

**LES TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS EN ALGÉRIE :
RÉALITÉS ET DÉFIS
LAND PASSENGER TRANSPORT IN ALGERIA:
REALITIES AND CHALLENGES**

Hani AIT BARA*

Maître de conférences (B)

Laboratoire d'Economie & Développement

Faculté SECSG, Université de Bejaia, Algérie

Mail : hani.aitbara@univ-bejaia.dz

Samir MAICHE

Doctorant

Laboratoire Société; Santé; Urbanité

Faculté SHS, Université de Bejaia, Algérie

Mail : samir.maiche@univ-bejaia.dz

Date de soumission : 04/01/2022 ; **Date d'acceptation:** 05/03/2022 ; **Date de publication :**
07/05/2022

Résumé : *Le présent article est une analyse de l'évolution des transports terrestres de voyageurs en Algérie, à savoir : le transport routier et le transport ferroviaire, et s'interroge sur les tendances d'évolution probable et les perspectives de développement de ces deux modes de transport dans une optique de moderniser les services des transports de voyageurs en Algérie. Au cours de notre recherche nous avons constaté que le transport routier prédomine dans les flux de voyageurs pour plus de 90 %, mais ce mode de transport est confronté à plusieurs contraintes d'ordre organisationnel et infrastructurel. Le recul de la SNTF est dû, dans une certaine mesure, à la situation sécuritaire du pays (1990-2000), et à la gestion de l'entreprise qui constitue un frein pour son développement.*

Mots-clés : *Transport routier, transport ferroviaire, développement, Algérie.*

Codes JEL : *R40, R41, R42.*

Abstract: *This article is an analysis of the evolution of land passenger transport in Algeria, namely: road transport and rail transport, and then examines the probable evolution trends and the development prospects of these two modes of transport. Transport with a view to modernizing passenger transport services in Algeria. During our research we found that road transport predominates in passenger flows for more than 90%, but this mode of transport faces several organizational and infrastructural constraints. The decline of the SNTF is due, to a certain extent, to the security situation in the country (1990-2000), and to the management of the company, which is a brake on its development.*

Keywords: *Road transport, rail transport, development, Algeria.*

JEL Codes : *R40, R41, R42.*

* **Auteur correspondant.**

Introduction

Les services de transport de voyageurs jouent un rôle important dans le bon fonctionnement d'un pays et offrent des possibilités de mobilité aux personnes n'ayant pas de voiture particulière ou un autre choix de mode de déplacement. En effet, ce service public de premier ordre ne peut assurer sa mission que s'il est équitablement disponible sur tout le territoire national et pour toutes les populations et efficacement opérationnel sur le terrain. De plus, les transports sont au cœur de la vie quotidienne du citoyen, de la compétitivité et de la croissance de l'économie, ils conditionnent à peu près tous les aspects du progrès économique et social et constituent de ce fait un moteur de l'économie, indispensable pour accompagner et même procéder la croissance. Une forte corrélation est même de plus en plus reconnue, dans le temps, entre le niveau et la densité atteints par les transports dans un pays et la viabilité de ce pays. Ils désenclavent les régions géographiquement isolées, encouragent les localisations des projets de développement et contribuent à un aménagement équilibré des territoires.

Ainsi, le secteur des transports terrestres constitue une base incontournable pour le développement de l'investissement national et étranger. C'est dans cette optique que l'Algérie a déployé des efforts qui se traduisent à travers l'initiation d'importants projets d'investissement indispensables au processus de développement national. A cet effet, la réalisation des grandes infrastructures de base entre autres l'Autoroute Est-Ouest, l'Autoroute des Hauts plateaux, la Transsaharienne et le Metro d'Alger constituent un préalable incontournable pour doter l'Algérie d'un territoire équipé, structuré et capable d'attirer l'investissement, de stimuler les activités économiques et de mobiliser les initiatives efficaces. En effet, en Algérie le transport terrestre de voyageurs est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plans de transport de wilaya et urbain. Ces plans constituent des instruments d'orientation et du développement du transport terrestre à moyen et à long termes. Ils doivent définir les moyens à mettre en œuvre en terme d'infrastructures, d'équipements et de services ainsi que l'organisation générale du système de transport, en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service.

Cependant, la crise économique et l'ouverture libérale expliquent le relatif désengagement de l'Etat d'un certain nombre de services publics considérés comme une surcharge qui pénalise la gestion institutionnelle et le transport de voyageurs, qui fait partie du lot, a reçu un coup dur puisque de très nombreuses entreprises publiques communales et intercommunales, situées dans les zones rurales, ont fait l'objet d'une dissolution en raison de leur gestion économique déficitaire. En conséquence, des opportunités d'investissement permises par la démonopolisation du transport routier ont été mises à profit par de petits entrepreneurs économiques qui ont occupé ce créneau à cause d'une demande manifeste de mobilité géographique, de la part d'une population incommodée par les déficiences du secteur public.

