



HAL
open science

Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord Quel rôle devra jouer l'Algérie ?

Azzeddine Madani, Christopher Bryant

► **To cite this version:**

Azzeddine Madani, Christopher Bryant. Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord Quel rôle devra jouer l'Algérie ?. *Alhikma*, 2012, 12, pp.3. hal-01116912

HAL Id: hal-01116912

<https://hal.science/hal-01116912>

Submitted on 15 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord
Quel rôle devra jouer l'Algérie ?

Auteur principal :	Co-auteur :
Madani Azzeddine. <i>Maitre Assistant -A- Géographe , Université de Khemis Miliana Algérie Karim_1999_2000@yahoo.fr</i>	Christopher Bryant. <i>Professeur, Laboratoire de Développement durable et dynamique territoriale Université de Montréal, Québec, Canada chris.r.bryant@umontreal.ca</i>

Résumé:

Dans cet article nous comptons décortiquer la situation du transport en Afrique du nord et mettre la lumière sur les transports dominants et voir si l'Algérie qui appartient à cette partie de l'Afrique à un rôle primordial à jouer dans le développement durable du transport au nord Africain. Il est également question dans cette contribution de voir comment l'Algérie va réagir à travers sa vision futuriste conçue dans sa politique d'aménagement territoriale engagée à long terme.

Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord **Quel rôle devra jouer l'Algérie ?**

Le transport joue un rôle important dans le développement des pays, il contribue énormément à la mise en œuvre des politiques économiques, sociales et urbanistiques engagées. Un transport performant augmente la valeur à toute partie d'un territoire quelque soit sa situation et permet à la population d'occuper l'espace urbain et rural, sans contrainte.

Les différents modes de transport permettent de réduire les distances et participent à l'établissement de la relation de complémentarité entre la ville et la campagne. Le développement d'un pays est mesuré en partie à partir de la performance de son secteur de transport.

Ces dernières années ont enregistrées la mise en œuvre de différentes politiques visant le développement de ce secteur stratégique dans plusieurs pays d'Afrique, lesquels sont convaincus plus que jamais que c'est l'une des plus importantes dispositions à prendre pour se forger un chemin vers le développement durable.

Certains pays se sont orienté vers le développement du transport terrestre alors que d'autres ont optés pour d'autres choix, à cause des différentes contraintes soient liées au cadre physique (naturel) ou due à l'absence de moyens financiers. Tout cela a eu donc un effet sur les décisions prises par chacun de ces pays.

Les transports ont une influence directement sur les modes de développement, car ils sont à l'origine de mécanismes endogènes qui ont des conséquences directes sur la structuration des échanges, sur les rythmes de croissance et sur les impacts sur l'environnement. Parmi ces mécanismes, il faut souligner les interdépendances très étroites entre l'énergie, l'industrie et les transports ou bien entre l'organisation de l'espace et les transports à l'échelle locale, régionale, nationale ou internationale Reynaud (1998).

Les pays du nord Africain (Algérie, Tunisie, Maroc, Libye et Egypte) disposant d'une situation géographique stratégique essayent de développer davantage ce secteur pourtant relativement mieux développé que celui des autres pays Africains et ce pour garantir la création d'une liaison avec le reste des pays de l'Afrique, l'Europe et du reste du monde et établir en particulier de solides liens dans les différents domaines entre le nord et le Sud de la Méditerranée.

Aujourd'hui, peut-on parler de la présence d'un développement durable dans le transport terrestre en Afrique du Nord sans l'apport de l'Algérie, laquelle détient une situation géographique stratégique ? Pour répondre à cette question nous devons établir un diagnostic de l'état du transport dans cette partie de l'Afrique dont le but de voire son niveau de développement, lequel contribue

également dans le développement globale du Nord Africain et du reste de l'Afrique.

Étant donné que l'Algérie dispose d'une bonne situation géographique dans le contexte des pays de l'Afrique du Nord qui lui permis de jouer un grand rôle dans la connectivité entre les pays du Maghreb, de l'Afrique, de l'Europe et d'autres pays du monde, nous avons ciblé dans cet article sur sa politique de transport terrestre afin de voir si ses capacités lui permettent de jouer ce rôle à travers différents horizons d'autant que ce pays projette son développement à travers les orientations du schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT), lequel s'étale jusqu'à 2025 et qui a été approuvé après avis du conseil de l'état et adoption par le parlement ainsi que la publication de la loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant son approbation (SNAT) dans le journal officiel de la république Algérienne démocratique et populaire .

1- Le transport en Afrique du Nord: les causes d'une dominance de la route

La première constatation nous montre que le transport terrestre et en particulier le transport routier est le plus dominant dans les pays du nord Africain. Les réseaux routiers hérités après les périodes de colonisation vécues par les pays de cette partie du continent Africain ont eu un impact sur cette dominance d'autant que les différents plans de développement engagés se sont axés sur la modernisation et l'extension des réseaux déjà existant, alors que peu de nouvelles infrastructures de base liées à ce secteur ont été lancé, et ce à cause de l'absence de moyens financiers.

