

**Le transport ferroviaire comme moyen de développement du commerce  
extérieur-Etude de cas de la Société Nationale des Transports Ferroviaires-  
Rail transport as a means of developing foreign trade-Case study of the  
National Railway Transport Company-**

MAKHLouFI Meriem\* <sup>1</sup>, Université d'Alger 3, Algérie,  
doc.makhloufi.meriem@gmail.com

Date de soumission: 10 /01/2023

Date d'acceptation: 07/04/2023

---

**Résumé :**

Le but de notre recherche est de mettre en évidence le mouvement des marchandises à travers le transport ferroviaire et sa liaison avec le port afin de faciliter le commerce extérieur étant dépendantes du ferroviaire pour l'acheminement de leur production. Ce rôle est justifié par les plusieurs atouts du ferroviaire, et il est le fruit d'une histoire de près de deux cent ans, au cours de laquelle il s'est transformé pour s'adapter à l'évolution de son environnement, pour continuer à répondre au mieux aux besoins de mobilité. Le point important dans notre sujet est la liaison entre le transport ferroviaire et le port afin de pouvoir exporter les produits agricoles ou industriels.

**Mots clés:** La logistique ; le transport ferroviaire ; le transport de marchandises ; le transport portuaire.

**Abstract:**

The purpose of our research is to highlight the movement of goods through rail transport and its connection with the port in order to facilitate foreign trade being dependent on rail for the transport of their production. This role is justified by the several assets of the railway, and it is the fruit of a history of nearly two hundred years, during which it has been transformed to adapt to the evolution, to continue to best meet mobility needs. The important point in our subject is the connection between rail transport and the port in order to be able to export agricultural or industrial products.

**Key words:** Logistic; rail transport; the transport of goods; port transport.

---

\* MAKHLouFI Meriem.

## **Introduction :**

Le monde international des affaires vit une période de mutation rapide. Les tendances à la mondialisation, à la logistique intégrée et au développement des technologies de l'information et des communications (TIC) sont en train de remodeler les schémas du commerce mondial et par voie de conséquence, les flux commerciaux matériels. Cette restructuration contribue à la croissance économique, à une meilleure affectation des ressources, à une plus grande liberté de choix du consommateur en même temps qu'elle accroît la concurrence.

Le réseau logistique mondial sert de système circulatoire à sa correspondance : la chaîne de valeurs ajoutées à l'échelle mondiale dont les composantes variées du réseau logistique remplit différentes fonctions de manière organisationnelle unifiée. C'est pourquoi, pour faire d'une région un élément clé du réseau logistique mondial, il est nécessaire de forger une vision sur la façon de positionner la région stratégiquement dans le contexte de l'ensemble du réseau mondial de logistique.

Pour atteindre cet objectif, les États, à fois individuellement et collectivement, devront élaborer et mettre en œuvre des politiques systématiques visant à réaliser cette vision. L'essence de cette compétence logistique mondiale s'applique également au secteur privé.

La logistique crée des possibilités d'extension du transport intermodal de marchandises en augmentant le volume et la longueur des flux et en tirant avantage des meilleures possibilités de planification et de coordination offertes par les TIC. En cela, la logistique pourrait concourir aux objectifs de durabilité en améliorant le niveau de service offert par le transport intermodal pour le rendre plus attractif aux chargeurs.

Les réseaux intégrés d'infrastructure des transports sont les préalables aux systèmes logistiques mondiaux. Dans de nombreux pays d'Asie, le développement des infrastructures de fret est une question déterminante. Si le développement de la logistique ne suit pas le rythme rapide de la croissance, il y aura un déséquilibre entre la quantité d'infrastructures de transport et les mesures institutionnelles entre qui conduit à des manques et des inefficacités dans le système logistique.

Le transport ferroviaire permet d'offrir aux chargeurs des services compétitifs avec les autres modes de transport, sur l'ensemble du territoire, pour répondre à des besoins très diversifiés. Il est un facteur clé de compétitivité et d'attractivité, à

l'échelle national comme à celle des territoires. Il contribue à la réduction des inégalités sociales et territoriales en assurant la mobilité de tous .

**Si le transport ferroviaire présente de réelles spécificités, en lien avec l'économie, comment peut-il contribuer dans le commerce extérieur ?**

Afin de pouvoir répondre à cette question, nous avons émis les hypothèses suivantes:

Hypothèse 01: le transport ferroviaire est un transport de masse qui peut transporter plus que le transport routier .

Hypothèse 02 : la liaison entre le transport ferroviaire et le port facilite le mouvement des marchandises.

Le but de notre recherche est de mettre en évidence le mouvement des marchandises à travers le transport ferroviaire et sa liaison avec le port afin de faciliter le commerce extérieur .

Pour répondre à notre problématique confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons opté pour une étude analytique qui a suivi une méthodologie de recherche basé sur:

\*une recherche bibliographique qui nous a permis de cerner toute la littérature relative au transport ferroviaire et portuaire et le transport international.

\*une étude de cas dans la SNTF. A ce titre, une exploitation des documents interne afin de recueillir les données chiffrées, d'analyser et interpréter les résultats.

## **LA PREMIER PARTIE : L'ASPECT THEORIQUE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**

Nous allons enrichir notre connaissance théoriquement au sujet de la logistique et du transport, ainsi que l'influence réciproque du transport et de la logistique.