Notre réflexion part d'une analyse théorique de l'évolution de deux modes de transport de voyageurs en Algérie; à savoir : le transport routier et le transport ferroviaire. Elle s'interroge, ensuite, sur les tendances d'évolution probable et les perspectives de développement de ces deux modes de transport terrestres dans une optique de moderniser les services des transports de voyageurs en Algérie. Cette analyse nous permettra de définir une image du système actuel et futur des transports terrestres tenant compte des conditions et limites dans lesquelles le système du transport peut évoluer.

1.-Les transports terrestres de voyageurs : Cadre théorique

La mobilité fait partie des besoins de l'homme parmi les plus fondamentaux, elle tient une place essentielle dans le fonctionnement des sociétés, son origine date de la sédentarisation de l'homme et de la fabrication des premiers outils pour cultiver le sol. Elle peut être définie comme le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui contribuent au déplacement des personnes et des objets matériels. Dans ce cadre très large, les transports sont les systèmes techniques directement dédiés à ces déplacements. Ils constituent une branche économique relativement facile à isoler, mais qui ne représente qu'une composante du domaine de la mobilité. D'une part, la mobilité comprend les systèmes techniques qui encadrent les transports et les rendent possibles (production des moyens de transport, gestion des systèmes de transports, services à la mobilité), et, d'autre part, l'articulation entre la pratique des transports et ses finalités économiques, sociologiques et politiques «*Universalis, 2021*».

En outre, la soif de mobilité et du besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, qui a poussé l'homme à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin «*Plassard F, 2003* ». Les usagers du transport vont ainsi révéler des préférences que les décideurs publics vont devoir prendre en compte dans les investissements en infrastructures de transport. Le calcul économique va logiquement recommander d'investir prioritairement là où des gains de temps sont possibles, c'est-à-dire là où apparaîtra aisément un surplus collectif «*Crozet Y, 2005*». En effet, l'homme se déplace pour aller chercher ailleurs ce qu'il ne trouve pas sur place, généralement pour les motifs suivants : travail, enseignement, affaires personnelles, affaires professionnelles, loisirs, correspondant à deux familles de déplacements : les déplacements pour motif économique et les déplacements à vocation de détente et de ressourcement «*Tardy D, 2009* ». Ainsi, une opération du transport implique généralement l'utilisation conjointe d'un engin ou véhicule mobile et d'une infrastructure fixe (voie, gare ou port) «*Wikham S, 1969, p5*». Le secteur des transports terrestres recouvre des activités d'une extrême diversité et qui n'ont souvent que peu de traits communs, ainsi, certains types de transport sont hautement capitalistiques (transport ferroviaire) tandis que d'autres peuvent être exercés moyennant un investissement relativement faible (taxis).

Le mode de transport est, dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer d'un lieu à un autre. Il désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule utilisé, et par conséquent par l'infrastructure qu'il met en œuvre. Il existe des moyens de transports individuels tels que la voiture, la motocyclette, il y a également les modes de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train et le taxi. Quant aux opérations de transport, elles se répartissent entre différents modes de transport qui mettent chacune en jeu des engins et infrastructures complémentaires «*Techno-science, 2021*». De plus, un mode de transport se définit par une technique spéciale et uniforme de propulsion de l'engin par rapport à l'infrastructure : transformation d'une source d'énergie en mouvement, les dimensions et performance de l'engin de transport ainsi que son articulation sur l'infrastructure, résultent du moteur choisi et de sa mise en œuvre «*Wikham S, 1969*».

Ainsi, on peut distinguer trois grands aspects dans tout déplacement individuel : une origine et une destination, des points qui sont reliés, chacun étant associé à une situation et une activité spécifique (les extrémités du trajet). Les modes et moyens de ce déplacement, les conditions

de sa réalisation et les types de véhicules utilisés (les modalités du trajet). Les motivations personnelles du déplacement, sa valeur sociale, sa signification culturelle, ses finalités et son degré de nécessité (les motifs du trajet).

1.1.- Le transport routier de voyageurs

Le transport routier est une activité commerciale qui consiste à transporter par des véhicules routiers des individus ou des groupes de personnes (ou voyageurs), il s'effectuait à pied, puis à la traction animale, il a pris son essor, avec l'invention du moteur, réduisant le temps de transport. Le transport routier est devenu dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle le mode dominant de très loin le secteur des transports terrestres pour les voyageurs. Son succès est dû à ses qualités de souplesse et d'adaptation à toutes les situations (porte à porte), au progrès technique, au développement et à l'amélioration considérable du réseau routier, en particulier avec le développement des autoroutes, et à des raisons économiques, encore que tous ses effets externes ne soient pas toujours répercutés sur l'utilisateur. Les infrastructures du transport routier sont : les routes, les pistes rudimentaires, les pistes améliorées, les routes en terre (ou en gravier), les routes revêtues et les autoroutes.

