

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion  
Département des Sciences Economiques

## MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de  
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : économie industrielle

### L'INTITULE DU MEMOIRE

**Les facteurs de choix des localisations des entreprises  
industrielles : Qu'elle place pour les infrastructures de  
transport ?**

Préparé par :

- OUAZIZ Achour
- TOUAZI Karima

Dirigé par :

BELKHIRI Aimadedine

Date de soutenance :

**Jury :**

Président : Md FEROU DJ  
Examineur : Mr BIATOUR  
Rapporteur : Mr BELKHIRI

Année universitaire : 2019/2020

# Dédicaces

Au nom d'Allah

Je dédie ce modeste travail à ma famille et mes amis

« Lejhel dh la3kel ith yifen »

MATOUB. L

ACHOUR

Je dédie ce travail à...

A mes chers parents, aucune dédicace ne saurait être assez suffisant pour exprimer ce que vous méritez pour tout le sacrifice que vous avez donné. Puisse dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder sante, longue vie et bonheur, à mes chères sœurs et mon frère en témoignage de l'attachement, de l'amour que je port pour vous.

KARIMA

# Remerciements

*Au terme de mon travail, nous remercions **Dieu** le tout puissant de nous avoir donné le courage et la patience pour réaliser ce modeste travail.*

*Nous tenons tous particulièrement à adresser nos remerciements d'abord à notre promoteur **Mr. BELKHIRI.A**, pour ses précieux conseils et orientations durant la réalisation de ce travail.*

*En fin, nos remerciements s'adressent à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce projet*

## Liste des abréviations

- **ADM** : Autoroutes de la mer
- **CI** : commerce international
- **CNAN** : Compagnie nationale algérienne de navigation
- **ENCAATM** : Entreprise nationale de consignation et d'activités annexes au transport maritime
- **ENTMV** : entreprise nationale du transport maritime voyageur
- **FBCF** : formation brute de capital fixe
- **GEMA** : Générale Maritime
- **IDE** : investissements directs à l'étranger
- **LGV** : ligne à grande vitesse
- **LUTI** : Land Use and Transport Integrated
- **MT** : marché des transports
- **MTA** : Maghrébine de transport et auxiliaire
- **ONP** : Office National des Ports
- **ONT** : office national du transport
- **P.M.E** : petites et moyennes entreprises
- **PEM** : matière première, énergie, marché
- **PIB** : produit intérieure brute
- **RER** : *réseau express régional*
- **RRI** : le réseau routier international
- **RRL** : le réseau routier local
- **S.N.C.F** : Société Nationale des Chemins de fer
- **SNTM** : société nationale du transport maritime
- **SNTM/HYPROC** : société nationale du transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques
- **SNTV** : société nationale du transport des voyageurs
- **SONAMA** : Société nationale de manutention
- **SONATMAG** : Société nationale de transit et de magasinage
- **TGV** : train à grande vitesse
- **TLW** : triangle de localisation de WEBER
- **TVC** : transport des voyageurs centre
- **TVE** : transport des voyageurs Est
- **TVO** : transport des voyageurs ouest
- **TVSE** : transport des voyageurs sud-est

## Liste des abréviations

- **TVSO** : transport des voyageurs sud-ouest
- **UE** : L'union européenne
- **ZFU** : zone franche urbaine
- **ZI** : zone industrielle

# Sommaire

<b>Remerciement.....</b>	<b>I</b>
<b>Dédicace.....</b>	<b>II</b>
<b>Listes des abréviations.....</b>	<b>III</b>
<b>Introduction générale.....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre I : Les notions et les fondements de base des décisions de localisation.....</b>	<b>4</b>
Section 1 : Les principales théories de localisation des activités économiques.....	4
Section 2 : Les facteurs de localisation des entreprises industrielles.....	12
<b>Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation.....</b>	<b>23</b>
Section 1 : Généralités sur les infrastructures de transport.....	23
Section 2 : Les infrastructures de transport et leur impact sur le choix de localisation.....	38
Section 3 : L'importance des couts de transport dans le choix de localisation.....	53
<b>Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles.....</b>	<b>63</b>
Section 1 : Les infrastructures de transport en Algérie .....	63
Section 2 : Les infrastructures de transport de la wilaya Bejaia.....	76
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>93</b>
<b>Références bibliographiques</b>	

