de la première enquête) nous renseignent que le transport routier est fortement lié aux enjeux sociaux expliqués précédemment (réduction de la pauvreté, encouragement de l'emploi et réduction des disparités). En effet, la population des communes désenclavées bénéficie d'une meilleure desserte par route grâce à son réseau de transport. De ce fait, les habitants des communes désenclavées ont un accès facile aux différents besoins sociaux, dont l'emploi, l'éducation, la santé, le loisir, etc. Ces individus sont alors moins exposés à la pauvreté, à la vulnérabilité ou à l'exclusion sociale, contrairement à la population des communes enclavées dont la mobilité et l'accessibilité aux différents services et équipements socio-économiques nécessaires à l'amélioration de leurs conditions de vie, sont difficiles et même parfois complexes. Du fait de la mauvaise desserte par route, les individus des communes enclavées ne se déplacent pas fréquemment sauf par nécessité, à cause de la complexité du trajet. Ainsi, ce constat affecte négativement l'épanouissement et le bien-être social de ces derniers et accentue les disparités spatiales, notamment entre les deux types de communes (enclavées et désenclavées).

Toutefois, malgré qu'en termes de quantité, l'offre de transport routier dans les communes désenclavées répond à la demande de mobilité exprimée, cela n'empêche pas de souligner certaines défaillances liées à la qualité du service. Cette situation impacte négativement la fréquence des déplacements. D'après ce résultat, la deuxième hypothèse, qui stipule que les déplacements effectués à l'intérieur de la WTO sont supposés être fluides, est infirmée.

La deuxième enquête, réalisée auprès des entreprises, nous révèle qu'en plus de l'attractivité d'un flux important de personnes, le transport routier constitue un facteur d'attractivité des activités économiques. Selon cette enquête, les entreprises localisées au niveau des communes désenclavées, où l'offre de transport est abondante, les localisations des activités économiques et industrielles se concentrent dans les territoires desservis par un important réseau de transport routier. Leurs niveaux d'activité sont plus importants et créent plus d'emplois que celles implantées dans les communes enclavées. Or, la majorité des activités économiques présentes dans ce type de territoires se limite à des petits commerces (tabacs, épiceries du

coin, etc.). Ainsi, nous constatons que les axes routiers dans les communes enclavées ne constituent pas un facteur d'attractivité territoriale et de localisation des entreprises.

Enfin, nous concluons que le réseau de transport routier de la WTO n'offre pas les mêmes opportunités de développement pour ses 67 communes, à cause des inégalités en matière d'offre de transport. Le constat général renseigne que plus une commune dispose d'un performant réseau de transport routier (quantité/qualité), plus elle enregistre un niveau de développement socio-économique considérable, et inversement. Plus l'offre de transport d'une commune est faible, moins elle se développe. Ce dernier résultat permet de confirmer notre troisième hypothèse, selon laquelle le niveau de développement socio-économique de chaque commune est proportionnel à l'offre de transport de celle-ci.

Les limites de la recherche

Suite au manque de moyens (humains et matériels), notre enquête s'est limitée uniquement à dix communes sur les 67 que compte la WTO, dont le seul critère arrêté pour cette sélection est la dotation de la commune en matière de réseau de transport routier (consistance du réseau de transport routier et taille du parc roulant). Et dans ces dix communes, nous nous sommes limités à un échantillon de 240 individus, qui est de taille relativement restreinte par rapport à la population de la WTO.

De plus, la réalisation de l'enquête de terrain au niveau de certaines communes a coïncidé avec le début du mouvement populaire du 22 février 2019. Durant cette période, nous avons rencontré des contraintes relatives aux déplacements vers ces communes, suites aux grèves organisées et l'état d'esprits de la population en général et des usagers de la route en particulier.

Les perspectives de la recherche

Ce travail de recherche nous a permis d'entrevoir plusieurs pistes de réflexion au sujet des transports. Parmi celles-ci, nous nous contentons d'exposer les plus significatives :

- Analyser l'impact de la mauvaise qualité du transport routier sur la mobilité des biens et des personnes.
- Démontrer l'importance de la formation des transporteurs routiers pour l'amélioration de la qualité du service.
- Evaluer l'entrepreneuriat et de la création d'emplois dans le domaine du transport routier.
- Aborder le volet lié à la tarification du service public des transports.
- Analyser la réticence des voyageurs à recourir aux autres modes de transport.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- AROCENA J., (1986), « Le développement par l'initiative locale : le cas français », L'Harmattan, Paris.
- AYDALOT P., (1985), « Economie régionale et urbaine », ECONOMICA, Paris.
- BAUBY P., (2011), « Service public, services publics ».
- BRUNET R et al. , (1990), « mondes nouveaux, géographie universelle », Hachette, Reclus.
- BRUNET R et al. , (1992), « Les mots de la géographie : dictionnaire critique », Reclus, France.
- BRUNET R., FERRAS R. et THERY H., (1992), « Les mots de la géographie », la documentation française, Reclus.
- CARBAJO J., (1997), « Droit des services publics », édition Dalloz, Paris.
- CHABANEL B., (2007), « Les techniques des transports et la région lyonnaise : rétrospective, actualité, prospective ».
- CURIEN N., (2000), « Economie des réseaux », édition La Découverte, Syros, Paris.
- DAHMANI M., (1990), Atlas économique et social de la Grande-Kabylie, OPU, Algérie.
- DUGUIT L., (1923), « Traité de droit constitutionnel », Tom 3, De Boccard, Paris.
- DUPUY G., (1999), « La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements », Collection Villes, Anthropos/Economica, Paris.
- GRAWITZ M., (2001), « Méthodes des sciences sociales », édition Dalloz.
- GRAWITZ M., (2000), « Lexique des sciences Sociales », Dalloz, 7^{ème} édition.
- GREFFE X., (2002), « Le développement local », Bibliothèque des territoires, l'Aube, DATAR, Paris.
- JAMBES J., (2001), « Territoires apprenants : esquisses pour le développement local du XXI^{ème} siècle », L'Harmattan, Paris.
- LACHAUME J F., BOITEAU C et PAULIAT H., (2000), « Grands services publics », Armand Colin, Paris.

- LOSCH A., (1954), « The economics of location », New Haven, Yale university Press.
- MARSHALL A., (1890), « Principles of land economics », Londres.
- MERLIN P., (1991), « Géographie, économie et planification des transports », Paris, France : PUF.
- MERLIN P., (2002), « l'aménagement du territoire », Presse universitaire de France.
- PECQUEUR B., (2000), « Le développement local », La Découverte et Syros, Paris.
- PERROUX F., (1964), « L'économie du XXème siècle », Paris.
- PINCHEMEL P et al., (1988), « La face de la terre : éléments de géographie », Armand colin, Paris.
- QUINET E., (1992), « Infrastructures de transport et croissance », Economica, Paris.
- SMITH D M., (1971), « Industrial location: An economic geographical analysis », wiley, New York.
- TEFFRA M., (1996), « Economie des transports », Ellipses.
- TEISSIER G., (1906), «La responsabilité de la puissance publique », P. Dupont, Paris.
- THOMSON J M., (1970), « Modern transport economic», London.
- VEYRET Y., (2003), « Les fondamentaux de la géographie », édition Armand colin, Paris.
- WOLKOWITSCH M., (1983), « Les orientations de la géographie des transports », Annales de Géographie, Armand Colin.