### **CHAPITRE 1 : QU'EST-CE QUE LA LOGISTIQUE ?**

La logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Dans ce chapitre nous allons mettre la lumière sur la logistique et la chaine logistique.

#### **Premièrement : Définition de la logistique**

Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse a, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu'une des principales organisations logistiques à caractère militaire du xx<sup>e</sup> siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence (Lyonnet & Senkel, 2015, p. 10). Il existe plusieurs définitions de la logistique, on note quelques-unes :

Logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens.

La logistique est un processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation<sup>1</sup>.

La logistique apparaît donc comme un moyen permettant de satisfaire la demande. Le processus logistique de flux physiques du producteur au consommateur est souvent une réponse à un flux d'information en sens inverse provenant d'un point de distribution. Une vente déclenche généralement un ordre de livraison, nécessitant une commande commerciale suivie d'un ordre de production, générant à son tour des ordres d'approvisionnement.

Au sein d'un système, quatre grands types de logistiques peuvent être distingués:

a- la logistique amont ou d'approvisionnement qui vise à assurer la circulation des produits entrants et sortants des sites de production<sup>4</sup>

b- la logistique interne, qui correspond aux flux de fabrication à l'intérieur du lieu de production ou d'assemblage et se situe généralement en amont<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel, « La logistique », Dunod, Paris, 2015, P 14.

c- la logistique aval qui répond à l'approvisionnement des réseaux de distribution<sup>4</sup>

d- la logistique inverse ou retour qui correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables tels quels vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage, transitant parfois par une unité de fabrication ou de transformation.

Les chaînes logistiques peuvent être complexes et comporter de multiples maillons. En amont, les marchandises peuvent être stockées dans des entrepôts industriels ou transiter par des plates-formes logistiques<sup>4</sup> sur lesquelles certaines prestations de conditionnement ou de préparation peuvent être réalisées. En aval, les marchandises peuvent être stockées dans des entrepôts de distribution ou simplement transiter par des plates-formes de distribution, pour réaliser des changements de mode de transport (opération de passage à quai).<sup>1</sup>

### **Deuxièmement : Notion sur la chaîne logistique**

La chaîne logistique est un champ d'étude important qui a donné lieu à une littérature très abondante. Il n'y a pas une définition universelle de ce terme.

« supply chain council (SCC) » la définit ainsi : la chaîne logistique englobe tous les acteurs impliqués dans la production et la livraison d'un produit fini ou d'un service depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client, elle est constituée de fournisseurs, de fabricants, de distributeurs, et de clients.

« Swaminathan& al » définissent chaîne logistique comme étant un réseau d'entités autonomes ou semi autonomes collectivement responsables pour l'acquisition, la production, et la distribution de produits appartenant à une ou plusieurs familles. <sup>2</sup>

« Tayur et al » définissent une chaîne logistique pour un produit donné comme un système de sous-traitants, de producteurs, de distributeurs, de détaillants et de clients entre lesquels s'échangent les flux matériels dans le sens des fournisseurs vers les clients et des flux d'information dans les deux sens.

Pour d'autres (« Mentzeretal », « Génin », « Stadtler et Kilger »), la chaîne logistique est centrée sur l'entreprise. Elle est définie comme un réseau d'organisations ou de fonctions géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la vitesse des processus et activités entre les fournisseurs et les clients. Si l'objectif de satisfaction du client est le même, la complexité varie d'une chaîne logistique à l'autre.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, la logistique tour d'horizon, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France, 2013, pp 5-6.

<sup>2</sup> Khaled Ghedira , la logistique de la production : approches de modélisation et de résolution. édition TECHNIP, 2006, p118.

<sup>3</sup> MERIEM TROJET, Planification d'une chaîne logistique : Approche par satisfaction de contraintes dynamiques, université de Toulouse, France, 2014, p35.

## CHAPITRE 2 : LOGISTIQUE DE TRANSPORT A L'ECHELLE MONDIALE

Dans ce chapitre, nous allons voir les acteurs de la logistique et du transport, également, l'influence réciproque du transport et de la logistique.

### **Premièrement : LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT**

Les acteurs de la logistique et du transport prennent en charge:

- les opérations physiques (transport, manutention et entreposage) ;
- la gestion des flux nécessitant des outils informatiques pointus
- la gestion complète des flux de l'usine au client.

Les prestataires logistiques regroupent les transporteurs, mais également les intermédiaires auxiliaires de transport tels que les commissionnaires, agents, transitaires et les sociétés de conseil.

a- Le chargeur :

Selon la définition de l'AUTF3, un chargeur est tout industriel, commerçant ou distributeur qui confie directement ou indirectement l'acheminement de ses marchandises à un transporteur, quels que soient le mode et le moyen utilisés».

Le chargeur est en amont de la chaîne logistique, il est le donneur d'ordre. Il intervient partiellement, à des niveaux plus ou moins importants de la logistique, selon ses choix politiques ou ses moyens humains et matériels. Dans la plupart des cas, il sous-traite le transport, en particulier s'il s'agit d'échanges internationaux.

Par exemple, le producteur agricole (éleveur ou céréalier) est un chargeur qui doit acheminer sa production soit à l'intérieur du pays, soit à l'international. Dans la plupart des cas, il confie la totalité de sa logistique à des tiers (coopérative, prestataires logistiques, auxiliaires de transport), c'est-à-dire l'organisation et l'acheminement de ses cargaisons.

b- Le distributeur :

Le distributeur permet d'assurer les flux tendus, c'est-à-dire stocker le moins de produits et livrer le plus rapidement possible. Il répond à des contraintes de délais et gère les entrepôts et les plates-formes à partir desquels il diffuse auprès des magasins le plus rapidement possible les produits assemblés et préparés.

