

Le transport multimodal de marchandises Problématique de la réduction des coûts

Multimodal freight transport Problem of cost reduction

RAMDANE Saliha Université Alger3- Algerie saramdane@yahoo.fr	MECERHED Bilel* Université Alger3- Algerie mecerhed.bilel@univ-alger3.dz
--	---

Date de soumission : 23/04/2021

Date d'acceptation : 13/06/2021

Résumé

En égard à l'importance du secteur des transports en tant que levier stratégique du développement économique et social, le sujet de recherche se propose de faire émerger ce secteur en tant que chaîne de transport multimodal comme une seule entité pour faire face aux exigences d'un environnement concurrent. Le sujet traite ainsi de l'harmonisation et de la maîtrise de cette chaîne. La démarche adoptée repose sur l'analyse descriptive de l'existant, mettant en relief ses carences, et les défis à relever.

Les résultats qui en découlent consistent à passer d'une organisation compartimentée et discontinue à une organisation fluide, favorisant la circulation des flux de marchandises, tout en permettant non seulement la maîtrise des délais de livraison des produits, mais aussi et surtout la réduction des coûts de transport.

Mots clés : transport de marchandises ; transport intermodal ; transport multimodal ; chaînes de transport ; logistique des transports.

Abstract

In view of the importance of the transport sector as a strategic lever of economic and social development, the research paper aims to bring out this sector as a multimodal transport chain as a single entity to face the demands of a competitive environment. The study deals with the harmonization and control of this chain. The approach adopted is based on a descriptive analysis of the existing situation, highlighting its shortcomings and the challenges to be met.

The results consist in moving from a compartmentalized and discontinuous organization to a fluid organization, favoring the circulation of the flow of goods, while allowing not only the control of the delivery times of the products, but also and above all the reduction of transport costs.

* *Auteur correspondant* : MECERHED Bilel, *Email*: bilmec03@gmail.com

Keywords: Freight transport; intermodal transport; multimodal transport; transport Chains; transport logistic.

INTRODUCTION :

Le secteur des transports est l'un des maillons de l'économie nationale, entretenant par-là, avec le reste des secteurs, des relations tant horizontales que verticales, se trouvant ainsi en amont et en aval de toute activité économique. Il est à cet effet important, car constituant une condition fondamentale du développement économique et d'équilibre. Il joue un rôle de catalyseur dans l'économie nationale. Il est, ainsi, un instrument indispensable d'une politique économique planifiée dispensant ses bienfaits à l'ensemble des régions dans un souci d'équilibre et d'harmonieuse complémentarité.

Outre le déplacement des personnes, appelé communément mobilité, il assure l'acheminement des marchandises sous ses diverses facettes et natures, allant des matières premières aux produits finis, c'est-à-dire de large consommation. Cette distribution dans l'espace peut concerner des zones géographiques de large spectre, d'une zone urbaine, rurale, d'une ville, ou entre des villes, soit à l'échelle nationale, ou encore à l'échelle internationale, couvrant ainsi les échanges inter-pays, ou intercontinentaux tels que la zone européenne à titre illustratif.

Pour ce faire, le transport a besoin de base pour mener à bien ses missions. Cette base est constituée d'infrastructures telles les routes, les chemins de fer et les ports. Mais actuellement, on parle de plateformes aéroportuaires et portuaires, d'aires de stockage et d'entreposage, de traitement et de contrôle de la marchandise, qui y viennent en complément. Il est évident qu'à cela s'ajoutent les moyens matériels que sont les camions, les trains, les avions et les bateaux. A cette armada de moyens, vient se grever, d'autres outils qui vont actionner et mettre en harmonie toutes les activités du domaine de transport, à savoir les aspects administratifs, juridiques, et technologiques. Aujourd'hui, les moyens d'information et de communication constituent un élément pas des moindres.

PROBLEMATIQUE

Dans l'optique de ce sujet, il est judicieux de réfléchir à la manière de créer un système intégré regroupant plusieurs modes de transport de marchandises à même de permettre une ininteruption des livraisons.

A cet effet, quels sont les efforts à déployer et les mécanismes à mettre en œuvre dans une organisation telle, pour aboutir, non seulement à l'amélioration des flux de marchandises et à la satisfaction des besoins, mais aussi, à la réduction des coûts de transport ?

HYPOTHESES

Hypothèse 1

La promotion d'un système intégré, c'est-à-dire transport multimodal, procédant à la fois de la nécessaire complémentarité entre les différents modes de transport et

l'étroite coordination avec les autres secteurs d'activité, vise également le développement harmonieux de l'économie nationale par la fluidité la plus grande possible.

Hypothèse 2

Le système d'acheminement et de traitement des marchandises, offre-t-il la possibilité d'un maillage du réseau permettant des résultats performants visant la réduction des coûts de transport.