Articles

- AKACEM M., HADADENE B., (2000), «Prévision de trafics et planification des infrastructures aéroportuaires : Expériences en méditerranée occidentale », Ministère des transports, Algérie.
- AKKACHE-MAACHA D., (2011), « Tizi-Ouzou, pole générateur de déplacements », Insaniyat n°54, pp 63-84.
- ASCHAUER D.A., (1989), « Is public expenditure productive? », Journal of monetary economics, vol. 23.

- BACCINI A., (2010), « Statistiques descriptives Multidimensionnelles », Institut de Mathématique de Toulouse, Université Paul Sabatier, France.
- BEIRAO G., CABRAL S., (2007), « Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study », *Transport Policy* 14, pp 478-489, Portugal.
- BELATTAF M., NASROUN N., (20013), « Entrepreneuriat et création d'entreprises. Facteurs déterminant l'esprit d'entreprise : cas de Bejaïa », *Management et Sciences Sociales*, n°14, pp 83-98.
- BELHIDI A., (2010), « Aménagement du territoire : principes et approches », Université de Tunis.
- BUCHAMAN E., (1973), « Industrial activity and economic geographic », Londres.
- CARTELLIER L., (1998), « Existe t-il un fondement économique à la notion de service public ? », In: *Sociétés contemporaines* N°32, pp. 25-35.
- CHABANE L., (2014), « Le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement ? », *Les cahiers du CREAD* n°109, Algérie.
- COHEN E. et HENRY C., (1997), « Sur les bases de l'évolution récente des services publics industriels et commerciaux en France et dans l'union européenne », dans « service public, secteur public », *La documentation française*, Paris.
- COLLETIS-WAHL K., et MEUNIER C., (2003), « Infrastructures de transport et développement économique en espace rural. Quelles méthodes pour quels effets », *INRETS*, France.
- CURIEN N., (1993), « Réseau, du mot au concept », *Flux*, n°13-14, pp. 52-55.
- DI MEO G., (1998), « De l'espace aux territoires », *Revue de l'information géographique*, n°03, p.99-110.
- DOUMANE S, (2011), « Tizi-Ouzou : historique d'un col et son urbanisation », *revue Insaniyat*, n°54, pp13-29.
- DUPUY G., (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII.
- FARELL G., THIRION S., et SOTO P., (1999), « La compétitivité territoriale : construire une stratégie de développement territorial à la lumière de l'expérience LEADER ». *Cahiers de l'innovation*, Observatoire Européen LEADER fascicule 1, Ronéo.

- FAVREAU L., et LEVESQUE B., (1996), « Développement économique communautaire », Economie sociale et intervention, collection Pratiques et politiques sociales et économiques, Presse de l'université de Québec.
- FERLAND A.M, « Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics de transport », Québec.
- FISCHER A., (1978), « Transport et localisation industrielle », dans Annales de géographie, t.87, n°483, pp 545-559.
- FOURNIER J., (1999), « Le service public en France : Un concept fédérateur et englobant », Dans Institut pour la coopération régionale et l'administration européenne, Presse universitaire de Strasbourg, pp33-35.
- GASSER B., et NAVARRE F., (1991), « Recherches sur l'impact des investissements en infrastructures de transport sur la croissance : études et modélisations régionales », Document de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, ministère des transports, France.
- GUELLEC D., (1992), « Croissance endogène : les principaux mécanismes », Economie et prévisions, n°106, Développements récents de la macro-économie, pp. 41-50.
- HARTWING J. et SCHIPS B., (2005). « Effets de croissance et de rentabilité des investissements dans les infrastructures de transports: état de la recherche et conclusions des politiques économiques pour la Suisse », Zurich, Suisse.
- HUBERT G., et POIROT J., (2010), «L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », revue Mondes en développement, vol.149, n°1, pp.27-41.
- JOYAL A., (1997), « PME et développement territorial », In revue PME : Bilan et perspectives, 2^{ème} édition, Presse inter-université Laval, Québec, pp.67-96.
- LAJARGE R., (2000), « Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun », In Gerbeaux F. « Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ? », l'Aube, pp 79-100.
- LE MASNE P., (2010), « Services publics et développement », GEDES, Université de Poitiers.
- LE MASNE P., (2007), « Les services publics : approches économiques et enjeux sociaux », Presse universitaire de Rennes, France.

- MICOUD A., (2000), « Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun ». In GERBEAUX F., Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité ? La tour d'Aigues, Edition de l'Aube.
- MILL J S., (1854), « Principes d'économie politique », cité par LE MASNE, (2010), « Services publics et développement », GEDES, Université de Poitiers
- MOINE A., (2006), « Le territoire comme un système complexe : un complexe opératoire pour l'aménagement et la géographie », L'espace géographique, tome 35, Berlin.
- MOUDJEM M., « Le concept de service public à la française », université de Lyon2
- MUNELL A H., (1993), « Les investissements d'infrastructure : évaluation de leurs tendances actuelles et de leurs effets économiques », OCDE, Politique d'infrastructures pour les années 90.
- Oualikane S., (2009), « Analyse empirique de la wilaya de Tizi-Ouzou », Insaniyat, n°44-45, pp.195-209.
- PENAR T., (2003), « Economie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique », Université de Rennes1
- POULIT G., (1994), « Evaluation de l'efficacité économique et environnementale des infrastructures de transport desservant les espaces de vie économique et créative », Cercle de réflexion Infrastructures et Aménagement
- PROULX M., (1994), « Perspectives théoriques du principe de développement », Chicoutimi, DSEA, UQAC.
- PRUD'HOMME R., (2004), « Infrastructure and development », University of Paris.
- RODRIGUE J P., (2014), « Transportation and globalisation », R Robertson and J A Scholte ,Encyclopédia of globalisation, London
- STOFFAES C., « Services publics, question d'avenir », note du rapport 9.- SMITH D M., (1971), « Industrial location », New York, Wiley.
- THEYS J., (2002), « L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale », Développement durable et territoires.
- TREMBLAY S., (1999), « Du concept de développement au concept de l'après-développement : trajectoires et repères théoriques », Collection travaux et études en développement régional, Chicoutimi.

- VERMOT-DESROCHES B., (1993), « L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux », *L'actualité économique*, vol. 69, n°3, pp.213-225.
- Verstraete et Fayolle., (2005), « Paradigmes et entrepreneuriat », *Revue de l'entrepreneuriat*.
- WILLOUGHBY C., (2003), « Infrastructures and pro-poor growth: implication of recent research », Department of International Development, United Kingdom.

Thèses et mémoires

- FAFA Rebouha, (2011), « Transport, mobilité et accès aux services des populations défavorisées : le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran », Thèse de Doctorat en urbanisme, Université d'Oran.
- GUENOUCHE Ahmed, (2008), « Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-est Algérie (Cas des réseaux ferroviaire et routier), Thèse de Doctorat en Aménagement, Université de Constantine.
- ROCCI A, 2007, « De l'automobile à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale. Thèse de doctorant en sociologie, université de René Descartes-Paris V Panthéon Sorbonne.
- YEGUER H, (2009), « Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », thèse de doctorat en géographie, Université de Havre.