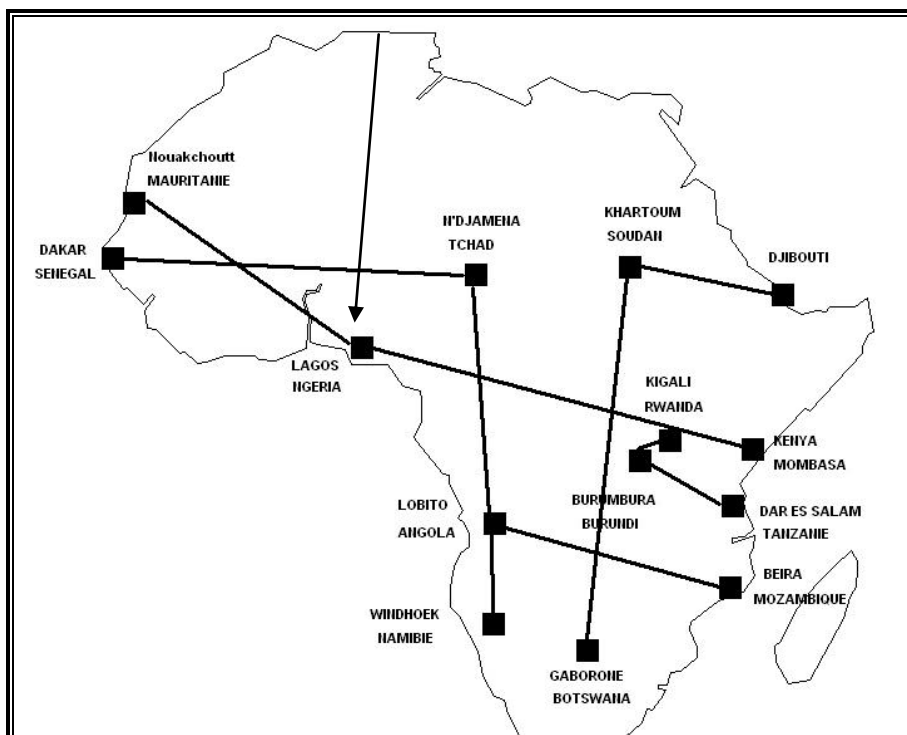
1.1. Le transport routier

Le transport par route constitue le mode de transport le plus utilisé dans le continent Africain. Le trafic interurbain et entre les états représente 80% à plus de 90% de l'ensemble du trafic. D'ailleurs c'est l'unique moyen de liaison dans le milieu rural. Il est donc le mode de transport le plus approprié pour le développement des pays dans ce continent.

Ce mode de transport a influé également sur l'aménagement du territoire et du développement global des pays d'autant plus qu'un système de transport est le produit du passé dont il hérite certaines propriétés, il résulte des politiques successives qui lui ont été appliquées, et il naît et évolue en fonction de la demande. Les réseaux qui le composent offrent des densités et des aptitudes au trafic différent dont dépend l'efficacité économique du système (Wolkowitsch (1991 : 33)).

En matière de connectivité physique du réseau routier transafricain, lequel comprend neuf grandes sections: Alger-Lagos, le Caire-Dakar, Tripoli-Windhoek, le Caire-Gaborone, Dakar-N'Djamena, N'Djamena-Djibouti, Lagos-Dakar, Lagos-Monbasa et Beira-Lobito, des analyses effectués sur 103 tronçons transfrontières ont montré que 33% d'entres eux ne sont pas bitumés, 16% sont bitumés mais en mauvais état, et 38% sont bitumés mais relativement en bon état (Rapport C.E.A.UA (2006 : 11)) à cause du manque d'opération d'entretien et de réhabilitation.

Carte 1: Les couloirs prioritaires pour le transport



Source: Les infrastructures de transport en Afrique, 2009, rapport PMC

* le couloir du nord Africain n'est pas mentionné dans cette carte (Caire-Dakar, Alger-Lagos, Tripoli-windhoek)

Cette situation signale la précarité de l'intégration physique entre les pays africain ce qui a influe sur différents volets liées au développement global.

Tableau 1 : Répartition du réseau routier africain par sous région

Régions africaines	Superficie km ²	Routes bitumées en %
Afrique du nord	9301385	64,1
Afrique australe	6005240	20,7
Afrique de l'Est	6755902	9,5
Afrique centrale	3021180	4,1
Afrique de l'Ouest	5112060	22,6
Totale Afrique	30195767	24,5

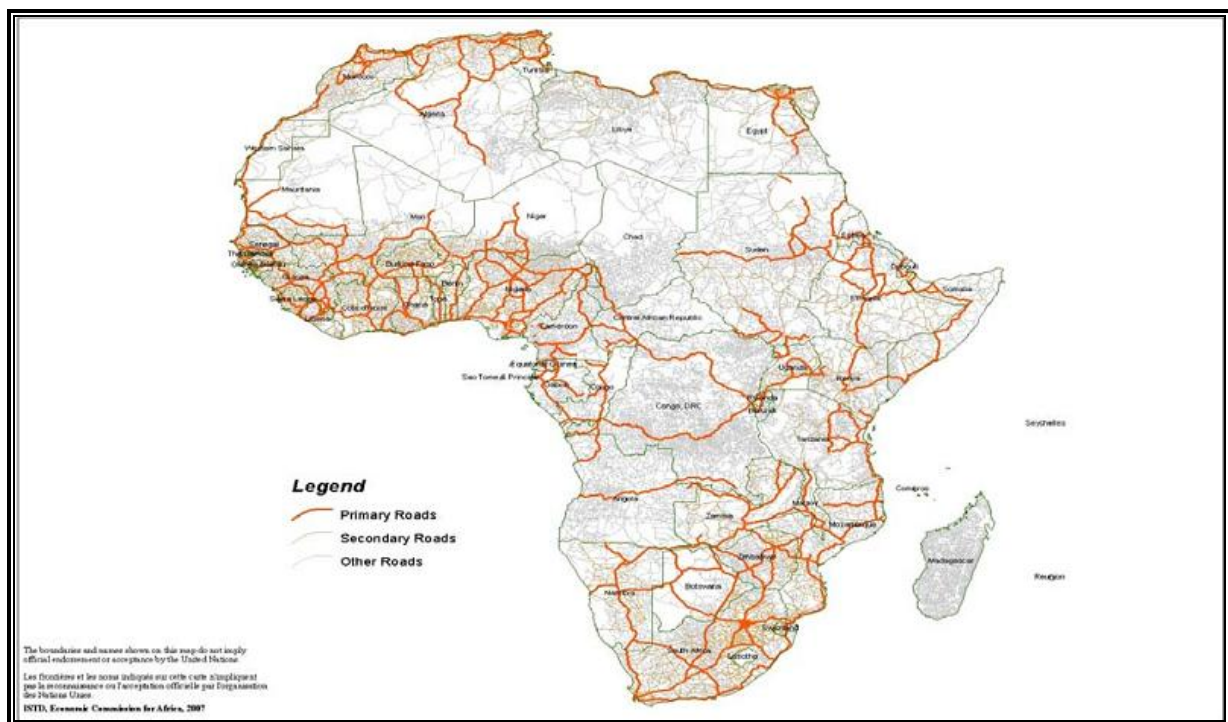
Source : Rapport situation des transport en Afrique- commission économique pour l'Afrique (Nations Unies)- cinquième session du comité du commerce de la coopération et de l'intégration régionales- 8-10 octobre 2007 Addis-Abeba (Ethiopie).