Il intervient aussi bien pour les produits manufacturés, les biens de consommation, les matières premières, que pour les produits agricoles, les denrées alimentaires, etc.

L'enjeu majeur de cette activité est d'être performant à chacune des étapes de manière que l'ensemble de la chaîne logistique soit optimisé, en termes de temps, de qualité et de continuité des flux.

Dans le secteur de la grande distribution, en particulier, nous assistons actuellement à un regroupement de plates-formes logistiques, à un développement des systèmes d'information (tracing, tracking) et à une massification des flux.

c- Les auxiliaires de transport :

Le commissionnaire de transport se substitue aux sous-traitants du transport. Il dépend de la commission de transport qui est l'une des composantes de la logistique au niveau de l'organisation du transport de marchandises. Le commissionnaire de transport s'engage vis-à-vis de son client sur le résultat: il assume la responsabilité et s'astreint à une obligation de résultat.

L'activité de commissionnaire de transport se différencie de celui de transitaire sur ce point. Le transitaire n'est soumis qu'à une obligation de moyens et non de résultat. Le transitaire est propriétaire de ses moyens, alors que le commissionnaire de transport sous-traite les moyens qu'il va utiliser pour organiser le transport de son client.

L'organisateur de transport représente la commission de transport qui regroupe une variété importante d'activités. En effet, cet ensemble compte des spécialistes par type de produits (denrées périssables, produits dangereux, produits délicats, etc.) et des spécialistes par mode de transport.

d-Les sociétés de conseil :

Le nombre de sociétés de conseil en logistique s'est accru avec le commerce électronique et la gestion informatisée des commandes et des flux. Par ailleurs, la fonction logistique est de plus en plus externalisée surtout dans l'industrie, ce qui explique le développement des sociétés de conseil.

Il peut s'agir de petites structures spécialisées ou de grands cabinets conseil qui ont un département dédié. Par ailleurs, un certain nombre d'éditeurs de logiciels ont une activité de consulting.

e-Les transporteurs :

Les transporteurs gèrent les moyens de transport (conteneurs, caisses mobiles, wagons, remorques, etc.). Chaque mode de transport a un fonctionnement propre, mais tous reposent sur une logique identique, celle de gérer des moyens de satisfaire le client final au juste prix, dans le délai imparti et sans avarie. Cette logique implique une approche centrée sur les moyens de transport bien plus que sur les marchandises transportées.

A titre d'exemple, il s'agit pour un transporteur maritime de gérer un parc de plusieurs milliers de conteneurs qui peuvent se trouver répartis dans le monde, soit sur un dépôt en attente de livraison, soit sur un atelier de réparation, soit encore sur un terminal en attente de chargement. Il s'agit également de répondre à la demande urgente d'un client qui souhaite bénéficier de containers pour préparer et

conditionner son fret. Ce raisonnement est le même pour tout type de matériel utilisé par les transporteurs (avion, navire, remorque routière, wagon, péniche...).<sup>1</sup>

### **Deuxièmement : L'INFLUENCE RECIPROQUE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**

Pendant longtemps, les spécialistes (chercheurs et universitaires) du transport et de la logistique se sont ignorés, lorsqu'ils n'entretenaient pas des relations difficiles. En caricaturant quelque peu la situation, on peut dire que les spécialistes du transport tendaient à considérer que la logistique concernait les déplacements des marchandises à l'intérieur des sites de production ou, à la rigueur, entre établissements d'une même entreprise ; dans cette conception, la logistique se réduisait à la manutention et à quelques opérations matérielles associées, ce qui ne justifiait pas une étude approfondie. Les spécialistes de la logistique, quant à eux, considéraient le transport comme un simple maillon de la circulation des marchandises, maillon d'ailleurs sans grand intérêt puisqu'il n'était pas porteur d'enjeux stratégiques, de sorte que leurs travaux pouvaient le négliger.

Aujourd'hui, l'influence du transport dans la logistique et vice-versa est indéniable. En effet, comme nous l'avons dit précédemment, la mise en place d'une chaîne logistique efficace suppose un système de transport efficace. Cette idée va d'avantage être soutenue par la commission européenne dans son fameux 'Livre Blanc' qui positionne le transport dans une chaîne logistique globale « La logistique permet d'améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons. Aussi, davantage de marchandises devraient être transportées au moyen d'un nombre moins élevé d'unités de transport, telles que véhicules, wagons et navires »

Les besoins de transport vont s'inscrire dans des processus logistiques contraints. A ces processus logistiques contraints vont correspondre des besoins de transport spécifiques. Ces besoins se complexifient du fait de la multiplicité des acteurs engagés dans le processus productif (fournisseurs, clients, sous-traitants...). C'est bien aux contraintes liées à ces échanges et ces interactions entre les acteurs qu'il faut répondre de manière adaptée via un processus logistique et de transport spécifique. Ces échanges peuvent prendre des formes extrêmement diverses et imposer des choix eux-mêmes différents. La place du transport est ainsi cadrée par les caractéristiques et les contraintes des chaînes productives et les processus logistiques associés.

---

<sup>1</sup> Chambre de Commerce de Paris, LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT, Paris, 1999, pp 7-8.