**Annexe**

# **Introduction Générale**

### **Introduction**

La localisation industrielle constitue une question générale de la distribution locale des activités économiques, c'est surtout à partir du premier livre de JOHANN HEINRICH VON THÜNEN publié en 1826 (le père de la théorie de la localisation) qu'on peut situer la naissance de la théorie de la localisation, où il explique la localisation optimale des activités agricoles. Par la suite, en 1909, ALFRED WEBER s'efforce à introduire un facteur explicatif de la localisation industrielle à travers duquel il pense que la meilleure localisation est celle qui minimise les coûts de production. À cet égard, il cite que deux facteurs peuvent influencer la localisation industrielle notamment le facteur régional (coût de transport et coût de la main-d'œuvre) et un facteur local (forces d'agglomérations).

Pour plus de clarification sur la question de localisation des activités économiques, AUGUSTE LÖSCH et PLANDER en (1940) assimilent leurs hypothèses de la maximisation des profits. Pour lui la localisation industrielle optimale est celle qui assure le revenu maximum.

Leurs travaux ayant permis de comprendre que les entreprises ne se focalisent nullement sur un but de minimiser leurs coûts, mais bien plus pour accroître leur rentabilité : « *Dans chaque organisation économique et à chaque étape de l'évolution technique et économique, il doit y avoir non seulement un « comment » de la production, du transport et de la consommation, mais aussi un « quelque part ».* On peut supposer qu'il existe toujours des lois qui déterminent non seulement ce « comment », mais aussi ce « quelque part » ».<sup>1</sup>

Dans un autre volet et dans le concept de localisation des firmes, l'approche wébérienne met l'accent sur la minimisation des coûts de transport « entre l'entreprise et les lieux avec lesquels elle échange ou déplace des biens ». Le choix de localisation d'une entreprise repose essentiellement sur un arbitrage entre la minimisation des coûts de transport du produit fini vers les foyers de consommation et celle des coûts de transport de matière première : la localisation optimale est celle qui minimise le total des tonnes kilomètres à parcourir.

Le transport est souvent considéré comme facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation d'une entreprise. Ceci est moins vrai que ce ne le fut historiquement, mais le transport reste un facteur essentiel de la localisation de bien des industries. Le transport doit être considéré comme une partie intégrante de processus de production, car une marchandise est sans utilité tant qu'elle n'a pas atteint son lieu de consommation.

---

<sup>1</sup>WEBER A. (1909), « Géographie, Economie, Société : De la localisation industrielle. Première partie : la théorie pure de la localisation ». (Avant-propos de 1909 et introduction) - article Traduit par Isabelle Généau de Lamarlière, université Panthéon-Sorbonne, Laboratoires du CRIA et d'Espace et culture, 191, rue Saint-Jacques, 75005 Paris, France. (2002), p 366

Les administrations publiques comme acteurs territoriaux qui mettent en œuvre pour doter leur territoire des infrastructures et modes de transport diversifiés constituent, l'une des principales justifications de l'importance de s'implanter.

Ainsi, dans cet ordre d'idées, notre travail a pour premier objectif de mettre en évidence les facteurs explicatifs de la localisation des entreprises industrielles. En fait, il s'agit d'explorer des données issues des entreprises exerçant telles activités afin de repérer les facteurs essentiels ayant contribué à leur localisation. Dans ce sens, une allusion sera faite sur les infrastructures de transport et leur influence dans la localisation.

Au cours de notre travail, nous allons nous contenter de répondre à la question principale qui constitue le fil conducteur de notre recherche :

### **Est-ce que les infrastructures de transport ont une influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles ?**

D'autres questions non moins importantes que la première, méritent d'être posées, il s'agit notamment de :

- 1- Pourquoi les entreprises industrielles se concentrent dans tel région pas dans l'autre ?
- 2- Comment les infrastructures de transport influencent sur la décision de localisation des industries ?

Pour apporter certains éléments de réponses à nos questionnements, il conviendra d'examiner la présence de l'infrastructure de transport comme élément élémentaire ou secondaire de l'implantation des firmes, et quel point les coûts de transport influence sur le choix de localisation.

Dans ce sens, nous soutenons certaines hypothèses selon lesquelles :

**H1-** *La présence et la disponibilité d'un territoire mieux doté par les infrastructures de transport encourage les entreprises industrielles à s'y installer.*

**H2-** *La proximité entre les entreprises et les lieux avec lesquels elles échangent ou déplacent leurs biens qui permettent de réduire les coûts de transport.*

Pour procéder à la vérification de nos hypothèses de travail, nous effectuerons une analyse au niveau de certaines entreprises industrielles ou nous allons tenter de déterminer l'importance des infrastructures de transport et leurs influences sur le choix de localisation.