Une lecture des données figurantes dans le tableau montre que l'Afrique en générale compte un taux de 24,5% de routes bitumées ce qui montre que plus de la moitié de son réseau routier n'est pas bien entretenu et ne répond pas aux normes universelles.

Le réseau routier de l'Afrique du Nord, quant à lui, semble plus performant d'autant qu'il compte un taux élevé de routes bitumées soit 64,1% . L'Afrique de l'Ouest avec un taux de 22,6% de routes bitumées se classe en 2^e position suivi de l'Afrique australe avec un taux de 20,7%. En revanche l'Afrique centrale et de l'Est se placent respectivement en dernière position avec 4,1 et 9,5% de routes bitumées. Tout ceci signifie que le secteur de transport routier pourtant le plus utilisé dans le continent africain souffrent de l'état de ses infrastructures de bases.

Le transport routier détient sa dominance par rapport aux autres modes de transport puisque la route est certainement le plus gros consommateur d'espace et cette consommation est d'autant plus grande que la route est présente partout, dans toutes les régions du globe (Mérenne (2008 : 230))

Carte 2 : Réseau routier Africain



Source: ISTD, CEA, 2007

Une lecture de la carte du réseau routier (carte 2) montre que l'Afrique à une faible densité routière soit 6,84km pour 100km² par rapport à 12km pour 100km² en Amérique latine et 18km pour 100km² en Asie (Rapport Commission économique pour l'Afrique, Nations Unie (2007))

Les pays de l'Afrique du nord comptent un réseau de faible densité par rapport aux autres sous régions du continent; cependant au niveau du nord Africain, l'Algérie en dépit de son vaste territoire dispose d'un réseau routier étendu par rapport aux autres pays, un réseau capable d'assurer une connectivité entre les pays voisins.

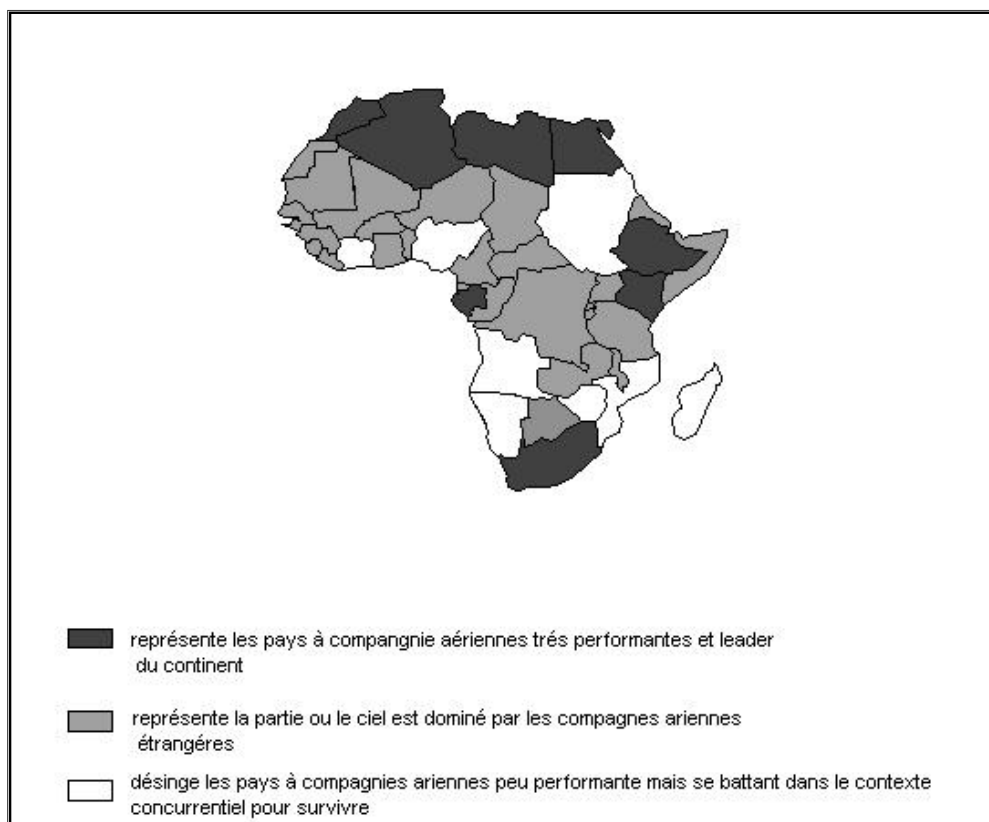
1.2. Les transports aériens, maritimes et ferroviaires : quelle performance?

A part le transport routier, les autres modes ont eu un développement relativement lent ce qui a influé sur le développement en général des pays Africain. Le transport aérien ne représente pas plus de 4,5% du trafic aérien mondial ce qui est très peu pour les 850 millions d'habitants que compte le continent.