Nous suggérons de répondre à cette problématique par ce qui suit :

1. Importance du secteur des transports et transport multimodal

- 1.1. Le transport et la croissance économique
- 1.2. Le transport multimodal, mécanismes et exigences

2. Le problème de logistique et expériences étrangères

- 2.1. Transport multimodal de marchandises et expériences étrangères
- 2.2. Expériences étrangères

1. Importance du secteur des transports et transport multimodal

Le transport, de manière générale, constitue l'un des principaux facteurs de développement économiques et social. Il est de ce fait, un instrument nécessaire et incontournable d'une politique économique dispensant ses bienfaits à l'ensemble des régions dans une préoccupation d'équilibre et d'harmonieuse complémentarité. Il est alors, tout à fait clair, que ses missions soient complexes dans leur exécution, en raison de leurs natures diverses, notamment lorsque les besoins sont urgents et les ressources insuffisantes.

Le rôle du secteur des transports est bien connu du fait qu'il constitue un soutien important au fonctionnement des différents secteurs d'activité, ainsi qu'à leur développement. Il convient d'avoir également à l'esprit que la gestion de ce secteur est, on ne peut plus, complexe. Elle l'est: (Ministère des transports, 1994, p 1)

- ✓ Tout d'abord du fait de la diversité des activités économiques qu'il couvre,
- ✓ Elle l'est ensuite, car en plus des activités de prestations de services, le secteur englobe des domaines portuaire et aéroportuaire dont la gestion implique l'exercice de missions de puissance publique,
- ✓ En d'autres termes, les transports présentent le caractère d'un secteur économique, exerçant les prérogatives de puissance publique et jouant le rôle de service public.

Le transport en tant que fonction constitue un élément du système économique dont le rôle est d'assurer la mobilité des biens et des personnes, contribuant, à cet effet, à la satisfaction des besoins humains, et aux efforts de développement économique. Dans ce contexte global, cette fonction obéit, au même titre que toute autre, aux règles de l'offre et de la demande.

Quelle que soit la modalité retenue, la finalité du transport est l'acheminement de produits jusqu'à la bonne destination, dans des délais adéquats, et en respectant son intégrité. Le transport a donc un caractère indispensable. Le niveau de service recherché est le niveau optimal et non le niveau maximal techniquement possible.

1.1. Le transport et la croissance économique

L'objectif majeur du secteur, n'est pas d'adapter le système de transport aux besoins nouveaux et/ou croissants engendrés par les transformations socio-économiques de l'économie nationale ou du pays, mais d'en faire un stimulant incontournable pour le développement. Le rapport de l'activité transport au développement économique et social s'exprime à travers la corrélation entre croissance économique et flux de transport. Ainsi, la relation entre flux de transport et croissance est d'autant plus significative qu'elle rend compte du développement économique d'apprécier le rapport de ces derniers au développement économique et social.

Pour l'atteinte d'un objectif de développement harmonieux de l'économie nationale, des axes d'intervention ont été arrêtés par le gouvernement, soient : (Ministère des transports et de la pêche, 1983, p 17)

- ✓ mise en œuvre de solutions à moyen et long terme pour le développement des infrastructures,
- ✓ poursuite de l'effort d'investissement en matière d'équipements,
- ✓ mis en place d'une organisation adaptée aux moyens d'actions de décentralisation et de restructuration.

En parallèle, il est à noter les objectifs ci-après, retenus dans le cadre du développement prioritaire des infrastructures, à savoir : (Ministère des transports et de la pêche, 1983, p 17)

- ✓ la sauvegarde et la maintenance des infrastructures existantes, à travers leur renouvellement et leur renforcement,
- ✓ l'extension et la modernisation des infrastructures existantes,
- ✓ le lancement d'importants programmes de réalisation d'infrastructures nouvelles.

La direction politique a conféré au secteur des transports, un rôle primordial dans la politique d'aménagement du territoire. Cependant malgré l'ampleur des efforts déployés, l'évolution générale reste marquée par une série de déséquilibres : (Ministère des Transports, 1987, p 2)

- ✓ déséquilibres entre différents modes de transport,
- ✓ déséquilibres entre les opérateurs,
- ✓ déséquilibres entre les équipements et les infrastructures,
- ✓ déséquilibres entre les normes de sécurité et l'état du parc,
- ✓ déséquilibres entre les besoins exprimés pour le renouvellement des parcs, et la possibilité d'autofinancement.

Toutefois, en dépit de tous les efforts déployés en matière d'infrastructures ou d'équipements, des distorsions persistent toujours, en l'occurrence : (Ministère des Transports, 1987, p 2)

- ✓ le déséquilibre rail/route,
- ✓ l'engorgement des ports,
- ✓ la saturation des aéroports,
- ✓ le faible politique en matière de maintenance des moyens.

Il reste cependant que, la dimension régionale constituera une préoccupation importante du développement économique, et que sa prise en compte, en termes de désenclavement de certaines régions et de leur rapprochement des centres névralgiques, structurera la politique économique et donnera lieu à toute une série d'actions pour éviter de pénaliser les populations qui vivent dans les régions les plus déshéritées. En d'autres termes, l'économie de marché doit prendre en compte la nécessité pour le secteur des transports d'offrir un service public qui se traduira par l'obligation : (Ministère des transports, 1994, p 4)

- ✓ De développer des infrastructures économiques telles que les aéroports, ports, et infrastructures ferroviaires,
- ✓ D'assurer les équipements nécessaires au transport de marchandises, et des personnes,
- ✓ D'appliquer une politique tarifaire qui fasse appel à la solidarité inter-régionale des populations.