Pour parvenir à la réalisation de ce travail, et répondre aux diverses questions posées, notre travail sera subdivisé en trois chapitres :

Il est donc question d'étudier en premier lieu la notion et les fondements de base des décisions de localisation, Nous avons présenté dans une première section Les principales théories de localisation des activités économiques et la deuxième section traitera Les facteurs de localisation des entreprises industrielles.

Puis en deuxième lieu, il s'agit d'articuler une partie de notre travail à identifier certaines infrastructures de transport comme facteur de localisation des activités industrielles, présenté en trois sections : la première sera consacrée aux généralités des infrastructures de transport ; la seconde section présentera les infrastructures de transport et leur impact sur le choix de localisation. La troisième section est consacrée à l'importance des coûts de transport dans le choix de localisation.

Quant au troisième chapitre, qui a été prévu pour un cas pratique par le biais d'un questionnaire destiné pour les entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia pour voir la place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation. Le questionnaire a été confectionné et validé par notre encadreur et on était sur le point de distribuer le mois de mars. Toutefois, à cause de la pandémie due au COVID 19, nous avons renoncé à cette idée sous les directives des pouvoirs publics d'éviter tout déplacement, s'ajoute à cela la période du confinement qui a paralysé toutes les activités, notamment le transport, seul moyen utilisé pour nos déplacements. Et pour combler cette lacune, nous avons été amenés à nous baser sur l'analyse des données de quelques études antérieures pour tirer les meilleures conclusions et pouvoir répondre de manière objective à nos questionnements.

**CHAPITRE I :**

**La notion et les fondements  
de base des décisions de  
localisation**

## **Introduction**

La théorie de la localisation consiste à de nombreux travaux théoriques, il a impliqué l'intention de plusieurs économistes et sociologues qui s'intéressent à la localisation des activités économiques, elle se base principalement sur la théorie microéconomique de la firme, dont les firmes désignent les situations qui maximisent leur profit et les individus qui choisissent la maximisation de leurs utilités.

Le choix de la localisation joue un rôle majeur dans les stratégies des firmes. Chaque entreprise cherche à se localiser sur un territoire qui a un environnement favorable qui dispose des différentes ressources. Toute implantation d'activité est la résultante de deux grands types de facteurs : ceux caractérisant les territoires et ceux caractérisant les entreprises et les établissements.

Ce chapitre a pour objectif, la présentation et l'explication de la notion et les fondements de base des décisions de localisation. Nous avons structuré notre travail en deux sections, dans la première section nous présentons les principaux travaux théoriques de la localisation des activités économiques, il s'agit de faire une synthèse des travaux réalisés par les différents économistes tel que les efforts de Von Thünen, Alfred Weber et autres. Par la suite, dans la deuxième nous aborderons les facteurs de localisation des entreprises industrielles telles que les facteurs traditionnels et les facteurs modernes.

## **Section 1 : Les principales théories de localisation des activités économiques**

Cette première section, abordera les principaux travaux théoriques de localisation des activités économiques qui cherche à minimiser les couts et maximiser le profit.

### **1.1 Théorie des cercles concentriques de Von Thünen 1826**

L'origine des théories de la localisation c'était en 1826, avec la théorie de J.H.VON Thünen dans son ouvrage « l'État isolé par rapport à l'agriculture et à l'économie nationale »<sup>2</sup>.

(Cité par PONSARD, 1988) est appelé « le père des théories de la localisation ». (Huriot, 1994) se donne comme objectif d'expliquer la localisation des activités agricoles qui ne sont pas disposées de manière aléatoire dans l'espace mais qui répondent à une distribution spécifique.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup>Ponsard. Claude. Dir (1988), «Analyse économique spatiale». Paris : Presses universitaires de France

<sup>3</sup>[http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.peguy\\_py&part=29181](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.peguy_py&part=29181)

**1.1.1 Les hypothèses de modèles Von Thünen :**

Le modèle de VON THÜNEN (1826) est à la fois un modèle de localisation et un modèle de prix du sol<sup>4</sup>, ce dernier repose sur quelques hypothèses fondamentales à savoir :