1.2.- Le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport ferroviaire s'effectue sur des voies ferrées, il résulte de l'association de deux inventions, le rail et la locomotive, il se compose d'une infrastructure spécialisée, de matériel roulant et de procédures d'exploitation faisant le plus souvent intervenir l'humain. Le transport par rail fut au cœur de l'ère industrielle, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe, d'Amérique du Nord ainsi qu'au Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et il a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique «*Techno-science, 2021*». Le transport ferroviaire entretient un rapport unique avec l'espace du fait qu'il s'agit du mode le plus soumis à la contrainte physiographique. Il est clair que le rail est de beaucoup plus efficace que la route en termes de capacité et de consommation d'espace. Trois types de lignes ferroviaires sont caractérisés: les lignes de pénétration, les réseaux locaux et les lignes transcontinentales. Quant aux moyens du transport ferroviaire, ils sont composés du train, le TGV, le métro et le tramway.

1.3.- Le transport intermodal

Le transport intermodal peut être défini comme l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement de manière intégrée permettant ainsi de compléter une chaîne de transport de porte à porte. L'intermodalité concerne tous les modes de transport et on l'a pratiquée aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Comme la part substantielle des coûts de transport constitue l'obstacle essentiel au développement des transports intermodaux, un aspect important de l'efficacité intermodale tient à la connexion aux points nodaux. Les installations aux points nodaux doivent être normalisées pour offrir des services efficaces, l'accessibilité à ces nœuds doit être développée ou améliorée et les systèmes de transport doivent être intégrés pour arriver à l'intermodalité. Un système de transport intermodal a aussi besoin de personnes qui savent ce qu'est l'intermodalité, qui possèdent les compétences requises pour aider à sa planification, sa gestion et son exploitation «*Joseph S, 2003* ».

2.-Les transports terrestres de voyageurs en Algérie : Etat des lieux

Au lendemain de l'indépendance (1962-1970), la priorité est accordée aux actions susceptibles d'assurer le décollage économique du pays. Les premiers plans nationaux accordant la priorité aux industries industrialisantes relèguent au second plan toute autre préoccupation. Peu d'investissements sont consentis dans les domaines concernant l'amélioration du cadre de vie : équipements sociaux, habitat, services d'accompagnement, transport. Dans une même logique, les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires sont jugées, dans un premier temps, suffisantes «*Ferfera, Y. & Khelif, F., 2019*». En effet, jusqu'en 1987, l'Etat a exercé un monopole sur les services de transport comme étant un service public à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités locales. Durant cette période les tarifs étaient réglementés, les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'Etat à certaines catégories sociales. Dans un climat de crise économique ne donnant plus aux pouvoirs publics la capacité de financement du développement des transports en commun et devant la déficience financière des entreprises publiques est intervenue la levée du monopole de l'Etat sur l'activité de transport en commun et l'ouverture de l'activité à l'investissement privé.

2.1.- Le transport routier de voyageurs

En Algérie, le transport routier de voyageurs est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plans de transport de wilaya et urbain, ces plans constituent des instruments d'orientation et du développement du transport terrestre à moyen et long termes, ils définissent les moyens à mettre en œuvre en termes d'infrastructures, d'équipements et de services ainsi que l'organisation générale du système de transport, en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service. Concernant le choix relatifs aux infrastructures et équipements de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale compte tenu des besoins des usagers, des objectifs des plans de transports, de la politique nationale d'aménagement du territoire, de l'habitat et de l'urbanisme, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier. Ce mode de transport comprend : les services des transports collectifs urbains, les transports spécifiques et les services des transports collectifs non urbains.

2.1.1.- Evolution du transport routier de voyageurs : cadre juridique

Au lendemain de l'indépendance, le système des transports traduisait le caractère extraverti de l'économie du pays et reflétait la dualité économique et sociale entre le nord et le sud du pays. Le réseau antérieur était conçu pour servir essentiellement les intérêts de la minorité Européenne «*CNES, 2004*». Un tel système ne pouvait à l'évidence, sous tendre, a tout le moins à terme, la politique de développement qui devait marquer l'action de l'Algérie indépendante. C'est ainsi que l'Algérie se devait d'adopter une nouvelle politique qui va avec ses objectifs de développement. Ainsi, dans le cadre des réformes et de la démonopolisation des activités économiques, le secteur des transports a, dès 1988, engagé des actions tendant à

ouvrir à la concurrence les activités des transports routiers de voyageurs¹. A partir de 2001 la nouvelle réglementation abroge les dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988, elle commence par définir les différents types de transport : transport terrestre, transport public, transport pour propre compte et le transport combiné intermodal «*Ait bara, H. & Khelladi, M., 2014*».

Ainsi, la période allant de 2001 jusqu'à 2020 est caractérisée par une augmentation importante du nombre d'opérateurs et du parc, et par conséquent l'évolution du nombre de places offertes pour les voyageurs. Cette évolution est due largement, mais non entièrement aux changements intervenus dans le cadre réglementaire et institutionnel du secteur des transports, suite à la déréglementation des transports collectifs en 1988 (loi n° 17 mai 1988 portant orientation des transports terrestres) et face au déclin des services offerts par les entreprises publiques, les autorités ont mis un important programme autorisant le secteur privé d'exploiter les lignes de transport public de voyageurs dans toutes les villes d'Algérie. C'est ainsi, qu'en l'espace de quelques années un très grand nombre d'opérateurs privés ont permis d'augmenter de manière considérable l'offre du transport public. Toutefois, ce qui caractérise la situation après la libéralisation des transports est l'existence de transporteurs en surnombre. Constitués autour d'entreprise de type familial, les opérateurs souffrent de capacité financière rendant difficile le développement et le renouvellement de leur parc. A cela, il conviendrait de rajouter un déficit relatif en matière de professionnalisme et de savoir-faire «*Boubakour. F, 2008, p 3*».