L'implication des compagnies étrangères (occidentales) ont permis de relancer ce secteur (voir carte 3). Cependant le prix au kilomètre d'un siège reste encore un peu élevé.

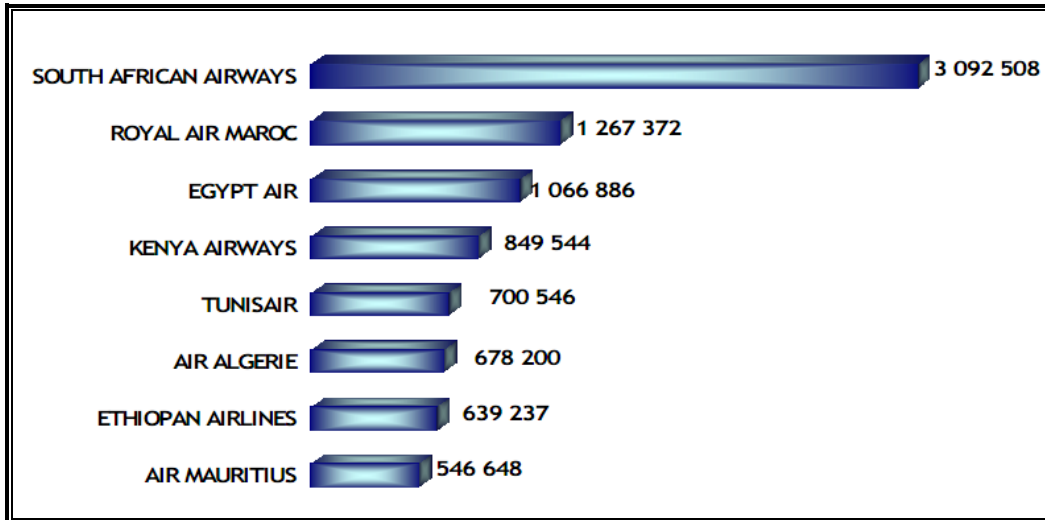
Près de 70% du trafic aérien Africain est assuré par les grandes compagnies occidentales: Air France-KLM, British Airways, SN Brussels, Iberia, Lufthansa, (Rapport PMC (2008 : 27))

Carte 3: L'Afrique subdivisée en performance de compagnies Aériennes Africaines



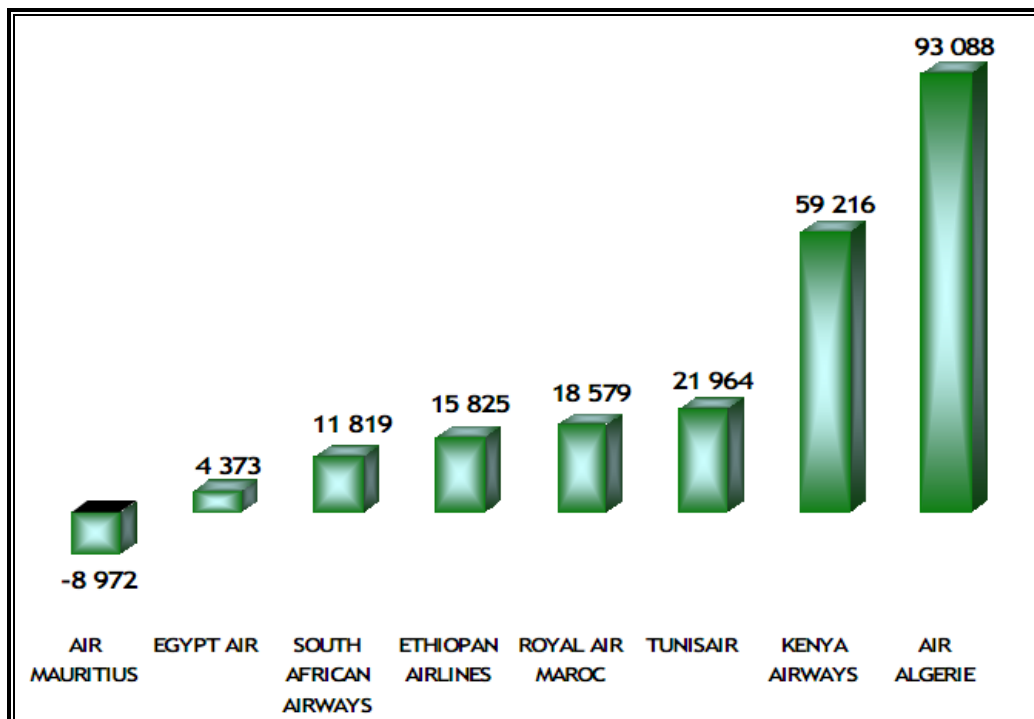
Source: PMC rapport 2008

Figure 01: Les 08 premières compagnies aériennes Africaine en termes de chiffres d'affaires (en Milliers de dollars) en 2006



Source: Jeune Afrique hors série n° 17, édition 2008 (PMC rapport 2008).

Figure 2: Résultat net des compagnies aériennes Africaines leader (en Milliers de dollars) en 2006



Source: Jeune Afrique hors série n° 17, édition 2008 (PMC rapport 2008).

A travers la lecture des chiffres d'affaires et du résultat net des compagnies aériennes leader, il s'avère que celles du nord Africain sont classées performantes

et arrivent ainsi à contribuer au développement du secteur de transport de leur pays de façon plus efficace que dans plusieurs autres pays africains

La compagnie Algérienne (Air Algérie) s'est classée en 1^{er} position avec un résultat net de plus de 93 millions de dollars alors qu'en 3^e et 4^e position se positionne respectivement la compagnie Tunisienne et Marocaine. En revanche, la compagnie Egyptienne se classe en 7^e position.