Séminaires et colloques

- Agence Française de Développement AFD., (2009), « Cadre d'intervention sectoriel : transport », France.
- BAOUNI T., (2011), « Les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes », CODATU
- BERECHMAN J., (2002), « Investissements en infrastructures de transport et développement économique : interdépendance ou simple coïncidence ? », *CEMT Transport et Développement Economique*, p 125-143.

- Conférence Européenne des Ministres des Transports (2002), « Transport et développement économique », Rapport de la table ronde d'économie des transports, Centre de recherche économique, Paris.
- Fédération des services publics FDSP CGT, (2013), « Fiche d'aménagement du territoire ». France.
- FRITSCH B., et PRUD'HOMME R., (1994), « la contribution des infrastructures routières au développement économique de la France : un essai de mesure », Communication présentée au colloque international de l'association d'économétrie appliquée, Calais, France.
- HACHEMI-DOUICI N., et SI MOHAMMED DJ, « La problématique du développement économique local et la recomposition du territoire.
- JACQUET P., et CHARNOR O., (2003), « Infrastructures, croissance et réduction de la pauvreté », forum franco-vietnamien.
- NOEM E M., (1991), « Networks tipping and the traged of the commun network : a theory for the formation and break down of public telecommunications systems », Communications et stratégies,n°1; IDATE.
- OFFNER JM., (1980), « L'évolution des investissements de transport : effet ou congruence?», Dans Greco « transport et espace », rencontre de recherche
- PLASSARD., (1995), « les effets des grandes infrastructures de transport, modèles et paradigmes », In Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoire, INRETS-TRACES, Lille.
- REBOTIER J, (2010), « La rencontre dans la comparaison : outils, approches et concepts ». Communication au séminaire du VESPA faisant l'objet d'une note méthodologique sur le site du laboratoire.

Rapports

- Andi, (2013), monographie de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- Annuaire statistique de l'an 2016 de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- Annuaire statistique de l'an 2017 de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- Bilan de l'APW de Tizi-Ouzou, 2008-2012.
- Bilan 2018 de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

- Fédération des services publics FDSP CGT, (2013), « Fiche d'aménagement du territoire ». France.
- Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU Tizi-Ouzou.
- Politique gouvernementale dans le domaine des transports, Algérie, 2015.
- Rapport, (2014), « L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique », Algérie.
- Recensement général de la population et de l'habitat en Algérie, RGPH 2008.
- Statistique Canada, (2003), « Méthodes et pratiques d'enquête », n°12-587-X au catalogue, Canada, Ottawa.
- Schéma National de l'Aménagement du Territoire à l'horizon 2025.
- World Energy resources, 2016.

Textes réglementaires

- La loi °01-13 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres.
- La loi n°88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisation des transports terrestres.
- L'ordonnance n°67-130 du 22, juillet 1967 portant organisation des transports terrestres.
- Décret exécutif n°04-415 du 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.
- Décret exécutif n°12-109 du 06 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains.
- Arrêté du 26 avril 1997, portant approbation du règlement type d'exploitation de services de transport public routier de voyageurs.

Sitographie

- BROUSSAIS Romain, (2013), « Histoire d'un grand arrêt : Bac d'Eloka qui s'y frotte s'y SPIC ! », Consulté le 10/05/2018 <http://chevaliersdesgrandsarrets.com:10septembre2013> .
- Commissariat National du Littoral (CNL), consulté le 12/04/2018, <http://commissariatlittoral.dz/wilayas-cotieres/>.

BIBLIOGRAPHIE

- Dictionnaire en ligne, consulté le 11/05/2018, <http://www.cnrtl.fr/definition/reseaux>.
- Dictionnaire en ligne consulté le 20.02.2018, www.andlil.com.
- DUVAL J., « analyse des correspondances multiples », consulté le 02/06/2018 <https://www.politika.io/fr/notice/analyse-correspondances-multiples>.
- Glossaire en ligne, « Aménagement du territoire, aménagement des territoires », consulté le 25/04/2017, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/amenagement-du-territoire>.
- PELLETIER Marie-Louise, (2011), « Les fondements et les bouleversements de la notion de service public en droit québécois, consulté le 09/10/2018.
[http://www.conferencedesjuristes.gouv.qc.ca/files/documents/dl/c7/lesfondementsetlesboulev
erementsdelanotiondeservicepublicendroitchebecois.pdf](http://www.conferencedesjuristes.gouv.qc.ca/files/documents/dl/c7/lesfondementsetlesboulev
erementsdelanotiondeservicepublicendroitchebecois.pdf).
- Site officiel de la wilaya de Tizi-Ouzou, consulté le 09/09/2018.
wilaya-tiziouzou.dz/présentation/gp/données-géographiques.
- Site officiel de la Banque Mondiale, consulté le 12/03/2018.
www.banquemondiale.org/fr/topic/transport/overview.
- Site officiel du ministère des travaux publics et des transports, consulté le 02/10/2018,
www.mtp.gov.de/fr.
- Site spécialisé en informations météorologiques de la wilaya de Tizi-Ouzou,
www.meteoblue.com/Tizi-Ouzou

Annexes

13. Quelle est la fréquence de vos déplacements ?

- Une fois par jour (aller/retour) Plusieurs fois par semaine
 Plusieurs fois par mois Autre.....

14. Concernant la fréquence de vos déplacements, comptez-vous :

- L'augmenter La maintenir La limiter

Justifiez.....

15. Etes vous à l'aise dans vos déplacements ? Oui Non

16. Quelle genre de difficultés rencontrez-vous lors de vos déplacements ?

- Manque de moyens de transport Mauvais état des routes
 Moyens de transports vétustes Embouteillages
 Problèmes de stationnement Autre.....

17. A quel type de route votre domicile est-il raccordé ? Sentier Piste agricole

- Chemin communal Chemin de wilaya Route nationale

18. A combien de temps se trouve la station de transport la plus proche de votre domicile ?

- A moins de 5min de marche à pieds de 5 à 15min de 15 à 30min Plus de 30min

19. La localisation des stations et gares vous paraît-elle convenable ? Oui Non

III. Appréciation du rôle du secteur des transports

20. Etes-vous satisfaits de la qualité du réseau routier que vous empruntez ? Oui Non

21. Les difficultés de déplacements vous ont déjà poussé à :

- Rater une opportunité de travail Rater une opportunité d'étude Rien
 Se limiter à certains achats Se priver de certains loisirs Autre.....

22. Quelles sont les facteurs qui renforcent l'attractivité de la commune d'enquête ?

- Un bon réseau de desserte par route Disponibilité des services et équipements
 Une présence d'opportunités d'emploi Conditions géographiques favorables
 Conditions de vie agréables (eau, etc.) Autre.....

23. Quels sont les facteurs qui menacent l'attractivité de la commune d'enquête ?

- Mauvaise desserte par route Insécurité Climat non favorable
 Mauvaises conditions de vie Manque d'équipements socio-économiques
 Eloignement géographique Encombrement des lieux Rien Autre.....

24. Profitez-vous pleinement des avantages du service des transports ? Oui Non

Justifiez.....

25. Le service des transports vous assure-t-il l'accès à tous les services de base ? Oui Non

26. Quelles sont vos attentes personnelles relatives aux services de transport ?

- Amélioration de la qualité des routes Renforcement des transports collectifs
 Aménagement des stations et gares Introduction d'autres modes de transport
 Autres.....