2.1.2.- Evolution du nombre d'opérateurs et de voyageurs

Le tableau 1 montre l'évolution du transport de voyageurs durant la période 2001-2020, le nombre d'opérateurs est passé de 40 913 en 2001 à 62 000 en 2020 c'est-à-dire une augmentation de 65.99%, le nombre de véhicules durant la même période est passé de 48 483 à 82 000, soit une augmentation de 59,13%, cette augmentation permet de libérer 2 000 000 places en 2020 c'est-à-dire une augmentation de 71,44%.

Tableau 1. Evolution de transport routier de voyageurs durant la période 2001-2020

Année	Opérateurs	Véhicule	Places offertes
2001	40 913	48 483	1 428 804
2005	49 917	62 328	1 903 324
2009	57 170	74 792	2 300 751
2012	65 053	90 260	2 836 167
2020	62 000	82 000	2 000 000

Source : Ministère des transport-Direction des transports terrestres et urbains 2020.

La libéralisation du secteur des transports, notamment, pour le transport routier, ne s'est pas accompagnée d'un recentrage efficace de l'intervention de l'Etat autour de ses fonctions originelles que sont la régulation, le contrôle et la sécurité, particulièrement dans le secteur de

¹ Cette ouverture a été consacrée par la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres qui a permis la mise en place d'un dispositif législatif et réglementaire à même de créer les conditions appropriées à l'organisation et au développement d'un système de transport répondant aux besoins de la collectivité nationale.

transport de voyageurs, qui se singularise par sa délinquance, sa concentration en milieu interurbain et une mauvaise couverture spatiale qui pénalise davantage certaines régions enclavées. Les contre-performances, pour diverses raisons, de la gestion des entreprises publiques de transports de voyageurs, n'ont fait qu'accélérer la libération du transport au début des années 1990. Pour desserrer la pression consécutive à une offre de transport très insuffisante, surtout dans les milieux urbains, un surplus d'autorisations de transport fut accordé à des jeunes par le biais de l'ANADE² avec comme motif d'atténuer le problème du transport et de réduire le chômage.

Certes, ce processus a peu desserré l'étreinte. Cependant, la multitude des petits véhicules, aux mains de jeunes non préparés au métier de transporteur public et plus préoccupés par la recherche rapide du gain, a débouché sur une exploitation effrénée qui a accentué la congestion de la circulation par une occupation spatiale très grande de la voirie et qui a augmenté les nuisances dont l'insécurité routière, la pollution, le manque d'hygiène des véhicules, et elle a réduit la qualité du service et la notion de service public à leur plus simple expression. De plus, l'organisation du secteur des transports est caractérisée par le morcellement des compétences entre plusieurs ministères et institutions régionales conduisant à des chevauchements de compétences, de prérogatives et de disparités dans les objectifs à atteindre pour le développement du secteur «*Chabane. L, 2014, p93*».

2.1.3.- Les infrastructures routières et autoroutières

Au lendemain de l'indépendance, le réseau routier était concentré dans la partie active nord du pays avec des pénétrantes nord sud. Les premières actions d'aménagement ont commencé avec les programmes spéciaux des wilayas relayés par deux plans quinquennaux. Elles ont essentiellement porté sur la réhabilitation et la modernisation des grands axes pour les adapter au trafic, au désenclavement des zones rurales et tout particulièrement le Grand Sud «*CNES, 2004* ». Ainsi, le rôle de l'Etat est maintenu par une démarche basée sur les schémas directeurs qui définissent, par mode de transport, les investissements prioritaires à réaliser. «*Merzoug, S. & Belkhir, A., 2009*». En effet, la période 1962-1975 : elle est marquée principalement par la nationalisation des secteurs clés de l'économie et la création d'entreprises publiques ainsi que la mise en place d'un processus de planification centralisé. Les réalisations concernant les infrastructures routières ont porté principalement sur le désenclavement des régions notamment la réalisation de la route transsaharienne et l'évitement de quelques agglomérations.

En outre, le linéaire réalisé jusqu'en 1995 n'avait pas dépassé le taux de 30 % par rapport à la variante minimale d'aménagement. Un déficit de 40% était accusé sur les ressources accordées à l'infrastructure de base. Les 60% dépensés ont ciblé des aménagements qui relevaient d'une volonté politique, de satisfaction des besoins et de désenclavement des populations qui s'est traduite par une extension démesurée du linéaire de routes communales, sans tenir compte de la capacité réelle d'entretien de ce nouveau patrimoine «*CNES, 2004* ».

² Agence Nationale d'Appui et de Développement de l'Entrepreneuriat, ANSEJ avant novembre 2020.