Entre autre, une comparaison des chiffres d'affaire montre que la compagnie South African Airways se classe en première position alors que les compagnies des pays du nord Africain se positionnent en 2^e, 3^e, 5^e et 6^e place ce qui signifie que le transport aérien dans cette partie de l'Afrique a un rôle à jouer dans le transport des passagers et des marchandises.

Cependant, la concurrence risque d'être très rude dans les prochaines années avec l'arrivée des compagnies Low Cost, lesquels peuvent influencer sur les autres compagnies classiques à cause du prix très bas appliqués.

Par ailleurs, le transport maritime contribue, quant à lui, à hauteur de 95% au commerce international de l'Afrique, laquelle compte environ 80 ports importants, Rapport PMC (2009 : 04).

Ces ports sont confrontés à différents problèmes liés à la protection de l'environnement, équipements, sécurités et aux mesures de facilités. 80% des navires en Afrique ont plus de 15 ans d'âge alors que la moyenne mondiale est de 15% (Rapport C.E.A-N.U (2007 : 04)).

Ce qui montre qu'en dépit de l'importance de ce mode de transport et sa contribution dans le commerce international, il reste encore à faire pour le développer et ce malgré que les pays du nord Africain disposent de potentialités importantes en matière de longueur de leur littoral, lequel facilite le développement des ports et assurer une connectivité rapide avec les autres pays.

Entre autre le transport ferroviaire en Afrique souffre de l'absence d'une connectivité d'autant que plus d'une quinzaine pays ne sont pas dotés de voie ferrée, il s'agit du Burundi, le Cap-Vert, la Gambie, les Comores, la Guinée équatoriale, la Guinée-Bissau, la Libye, le Niger, Maurice, la République centrafricaine, Rwanda, Somalie et Tchad, Sao Tomé-et-Principe Sierra Leone, Seychelles (Rapport C.E.A-N.U (2007 : 04)).

La longueur du réseau ferroviaire Africain est long d'environ 89400km soit une densité de 2,9 km pour 1000 km² alors que l'Europe dispose de 60 km par 1000km² (Note conceptuelle U.A (2008 : 02)).

Les caractéristiques du réseau ferroviaire montre la présence de plusieurs écartements puisque l'écartement standard Européen (1435mm) représente 14% du réseau alors que l'écartement étroit anglais (1067mm) est le plus important au niveau Africain avec 61,3% du total de la voie ferrée. En outre, l'écartement métrique français (1000mm) constitue 19,2% de l'ensemble du réseau.

Le faible poids des rails (25 à 36kg) alors que dans les autres continent il varie entre 45, 55,60 kg, s'ajoute à la faible vitesse de circulation des trains (Rapport conférence des ministres Africains de transport (2006 : 03)).

Cette différence dans les caractéristiques montre la difficulté d'assurer la connectivité sans dépenser d'énormes sommes d'argent pour la mise en conformité. Les pays du nord Africain semble mieux placé pour garantir une interconnexion capable de matérialiser l'intégration socio-économique du continent.

Une lecture du réseau ferroviaire Africain montre que les pays du nord Africain dispose d'une connectivité dans la partie nord des pays alors que leur régions sud ne disposent pas de voie ce qui exige plus de moyens pour l'extension du réseau ferroviaire. Le plan directeur de l'Union Africaine des chemins de fer et les différents programmes du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) prennent en considération l'interconnexion ferroviaire continentale.

1-3 Développement du transport au nord Africain: quel rôle a joué la banque Africaine?

Les pays du nord africain ont eu recours à la banque africaine de développement en vu de procéder à l'amélioration de leur secteur de transport.

Selon les données de cette banque (2009), les principaux bénéficiaires des financements au niveau de l'Afrique du nord sont le Maroc avec 34%, la Tunisie (28%), l'Egypte (21%) et l'Algérie (14%).

Depuis la création de la banque, l'Egypte a bénéficié de 83 opérations de financement, l'Algérie 39 opérations, la Libye une seule opération, le Maroc 112 opérations, la Mauritanie 62 opérations et la Tunisie a bénéficié de 100 opérations (Rapport BAD (2009 : 28)). Ce qui montre que l'Algérie et la Libye ont peu bénéficié du financement par rapport aux autres pays du nord Africain.

Depuis 1968, année du début du financement en Afrique du nord et jusqu'à 2009, le secteur du transport a bénéficié de 15% du montant globale de financement de la banque Africaine , un taux qui semble insuffisant par rapport aux autres secteurs.

Tableau 2 : Répartition du financement de la banque africaine aux pays du nord Africain (1968-2009)

Par secteur	Financement accordé % (1968-2009)
Agriculture et développement rural	10,6
Transport	15,0
Approvisionnement en eau et assainissement	05,7
Alimentation en électricité	16,0
Industrie mine et carrière	06,2
Finance	20,4
Social	07,4
Communications	02,0
Multi secteur	16,7

Source: Rapport banque africaine de développement 2009

2 - Le transport en Algérie: quel apport pour quelle vision futuriste?

Disposant d'un vaste territoire et d'une situation stratégique dans le nord Africain, l'Algérie qui est classé 2^e grand pays dans l'Afrique a accordé, à l'instar des autres pays de cette partie de l'Afrique, une attention particulière au développement du secteur du transport en général. Le transport routier, quant à lui, a suscité davantage l'intérêt des décideurs, lesquels ont axé sur l'extension et la modernisation du réseau existant ainsi que sur la réalisation de nouvelles lignes ayant pour objet d'assurer une interconnexion entre les différentes régions.

Disposant d'un réseau routier de 180 039 km dont 29107km de routes nationales, 23888km de chemins de wilaya, 59044km de chemins communaux et 68000 de voiries urbaines, l'Algérie a atteint un taux 85% de revêtement de son réseau en 2009 alors que l'Afrique du Nord a enregistré seulement 50% de routes revêtues et le continent Africain 30% (Rapport Ministère des travaux publics Algérie (2009 : 09)).