27. Par ordre de priorité, classez de 1 à 3 les secteurs à améliorer, afin de promouvoir le développement de la wilaya de Tizi-Ouzou : Habitat Transport Industrie

Agriculture Education Energie Sports et loisirs Santé Autre.....

Merci pour votre précieuse participation.

Annexe 02

Questionnaire adressé aux entreprises localisées sur les axes routiers des communes enquêtées

Nous vous soumettons ce questionnaire afin de collecter l'information nécessaire à la réalisation d'une partie du travail de recherche dans le cadre de notre thèse de doctorat ayant comme objectif l'analyse de l'impact du secteur des transports sur le développement de la wilaya de Tizi-Ouzou. Nous vous serons très reconnaissants pour votre précieuse collaboration en remplissant ce questionnaire dont les réponses sont indispensables à l'accomplissement de notre travail recherche.

I- Informations générales sur l'entreprise

1. En quelle année votre entreprise a été créée ?

2. Quel est le nombre d'employés de votre entreprise ?

3. Dans quel secteur d'activité s'insère votre entreprise ?

- Secteur primaire secteur secondaire
 Secteur tertiaire Secteur quaternaire

4. Quels sont les différents types de produit que vous proposez ?

1		3	
2		4	

5. Votre entreprise assure-t-elle la livraison ? Oui Non

6. Si c'est non, pourquoi ?.....

7. Etes-vous satisfaits de la qualité de la route que vous empruntez lors des livraisons ?

- Oui Non

8. Si c'est non, pourquoi ?

- Mauvais état des routes Incompatibilité des routes avec la nature de l'activité
 Mauvaises conditions climatiques Mauvaise desserte de certaines zones Autre

9. Votre entreprise assure-t-elle le transport du personnel ? Oui Non

II-Impact de la localisation à proximité d'un axe routier sur l'activité de votre entreprise

10. Votre entreprise est localisée sur quel type de route ? Piste agricole Route revêtue

Chemin communal Chemin de wilaya Route nationale

11. Pour quelle raison avez-vous choisi de se localiser sur cet axe routier?

.....

12. Comptez-vous délocaliser votre entreprise un jour ? Oui Non

Si vous répondez par oui, pourquoi ?.....

13. Comptez-vous faire une extension de l'activité de votre entreprise ? Oui Non

14. De quelle région vos clients viennent-ils généralement ? Précisez de l'intérieur et/ou de l'extérieur de la commune ou de la wilaya.....

15. Vos fournisseurs viennent-ils de quelle région, généralement ? Précisez la commune et/ou la wilaya.....

16. D'après vous, qu'est ce qui connaîtra une évolution si le secteur des transports de votre commune de localisation sera renforcé ?

Votre chiffre d'affaires Le nombre de clients Le nombre de fournisseurs
 Le nombre d'employés Rien Autre.....

17. L'axe routier sur lequel votre entreprise est installée constitue-t-il un atout pour l'activité de votre entreprise ? Oui Non

18. Justifiez.....

19. Y'a-t-il des inconvénients à signaler à cause de cet emplacement ? Oui Non

Si vous répondez par oui, citez le plus important.....

20. Quelles sont vos attentes personnelles par rapport au secteur des transports ?

Amélioration de la qualité des routes Introduction d'autres modes de transport
 Aménagement des stations et gares Renforcement des moyens de transport
 Aménagement d'entrepôts Autres.....

Merci pour votre précieuse collaboration

Annexe 03

Tableau : Classification des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou selon la consistance du réseau routier (en Km) et le parc roulant (en transport public)

Communes	Consistance R. Routier	n°	Communes	Taille du parc roulant	n°
Tizi-Ouzou	182.408	1	Tizi-Ouzou	1912	1
Azazga	151.65	2	L.N. Irathen	369	2
Azeffoun	150.843	3	Boghni	340	3
Draa El Mizan	134.895	4	Azazga	336	4
A.Y.Moussa	115.6	5	A. El Hammam	319	5
Maatkas	110.16	6	D.Ben Khedda	304	6
Boghni	107.45	7	Draa El Mizan	259	7
Makouda	100.28	8	Maatkas	251	8
Iflissen	97.702	9	Freha	224	9
Freha	96.58	10	Tizi Gheniff	215	10
Tizi Gheniff	95.595	11	Bouzeguene	202	11
Bouzeguene	94.3	12	Timizart	197	12
Ait Yahia	90.75	13	Ouaguenoun	166	13
Mizrana	88.873	14	Beni Douala	163	14
L.N. Irathen	88.8	15	Mekla	163	15
Timizart	88.2	16	Tirmitine	162	16
M'kira	88.1	17	Ouadhias	154	17
Zekri	87.615	18	Iflissen	153	18
Tirmitine	87.045	19	A.Y. Moussa	152	19
Tadmait	86.8	20	Tizi –Rached	146	20
Yakourene	83.9	21	Makouda	141	21
Souamaa	82.9	22	I. Oumalou	139	22
Mekla	81.45	23	Ait Yahia	132	23
Beni Douala	81.2	24	Boudjima	130	24
A.Gueghrane	80.65	25	A.Aissa Mimoun	130	25
Frikat	79.026	26	Tadmait	122	26
Aghribs	77.3	27	Azeffoun	121	27
A.Aissa Mimoun	77.2	28	Iferhounene	114	28
D.Ben Khedda	77	29	Imsouhel	114	29
Tigzirt	76.21	30	Souk El Tenine	114	30
A. El Hammam	76.15	31	Ait Oumalou	113	31
Ait Chafaa	71.88	32	Yakourene	112	32

Iboudrarene	66.79	33	Irdjen	112	33
Ain Zaouia	65.74	34	Tigzirt	110	34
Akbil	63.85	35	Idjeur	107	35
I. Oumalou	62.5	36	Beni Zmenzer	100	36
Tizi –Rached	62.15	37	Ain Zaouia	97	37
Iferhounene	61.9	38	Bounouh	96	38
Sidi Namane	61.09	39	Tizi N'tleta	94	39
Ouaguenoun	59.88	40	Assi Youcef	94	40
Bounouh	56.7	41	Mechtras	81	41
Imsouhel	55.300	42	Ait Khellili	80	42
Illiltén	55	43	Ait Bouadou	79	43
Akerrou	53.75	44	Akbil	78	44
Boudjima	53.66	45	Aghribs	77	45
Idjeur	53.5	46	Ifigha	77	46
Ouadhias	52.65	47	Mizrana	75	47
Beni Aissi	50.515	48	M'kira	69	48
Beni Zmenzer	50.38	49	Abi Youcef	68	49
Souk El Tenine	49.65	50	Sidi Namane	67	50
Ait Toudert	49.3	51	Ait Mahmoud	65	51
Beni Zekki	48.100	52	Illiltén	61	52
Ait Khellili	47.2	53	Souamaa	58	53
Beni Yeni	45.1	54	Beni Aissi	56	54
Ait Mahmoud	44.3	55	Ait Toudert	50	55
Tizi N'tleta	44.22	56	Beni Yeni	48	56
Ait Bouadou	43.900	57	Beni Zekki	42	57
Ifigha	42.55	58	Ait Agouacha	39	58
Assi Youcef	42.300	59	Frikat	39	59
Irdjen	42	60	Ouacifs	38	60
Ouacifs	40.85	61	Ait Chafaa	37	61
Ait Agouacha	37.266	62	Akerrou	36	62
A. Boumahdi	34.200	63	Iboudrarene	34	63
Abi Youcef	33.21	64	Yatafen	28	64
Ait Oumalou	31.753	65	A.Gueghrane	25	65
Mechtras	30.5	66	Zekri	21	66
Yatafen	28.9	67	Ait Boumahdi	12	67