A cela s'ajoute une réorganisation qui doit aussi : (Ministère des transports, 1994, page 5).

- ✓ Ordonner et distinguer les différents aspects des activités liées au secteur des transports en termes de :
 - Mission de puissance publique,
 - Mission économique proprement dite,
 - Mission de service public.
- ✓ Viser à réduire la vulnérabilité de l'organisation du secteur des transports duquel dépend en grande partie le fonctionnement de l'économie nationale,
- ✓ Avoir comme objectif l'accroissement de l'efficacité des opérateurs intervenants dans le secteur des transports,
- ✓ Permettre davantage une meilleure prestation de service et au moindre coût.

Sur le plan de l'organisation, des dysfonctionnements existent également, d'us essentiellement : (Ministère des transports et de la pêche, 1983, p 16)

A l'absence de prise en charge par les collectivités locales des transports locaux de marchandises et de voyageurs. Pour cela, la place à accorder au secteur des transports,

doit viser à promouvoir un système intégré, découlant concomitamment de la nécessaire complémentarité entre les différents modes de transport, et l'étroite coordination avec les autres secteurs d'activité, l'objectif étant d'assurer, par la plus grande fluidité, le développement harmonieux de l'économie nationale.

1.2. Le transport multimodal, mécanismes et exigences

Cette complémentarité indiquée ci-dessus, va engendrer la naissance du transport multimodal, ou intermodal. Il est qualifié aussi de transport combiné. Il est défini comme l'utilisation de modes de transport successifs pour des marchandises entraînant des ruptures de charges. Il demeure entendu que les combinaisons d'acheminement peuvent être multiples même si le transport routier reste dominant.

Le principe du transport multimodal est de jouer avec les différents canaux disponibles pour optimiser les délais de livraison, mais aussi les coûts d'acheminement. Il est possible de quantifier davantage les flux logistiques, et de les étudier pour les coordonner avec les différents modes d'acheminement. Il est ainsi important de comprendre les particularités des marchandises et leurs caractéristiques opérationnelles.

Le réseau routier se voit souvent saturé à cause des engorgements, ce qui augmente les pertes de temps sur les livraisons. Toutefois, il reste une solution de transport souvent privilégiée lorsqu'il s'agit d'absorber les hausses de la demande de marchandises. Il est évident que chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients. En d'autres termes, le transport routier permet d'avoir un moyen de transport direct porte à porte avec une manutention limitée.

Le transport ferroviaire, quant à lui, permet l'acheminement de volumes beaucoup plus importants, à prix compétitifs sur de longues distances.

Par ailleurs, la mondialisation nécessite des systèmes de transport intégrés et intermodaux. Il importe alors d'identifier le mode de transport, la combinaison de modes, y compris les points de transfert les plus appropriés pour offrir le meilleur niveau global de performance. (OCDE, 2002, p 8).

L'avènement de la conteneurisation et la montée en puissance récente de la logistique, des chaînes d'approvisionnement planétaires, du commerce électronique, et des technologies avancées de l'information, conduisent rapidement à l'intégration des transports couverts par une feuille de route unique. Il est impératif que les systèmes de transport soient efficaces en termes de temps, de coût et de fiabilité, et également sûrs et viables. (OCDE, 2002, p12).

D'autre part, l'intermodalité s'inscrit dans l'optique d'une optimisation de l'utilisation rationnelle des différents modes de transport. La notion d'intermodalité ne se limite pas à une rationalisation de l'utilisation des différents modes de transport par substitution de l'un à l'autre, mais s'applique aussi à l'amélioration de la chaîne de transport. L'intermodalité implique l'utilisation d'au moins deux modes de transport différents, de manière intégrée, dans une chaîne de transport de porte à porte. (OCDE, 2002, p 16).

D'un autre côté, l'amélioration des flux d'informations est très importante dans l'optimisation de la chaîne logistique dans son intégralité, de la production jusqu'au transport, .cette optimisation, permettra de gagner en productivité, c'est-à-dire qu'il s'agit essentiellement de mutualiser les données, donc d'interfacer les systèmes, à savoir les systèmes de management transport, et les logiciels d'exploitation et de gestion de la flotte, qui doivent être interconnectés en temps réel, pour permettre entre autre la traçabilité de la marchandise.

Les organisations logistiques font parties intégrantes des stratégies des entreprises et ne sont pas sans conséquences sur les flux de marchandises. Ainsi, et dans ce contexte, il est nécessaire de disposer de plateformes logistiques. Les aspects essentiels qui caractérisent une plateforme logistique sont variés, on en cite quelques-uns, soient : (CETMO, 2017, p 15).