Tableau 2. Evolution du réseau routier durant la période 1980-1990

	1980	1990	% de croissance	% km revêtus
Routes nationales	19 000	26 000	36,7	85
Chemins de wilaya	20 000	22 800	13,8	84
Chemins communaux	19 000	44 300	133	45,4

Source : CNES « Rapport sur Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports. », 2004.

A partir de 1994, l'Algérie a réduit les dépenses d'investissements nouveaux, sur les conseils des institutions financières multilatérales (FMI et BM), pour se consacrer au renforcement du patrimoine existant en particulier les sections les plus sollicitées par le trafic «CNES, 2004».

Tableau 3 .Les réalisations de 1994 à 2001

Années	Routes (Km)			Ouvrages d'art
	Construction	Renforcement	Total	Nombre – Total
1994	229	1 298	1 527	14
1995	303	1 019	1 322	33
1996	868	1 780	2 648	32
1997	152	846	998	51
1998	107	633	740	52
1999	53	368	421	45
2000	98	803	901	47
2001	244	1.398	1.642	70

Source : CNES « Rapport sur Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports. », 2004.

Quant au Schéma Directeur Routier et Autoroutier (SDRA) 2005/2025, il est considéré comme le référentiel de développement à court, moyen et long termes des infrastructures routières et autoroutières découlant d'une vision globale et d'une planification stratégique à l'horizon 2025. En effet, en 2021, le patrimoine routier se compose de plus de 127 000 km de routes dont plus de 96 000 Km revêtues, 1216 km autoroute Est-Ouest dont 1100 km livrés à la circulation, 10 102 ouvrages d'art dont 3 478 OA sur Autoroute Est/Ouest «MTP, 2021». Cependant, le taux d'entretien du réseau routier est au-dessous du seuil critique. L'état du réseau national est le résultat d'un entretien déficient. Alors que les normes en termes d'entretien périodique (renouvellement du revêtement essentiellement) préconisent le traitement d'au moins 10% du réseau revêtu chaque année, en Algérie ce taux a été de l'ordre de 3,6% pour les routes nationales.

L'une des plus importantes infrastructures réalisées de ces 20 dernières années est l'autoroute Est-Ouest. Elle est située dans la partie nord du pays et fait partie du programme de relance économique et social, qui permet de régler les problèmes de congestion sur le réseau routier existant et de réduire le taux d'accidents. L'idée de l'autoroute Est-Ouest est née dès les années 1970 sur la base de diverses études prospectives sur le développement du trafic routier lié à celui de l'économie et à l'accroissement de la population. L'autoroute Est-Ouest, de 1216 kilomètres de longueur environ, de la frontière marocaine à la frontière tunisienne, et reliant les principales agglomérations du pays situées sur la frange Nord du territoire qui regroupe plus de 80 % de la population «Ministère des travaux publics, 2009». Les études

préliminaires ont été réalisées en 1983, elles ont porté sur le choix du couloir du tracé, les prévisions du trafic. Après plusieurs tentatives de recherches d'investisseurs, l'Etat algérien a pris la décision pour la prise en charge de ce projet indispensable au développement économique et social du pays. Cette décision a été rendue publique au mois de Février 2005 par le Ministre des Travaux Publics. Par la suite, des consultations internationales ont été lancées et les travaux ont réellement démarrés en 2007. Environ 1000 km ont été mis à la circulation et les travaux de réalisation des aires annexes sont en cour.

2.2.- Le transport ferroviaire de voyageurs

L'exploitation des chemins de fer algériens a commencé pendant la période coloniale pour servir les ports et les grands centres urbains le long de la bande côtière avec des pénétrantes vers les gisements miniers et les zones agricoles à l'intérieur du pays. En 1963, la Société Nationale des Chemins de Fer Algérienne (SNCF) a été créée et son exploitation a été maintenue comme avant. L'actuelle Société Nationale du Transport Ferroviaire (SNTF) a été créée le 25 mars 1976 par l'ordonnance 76/28 suite à la dissolution de la SNCF, selon l'ordonnance 76-28 deux autres structures ont été créées à savoir ; La société d'engineering et de réalisation d'infrastructures ferroviaires (SIF) et la société nationale chargée du renouvellement et de l'extension du réseau ferroviaire (SNERIF).

L'ordonnance 76-28 tout en créant la SNTF a lui attribué les objectifs suivants : le transport public de passagers et de marchandises, la maintenance et le renouvellement de la voie ferrée, études des besoins de connexion entre le client et le réseau, études et réalisation des projets d'extension du réseau, augmenter la part du transport ferroviaire du trafic du fret pour réduire d'une manière satisfaisante les coûts des transport pour l'économie nationale, la SNTF a été dotée en 1990 du statut d'Epic (Etablissement public à caractère industriel et commercial) chargée d'assurer l'exploitation d'intérêt général. Actuellement, la SNTF gère un réseau de 4 498 km et met au service de voyageurs 64 automotrices électriques, 416 voitures voyageurs, 17 autorails diesel, 261 locomotives diesel, 14 locomotives électriques «*SNTF, 2021*».