Si transport et logistique doivent se considérer conjointement, ils doivent aussi faire état de leurs liens avec les modes de fonctionnement des entreprises. Les processus logistiques doivent en effet composer avec un certain nombre de contraintes productives (nature de la demande, modèles de production, types de ressources utilisés, positionnement dans la filière, type de produits...), qui résultent pour leur part des caractéristiques des échanges et des interactions entre les acteurs. Les relations avec les autres acteurs de la chaîne productive (fournisseurs, clients, sous-traitants...) conditionnent l'organisation des flux, et donc les besoins de transport.

Le transport et la logistique grâce au rôle qu'ils jouent dans la chaîne d'approvisionnement ou de distribution des produits pour l'entreprise, entretiennent un rapport étroit. En effet, le transport s'intègre dans la chaîne logistique et facilite l'acheminement du produit qu'il faut mettre à la disposition d'un client ou à l'entrepôt de l'usine.

La fonction transport-logistique est encore assez méconnue. Si les commandes peuvent être dématérialisées, les biens commandés eux, doivent et devront toujours être livrés physiquement.

L'on ne peut donc pas concevoir une chaîne de distribution, d'approvisionnement efficace sans transport fiable, ou même tout simplement sans transport du tout. De même, le transport ne peut se faire sans une certaine coordination des activités associées comme l'entreposage, la manutention, etc.

Le lien entre transport et logistique est étroit. Il se renforce et se confond de plus en plus à la faveur des nouvelles stratégies des entreprises de transport qui se transforment beaucoup plus en prestataires logistiques que de simples transporteurs.

En raison de cette émergence d'opérateurs intégrés de transport, de la mise en place de politiques globales de transport de la part des chargeurs, de l'optimisation constante des schémas logistiques, le transport est devenu un élément de la chaîne logistique et des offres de transport multimodal. Par conséquent, les formations dans ce secteur doivent être analysées globalement à travers l'étude des formations de logistique et de transport international.<sup>1</sup>

## **LA DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE CAS DE LA SOCIETE NATIONALE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES**

---

<sup>1</sup> Jean-Joël Tekou Tene, faq-logistique, <https://www.faq-logistique.com/Tekou-Tene-Transport-et-Logistiquejumeauxsiamois.htm#:~:text=Le%20lien%20entre%20transport%20et,logistiques%20que%20de%20simples%20transporteurs>, Consulté le Décembre 29, 2022.

Dans cette partie nous allons voir le transport de marchandise, le transport ferroviaire et le transport portuaire, qui sont les acteurs principaux de notre recherche, et enfin on va exposer notre étude de cas.

## **CHAPITRE 1 : Le transport international de marchandises dans le processus du développement économique**

Pour ce chapitre, on va étudier le transport portuaire et le transport ferroviaire pour le transport de marchandise, et le transport dans le processus du développement économique.

### **Premièrement : Le transport portuaire et le transport ferroviaire pour le transport de marchandise**

Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien...il se mesure en tonnes-kilomètre ou, sur un trajet donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers, les transporteurs publics de marchandise. Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique.<sup>1</sup>

Le transport portuaire est un acteur clefs du commerce et de la logistique au niveau mondial et nœuds essentiels dans les chaînes d'approvisionnement internationales, les ports maritimes continuent de soutenir les processus de production mondialisés, l'accès au marché et l'intégration effective dans l'économie mondiale. Les ports maritimes mondiaux sont les principales infrastructures qui desservent le transport et le commerce maritimes, et leur performance est en grande partie déterminée par les évolutions touchant l'économie et les échanges mondiaux. L'activité de manutention de la cargaison et le trafic dans les ports mondiaux, traduisant une reprise de l'économie mondiale et une remontée du volume des échanges qui ont stimulé la demande de transport maritime et le trafic maritime en 2017, se sont globalement améliorés et ont affiché des tendances prometteuses.

Plus de 80 % du commerce mondial de marchandises en volume est manutentionné par les ports à travers le monde et près des deux tiers de ces échanges sont chargés et déchargés dans les ports des pays en développement. On ne saurait donc trop insister sur l'importance stratégique du bon fonctionnement et de

---

<sup>1</sup> Djafer Maouchi, Djahid Ouaras, Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaine logistique : cas Bejaia Logistique, Béjaia, 2018, pp 74-75

l'efficience des ports pour la croissance et le développement. Les ports mondiaux desservent les navires et les cargaisons à diverses étapes des opérations portuaires de manutention : à terre, aux postes d'accostage, dans les parcs à conteneurs et à l'arrière du terminal. Il est donc crucial d'améliorer l'efficience tout au long des différentes phases de prise en charge des navires et des cargaisons pour l'efficience globale et pour garantir que les gains obtenus sur un segment de la chaîne logistique maritime ne soient pas annulés par des inefficiences ailleurs dans le processus.

Les ports se trouvent au croisement de nombreuses évolutions. Ils ont tiré parti d'une reprise mondiale en 2017 qui est néanmoins demeurée fragile en raison de la persistance de risques. Ils se heurtent également aux difficultés découlant de l'évolution des dynamiques dans le marché des transports maritimes réguliers, de la nécessité d'intégrer les progrès technologiques amenés par la numérisation, de l'exigence de se plier aux obligations accrues liées aux priorités mondiales de développement durable, et de l'impératif de demeurer compétitifs et de répondre aux besoins de l'économie et des échanges mondiaux.<sup>1</sup>

Le chemin de fer continue à jouer un rôle déterminant, particulièrement dans le transport des produits primaires (bois, minerais), lesquels représentent des volumes substantiels. Il assure aussi le transport des biens manufacturés lourds ou acheminés sur de grandes distances ainsi que l'inter modalité dans l'acheminement des conteneurs d'import-export par le port.