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Annexe 04

Consistance du réseau national par commune (en Km)

CONSISTANCE DU RÉSEAU NATIONAL PAR COMMUNE					
Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Tizi-Ouzou	12	39+300	57+000	17,700	35,230
	30 A	17+000	18+530	1,530	
	72	34+200	35+500	1,300	
	Rocade Sud	00+000	13+200	13,200	
	Liason Boudid	00+000	01+500	1,500	
Total Daira					35,230
Ain El Hammam	71	96+400	111+100	14,700	23,100
	15	33+100	41+500	8,400	
Akbil	33	49+550	61+700	12,150	12,150
Abi Youcef	15	41+500	49+000	7,500	7,500
Ait Yahia	71	81+600	96+400	14,800	14,800
Total Daira					57,550
Azazga	12	75+200	92+000	16,800	31,900
	71	54+000	69+100	15,100	
Fréha	73	14+500	28+000	13,500	13,500
Ifigha	71	69+100	78+600	9,500	9,500
Zekri	-	-	-	-	-
Yakourène	12	92+000	107+600	15,600	24,700
	34	00+000	09+100	9,100	
Total Daira					79,600
Azeffoun	24	150+207	179+500	29,293	36,293
	73	00+000	07+000	7,000	
Aghribs	71	40+000	54+000	14,000	21,500
	73	07+000	14+500	7,500	
Akerrou	-	-	-	-	-
Ait Chafaa	24	179+500	190+680	11,180	11,180
Total Daira					68,973
Beni Douala	30 A	10+000	13+150	3,150	3,150
Ait Mahmoud	30 A	00+000	10+000	10,000	10,000
Beni Aissi	30 A	13+150	17+000	3,850	3,850
Beni Zmenzer	-	-	-	-	-
Total Daira					17,000
Beni Yeni	30	38+200	51+000	12,800	13,800
	71	116+650	117+650	1,000	
Iboudrarène	30	51+000	69+000	18,000	27,550
	33	44+550	49+550	5,000	
Yatafen	71	112+100	116+650	4,550	1,000
	71	111+100	112+100	1,000	
Total Daira					42,350
Boghni	30	10+000	15+800	5,800	25,800
	30 B	00+000	20+000	20,000	
Assi Youcef	-	-	-	-	-
Bounouh	-	-	-	-	-
Mechtras	30	15+800	21+000	5,200	5,200
Total Daira					31,000

Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Bouzeguène	-	-	-	-	- /
Beni Zekki	-	-	-	-	- /
Illoula Oumalou	-	-	-	-	- /
Idjeur	34	09+100	19+100	10,000	10,000
Total Daira					10,000
D.Ben Kheda	12	34+000	39+300	5,300	9,650
	25	87+740	92+090	4,350	
Sidi Namane	RN12A	00+000	09+860	9,860	12,860
	Liaison Bouid	01+500	04+500	3,000	
Tadmait	12	27+500	34+000	6,500	9,350 /
	25	92+090	94+940	2,850	
Tirmitine	25	84+540	87+740	3,200	3,200 /
Total Daira					35,060
Draa El Mizan	25	54+790	69+240	14,450	23,395 /
	30	00+000	03+500	3,500	
	68	50+000	55+445	5,445	
Ain Zaouia	30	03+500	10+000	6,500	6,500 /
Frikat	-	-	-	-	- /
A. Yahia Moussa	25	69+240	84+540	15,300	15,300 /
Total Daira					45,195
L.N. Irathen	15	12+500	22+500	10,000	10,000 /
Ait Agouacha	15	22+500	33+100	10,600	10,600 /
Irdjen	15	00+000	12+500	12,500	12,500 /
Total Daira					33,100
Iferhounène	15	49+000	55+100	6,100	6,100 /
Illilten	-	-	-	-	- /
Imsouhel	-	-	-	-	- /
Total Daira					6,100
Maatkas	-	-	-	-	- /
Souk El Tenine	-	-	-	-	- /
Total Daira					-
Makouda	72	13+500	29+900	16,400	18,900 /
	RN12A	09+860	12+360	2,500	
Boudjima	-	-	-	-	- /
Total Daira					18,900
Mekla	12	66+700	75+200	8,500	12,500 /
	Liaison chaoufa souamaa	00+000	04+000	4,000	
Ait Khellili	-	-	-	-	- /
Souamaa	71	78+600	81+600	3,000	15,000 /
	Liaison chaoufa souamaa	04+000	16+000	12,000	
Total Daira					27,500
Ouacifs	-	-	-	-	- /
Ait Boumahdi	-	-	-	-	- /
Ait Toudert	-	-	-	-	- /
Total Daira					-

Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Ouadhias	30	26+000	38+200	12,200	12,200 /
Ait Bouadou	-	-	-	-	- /
Tizi N'Tleta	30	21+000	26+000	5,000	5,000 /
A.Gueghrane	-	-	-	-	- /
Total Daira					17,200
Ouaguenoun	-	-	-	-	- /
A.Aissa Mimoun	72	29+900	34+200	4,300	4,300 /
Timizart	71	35+050	40+000	4,950	4,950 /
Total Daira					9,250
Tigzirt	24	127+200	133+700	6,500	19,500 /
	71	24+500	30+000	5,500	
	72	00+000	07+500	7,500	
Ifliessen	24	133+700	150+207	16,507	21,557 /
	71	30+000	35+050	5,050	
Mizrana	24	120+897	127+200	6,303	23,803 /
	71	13+000	24+500	11,500	
	72	07+500	13+500	6,000	
Total Daira					64,860
Tizi Gheniff	68	39+855	50+000	10,145	10,145 /
M'Kira	68	37+355	39+855	2,500	2,500 /
Total Daira					12,645
Tizi -Rached	12	57+000	66+700	9,700	9,700 /
Ait Oumalou	-	-	-	-	- /
Total Daira					9,700
TOTAL WILAYA					621,213