- ✓ une zone ou aire délimitée,
- ✓ l'unité de gestion,
- ✓ espaces et infrastructures spécialement conçus,
- ✓ limitations à l'implantation d'utilisateurs non compatibles avec la logistique,
- ✓ projets directement liés à des infrastructures linéaires ou nodales de transport de marchandises,
- ✓ disponibilité de services spécialisés,
- ✓ ouverture au marché.

La logistique a un défi important, elle n'admet pas de spéculation, c'est une activité avec une optimisation stricte des coûts, et par conséquent ne peut pas se permettre des coûts d'espaces spéculatifs (lots, entrepôts). La fonction de base d'une plateforme logistique est d'offrir une aire spécialisée avec des espaces et des infrastructures pour les opérateurs logistiques et de transport de transport de marchandises. Ces espaces peuvent être de trois types, à savoir : (CETMO, 2017, p 15).

- ✓ espaces pour la logistique,
- ✓ espaces pour les services, et,
- ✓ espaces pour l'intermodalité.

Ce troisième élément revêt un aspect important qui est en lien direct avec d'autres éléments à savoir : (CETMO, 2017, p 15).

- ✓ les terminaux à conteneurs,
- ✓ les zones d'échange modal, terminaux de première ligne aéroportuaire, portuaire etc.

Il est à noter que les plateformes logistiques sont variées, et peuvent être classées selon leur principaux caractères, soient, selon quelques exemples : (CETMO, 2017, p 16).

- ✓ en fonction de la portée de l'influence (zone), elle peut être nationale, internationale, régionale, urbaine etc...

- ✓ en fonction de son niveau d'intermodalité et de multimodalité, à savoir :
 - plateforme de route,
 - plateforme à intermodalité ferroviaire, maritime, aérienne...
 - plateforme multimodale,
- ✓ en fonction de son niveau de spécialisation :
 - plateforme multifonctionnelle,
 - plateforme spécialisée (par exemple avec une chaîne déterminée de transport).

C'est ainsi que nous tirons des avantages certains de la mise en place de ces plateformes, ils sont nombreux, nous en citons quelques-uns :

- ✓ elles renforcent l'optimisation de la distribution urbaine des marchandises,
- ✓ offrent la promotion de l'intermodalité,
- ✓ permettent l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, (TIC),
- ✓ permettent la réutilisation des conteneurs ainsi que le recyclage des emballages.

2. Le problème de logistique et expériences étrangères

D'autre part, les décisions logistiques des entreprises, font intervenir plusieurs facteurs, à moyen et long terme auxquels prennent part les coûts de transport. En d'autres termes, la croissance des flux de marchandises ne devrait plus être seulement considérée comme une résultante du développement des échanges, mais également du point de vue même des modes d'organisation logistique. Le développement économique et social comme les évolutions des structures industrielles, la concurrence, les politiques d'aménagement, l'environnement, etc..., sont autant de facteurs qui influencent le développement des systèmes de transport.

2.1. Transport multimodal de marchandises et logistique

Plusieurs conditions doivent être réunies pour faire du transport intermodal un vrai concurrent de la route. La maîtrise des coûts et l'amélioration de la qualité de service, sont alors parmi les conditions indispensables. Des connexions efficaces entre les zones d'activités des ports et aéroports, et des flux de trafics sans heurts sur un réseau principal de routes et voies ferroviaires, sont les priorités pour le transport de marchandises.

L'objectif du système de transport consistera à fournir des services rapides, fiables et flexibles, à bas prix, qui ne sauraient être atteints sans un environnement politique favorable permettant une intégration saine des différents modes en un système multimodal, une concurrence efficace et loyale entre les prestataires de services, ainsi que l'élimination des lenteurs bureaucratiques et une participation effective du secteur privé.

En effet, une économie des transports qui ne tiendrait compte que des facteurs internes à ce secteur, connaîtrait vite des limites. Pour cela, la planification doit mettre

l'accent sur les grandes orientations, permettre de la souplesse dans les applications, et encourager les initiatives. Bien plus que cela, des réformes en profondeur du secteur des transports s'imposent pour qu'il soit au diapason des changements fulgurants dans le monde (OCDE, 2002, p 54).

D'autre part, même si la plupart des réformes du secteur des transports devront être entreprises au niveau national, une coopération transfrontalière s'avèrera également nécessaire. Les structures actuelles ont de plus en plus de mal à s'adapter à l'évolution perpétuelle des exigences technologiques et économiques telles que la conteneurisation ou les demandes de livraison just-in-time.

Pour cela, une bonne organisation d'une chaîne de transport, doit assurer une continuité technique, organisationnelle et commerciale des multiples maillons constituant la chaîne. Cette continuité multidimensionnelle est appelée « interopérabilité » entre les modes. Elle inclut une flexibilité de transition d'un mode de transport à un autre, une continuité technique, une efficacité commerciale, et la facilité de communication entre les différents opérateurs de modes de transport.

L'efficacité du transport multimodal passe par l'efficacité du fonctionnement de tous les modes et de tous les terminaux qui font partie de la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, chaque maillon de la chaîne, doit pour ce faire, arriver au niveau de performance qui maximise la production en minimisant les coûts. L'efficacité de l'ensemble est le fruit d'une combinaison optimale de chacune de ces efficacités partielles. Le transport a donc un caractère indispensable (OCDE, 2002, p 54).