2.2.1.- Le programme de la période post-indépendance

L'Algérie a hérité de l'administration coloniale un réseau ferroviaire long de 3900 km, au vu de la croissance démographique et des besoins économiques et sociaux, ce volume a rapidement perdu de son efficacité. Au lendemain de l'indépendance alors que les chemins de fer devenaient propriété de l'Etat Algérien au moyen d'une nationalisation opérée en 1969, le réseau ferroviaire de l'Algérie reste figé dans ses structures et ses équipements «*Bejui P et al, 1992* ». La priorité pour l'Etat, en perspective de l'industrialisation du pays, était les lignes minières de l'Est. A la faveur du programme d'investissement de 1980, nous assistons à un renouveau relatif du rail en Algérie, le véritable renouveau devait en réalité survenir au cours des années 1980, avec des travaux intéressant l'infrastructure même du réseau «*Bejui P et al, 1992* ». Et ce n'est que depuis 2000, que de tel créneau, stratégique pour l'économie nationale et pour la vie des populations, a commencé à être pris en charge dans le cadre des plans quinquennaux. Des sommes colossales ont été allouées au secteur dans le cadre de différents programmes de développement économiques.

Tableau 4. Evolution du réseau ferroviaire national durant la période 1980-2020

Année	Longueur (Km)	Année	Longueur (Km)	Année	Longueur (Km)
1980	3 907	1993	3 945	2009	4 723
1981	3 761	1994	3 945	2010	3 511
1982	3 761	1995	4 290	2011	3 664
1983	3 761	1996	3 973	2012	4 226
1984	3 841	1997	3 973	2013	4 175
1985	3 841	1998	3 973	2014	3 800
1986	3 841	1999	3 973	2015	3 800
1987	3 841	2000	3 973	2016	3 843
1988	4 135	2004	3 572	2017	4 016
1989	3 836	2005	3 572	2018	4 016
1990	4 293	2006	3 572	2019	4 020
1991	4 047	2007	3 572	2020	4 498
1992	4 290	2008	3 572		

Source : téléchargé du site internet :

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays>

Le réseau des chemins de fer s'étend sur 4 498 km, et couvre 30 wilayas. Il sert au transport de personnes et de marchandises. L'ambition de l'Etat est de connecter toutes les villes d'Algérie entre elles par le réseau ferroviaire.

2.2.2.- Développement et modernisation du chemin de fer algérien

La politique de développement et de rénovation des chemins de fer vise à accompagner l'activité économique du pays. Notamment dans le transport de marchandises et le développement du réseau de circulation très en retard par rapport aux réseaux ferroviaires des pays développés. Le programme de développement du transport ferroviaire en Algérie, a donné la priorité à la poursuite de l'extension et de la modernisation du réseau ferré en termes de dédoublement de voies, de création de voies nouvelles, de signalisation et d'électrification de l'ensemble du réseau ainsi que l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant «Ait bara, H. & Khelladi, M., 2014».

2.2.3.- Evolutions du nombre de voyageurs transportés par la SNTF

En 2020, la SNTF a transporté 42 950 000 voyageurs contre 53 664 000 en 1990, soit une perte de marché d'environ de 80,04%. C'est en 1993 qu'on enregistre le plus haut niveau (58 521 000 voyageurs) et c'est en 2007 qu'on enregistre le plus bas niveau (19 052 000 voyageurs). Le déclin est dû certes pour partie à la perte de compétitivité du chemin de fer par rapport à son concurrent principal, le transport routier

Tableau 4. Evolution du nombre de voyageurs transportés par la SNTF durant la période 1990-2020

Années	Voyageurs Transportés (10 ³ Voy.)	Années	Voyageurs Transportés (10 ³ Voy.)

1990	53 664	2002	28 876
1991	57 841	2003	27 529
1992	58 422	2004	27 528
1993	58 521	2005	25 708
1994	50 241	2006	21 922
1995	40 468	2007	19 052
1996	44 521	2008	24 744
1997	38 102	2009	27 843
1998	34 132	2010	27 298
1999	32 027	2011	27 426
2000	28 324	2012	31 456
2001	28 769	2020	42 950

Source : Annuaire statistiques du Ministère des transports (2020).

2.2.4.- le nombre de voyageurs transportés par catégories de trafic

En 2020, le trafic banlieue a représenté une part de 91 % du trafic total, avec 28,34 millions de voyageurs transportés. Tandis que le service régional et le service à grandes lignes ne représentent que 09% du trafic total.

Tableau 5. Variation du nombre de voyageurs transportés par catégories de trafic

Genre de Trafic	2012	2020	VAR (%)
Trafic banlieue	28 340 246	39 100 000	72,48
Trafic grandes lignes	3 115 497	3 850 000	0,8
Trafic Total	31 455 743	42 950 000	73,24

Source : Annuaire statistique du Ministère des Transports (2020).