En plus de cela 80% du réseau routier Algérien à une largeur supérieur à 07m, alors que l'Afrique du Nord compte uniquement 30% de routes ayant ce dimensionnement. Pour ce qui est de l'Afrique 10% seulement dispose de cette largeur.

L'Algérie a prévu dans le cadre de l'application de schéma directeur routier national (2005-2025) la réalisation de plusieurs autoroutes permettant d'assurer une liaison entre les différentes villes de son territoire et celles des autres pays.

L'autoroute est-ouest, ce projet du siècle, d'une longueur de 1720km assure la liaison entre la wilaya de Tlemcen et celle de Annaba en passant par 24 wilayas du pays, il permet de réduire la congestion dans les différents autres types de

routes et offre ainsi la possibilité à chaque conducteur de choisir son itinéraire et évite les pertes de temps engendrées par les embouteillages.

Cette autoroute est dotée d'une dimension Maghrébine d'autant qu'elle fait partie du projet de l'autoroute Maghrébine et représente le lien avec le réseau routier Marocain à l'ouest et celui Tunisien à l'est. Elle permet ainsi d'assurer la liaison entre les autres pays (Libye et Egypte) ouvrant ainsi un grand couloir de circulation capable de servir d'autres modes de transport vers les pays relevant des autres continents.

Le développement du transport routier a pris en compte également la modernisation du réseau existant et la réalisation de 3 rocade autoroutières (Zéralda-Boudouaou, Tipaza-Bordj Menaiel, Khemis Miliana- Bordj Bou Arréridj) permettant de rendre plus fluide le trafic routier et donner, entre autre, plusieurs variantes de choix d'itinéraire de déplacement. La réalisation de l'autoroute est-ouest des hauts plateaux est aussi prévue sur une distance de 1300km (Rapport Ministère des travaux publics Algérie (2009 : 16)).

Le transport ferroviaire qui a vu son activité baissée durant plusieurs années après les mutations vécues par ce pays, observe ces dernières années le lancement de nouvelles opérations visant la modernisation de voies ferrées, l'adaptation des écartements pour faciliter la connexion des pays Maghrébins (Tunisie et Maroc).

L'Algérie figure parmi les pays arabes pionniers en matière d'infrastructures durant la décennie écoulée, notamment dans les domaines des routes et du transport ferroviaire, APS (2010), la longueur des lignes de son réseau ferroviaire s'élève à 4 300 km dont 3 200 km de voies normales, 1100 km de voies étroites, 394 km de doubles voies et 283 km de voies électrifiées, (Rapport Euromed (2010 : 14)).

Notons que le nombre de voyageurs/kilomètre a diminué ces dernières années pour passer de 950 millions voyageurs en 2004 à 813 millions en 2007.

Tableau 3 : Evolution de la voie ferrée en Algérie

Lignes exploitées	2004	2005	2006	2007	2010
Voie normale	2888	2888	2888	2888	3200
Dont : double voie	394	394	394	394	394
: voie étroite	684	684	684	684	1100
Total	3572	3572	3572	3572	4694
Voyageurs kilomètre (million)	950	929	821	813	/
Tonne kilomètres (millier)	3931	/	2918	3191	/

Source: Annuaire statistique de l'Algérie N°25, ONS, édition 2009

Le programme de développement de ce secteur tracé dans le cadre du plan (2010-2014) permettra d'atteindre une longueur de 10400km durant l'année 2014.

3-L'ouverture vers l'international

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de développement territorial, l'Algérie a tracé à travers ses instruments de planification un programme d'infrastructures routières et autoroutières préconisant la fluidité des échanges entre les pays du Maghreb, de l'Afrique et de l'Europe du Sud. Son but consiste aussi à favoriser le développement régional et national Algérien.

Ce programme d'infrastructures routières vient renforcer ceux déjà existants et projetés pour servir les différents autres modes de transport ferroviaire, aérien et maritime (voir carte 4 des infrastructures de bases existantes et projetés).

Les décideurs ont, par ailleurs, tracés une stratégie territoriale d'ouverture à l'international, laquelle encourage la coopération extérieure des territoires.

L'aménagement et le développement des zones frontalières, clés de cette stratégie prévoit le soutien à l'accessibilité et la mobilité dans ces zones au développement des relations transfrontalières entre villes frontalières.

Des orientations sont inscrites dans le schéma national d'aménagement du territoire pour aménager et développer les zones frontalières suivantes:

- Zone frontalière du littoral oriental

Relatant de la wilaya d'El Tarf (Est Algérien), elle se situe dans la région d'El Kala. Des relations peuvent se développer avec Tabarka en Tunisie et aussi Annaba et Bizerte.

-Zone frontalière du Tell oriental

Localisé dans la wilaya de Souk Ahras (Est Algérien), sa région pourrait développer des relations transfrontalières avec la Tunisie (Jendouba ou Beja).

-Zone frontalière du Tell occidental

Les villes de Tlemcen, Nedroma, Maghnia et Ghazaouet peuvent contribuer dans le développement transfrontalier avec 04 villes du Maroc (Oujda, Berkane, Nador et Fès).

-Zone frontalière des hauts plateaux-Est

Située sur une voie Transmaghrébine reliant Constantine au golf de Gabés et au Machrek, elle est située près de Tébessa et offre des liens avec Kasserine et Feriana en Tunisie.

-Zone frontalière sud est

C'est une vaste zone frontalière regroupant "Deb Deb", In Amenas, Illizi et Djanet, elle offre des relations avec le sud Tunisien et la Libye.