Source : DTP de la WTO

Annexe 05

CONSISTANCE DU RÉSEAU WILAYA PAR COMMUNE

Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Tizi-Ouzou	2	00+000	05+800	5,800	38,978
	100	00+000	03+500	3,500	
	128	00+000	04+000	4,000	
	147	00+000	15+800	15,800	
	174	00+000	02+500	2,500	
		07+000	13+000	6,000	
174A	00+000	01+378	1,378		
Total Daira					38,978
AE.Hammam	-	-	-	-	-
Akbil	-	-	-	-	-
Abi Youcef	253	00+000	01+000	1,000	1,000
Ait Yahia	10	00+000	10+000	10,000	15,450
	150	26+000	31+450	5,450	
Total Daira					16,450
Azazga	-	-	-	-	-
Fréha	6	00+000	06+000	6,000	19,110
		17+000	19+300	2,300	
	174	18+000	28+810	10,810	
Ifigha	251	00+000	08+000	8,000	8,000
Zekri	8	06+000	19+700	13,700	34,455
	159	19+700	40+455	20,755	
Yakourène	8	00+000	06+000	6,000	12,000
	158	00+000	06+000	6,000	
Total Daira					73,565
Azeffoun	7	00+000	07+200	7,200	25,200
	158	16+000	34+000	18,000	
Aghribs	7	07+200	11+300	4,100	4,100
Akerrou	158	06+000	16+000	10,000	10,000
Ait Chafaa	159	00+000	19+700	19,700	19,700
Total Daira					59,000
Beni Douala	100	12+950	19+500	6,550	6,550
Ait Mahmoud	-	-	-	-	-
Beni Aissi	100	03+500	12+950	9,450	9,450
Beni Zmenzer	2	05+800	15+250	9,450	9,450
Total Daira					25,450
Beni Yeni	-	-	-	-	-
Iboudrarène	11	40+000	46+000	6,000	6,000
Yatafen	11	46+000	57+000	11,000	11,000
Total Daira					17,000
Boghni	4	14+700	17+350	2,650	6,550
	128	26+860	30+760	3,900	
Assi Youcef	-	-	-	-	-
Bounouh	4	10+000	14+700	4,700	4,700
Mechtras	147	29+500	34+500	5,000	5,000
Total Daira					16,250

Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Bouzeguène	251	08+000	26+600	18,600	18,600
Beni Zekki	-	-	-	-	-
Illoula Oumalou	9	02+000	20+100	18,100	18,100
Idjeur	-	-	-	-	-
Total Daira					36,700
D.Ben Khedda	-	-	-	-	-
Sidi Naamane	3	22+000	23+925	1,925	6,770
	224	00+000	04+845	4,845	
Tadmait	-	-	-	-	-
Tirmitine	128	04+000	09+900	5,900	15,845
	228	00+000	09+945	9,945	
Total Daira					22,615
Draa El Mizan	4	00+000	04+000	4,000	4,000
Ain Zaouia	-	-	-	-	-
Frikat	4	04+000	10+000	6,000	6,000
A.Yahia Moussa	152	00+000	14+500	14,500	14,500
Total Daira					24,500
L.N. Irathen	1	00+000	17+500	17,500	27,000
	5	08+500	18+000	9,500	
Ait Agouacha	-	-	-	-	-
Irdjen	-	-	-	-	-
Total Daira					27,000
Iferhounène	253	01+000	09+000	8,000	8,000
Illilten	253	09+000	27+000	18,000	18,000
Imsouhel	-	-	-	-	-
Total Daira					26,000
Maatkas	128	09+900	26+860	16,960	23,760
	147	15+800	22+600	6,800	
Souk El Tenine	2	15+250	19+600	4,350	11,250
	147	22+600	29+500	6,900	
Total Daira					35,010
Makouda	3	11+100	22+000	10,900	10,900
Boudjima	37	04+500	13+700	9,200	9,200
Total Daira					20,100
Mekla	150	00+000	10+000	10,000	15,000
		21+000	26+000	5,000	
Ait Khellili	150	10+000	21+000	11,000	16,000
	250	11+000	16+000	5,000	
Souamaa	9	00+000	02+000	2,000	18,000
	10	10+000	15+000	5,000	
	250	00+000	11+000	11,000	
Total Daira					49,000
Ouacifs	11	27+000	40+000	13,000	13,000
Ait Boumahdi	-	-	-	-	-
Ait Toudert	11	13+000	27+000	14,000	14,000
Total Daira					27,000
Ouahias	11	00+000	01+800	1,800	10,600
	100	19+500	28+300	8,800	
Ait Bouadou	-	-	-	-	-
Tizi N'Tleta	-	-	-	-	-
A.Gueghrane	11	01+800	13+000	11,200	11,200
Total Daira					21,800

Communes	Axe	PK Début	PK Fin	Linéaire (Km)	Total Commune
Ouaguenoun	37	13+700	18+000	4,300	9,300
	174	13+000	18+000	5,000	
A.Aissa Mimoun	37	18+000	21+300	3,300	7,800
	174	02+500	07+000	4,500	
Timizart	6	06+000	17+000	11,000	11,000
Total Daira					28,100
Tigzirt	37	00+000	04+500	4,500	4,500
Iflissen	252	00+000	19+345	19,345	19,345
Mizrana	3	00+000	11+100	11,100	11,100
Total Daira					34,945
Tizi Gheniff	48	00+000	06+000	6,000	13,000
	107	00+000	07+000	7,000	
M'Kira	107	07+000	12+000	5,000	5,000
Total Daira					18,000
Tizi -Rached	1	29+500	31+450	1,950	10,450
	5	00+000	08+500	8,500	
Ait Oumalou	1	17+500	29+500	12,000	12,000
Total Daira					22,450
TOTAL WILAYA					639,913

Source : DTP de la WTO

Annexe 06

Les coordonnées des individus sur les deux axes retenus

	Dimension	
	1	2
Nature de la commune	0,875	-0,282
Année de création de l'entreprise	0,796	-0,109
Effectif de l'entreprise	-0,392	-0,078
Secteur d'activité de l'entreprise	0,032	0,714
Types de produits proposés par l'entreprise	-0,458	-0,438
La prise en charge de la fonction de livraison par l'entreprise	0,743	0,590
L'entreprise assurant la fonction de livraison, rencontre-t-elle des difficultés pendant l'opération	0,715	0,615
Les difficultés de livraison relatives à l'usage de la route	0,707	0,619
Type de route sur lequel l'entreprise est localisée	-0,728	0,385
Raison du choix de localisation de l'entreprise sur l'axe routier	0,416	-0,048
Intension de délocalisation de l'entreprise	-0,661	0,206
Justifications de l'intention	-0,661	0,206
Intention d'extension de l'activité de l'entreprise	0,464	0,090
Région de provenance des clients de l'entreprise	-0,732	0,319
Région de provenance des fournisseurs de l'entreprise	-0,716	0,222
Effet du renforcement du transport routier de la commune sur l'activité de l'entreprise	0,445	-0,022
Les atouts de localisation de l'entreprise sur un axe routier	0,739	-0,396
Les inconvénients de localisation de l'entreprise sur un axe routier	-0,344	0,123
Les attentes personnelles du dirigeant de l'entreprise par rapport au transport routier de la commune	-0,264	-0,123

Source : SPSS

Table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Transports, territoire et développement : des notions interdépendantes.....	07
Section 1 : Généralités sur les transports.....	08
1. Quelques éléments de définition.....	08
1.1. Le transport.....	08
1.2. L'économie des transports.....	10
2. Les caractéristiques du secteur des transports	12
3. Approches relatives au secteur des transports	13
3.1. L'approche historique.....	13
3.2. L'approche géographique.....	14
3.3. L'approche économique.....	14
3.4. L'approche politique.....	14
3.5. L'approche sociale.....	14
3.6 L'approche environnementale.....	15
4. Evolution des techniques de transport à travers les époques.....	15
5. Quelques classements utiles dans le secteur des transports.....	17
5.1. Classement par modes.....	17
5.2. Classement par nature.....	19
5.3. Classement par propriétaire.....	19
5.4. Classement par utilisateurs.....	19
5.5. Classement par échelle.....	19
Section 2 : Transport dans la logique d'aménagement du territoire.....	20
1. Transport et territoire : quelques réflexions conceptuelles.....	20
1.1. La dimension spatiale dans la théorie économique : de l'espace au territoire.....	21
1.2. L'aménagement du territoire.....	23
2. Interaction entre l'espace et les transports.....	25
2.1. L'influence de l'espace naturel.....	25
2.2. L'influence de l'espace politique.....	27