3.- Rentabilité financière et perspectives de développement

3.1- Le transport routier

Le transport national routier de voyageurs est estimé à travers, les résultats des activités des entreprises publiques et l'évolution des équipements mis en place par les opérateurs privés. En s'appuyant sur quelques estimations établies, on s'aperçoit que ce secteur connaît une croissance essentiellement soutenue par le secteur privé avec une capacité d'offre plus importante dû aussi à une croissance dans la demande. Les coûts économiques engendrés par un entretien insuffisant sont supportés en premier lieu par les usagers de la route : quand une route se dégrade, chaque dollar économisé sur l'entretien se répercute en une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules de 2 à 3 dollars. Loin de générer des économies, le report ou la restriction de l'entretien engendre des coûts nets pour l'économie dans son ensemble. Ainsi, garantir les ressources nécessaires à l'entretien routier devrait de façon rationnelle constituer une priorité. Une fois les coûts d'entretien estimés, il existe différentes possibilités de sécuriser les fonds nécessaires en fonction des schémas institutionnels en place, dans la majorité des cas c'est une enveloppe globale qui est attribuée au Ministère des Travaux Publics et c'est donc à lui d'effectuer les arbitrages nécessaires en faveur de l'entretien en priorité, avant les constructions nouvelles.

3.2- Le transport ferroviaire

Les plans de développement économique décidés par l'Etat consacrent des enveloppes financières très importantes pour émanciper un moyen de transport hautement stratégique. Le matériel roulant, datant pour la plupart des années 1980, ne répond plus aux performances attendues, et les années de terrorisme ont porté un préjudice considérable tant sur le plan matériel que sur le plan humain, à la bonne santé de la SNTF, mais tout ceci n'a pas empêché la SNTF de faire circuler ses trains toujours et dans toutes les conditions. En effet, l'analyse de coûts et de tarification dans le sous-secteur ferroviaire est sans doute un peu plus complexe dans les autres sous-secteurs des transports, en raison de sa diversité, de sa vaste portée et que l'activité de transport est concentrée toute entière dans les mains de la SNTF. Ainsi, et qu'elle doit affronter la concurrence rude des transports routiers, éventuellement des autres sous-secteurs du transport, transport maritime et aérien « *Ministère des transports, 2011* ». Pour les mêmes raisons, la connaissance des coûts et tarifs prend dans ce secteur une importance plus grande. Une connaissance imprécise des coûts des services rendus³ peut conduire à un mauvais positionnement de la SNTF en face de ses concurrents.

En plus, la SNTF affiche des déficits d'exploitation récurrents qui l'entraînent dans des cycles de crise financière. Elle a connu chaque année des déficits d'exploitation (avant charges financières, et avant subventions de l'Etat) qui se situent entre 30% et 200% du chiffre d'affaires selon les années (avec une moyenne de 80%). En effet, le mode de gestion de l'entreprise est un frein à l'amélioration de ses performances financières. Malgré de louables efforts de redressement dans les années passées, l'entreprise reste gérée de manière fortement bureaucratique et imprégnée d'une culture orientée vers le service public plutôt que vers la satisfaction des besoins de la clientèle, vers la recherche de la perfection technique plutôt que vers la performance financière « *Ait bara, H. & Khelladi, M., 2014* ». Ainsi, le système de contributions et subventions d'exploitation de l'Etat ne fonctionne pas correctement et ne permet pas d'assurer l'équilibre financier de la SNTF. La situation s'est certes améliorée depuis 2000, mais elles restent toujours largement insuffisantes pour permettre à l'entreprise de payer ses charges financières et rembourser ses emprunts. Ainsi, une relation négative entre les dépenses sur l'infrastructure ferroviaire et la croissance économique « *Laridji, M & al, 2019* ».

3.3- Perspectives de développement

Pour répondre efficacement à la diversité du secteur routier, la stratégie de développement doit tenir compte des besoins des divers domaines du transport routier en considérant les différences entre le littoral, les Hauts-Plateaux et le Grand Sud. Ainsi, le Nord du pays doit être traité comme zone de grande concentration qui nécessite des voies rapides, à grande capacité et avec accès efficace et rapide dans les villes, soutenues par de bons services de transport collectifs. Quant à la région des Hauts-Plateaux et le Grand Sud nécessitent une programmation d'investissements adaptée à son développement économique, garantissant un bon niveau d'accessibilité. Les routes devraient être totalement adaptées au trafic que doivent supporter. Le réseau routier sur les grands axes devrait être bitumé sur sa totalité, tandis que

³ Si on accepte par exemple pour des raisons d'aménagement du territoire, des décisions non rentables au sens de la gestion financière de l'entreprise, on risque aussi de mal apprécier les enjeux en présence.

les services d'entretien et de maintenance des routes, doivent disposer des moyens humains et matériels appropriés pour exercer leurs tâches. En outre, il ne faut pas faire une distinction entre opérateurs privés et publics : tous exerceront leur profession qui sera régie par les règles de la concurrence, sous le contrôle d'une administration moderne avec une réglementation impartiale et transparente.

Quant au secteur ferroviaire, la gestion de ses infrastructures devrait être dissociée des services d'exploitation, assurés, en outre par la SNTF et par des opérateurs privés financièrement solvables et techniquement performants. L'Etat doit veiller à ce que les services de transport de voyageurs de longue distance seront efficacement interconnectés avec le transport ferroviaire périurbain. L'ensemble du réseau conventionnel permettra des performances en matière de vitesse et de qualité avec des trains de voyageurs qui pourront rouler jusqu'à 220 km/h en toute sécurité.