En dépit du fait qu'au cours des années le transport ferroviaire a réussi à maintenir sa part de marché du transport de marchandises et à l'augmenter légèrement dans les dernières années.<sup>2</sup>

Si appréciables qu'aient été les progrès observés en matière d'ouverture des marchés de transport ferroviaire de marchandises, on ne peut, toutefois, guère ne parler d'une libéralisation complète. En comparant notamment avec le cadre institutionnel des marchés de transport de marchandises par la route, il apparaît que les restrictions dont souffrent actuellement les transports ferroviaires ne peuvent être éliminées que très progressivement, puisque seule une partie d'entre elles sont d'ordre normatif. Les différents degrés d'ouverture des marchés ferroviaires et routiers constituent dès lors pour le rail un handicap comparatif, puisque les avantages comparés des modes de transport ne deviennent sensibles que sur de longues distances; or, les trajets que permettent les marchés nationaux ne sont généralement pas suffisants.

---

<sup>1</sup> NATIONS-UNIES, étude sur les transports maritimes, Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, New York, 2018, p 71.

<sup>2</sup> Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, Le transport des marchandises au Québec Problématique et enjeux, Québec, 1991, p 10.

Un transfert de la route au rail du transport des marchandises – obéissant par exemple à des considérations économiques générales ou de protection de l'environnement – ne peut pas être assuré dans les meilleures conditions si l'on n'élimine pas les incohérences dont souffrent, en termes réglementaires, les marchés du transport ferroviaire par rapport à la route. Par conséquent, une réglementation prudente des marchés du transport ferroviaire de marchandises s'impose.

Ses principales caractéristiques sont décrites ci-dessous. Il faut, toutefois, savoir qu'elle ne saurait contrebalancer telle quelle d'autres défauts comparatifs du transport par le rail (notamment les coûts élevés du matériel roulant, de l'entretien et de l'extension du réseau ferroviaire).<sup>1</sup>

### **Deuxièmement : Le transport dans le processus du développement économique**

Le transport joue un rôle essentiel dans l'économie des pays. Le volume des transports c'est-à-dire la densité et la rapidité de la circulation des biens peuvent influencer sur le développement économique en augmentant la production, l'offre d'emploi va augmenter ainsi le chômage va diminuer et ça va influencer positivement sur l'économie d'un pays.

Le développement économique correspondant à une intensité croissante des échanges qui suppose un volume de transport toujours plus considérable. Cette similitude des flux de trafic et du développement générale a souvent été mise en évidence, mais on a constaté que si l'évolution des flux de transport suit directement l'évolution des productions, la tendance exponentielle à long terme du trafic est considérablement plus élevée que celle des productions de base.

Les indices relatifs aux transports qui peuvent constituer une mesure assez satisfaisante de ce développement économique général correspondent aux progrès des transports, la correspondance entre l'activité économique et les trafics est si étroite que certains chiffres de transport sont considérés parmi les meilleurs indices conjoncturels.<sup>2</sup>

## **CHAPITRE 2 : ETUDE DE CAS DE LA SOCIETE NATIONALE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES**

Dans ce chapitre nous allons présenter la société nationale des transports ferroviaire, et les résultats de notre recherche.

---

<sup>1</sup> Christian Kirchner, Patrick Zenhäusern, Le transfert des marchandises de la route au rail demande d'abord une meilleure réglementation, La Vie économique Revue de politique économique, 2009, p10.

<sup>2</sup> HUYBRECHTS André, Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970, presse universitaire de France, France, 1971, p 68.

### **Premièrement : la Société Nationale des Transports Ferroviaires**

La réalisation du Réseau de Chemin de Fer algérien s'est faite par étapes successives. Le début de la construction des premières lignes remonte à l'année 1859, avec l'ouverture du chantier de la ligne d'Alger à Blida (env. 50 km) qui fut ouverte aux services voyageurs en septembre 1862 les travaux pour les autres lignes se sont poursuivis jusqu'en 1946 par des compagnies concessionnaires. A cette date le réseau algérien comptait 5014 km de lignes en exploitation hors embranchements miniers. Dès 1900, les compagnies concessionnaires ont connu des déficits d'exploitation et l'Etat a dû racheter leurs concessions. Septembre 1912 est créé la compagnie des Chemins de Fer de l'Etat (CFAE) qui prend le relais de l'exploitation des réseaux à l'exception du réseau PLM. Juillet 1921 le CFAE et PLM se répartissent les lignes : Le PLM exploite les lignes de l'Ouest et Alger – Oran + Blida – Djelfa, tandis que le CFAE le reste du réseau. Mai 1938 : Les lignes CFAE et PLM d'intérêt général sont rattachées à la SNCF récemment constitué et le réseau algérien en devient une région. Janvier 1939 : est institué un office des Chemins de Fer Algériens (CFA). Juin 1959 : est établie la convention entre l'Etat et l'office CFA. 16 Juin 1963 : est créé la Société Nationale des Chemins de Fer Algériens (SNCF). La SNTF (« Société Nationale des Transports Ferroviaire ») a été créé le 26 Mars 1976 après dissolution de la SNCF. Avec la promulgation du décret exécutif n° 90-391 du 1<sup>er</sup> décembre 1990, la SNTF est transformée en Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, EPIC, personne morale et de droit public.