A cet effet, le premier impératif est le bon accomplissement technique du transport qui commande de manière immédiate la disponibilité des produits. Cet impératif technique d'efficacité est contraint économiquement d'efficacité, notamment en termes de coûts, et le niveau recherché est le niveau optimal et non le niveau maximal techniquement possible. De manière générale, des éléments importants sont à prendre en considération dans le choix des solutions à opérer, à savoir : (OCDE, 2002, p 54).

- ✓ La nature de la marchandise,
- ✓ Le conditionnement de la marchandise,
- ✓ Le coût de transport,
- ✓ Le délai d'acheminement, et,
- ✓ La sécurité de la marchandise.

C'est pour cela qu'une bonne logistique réduit le coût des échanges. Pour les pays en développement, l'amélioration de la logistique passe par celle de leurs infrastructures, de leurs procédures douanières, de leur niveau de compétences logistiques et de leurs réglementations.

2.2. Expériences étrangères

La croissance économique et la compétitivité d'un pays sont tributaires de sa performance logistique. Lorsque celle-ci est inefficace, les perspectives d'intégration dans les chaînes de transport mondiales diminuent. Ainsi, les conséquences peuvent être

particulièrement lourdes pour les pays en développement qui cherchent à se faire une place sur le marché mondial. Les performances du secteur de la logistique ont donc une incidence directe sur les activités économiques.

Il ne faut pas perdre de vue, que le secteur de la logistique est le réseau de services qui permet le déplacement physique des produits tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières nationales. Il regroupe un ensemble d'activités dont les plus courantes et connues sont le transport, le stockage, les livraisons express, les chargements et déchargements, et également la gestion des données et informations. L'efficacité avec laquelle les marchandises peuvent transiter par ces systèmes jusqu'à leur destination finale, constitue un déterminant essentiel des opportunités commerciales d'un pays.

Dans ce même contexte, il y a lieu de souligner que le commerce international repose sur ces services logistiques. Avec l'apparition croissante des chaînes d'approvisionnement dans le monde, la participation d'un pays à l'économie mondiale, dépend de la qualité de ses services logistiques, y compris de l'infrastructure commerciale, et du respect des délais de livraison.

Pour y apporter un éclairage, combien même sommaire, il serait judicieux de faire une ébauche succincte des expériences dans les pays développés (cas de l'Europe), et des pays émergents ou en développement, à laquelle viendrait se grever celle étant une réussite, se rapportant à l'Espagne.

2.2.1. Expériences en Europe

Il s'agit à ce niveau des expériences réussies en Italie, Espagne, France et Pays bas. Dans ces expériences réussies, il y eu à la base, la création d'entités appelées «développeurs logistiques». Ce sont des acteurs qui ont la capacité de mettre en œuvre des projets de plateformes, mais aussi des actions collaboratives, de rencontre entre l'offre et la demande, et de promotion de services.

Ce qui a nécessité des ressources humaines, foncières, et financières importantes, mais aussi des capacités de gestion et de la flexibilité. (CETMO, 2017, p 22)

2.2.2. Expériences des pays émergents

A contrario, dans ces pays, la matérialisation des schémas de plateformes logistiques opérationnelles avance très lentement. Dans le contexte de ces pays, les plateformes logistiques doivent jouer un double rôle, à savoir : (CETMO 2017, p 23)

- ✓ Une fonction principale : fournir des espaces et des infrastructures spécialisés pour la logistique et le transport de marchandises,
- ✓ Une fonction complémentaire : être le foyer de diffusion du développement et de la mise à niveau du secteur logistique.

Or, il s'avère que des carences dans ce contexte persistent encore. Dans ces pays de gros défis restent encore à relever pour pouvoir faire face aux difficultés ci-après indiquées : (CETMO 2017, p 24)

- ✓ Les institutions pour la promotion de la logistique sont encore peu développées,
- ✓ Le cadre de planification pour la définition stratégique des projets concrets est encore faible,
- ✓ Besoin de développer une vraie culture collaborative entre secteur Public et privé impliqués dans la logistique,
- ✓ Absence de connaissance avérée des procédures nécessaires à la mise en œuvre des projets de plateformes logistiques.

Les institutions impliquées dans le développement de plateformes logistiques, ne disposent pas souvent de ressources et d'expérience pour devenir de véritables « développeurs logistiques ».

2.2.3. Expérience de l'Espagne

L'Espagne a connu une accélération importante des systèmes de transport. Des facteurs nouveaux ont été pris en considération et ont permis l'essor des réseaux de transports espagnols. Il s'agit là de l'intégration de l'Espagne à la Communauté Economique Européenne CEE en 1986, ce qui a favorisé l'apport de changements bénéfiques au plan général des routes.

Un plan des infrastructures 1993-2007 a été mis en place en 1993 pour assurer les connexions internationales de l'Espagne avec la France et le Portugal. Il traduisait la volonté de l'Etat espagnol de relier l'Espagne au réseau européen.