Zone frontalière du grand sud

Située sur le tracé de la route transsaharienne, une route qui permet de sécuriser les frontières des pays traversés par cette route contre différentes menaces, laquelle dispose également d'une dimension visant l'accompagnement et la protection des pipelines de gaz naturel reliant l'Algérie à l'Europe à partir du Nigeria, Rapport synthèse SNAT 2025 (2010). Cette zone connaît d'importants échanges avec l'Afrique subsaharienne. Des relations transfrontalières avec le Niger (Assamka) et le Mali (Ressalit) pourront se développer. La partie ouest du grand sud peut développer des relations avec la Mauritanie.

-Zone frontalière sud ouest

Cette zone située dans la wilaya de Bechar dispose d'un potentiel d'ouverture vers le Maroc.

Le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) à l'horizon 2025 prévoit la restructuration des espaces sahariens, laquelle doit s'appuyer sur un réseau performant de communication au sein du Sud de l'Algérie ainsi qu'entre cette partie et les autres territoires algériens (Nord, Hauts Plateaux) et les pays limitrophes.

La politique du gouvernement envers les villes de développement du "sud" vise la valorisation de ce vaste espace et sa connectivité ainsi que la consolidation des bases d'un développement durable vu les potentialités ce qui assure à cette région une bonne attractivité.

La délocalisation de nombreuses structures de production et fonctions de la partie du nord vers les hauts plateaux et le sud afin d'assurer une décongestion de la bande littorale exige un renforcement de la mobilité, laquelle dépend bien évidemment de la performance du secteur du transport.

Cela montre que l'ensemble des scénarios de développement envisagés à long terme sont axés sur le rééquilibrage territorial de l'Algérie, lequel s'articule sur la modernisation du transport et ce même à l'intérieur des grandes villes à travers la mise en service des lignes de métro à Alger et la réalisation d'autres lignes dans les grandes villes (Oran, Annaba et Constantine), du tramway ainsi que la réhabilitation et la réalisation de téléphériques. Les efforts engagés depuis des années dans ce cadre ont été confrontés malheureusement à des difficultés financières et à une période transitoire marquée par l'apparition de l'insécurité durant les années 90, lequel a bouleversé la planification territoriale. De nombreux grands chantiers d'infrastructures routières et autres ont observé des retards importants à cause de cette situation. Cependant le développement a repris son cours normal ces dernières années après d'énormes sacrifices et la mise en place des plans quinquennaux de développement.

Conclusion

La politique de l'Algérie consiste à développer davantage le secteur du transport, le programme quinquennal 2010-2014 a consacré 15% de sa totalité (soit 42 milliards de dollars) pour les travaux publics (routes, ports, aéroports) et 13% (soit 38 milliards de dollars pour le transport ferroviaire, urbains et autres projets stratégiques).

La réalisation de ce vaste programme aura sûrement un effet positif sur le secteur du transport d'autant qu'il permettra de le rendre plus performant et garantira la connexion des différents réseaux de transport avec les pays voisins, lesquels représentent le nord Africain.

Cette connectivité servira bien évidemment le transport terrestre des personnes et des marchandises, lesquelles restent pour l'instant interrompu pour cause fermeture des frontières Algéro-Marocaine. S'agissant de la transsaharienne (Alger- Lagos au Nigéria) le tronçon Algérien est sur le point d'être finalisé, il est aussi prévu, durant la période 2010-2014, le raccordement de la route transsaharienne avec la pénétrante autoroutière reliant le port de Djen Djen (Jijel) à l'autoroute Est-Ouest permettant ainsi d'offrir un accès direct sur un des grands ports de la Méditerranée. A partir de cela il s'avère que l'Algérie jouera d'ici peu de temps un rôle important dans le développement durable du transport terrestre dans le nord Africain.

Cependant les soulèvements populaires ayant touché la Tunisie, l'Egypte, la Libye dans le nord Africain ainsi que la Syrie, le Yémen, Jordanie au moyen Orient continuent d'inquiéter les décideurs qui redoutent des conséquences graves sur l'économie de chaque pays et des incidences également sur le flux des échanges commerciaux ainsi que sur le déplacement des personnes.