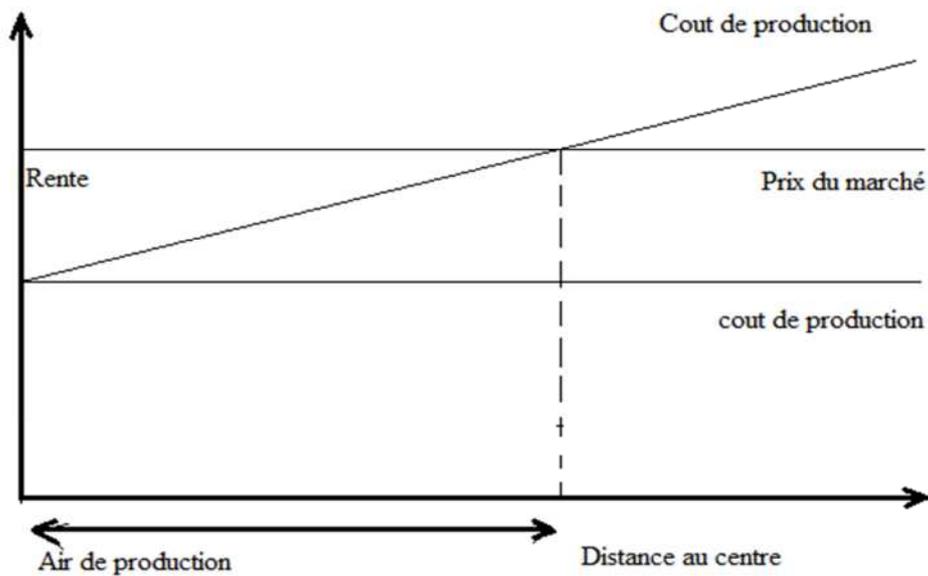
- Il existe une plaine homogène avec une fertilité de la terre constante
- L'espace est parcouru par des moyens de transport dans toutes les directions : c'est-à-dire que le cout de transport est proportionnel lié à la distance parcourue et à la quantité de produit transportée.
- La production est à rendement d'échelle et factorielle constant : la production des biens se fait à coefficients fixes et rendement d'échelle constante, l'activité est autrement dit parfaitement divisible, Cette hypothèse est principalement basé sur une notion purement de l'analyse microéconomique, Ainsi qu'elle souligne que la production par unité de surface "X" et que le coût moyen par unité de surface "c" sont des variables fixes indépendamment de la localisation
- Le prix des produits est exogène et déterminé par le marché au lieu central, indépendamment du lieu de production.
- Les agriculteurs sont opposés rationnels comme les propriétaires fonciers qui louent leurs terres aux agriculteurs les plus offrants c'est-à-dire que le sol est attribué à l'utilisateur qui est capable de payer la plus forte rente.

Von Thünen considère que les couts de production ne varient pas en fonction de la fertilité de terre. Elle correspond à la différence entre le prix du marché des produits et leur cout total comprenant le cout de production. La rente est décroissante à mesure que la distance au marché s'accroît et que, corrélativement, les couts de transport augmentent.

---

<sup>4</sup>Philippe Aydalot, l'entreprise dans l'espace urbain, Edition, Economica, paris, 1980, p52.

**Figure N°01 : La rente chez VON THÜNEN**



*Source : [lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.gepuy\\_py&part=29181](http://lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.gepuy_py&part=29181)*

### 1-1-2 Le modèle de VON THÜNEN

Le modèle de VON THÜNEN (1826) est mathématisé sous la forme suivante. Pour un produit donné "i", à une distance "d" du marché, la fonction de rente offerte est une fonction linéaire et décroissante, dont elle s'écrit :

$$Ri = (Pi - Ci) - Ti * d$$

Avec :

- $Ri$  : représente la rente foncière ou le profit ;
- $Pi$  : le prix du marché du produit "i" par unité de surface ;
- $Ci$  : le coût de production de "i" par unité de surface ;
- $Ti$  : coût du transport de "i" par unité de distance pour le produit d'une unité de surface.
- $d$  : distance à la ville-marché.