De par ses statuts la SNTF est commerçante du fait de ses services de transport de voyageurs et de marchandises et maître d'ouvrage de par ses missions d'entretien des infrastructures.

Sa mission consiste en trois activités principales :

- le transport des voyageurs (banlieue – régional – grande Ligne) ;
- le transport des marchandises diverses ;
- le transport des minerais (Fer et phosphates) ;

La SNTF gère un réseau ferroviaire s'étendant sur une longueur totale de 3.171 km de lignes.

Le Réseau ferroviaire national est constitué :

-d'une Rocade Nord : Annaba/Constantine/Alger/Oran avec ses prolongements aux frontières Est (Tunisie) et Ouest (Maroc) et des antennes desservant les ports du pays.

-d'une ligne minière avec ses embranchements desservant les gisements miniers. (Fer : Ouenza et Boukhadra et Phosphates : Djebel onk)

- des pénétrantes en direction des Hauts Plateaux et du Sud

-d'une Rocade des Hauts Plateaux : Tébessa/ Ain-Mlila/ Ain-Touta/ M'sila/ Boughzoul/ Tissemsilt/ Tiaret/ Saida/ Moulay Slissen, dont le 1/3 (350km) est construit et fera désormais partie du réseau existant

-des lignes de connexion des deux Rocades. Auxquels viennent s'ajouter 198 Embranchements Particuliers.

Le réseau SNTF s'étend de l'extrême Nord Est à l'extrême Nord-Ouest avec des points vers les hauts plateaux et le Sud .

- A l'Ouest jusqu'à Maghnia (frontières Marocaines)
- A l'Est jusqu'à Ghardimaou ( frontières Tunisiennes)
- Au Sud Est jusqu'à Touggourt
- Au Sud-Ouest jusqu'à Béchar

### Deuxièmement : Résultats de la recherche

Le transport de marchandises représente le marché potentiel le plus prometteur pour l'activité commerciale du chemin de fer. C'est pour ça que la SNTF a fait en sorte de relier les ports aux gares les plus proches.

**Tableau numéro (01): destination des marchandises des ports vers les gares**

PORTS	GARES	PRODUITS	DESTINATIONS
GHAZAOUET	GHAZAOUET	CEREALES	TLEMCEN , SBA, SAIDA
ORAN	ORAN	CEREALES	TLEMCEN,SBA,MAGHNIA
MOSTAGANEM	MOSTAGANEM	SUCRE ROUX CEREALES MELASSE	SFISEF,GUELMA, KHEMIS MILIANA
ALGER	H.DEY	CEREALES CONTENAIRS	BLIDA , TADMAIT , DBK , BOUIRA, KHEMIS MILIANA , SIDI AICH PORT SEC ROUBA
BEJAIA	BEJAIA	CEREALES	BBA , SIDI AICH
DJENDJEN	BAZOUL	CEREALES	BATNA , SETIF , MESLOUG et divers silos de l'Est
SIKIKDA	SIKIKDA	SUCRE ROUX	KHEMIS MILIANA ,SFISEF ,GUELMA
ANNABA	ANNABA	CEREALES	DIVERS SILOS DE LA REGION EST

**Référence: document de présentation de l'entreprise**

La SNTF dispose de 10 213 wagons marchandises en 2018, le tableau ci-dessous montre avec détail le nombre et le type de wagons entre 2016 et 2018.

**Tableau numéro (02): le nombre de wagons**

wagons	2016	2017	2018
Couverts	1 926	1 896	1 896
Plats	2 405	2 420	2 420
Tombereaux	887	883	883
Citernes	921	960	960
Céréaliers	894	888	888
Portes bobines	420	420	420
Saliniers	177	177	177
Cimentiers	148	148	148
SP.divers	500	425	425
Minéraliers	542	542	542
Phosphatiers	488	547	631
fourgons	234	234	234
Ballastiers	589	589	589
total	10 140	10 129	10 213

**Référence: rapport d'activité de l'entreprise de 2018.**

Le transport portuaire des marchandises représente près de **31%** en comparaison avec le total de l'activité marchandises de l'entreprise.

**Tableau numéro (03): Tonnage marchandises par port**

	2016	2017	2018
Béjaia port	64 316	63 811	114 359
Agha port	396 071	311 432	235 856
Annaba port	559 925	338 777	720 568

Le transport ferroviaire comme moyen de développement du commerce extérieur-Etude de cas de la  
--Société Nationale des Transports Ferroviaires

Mostaghanem	1 040	0	0
Skikda	155 339	95 604	18 402
Djen Djen	193 905	356 485	238 050
Ghazaouet	49 331	26 744	56 861
Oran	10 410	614	-
Total	1 430 337	1 193 467	1 384 096