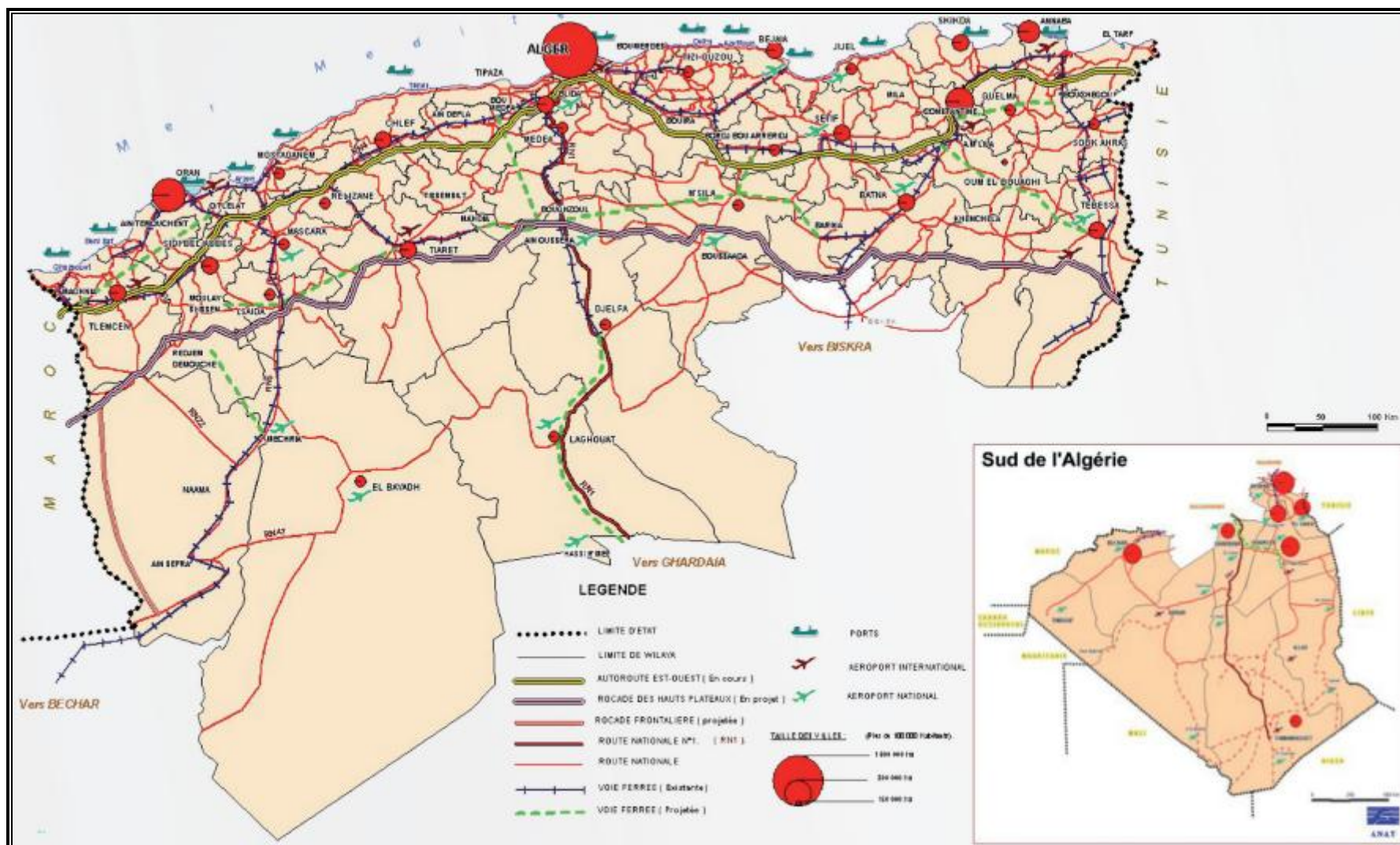
L'apparition des impacts sur le secteur du tourisme, facteur de développement et de sauvegarde de l'emploi a eu lieu en premier en Tunisie, pays, qui par sa révolution dite de "Jasmin" a renversé le président Ben Ali et a accéléré la mise en place d'un nouveau gouvernement Cette période de transition a eu un effet négatif sur le secteur touristique de la Tunisie ou point où le nombre des touristes a vu une baisse de 40%. Pour ce qui est des revenus tirés. Ces derniers ont baissé de 51% au premier trimestre 2011 (Agence AFP 2011).

L'Egypte a été également touchée par ces soulèvements populaires qui ont eu des conséquences négatives sur sa croissance ainsi que sur le développement du secteur du transport et de la mobilité des personnes ainsi que sur les échanges commerciaux entre les pays.

La Libye a vécu une situation semblable marquée par des violences qui ont influé négativement sur le développement de ce pays et sur la mise en œuvre de ses politiques visant la réalisation de nouvelles infrastructures.

Cet arrêt temporaire qui s'est prolongé dans le temps à travers ces pays, a eu des impacts sur son processus de croissance dans l'ensemble des secteurs y compris dans celui du transport, et ce à cause du renversement du pouvoir, des difficultés de remettre sur rail les activités ordinaires gouvernementales et de la violence qui a pris d'autres dimensions. Tout cela a donc retardé l'implication de ces pays dans les démarches visant la mise en place d'un transport durable à travers cette partie du Nord Africain et le reste des pays.

Carte 4 Infrastructures de base existantes et projetés



Source: Schéma national de l'aménagement du territoire à horizon 2025, rapport de synthèse, Algérie

Références bibliographiques

Agence Presse Service –APS- (Algérie), 22-12-2010

Banque africaine de développement BAD , le groupe de la banque africaine de développement en Afrique du nord, rapport 2009, p 28

Christian REYNAUD directeur du DEST – INRETS, Annuaire de l’Afrique du Nord, l’encyclopédie annuelle du Maghreb contemporain 1996, CNRS éditions Paris 1998

Conférence des ministres Africains des transports, rapport. 2006. "Développement ferroviaire en Afrique: enjeux et perspectives, objectifs et missions de l'union Africaine des chemins de fer (UAC). p 03

Commission économique pour l'Afrique et union africaine. 2006 rapport "l'état de l'intégration régionale en Afrique": 11

Commission économique pour l'Afrique, Nations Unies. 2007. Rapport de la cinquième session du comité du commerce, de la coopération et de l'intégration régionale: 02.

Commission économique pour l'Afrique (Nations Unies) Situation des transports en Afrique, 2007: 05

Emile Merenne. 2008. Géographie des transports- contraintes et enjeux- presses universitaires Rennes : 230

Euromed. 2010."L'état des lieux de la mise en œuvre des actions du plan régional de transport (PART) relatives au transport ferroviaire dans les pays MEDA du Maghreb", rapport janvier 2010: 14

Maurice Wolkowitsch. 1991. Géographie des transports, aménagement et environnement. Armand colin Paris: 33

Ministère des travaux publics Algérie. 2009. "Démarche et programmes du secteur des travaux publics", rapport de synthèse, Algérie: 09

Société de consul en mangement stratégique (PMC).2008. "Le transport aérien Africain: état des lieux problématiques, enjeux et perspectives". Rapport Mars 2008, p 27

Société de consul en mangement stratégique (PMC) 2009 " Les infrastructures de transport en Afrique", rapport Mars 2009. p 04

Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) Rapport de synthèse SNAT - journal officiel de la république Algérienne n°61 (2010)

Union Africaine 2008 "Note conceptuelle première session de la conférence des ministres Africains des transports" 21-25 Avril 2008 Alger . p 02