De 1987 à 2005, l'Espagne est devenu le pays européen qui a le plus investi dans ses infrastructures de transport. Des plan stratégiques ont été adoptés au de 2005 jusqu'en 2020. Ils visent à contribuer à un maillage accru du territoire, et à réduire la mise à l'écart des zones les plus déshéritées.

L'Etat s'est fixé alors deux objectifs, à savoir : (FAUCHARD Gaëlle, 2016, p 6).

- ✓ Etre garant d'une plus grande cohésion territoriale,
- ✓ Etre acteur de mesures favorisant des modes de transports moins énergivores.

Il a mis en œuvre une politique de mise en œuvre de l'organisation d'une chaîne logistique, où les connexions entre modes de transport sont privilégiées, pour fluidifier les échanges de marchandises et de personnes à l'échelle nationale et internationale. Ainsi, le développement de pôles logistiques est devenu une priorité. Ces pôles sont construits à proximité d'infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires, et maritimes contribuant à fluidifier les flux de marchandises dans le pays et à l'international, il a développé des plateformes dites multimodales.

A travers ces actions, l'Etat espagnol a contribué au développement de couloirs européens, méditerranéens et atlantique, ce qui fait de l'Espagne une grande plateforme logistique de l'Europe du Sud où se concentrent les flux intercontinentaux de marchandises. A titre d'exemple, en 2015, le port d'Algésiras est devenu le 7^{ème} port du monde en termes de volume de marchandises. (FAUCHARD Gaëlle, 2016, p 9).

L'Etat Espagnol a pu surpasser le problème technique d'écartement des voies ferroviaires à un autre passant ainsi d'un système d'écartement à un autre automatiquement, grâce à une technologie avérée, évitant alors tout transbordement de marchandises, ce qui lui confère une réduction des délais, des coûts et des risques. Il n'est pas à occulter que le succès repose aussi sur la compétence de l'Homme ainsi qu'à son savoir-faire et sa formation de qualité.

Enfin, l'Etat Espagnol a su depuis le 19^{ème} siècle, grâce entre autres, à la gestion de ses systèmes de transport, non seulement faire de Madrid une capitale « totale », mais aussi transformer l'Espagne en porte d'entrée privilégiée pour les produits en provenance d'Europe, de pays émergents, asiatiques et latino-américains, dans un marché mondialisé. (FAUCHARD Gaëlle, 2016, p 18).

A titre illustratif, le tableau ci-dessous, relate quelques données chiffrées regroupées, concernant l'activité transport de marchandises de l'Espagne, établies par mode de transport, selon la source d'Eurostat.

TABLEAU N° 1

Evolution du transport de marchandises de l'Espagne par modes de transport

Unité : mille tonnes

Années	2008	2010	2012	2014	2016
Modes					
Routier	2.120.141	1.566.270	1.238.703	1.184.586	1.285.164
Ferroviaire	26.906	21.578	24.903	28.436	26.584
Maritime	416.184	377.095	419.865	427.672	451.255
Aérien	539.883	592.336	593.523	593.902	639.237

Source : statistiques Eurostat, 2019.

Tel qu'il ressort de la lecture du tableau ci-dessus, le mode routier est le plus dominant de tous. Par ailleurs, il y a des fluctuations déjà au niveau d'un même mode. Ces variations sont rattrapées d'un mode à l'autre, même si cela n'apparaît pas de façon évidente. D'un autre côté, et toujours selon cette même source, l'Espagne représente 10,9% du fret de l'Europe (Union Européenne), et occupe ainsi la 2eme place après la Pologne, en international, et la 3eme place en national après l'Allemagne et la France.

2.2.4 L'expérience turque

Depuis les années 2000, la Turquie a vu son secteur de la logistique et des transports se développer de manière impressionnante parallèlement à la croissance économique, affichant un taux de croissance de 20% La Turquie s'est affirmée non seulement comme un grand pays de transit, mais également comme un hub régional pour le fret. D'un point de vue logistique, la Turquie bénéficie de dynamiques internes et externes, ainsi que d'atouts de taille qu'elle met à profit depuis le début des années 2000, avec l'explosion de son commerce extérieur : (service économique de l'Ambassade de France, 2020, p 1)

- ✓ Un emplacement géographique stratégique

Au carrefour de l'Europe de l'EST, de l'Asie Centrale et du Moyen Orient, la Turquie fonctionne comme une plaque tournante pour le fret transporté dans la région. La relative stabilité dans une région marquée par les conflits (Irak, Syrie...), est un atout additionnel,

- ✓ Des investissements conséquents dans les infrastructures logistiques

La Turquie a assuré sa croissance endogène et accompagné le développement de son secteur industriel et manufacturier der tourné vers l'export. Une variété de mégaprojets confortant l'intégration de la mégapole d'Istanbul dans le commerce international,

- ✓ La progression du commerce électronique

Le secteur du commerce électronique en Turquie a connu une croissance exponentielle en raison notamment, de la présence d'acteurs majeurs du commerce électronique,

- ✓ Un accent sur le secteur manufacturier et automobile

Les industries manufacturières et automobiles, ont été le principal moteur de la croissance de l'industrie de la logistique en Turquie. L'implantation de grandes enseignes de distribution, ainsi que le développement d'entreprises agro-tertiaires, ont contribué à l'essor de la logistique,

- ✓ Une priorité gouvernementale accordée aux infrastructures

Les perspectives de cette industrie ont également été nourries par la vision 2023, et le plan logistique 2023 du gouvernement.