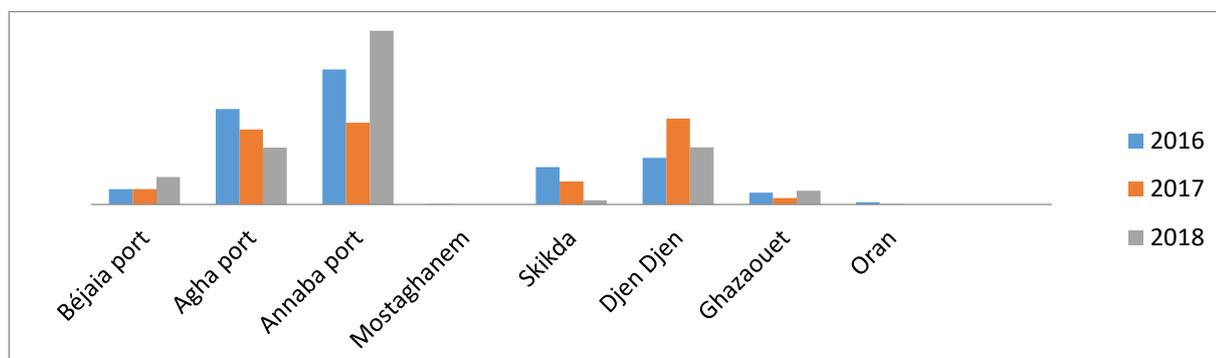
**Référence: rapport d'activité de l'entreprise de 2018.**

Durant l'année **2018**, le transport de et vers les ports a concerné les produits: phosphates, conteneurs, céréales, rails tubes, bobines, brame, engin et Tôles avec un volume de **1 384 096 tonnes** soit une évolution de **+16%** par rapport à l'exercice précédent.

Une hausse est enregistrée, notamment au niveau des ports de : Annaba **+113%** (suite à la reprise du chargement Fonte et Brame.

Le port de **Ghazaouet +113%** et le port de **Béjaia +79%**. Les réalisations de ce port auraient pu être meilleurs si ce n'est les perturbations dans les chargements de céréales pour cause détérioration des voies portuaires et l'irrégularité de la demande de transport conteneur pour le compte de STIM. Une baisse a été enregistrée au niveau des ports : **Oran -100%**, **Djen Djen -33%** **Skikda -81%** (pour absence de chargement de Céréales suite aux travaux de voies d'embranchement portuaire).

**Schéma numéro (01): Tonnage marchandises par port**



**Référence: rapport d'activité de l'entreprise de 2018.**

On constate que les réalisations les plus importantes se font au niveau du port d'Annaba suivi du port de Djen Djen en 2018.

**Tableau numéro (04):** Tonnage marchandises portuaire par produits :

Par produit	2016	2017	2018
Céréales	558 335	527 698	446 784
Phosphate	528 038	289 336	561637
Palplanches	2 255	-	-
Conteneurs	241 080	218 988	182 229
Rail	20 716	5 839	-
engrais	1 040	-	-
engin	365	94	162
Corniers	3 697	-	-
Bobines	52 588	30 372	81 455
Tba	0	3 664	-
Tubes	0	90 704	35 032
Fonte	0	26 772	19 467
Brame	-	-	50 556
Tôles	-	-	6 470
Autres	22 223	-	304
total	1 430 337	1 193 467	1 384 096

**Référence: rapport d'activité de l'entreprise de 2018.**

A la lumière du tableau ci-dessus, il est constaté que le transport de ces produits vers les ports connaît durant l'année 2017 une baisse par rapport à 2016 puis une amélioration au cours de l'année 2018. La mise à la disposition du client de plus de moyen de traction (nouveaux wagons).

Il est à rappeler que l'activité de transport des marchandises se repose sur :

\*le parc wagons exploité.

\*le taux de disponibilité des wagons.

\*la rotation annuelle d'un wagon.

\*la capacité d'un wagon.

\*les moyens de traction disponible au niveau de la SNTF.

\*état de la voie ferrée.

Malgré les bons résultats en 2018, il est relevé un certain nombre de contraintes qui ralentissent le rythme de progression des réalisations à savoir :

\*La lenteur des opérations de chargements.

\*Les différents incidents, et accidents d'exploitation.

\*Concurrence du mode routier pour quelques produits.

\*Les déchargements lents par quelques clients.

\*le manque des moyens de traction de la SNTF.

\*la limitation de la vitesse imposée par l'état de la voie.

Afin de pouvoir assurer le transport de marchandises l'entreprise se repose sur ses filiales dont :

**RAIL-EXPRESS** Filiale à 100% Activité de groupage de colis et de messagerie, transport rapide de marchandises et toute activité connexe.

**STIM** Filiale à 100% Le transport de bout en bout en faisant appel au combiné rail – route et toute activité connexe.

**STPE** Participation à 50% avec Naftal Le transport de produits énergétiques par chemin de fer ou par mode combiné rail – route et toute activité connexe.

**STG** Participation à 50% avec OAIC Le transport de céréales par chemin de fer ou par mode combiné rail – route et toute activité connexe.

**RAIL-TRANSIT** Filiale à 100% Transit, entreposage sous douanes, groupage et dégroupage, gestion d'un parc à conteneurs, travaux d'ingénierie.

La contribution des chemins de fer dans le commerce extérieur se résume dans :

-Les échanges avec le reste du monde : La croissance assure la puissance recherchée par des acteurs internationaux dans un système qui se caractérise sur la maximisation du profil qui exige une limitation des possibilités de protection et une forte ouverture. La croissance permet aussi l'entrée des devises, c'est-à-dire la possibilité de recourir aux produits et aux opportunités des marchés extérieurs.

- L'appareil de production : à travers les valeurs créées ou ajoutées à chaque étape de la production des biens, les performances de l'appareil productif est mesuré par

la croissance, cette même croissance ouvre des perspectives de profits et encourage les investisseurs à investir leurs capitaux et à créer les perspectives d'emplois rémunérateurs.