Conclusion

Au cours de notre recherche nous avons constaté que le transport routier prédomine dans les flux de voyageurs pour plus de 90 %, cette évolution est due largement, mais non entièrement aux changements intervenus dans le cadre réglementaire et institutionnel du secteur des transports, suite à la déréglementation des transports collectifs en 1988. Mais face à cette demande qui est en constante augmentation l'offre en infrastructure est insuffisante, notamment sur les axes qui desservent la frange littorale et à l'approche des grandes villes. La vétusté et l'existence de goulets d'étranglements empêchent la fluidité et la célérité du trafic routier. La concentration de la circulation sur les axes du nord et le non-respect des signalisations et du code de la route a pour conséquence l'augmentation du nombre d'accident. Ce mode de transport est confronté à plusieurs contraintes d'ordre organisationnel et infrastructurel, à savoir:

- L'existence d'opérateurs disposant d'un seul véhicule, opérant par des méthodes de travail artisanales sans perspective de développement à moyen et à long termes ;
- La non-qualification associée à une méconnaissance totale de la réglementation de la majorité de ces opérateurs et de leurs personnels dans leur domaine d'activité ;
- L'inadaptation et l'inadéquation du matériel et des équipements utilisés à la nature des prestations fournies ;
- L'insuffisance des infrastructures d'accueil pour les voyageurs, souvent dépourvues des aménagements et de commodités nécessaires à leur bon fonctionnement.

Quant au transport ferroviaire, il a connu un recul considérable par rapport au transport routier, ce recul de la SNTF est dû, dans une certaine mesure, et toutes proportions gardées, aux éléments culturels, puisque de tout temps, les opérateurs préfèrent le transport par route. Une situation, par ailleurs, difficile à comprendre du moment qu'il est établi que le transport par rail coûte nettement moins cher, autre facteur ayant joué contre l'épanouissement du transport ferroviaire la situation sécuritaire du pays durant la période 1990-2000 qui a occasionné des pertes très lourdes pour la compagnie qui a enregistré la destruction de 30 locomotives et pas moins de 50 % de ses voitures. Ainsi, les retards que l'Algérie a connus en matière de transport ferroviaire depuis 1962 se sont négativement répercutés sur l'ensemble de l'économie nationale, notamment par les surcoûts engendrés par l'utilisation d'autres moyens roulants fort encombrants.

Bibliographie

- Ait Bara, H & Kheladi, M.** (2014). Etude comparative de deux modes de transport collectif de voyageurs en Algérie, mémoire de Magister, Université de Bejaia.
- Bejui, P. Raynaud, L et Verges, L.** (1992). Chemins de fer de la France d'outre-mer, volume 2, éd, La Régodane, France.
- Boubakour, F.** (2008). Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable: sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées. CODATU XIII, Ho Chi Minh City (Saïgon), Vietnam, 12-14.
- Chabane, L.** (2014). Le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement? Une enquête auprès des opérateurs privés à Alger. les cahiers du cread, 109, 89-120.
- Conseil National Economique et Social.** (2004). Rapport sur Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports.
- Crozet, Y.** (2005). Le temps et les transports de voyageurs. CEMT-ECMT, editor, Table.
- Ferfera, Y. & Khelif, F.** (2019). L'économie algérienne en réformes. Planification, décentralisation et aménagement du territoire : des leçons du passé aux espoirs d'avenir. Mondes en développement, 187, 161-162. <https://doi.org/10.3917/med.187.0161>.
- Laridji, M. A., Maliki, S. B., & Berbar-Berrached, W.** (2019). Analyse empirique sur l'effet des investissements publics dans le transport sur la croissance économique en Algérie. Revue Algérienne d'Economie de gestion Vol, 12(02).
- Merzoug, S. & Belkhiri, A.** (2009). La problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale: cas de l'Algérie. Conférence : la crise financière internationale, ralentissement économique mondial et effets sur les économies euro-maghrébines. Université de Bejaia.
- Ministère des transports.** (2020). Annuaire statistiques.
- Plassard, F.** (2003). Transport et territoire, La Documentation Française, Paris.
- Rapport du Ministère des transports.** (1992). Etude nationale des transports : demande de transport et choix modal, volume IV.
- Rapport du Ministère des transports.** (2011). Actualisation du plan national des transports : étude générale des coûts et tarifs de transport.
- Rapport du ministère des travaux publics,** (2009). Démarche et programmes du secteur des travaux publics.
- Szyliowicz, J. S.** (2003). Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable: vers un nouveau paradigme. Revue internationale des sciences sociales, (2), 207-220.
- Tardy, D.** (2009). Infrastructures et développement durable des territoires : un autre regard - une nouvelle vision, avis et rapports du conseil économique, social et environnemental de la France.
- Techno-science.** (2021). <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Mode-de-transport.html>
- Universalis,**(2021). <https://www.universalis.fr/encyclopedie/transports-mobilite-et-societe/>
- Wikham, S.** (1969). Economie des transports, Sirey, Paris.