Toutefois, et avant l'arrivée des années 2000, la Turquie a cherché à promouvoir un modèle de développement autocentré. Les situations ont changé à partir de 1980, les politiques d'ajustement structurel ayant poussé à l'ouverture de l'économie turque sur le marché mondial. Après la nouvelle crise financière du début des années 2000, la libéralisation externe et interne a été accélérée. (TOZANLI Selma, 2014, pp 341 - 359).

La Turquie se place parmi les 10 premiers exportateurs au niveau mondial, et ce, pour plusieurs produits. Ainsi, la croissance continue des échanges internationaux de la Turquie, soutenue par l'amélioration de son cadre institutionnel international, transforme les entreprises de transport en de véritables firmes logistiques prestataires de services. La nécessité de gagner du temps et de diminuer les coûts de transport a conduit ces firmes à opter progressivement pour le transport intermodal et RO/RO (roll on/roll off).

La première ligne a été fondée en 1985, entre la Turquie et la Roumanie. Cependant, il ne faut pas minimiser le rôle des dynamiques internes dans cette évolution. L'élargissement des implantations de grandes firmes agroalimentaires et enseignes de distribution depuis les années 1990, a donné une impulsion spectaculaire au développement du secteur de la logistique sur le marché interne turc.

En introduisant leurs propres normes et exigences en matière d'approvisionnement, de transport et d'entreposage, ces entreprises ont permis une mise à niveau technologique et organisationnelle impressionnantes. Les années 2000 marquent ainsi

une période d'expansion encore plus forte du secteur logistique. Avec une valeur totale de 78 milliards d'euros en 2012, la part du secteur transport et logistique dans le PIB était estimée à 14%. Actuellement, le transport et la logistique emploient 1,1 million de salariés en 2013. (Selma TOZANLI, 2014, pp 341 - 359).

Le transport routier domine le secteur, tant en nombre d'entreprises qu'en termes de part au sein des échanges commerciaux : en 2009, environ 42% des importations étaient effectuées par route, 46% par voie maritime, et une part de 59% pour les exportations. Cette suprématie est encore plus nette sur le plan interne, puisqu'il assure environ 90% de l'acheminement des biens.

La réalisation des objectifs qui fera de la Turquie une véritable plaque tournante sur le plan logistique, et donc économique, passera forcément par l'aboutissement des grands projets d'infrastructures (transport et logistique) et par la modernisation des réseaux de transport (routier, ferroviaire et maritime) déjà existants.

A noter que la Turquie fait partie du programme des réseaux européens de transport, les corridors IV et X se prolongeant jusqu'à Istanbul. Elle réalise de nombreux investissements dans la construction de chemin de fer, l'électrification du réseau existants et surtout la liaison des chemins de fer à des zones logistiques portuaires. Outre le programme avec l'Europe, elle en dispose d'autres avec l'Asie.

La Turquie se concentre aussi sur l'élargissement des capacités des ports maritimes du pays pour répondre au trafic accru lié au transport multimodal de marchandises. Selon les données de (2011), avec environ 360 millions de tonnes de marchandises manipulées sur les quais de ses ports, la Turquie est classée au 5eme rang dans ce domaine. Tous ces programmes sont autant de défis à relever. (Selma TOZANLI 2014, pp 341 -359).

Toutefois, en dépit de ces grands « chantiers » d'envergure nationale, auxquels l'Algérie doit faire face, il est à noter que des efforts appréciables ont été réalisés en termes de mouvements de marchandises via divers modes.

A titre illustratif, on note ci-après, quelques données relatives au transport de marchandises recueillies à travers l'annuaire statistique du Ministère des Transports au titre de l'année 2019 : (Ministère des Transports, 2019)

Par voie ferroviaire : 3.871 milliers de tonnes,
Par voie portuaire : 123.095 milliers de tonnes,
Par voie routière : 11.821 milliers de tonnes, et,
Par voie aérienne : 43.063,49 tonnes.

En termes d'actions à venir, des programmes ambitieux sont projetés se rapportant à l'intégration des réseaux entre eux, en assurant la mise en place des ressources nécessaires pour leur développement. Les équipements et matériels sont aussi compris dans ces actions futures et seront à leur tour modernisés.

CONCLUSION

En termes de conclusion, il est nécessaire de mettre en exergue les difficultés auxquelles se heurte le secteur des transports en Algérie, et surtout d'indiquer quels sont les défis à relever pour aboutir aux objectifs d'un maillage du réseau de transport, qui soient efficaces et rentables.