3. Les transports, un élément déterminant de l'aménagement du territoire.....	28
3.1. Impact des transports sur la localisation des activités.....	33
3.2. Rôle des transports dans le désenclavement des zones rurales (isolées).....	30
3.3. Rôle des transports dans la croissance urbaine.....	31
Section 3 : L'étendue du développement généré par le secteur des transports.....	33
1. Réflexion autour d'une définition théorique du développement local.....	33
1.1. Le local, une échelle spatiale à développer.....	33
1.2. Le concept de développement.....	34
1.3. Histoire du concept de développement local.....	34
1.4. Essai de définition du concept de développement local.....	35
1.5. Le territoire et le développement local.....	38
2. Importance des infrastructures de transport pour le développement.....	40
2.1. Qu'est ce qu'une infrastructure de transport ?.....	40
2.2. Les infrastructures de transport, une condition de développement.....	41
2.3. Infrastructures de transport et territoire.....	45
2.4. Le lien transport/développement : au-delà de l'aspect matériel.....	46
3. Le secteur des transports et ses enjeux de développement.....	47
3.1. Les approches classique du lien transport/développement.....	47
3.2. Les différents enjeux de développement issus du secteur des transports.....	50
Chapitre II: Territorialisation du service public des transports en Algérie	
(diagnostic territorial).....	56
Section 1 : Les transports, un service public en réseau.....	56
1. Analyse de la notion de « service public ».....	57
1.1. La conception fonctionnelle et organique.....	57
1.2. L'approche économique.....	58
1.3. L'approche juridique.....	60
2. Les grandes catégories de services publics : A la recherche d'un régime pour les transports.....	62
3. La conception industrielle et la notion de service public en réseau.....	65
3.1. La notion de réseau.....	65
3.2. Caractérisation et reconnaissance de réseau.....	67
4. Les services publics, un outil d'aménagement du territoire et de développement.....	69
Section 2 : Le secteur des transports en Algérie : situation et perspectives.....	71

1. Présentation du secteur des transports en Algérie.....	71
1.1. Le sous-secteur terrestre.....	72
1.2. Le sous-secteur maritime.....	75
1.3. Le sous-secteur aérien.....	76
2. Le transport routier en Algérie : un facteur de développement mal maîtrisé.....	79
2.1. Evolution du cadre juridique et réglementaire relatif au transport routier.....	79
2.2. Lecture critique du cadre juridique.....	82
2.3. Harmonie ou discordance des transports et des politiques de développement ?.....	82
Section 03 : Les spécificités territoriales de la WTO et leur influence sur l'offre du service public des transports routiers.....	85
1. Les facteurs naturels et le réseau routier de la WTO.....	85
1.1. Le relief de la WTO.....	85
1.2. La climat de la WTO.....	88
1.3. Incidences des conditions naturelles sur le réseau routier de la WTO.....	89
2. Les facteurs démographiques.....	91
2.1. Dispersion de la population sur le territoire de la WTO.....	91
2.2. L'interdépendance entre la densité de la population et le réseau routier de la WTO...	94
3. L'offre du transport routier.....	101
3.1. L'infrastructure routière.....	101
3.2. Les moyens de transport routier de la WTO.....	106
3.3. Autres modes de transport dans la WTO.....	110
Chapitre III : L'impact de l'offre de transport routier sur le développement de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	114
Section 1 : Méthodologie du choix de l'échantillon.....	115
1. La méthode de recherche comparative pour généraliser les résultats.....	115
2. Délimitation des deux groupes de communes à enquêter.....	116
3. Présentation des communes enquêtées.....	118
4. Rappel des paramètres de comparaison.....	120
5. Méthodologie de l'échantillonnage.....	121
5.1. Bref aperçu des différentes méthodes d'enquête.....	122
5.2. Présentation de l'échantillon.....	123
5.3. Présentation de l'outil d'enquête.....	124
Section 2 : Le rôle social du transport routier dans la WTO.....	125

1. Présentation de l'échantillon	126
2. Spécificités de la demande de transport selon le statut social des personnes sondées...	127
3. Caractéristiques des déplacements des usagers de la route dans les communes désenclavées et dans les communes enclavées.....	128
3.1. Selon les motifs de déplacement.....	128
3.2. Selon la destination habituelle.....	131
3.3. Selon le moyen de transport utilisé.....	135
3.4. Selon la fréquence des déplacements.....	139
4. Nature des déplacements et appréciation du rôle social du réseau de transport routier..	141
4.1. Nature et conditions des déplacements des usagers de la route	141
4.2. Situation du réseau de transport routier : Quelles conséquences sur les déplacements sociaux.....	147
4.3. Le poids du transport routier dans l'attractivité des communes enquêtées.....	149
4.4. Impact de la qualité du transport routier sur la mobilité des usagers de la route.....	152
Section 3 : L'impact du transport routier de la WTO sur l'entrepreneuriat et l'attractivité des activités économiques.....	159
1. Présentation de l'échantillon.....	159
1.1. Année de création des entreprises enquêtées.....	159
1.2. Les secteurs d'activité des entreprises enquêtées.....	160
1.3. Le nombre d'employés des entreprises enquêtées.....	161
2. Impact du transport routier sur la localisation des activités économiques et industrielles.....	163
2.1. Analyse du choix de localisation des activités sondées.....	163
2.2. Contribution du réseau de transport routier au renforcement du lien entre les entreprises et leurs partenaires externes.....	166
2.3. Les retombées du réseau de transport routier sur l'évolution des activités économiques enquêtées.....	169
2.4. Les éventuelles incidences du renforcement du réseau de transport routier sur les activités économiques.....	171
3. Le transport routier, un catalyseur de l'entrepreneuriat et de la création d'activités.....	172
3.1. Choix de localisation des entreprises créées dans le cadre des dispositifs ANSEJ et CNAC.....	172
3.2. La localisation des entreprises industrielles dans les communes enquêtées.....	174

4. Analyse multivariée des données de l'enquête	175
Conclusion générale.....	182
Bibliographie.....	186
Annexes.....	195
Table des matières.....	207
Liste des tableaux.....	212
Liste des schémas.....	213
Liste des cartes géographiques et photos.....	215

Liste des tableaux

Tableau n°	Intitulé	Page
1	Coûts et avantages économiques d'un projet de transport	49
2	Répartition du réseau routier algérien en 2017	72
3	Liste des aéroports algériens et leurs niveaux d'activité pour l'an 2016	78
4	Classement des communes de la WTO selon l'indice de concentration	92
5	Taux d'accroissement de la population des communes de la WTO	96
6	Classement des communes de la WTO selon la consistance et la densité du réseau routier	98
7	Récapitulatif de l'état du réseau routier de la WTO	102
8	Evolution du par roulant de la WTO entre 2013 et 2018	107
9	Classement décroissant des lignes de transport desservant les communes de la WTO en 2017	109
10	Classement des communes de la WTO selon la consistance du réseau routier et du parc roulant	117
11	Récapitulatif des principaux axes routiers des communes enquêtées	124
12	Répartition des individus de l'échantillon selon les communes enquêtées	126
13	Répartition des individus enquêtés selon la nature des communes	126
14	Répartition des individus de l'échantillon selon le genre	127
15	Répartition des individus de l'échantillon selon l'âge	127
16	Répartition des individus de l'échantillon selon la profession	128
17	Salles de soins, publiques et privées, localisées dans les communes enquêtées	134
18	Nombre de taxis individuels et leurs capacités respectives desservant les communes enquêtées	137
19	Difficultés de déplacement selon le moyen de transport utilisé (% de population)	143
20	Les difficultés liées à la qualité du réseau de transport routier emprunté	154
21	Répartition des entreprises selon l'année de création	160
22	Secteurs d'activité des entreprises enquêtées	161
23	Répartition des entreprises selon la taille de leurs effectifs	162
24	Recensement des entreprises créées par l'ANSEJ et la CNAC en 2017	173
25	Recensement des entreprises industrielles implantées dans les communes enquêtées	174
26	Récapitulatif des modèles	175