-Les raisonnements en termes de la demande se placent du côté des achats. L'entreprise augmente sa production afin de répondre à la demande, cette demande, comme le montre l'équilibre emploi/ressources, provient : soit des consommateurs extérieurs (par les échanges extérieurs), soit des consommateurs nationaux (par la consommation finale), soit des entreprises à des fins d'investissement.

### **Conclusion :**

Le transport et la logistique se sont de plus en plus rapprochés ces derniers temps, du fait, des évolutions industrielles et des techniques de gestion de flux des entreprises.

Le chemin de fer a été ainsi l'instrument qui a permis d'asseoir une nouvelle organisation spatiale. L'articulation entre les ports et le rail a placé l'espace algérien sous la domination coloniale qui l'a intégré malgré lui dans le système du commerce international. Le rôle assigné au rail, dès son apparition, c'est-à-dire l'orientation vers une production primaire et extravertie, apparaît aujourd'hui comme une force de résistance à toute restructuration harmonieuse de l'espace. Les pouvoirs publics font tout pour remettre en cause cette situation héritée. Les découpages administratifs, les localisations des activités économiques vont dans ce sens.

Mais cette équation dépend de l'offre de transport qui est une notion qui recouvre de nombreux éléments, telles les infrastructures, l'accessibilité, la fréquence, la capacité et la vitesse des moyens de transport.

En Algérie, l'essentiel du transport de marchandises, se fait par voie terrestre et plus particulièrement par la route. Cependant, il faut signaler que, les autres modes de transport utilisés, concernent le maritime, le ferroviaire sont d'avantage des moyens très important pour l'ouverture au monde extérieur.

Nous avons les recommandations suivantes :

- Achever les réformes de structure du secteur des transports, afin que les entreprises et l'organisation des activités.

-Prolonger rapidement la réforme portuaire, de revoir en profondeur l'organisation technique et sociale du fret ferroviaire, d'assainir et de renforcer la capacité compétitive du transport routier à l'échelle national.

- Prioriser les actions de régénération et d'amélioration des réseaux existants, en cohérence avec les réformes de structure, afin de dégager les marges de

performance et de fiabilité des services de fret. Les besoins immédiats portent essentiellement sur:

\*les accès terrestres des grands ports et leur capacité d'accueil en conteneurs;

\*l'aménagement de certaines plates-formes logistiques et chantiers intermodaux;

\*Un accès rapide à des sillons ferroviaires fret suffisants, en quantité et en qualité;

\*l'adaptation de quelques axes ferroviaires aux circulations de fret massifié.

Dans la perspective d'une reprise de la croissance des trafics terrestres sur les principaux axes internationaux, et compte tenu d'une ressource budgétaire publique très limitée, il convient de sélectionner rigoureusement les investissements d'infrastructures nouvelles, en vue d'assurer la fluidité des circulations de fret en cas de concurrence avec les circulations de voyageurs;

Faciliter le redressement d'ensemble des professions du secteur, en revalorisant l'image du transport de fret comme pourvoyeur de richesse et d'emplois et pas seulement facteur de nuisances. Pour accomplir ce travail pédagogique il faut agir à la fois sur:

\*les conditions d'organisation et de travail des transporteurs : fiabilité sociale (relations collaboratives entre les acteurs concernés), statut du travailleur mobile, révision de règles techniques obsolètes, performances énergétiques, valorisation des métiers du transport et de la logistique;

\* un partage plus équilibré des infrastructures routières et ferroviaires entre les usagers fret et voyageurs : aménagements d'exploitation et de sécurité, aires de stationnement et accueil des personnels roulants, atténuation des nuisances, facilités de distribution urbaine, traitement équitable en cas de perturbations du trafic...

## **Référence :**

Premièrement: ouvrages

KHALED, G. (2006). la logistique de la production : approches de modélisation et de résolution. édition TECHNIP.

Lyonnet, B., & Senkel, M.-P. (2015). La logistique. Paris: Dunod.

Deuxièmement: thèse et mémoires

Djafer, M., & Djahid, O. (2018). Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaîne logistique : cas Bejaia Logistique. Béjaia: Université de Béjaia.

TROJET, M. (2014). planification d'une chaîne logistique : Approche par satisfaction de contraintes dynamiques. Toulouse: université de Toulouse.

marchandises, S. d. (1991). Le transport des marchandises au Québec Problématique et enjeux. Québec.

Paris, C. d. (1999). LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT. Paris.

**Le transport ferroviaire comme moyen de développement du commerce extérieur-Etude de cas de la  
--Société Nationale des Transports Ferroviaires**

---

Service d'études sur les transports, l. r. (2013). La logistique tour d'horizon. Provins: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

**Troisièmement: Articles**

André, H. (1971). Revue économique.

Kirchner, C., & Zenhäusern, P. (2009). Le transfert des marchandises de la route au rail demande d'abord une meilleure réglementation. La Vie économique Revue de politique économique.

**Quatrièmement: Forum**

NATIONS-UNIES. (2018). étude sur les transports maritimes. ONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT. New York.

**Cinquièmement : sites Web**

Tene, J.-J. T. (s.d.). faq-logistique. Consulté le Décembre 29, 2022, sur <https://www.faq-logistique.com/Tekou-Tene-Transport-et-Logistique-jumeaux-siamois.htm#:~:text=Le%20lien%20entre%20transport%20et,logistiques%20que%20de%20simples%20transporteurs.>