A cet effet :

- ✓ Il est ainsi à noter qu'un système de transport de marchandises qui fonctionne bien constituera la pierre angulaire d'une économie prospère,
- ✓ Il est constaté que la fluidité est tributaire de l'efficacité des opérations réalisées dans les terminaux telles que le chargement, déchargement et transbordement. Souvent cette efficacité fait défaut. Ceci interrompt les flux ou en allonge la durée qui à son tour augmente les coûts, et, par conséquent, a des répercussions négatives sur la rotation du matériel.

Par ailleurs,

- ✓ le système de transport de marchandises devra relever des défis, qui doivent incontestablement obliger à repenser fondamentalement l'exploitation et la planification, du système considéré, en y faisant face par de la souplesse et de la réactivité, car n'étant pas statiques,
- ✓ Ces défis futurs doivent permettre de faire face à une progression continue des demandes de transport (intérieur et international) qui va gonfler fortement les flux des biens et de marchandises,

D'autre part,

- ✓ le secteur des transports doit être à la hauteur d'une attention particulière croissante des besoins des clients, et par conséquent, l'augmentation du volume des échanges intérieurs et internationaux de marchandises va obliger les planificateurs à tenir compte des insuffisances des infrastructures. Il sera de plus en plus nécessaire d'en construire de nouvelles, en accordant la priorité à l'utilisation rationnelle de celles existantes et à la construction raisonnée de nouvelles,
- ✓ Cette efficacité du transport intermodal passe nécessairement par l'efficacité du fonctionnement de tous les modes et de tous les terminaux qui font partie de la chaîne d'approvisionnement. Chaque maillon de la chaîne, doit pour ce faire, arriver au niveau de performance qui maximise la production en minimisant les coûts. L'efficacité de l'ensemble est le fruit d'une combinaison optimale de chacune de ces efficacités partielles.

Enfin, il est nécessaire de mettre en exergue le fait que le transport de marchandises soit un système complexe, se manifestant à travers un processus techniquement simple en apparence, mais organisationnellement complexe, en réalité.

Recommandations :

En somme, il y a des défis à relever dans la quasi-totalité des pays à travers le monde, lesquels défis sont propres à chacun en fonction de ses atouts et/ou de ses difficultés. C'est dans cette optique que nous proposons quelques recommandations à l'endroit des pays développés et en développement qui soient assez avancés, afin de mettre en œuvre un programme ambitieux de coopération (bilatérale) en direction des pays en développement mais encore « à la traîne » à l'effet de booster leur économie, et par ricochet leur logistique.

- ✓ Cette action, pas des moindres, doit reposer sur des volontés avérées (notamment politiques) des pays qui en seraient bénéficiaires, dont entre autres l'Algérie, afin de prioriser les actions entrant dans ce contexte. Il est ainsi nécessaire de revoir la qualité des infrastructures en mettant en place des plans de maintenance réguliers, et en construisant de nouvelles si besoin il y a, là où nécessité s'impose. Le financement de ces programmes pourrait faire l'objet d'éventuels apports (prêts à titre d'exemple) de la part des pays avancés.
- ✓ La mise à niveau des acteurs du secteur des transports et de la logistique, tous modes et branches confondus, dans le domaine de l'informatique, de la recherche opérationnelle et des technologies de l'information et de la communication qui est aujourd'hui de mise dans les économies mondiales à haut niveau de technicité. Le volet formation n'est pas à occulter et doit y aller de pair, car constituant un sous-bassement à ces résultats escomptés.
- ✓ Il conviendrait de souligner dans ce contexte, que l'intérêt d'une telle démarche aurait des effets positifs pour les pays développés aussi, en termes de compétences nouvelles accumulées à leurs actifs, et gagneraient en gain de temps et de volumes d'échanges à travers l'interopérabilité des moyens et procédures, avec ces pays dans un monde économique aux changements fulgurants.

BIBLIOGRAPHIE

- Ministère des transports (1994), Le redéploiement du secteur des transports.
- Ministère des transports (1987), Préparation des orientations du développement du secteur des transports à l'horizon 2000.
- Ministère des transports et de la Pêche (1983), Les transports en Algérie évolution et perspectives.
- OCDE (2002), Transport intermodal, une évaluation comparative. www.OCDE.com, consulté octobre 2020.
- CETMO (2017), rapport de CETMO octobre 2017. www.CETMO.com, consulté novembre 2020.
- Fauchard Gaëlle (2016), Le secteur du transport et de la logistique en Espagne handicaps, perspectives et enjeux, Université de Nantes, France. <https://hal.archives-ouvertes.fr>, consulté novembre 2020.
- Eurostat (2019), Statistiques de l'Europe, www.ec.europa.eu, consulté décembre 2020.
- TOZANLI Selma (2014), infrastructures, logistique et dynamique agro-alimentaire en Turquie, www.caim.info/mediterr, consulté novembre 2020.
- Service Economique de l'Ambassade de France, 2020, La logistique et le transport, un secteur en plein développement en Turquie depuis les années 2000.

- www.ccift.com/actualités, consulté janvier 2021.
- -Ministère des Transports (2019), annuaire statistique des transports.