Liste des figures

Figure n°	Intitulé	Page
1	Répartition du territoire de la WTO selon la nature du relief	87
2	Températures et précipitations moyennes annuelle de la WTO	88
3	Répartition de la population selon la nature de l'agglomération	91
4	Consistance du réseau routier de la WTO	101
5	Répartition du parc roulant de la WTO en 2017	107
6	Motifs habituels de déplacement des usagers de la route des communes désenclavées	129
7	Motifs habituels de déplacement des usagers de la route des communes enclavées	129
8	Les motifs de déplacement des usagers de la route des communes enclavées selon leurs professions	130
9	Destination habituelle des individus enquêtés dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées	131
10	La destination habituelle de chacun des motifs de déplacement des usagers de la route des communes désenclavées	132
11	La destination habituelle de chacun des motifs de déplacement des usagers de la route des communes enclavées	132
12	Les différents moyens de transport utilisés dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées	136
13	Raisons du choix de chaque moyen de transport	138
14	La fréquence des déplacements des usagers de la route	139
15	Intentions des usagers de la route en termes de fréquence de déplacement	140
16	Taux de répondants qui sont à l'aise dans leurs déplacements	141
17	Difficultés de déplacements rencontrées dans les communes enclavées et dans les communes désenclavées	142
18	Coûts habituels des déplacements des usagers de la route enquêtés	145
19	Durée moyenne des trajets de déplacement quotidiens des usagers de la route	145
20	Jugement des tarifs de transport routier par les usagers de la route	146

Liste des schémas

21	Conséquences des difficultés de déplacement sur les individus sondés	147
22	Facteurs d'attractivité de la population dans communes enquêtées	150
23	Les facteurs menaçant l'attractivité des communes enquêtées	150
24	Rapport entre les conditions de déplacement et les avantages des transports	152
25	Qualité du réseau de transport routier emprunté par les usagers de la route	153
26	Types d'axe routier sur lesquels sont implantées les activités sondées	163
27	Raisons du choix de localisation des entreprises selon le secteur d'activité (dans les communes désenclavées)	164
28	Raisons du choix de localisation des entreprises selon le secteur d'activité (dans les communes enclavées)	165
29	Région de provenance des fournisseurs des activités économiques recensées	167
30	Région de provenance des clients des activités économiques recensées	167
31	Taux d'entreprises sondées assurant la livraison	168
32	Taux d'entreprises enquêtées souhaitant élargir leurs activités	170
33	Taux d'entreprises enquêtées souhaitant délocaliser leurs activités	170
34	Incidences du renforcement de l'offre de transport routier des communes enquêtées	171
35	Dispersion des individus sur les deux dimensions	176
36	Représentation de la dispersion des variables selon les dimensions	177
37	Représentation des modalités des variables sur les deux axes	178

Liste des cartes géographiques

Carte n°	Intitulé	Page
1	Localisation et typologie des ports algériens	76
2	Répartition du relief géographique de la WTO	86
3	Taille et densité de la population des communes de la WTO en 2008	95
4	Le réseau routier de la WTO	103

Liste des Photos

Photo n°	Intitulé	Page
1	Etat de la pénétrante vers Azazga suite aux intempéries de l'hiver 2019	90

Résumé :

Le secteur des transports contribue à plusieurs aspects de la vie économique et sociale. Les spécificités territoriales de la WTO exigent que la quasi-totalité des déplacements des biens et des personnes s'effectue par route. Le transport routier apparaît, ainsi, comme un catalyseur qui peut propulser le développement socio-économique de la WTO.

L'objectif de notre travail consiste à déceler les principales incidences économiques et sociales que peut engendrer une offre de transport d'une commune donnée.

A travers cette recherche, nous avons, donc, démontré que les usagers de la route des communes désenclavées profitent davantage des bienfaits d'une bonne desserte par route où ils sont moins exposés à la pauvreté et à la vulnérabilité sociale. A leur opposé, la mauvaise desserte par route entrave le quotidien des individus des communes enclavées et leur fait subir des inconvénients d'ordre social. De plus, contrairement aux communes enclavées, le transport routier joue un rôle déterminant dans l'attractivité territoriale, et constitue un facteur de localisation des entreprises dans les communes désenclavées.

Mots clés : Le secteur des transports - Le développement socio-économique - Le territoire - La wilaya de Tizi-Ouzou.

Abstract :

The transport sector contributes to several aspects of economic and social life. The specific territorial characteristics of the WTO require that almost all movements of goods and people be made by road. Road transport thus appears to be a catalyst that can propel the socio-economic development of the WTO.

The objective of our work is to identify the main economic and social impacts that can result from a transport offer in a given municipality.

Through this research, we have therefore demonstrated that road users in open municipalities benefit more from the benefits of good road access, where they are less exposed to poverty and social vulnerability. On the other hand, the bad road service affects the daily lives of people in isolated municipalities and causes them social disadvantages. Moreover, unlike isolated municipalities, road transport plays a decisive role in territorial attractiveness and is a factor in locating companies in open municipalities.

Key-words: Transport sector - Socio-economic development - The territory- The wilaya of Tizi-Ouzou.

المخلص :

يساهم قطاع النقل في العديد من جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية. تتطلب الخصائص الإقليمية لولاية تيزي-وزو أن تتم جميع حركات البضائع والأشخاص تقريباً عن طريق البر. وهكذا يبدو النقل البري كمحفز يمكن أن يدفع عجلة التنمية الاجتماعية والاقتصادية لولاية تيزي وزو.

الهدف من عملنا هو تحديد الآثار الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية التي يمكن أن يولدها عرض النقل في بلدية معينة. من خلال هذا البحث، أظهرنا أن مستخدمي الطرق في البلديات المنفتحة يستفيدون أكثر من فوائد و إيجابيات وفرة عرض خدمات النقل الجيدة. و يكونون أقل عرضة للفقر والضعف الاجتماعي. في المقابل ، تؤدي الخدمة السيئة للنقل عن طريق البر إلى إعاقة الحياة اليومية لأفراد المجتمعات المنعزلة وتجعلهم يعانون من عيوب اجتماعية. بالإضافة إلى ذلك ، على عكس البلديات المنعزلة ، يلعب النقل البري دوراً حاسماً في جاذبية الإقليم، ويشكل عاملاً لتموقع الشركات في المجتمعات المفتوحة.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل – التطور الاقتصادي و الاجتماعي – الإقليم – ولاية تيزي-وزو.