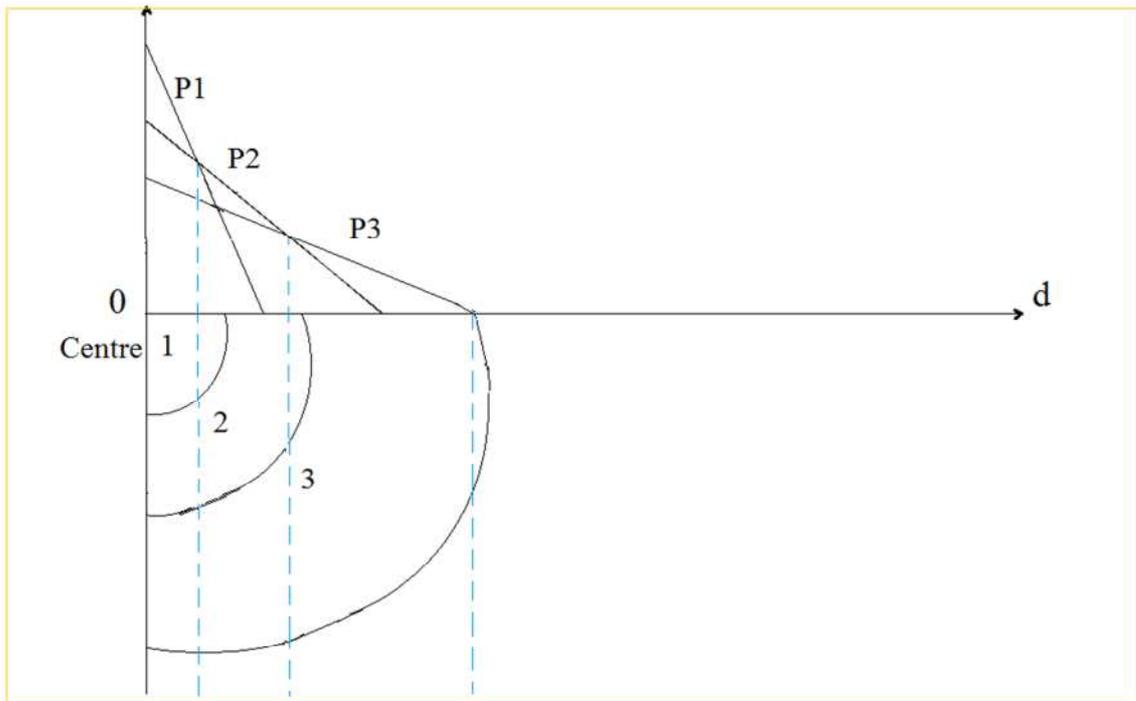
Le modèle d'écrit par VON THÜNEN nous permet d'observer que, plus on s'éloigne du marché, plus la rente foncière diminue. Avec, le coût de transport n'étant pas le même pour tous les produits, les courbes de profit de deux produits peuvent se couper. Dont, le producteur choisira le produit pour lequel le profit ( $Ri$ ) est le plus élevé.

L'équilibre, pour un prix donné de chaque produit, est donné par la confrontation des fonctions de rente et aboutit à des localisations en couronnes concentriques appelées cercles

## Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation

concentriques de VON THÜNEN. Pour trois produits, le graphique suivant permet de visualiser le principe de cet équilibre, comme le montre la figure 2.

**Figure N°02 : Localisation de trois produits dans le cadre de la rente de VON THÜNEN**



**Source :** PONSARD, Analyse économique spatiale, 1988.in, Aline BOUVARD, 2008. « Les facteurs de localisation des activités économiques : application à l'aire urbaine de Lyon ». Mémoire pour le Master 2 Recherche Transport, Espace, Réseaux. UniversitéLumièreLyon 2. P 9.

Nous remarquons dans ce schéma que la première parcelle sera affectée au produit P1, la seconde, un peu éloignée du centre au produit P2 et la dernière encore un peu plus distante du marché au produit P3.

### **1.2 La Théorie de localisation industrielle d'ALFRED WEBER**

Alfred Weber est le premier qui à élaborer le modèle de la localisation industrielle. Il a éclairci le rôle des coûts de transport dans les choix de localisation des entreprises, également le coût de la main d'œuvre, l'agglomération et le marché. Contrairement aux activités agricoles, les activités industrielles ne dépend pas du sol comme ressource principale, (P, Aydalot 1980) « *chacun choisit la localisation qui minimise ses couts de production, pour chaque entreprise il y a une localisation optimale différente.* »<sup>5</sup>.

<sup>5</sup>Philippe Aydalot, l'entreprise dans l'espace urbain, Edition Economica, Paris, 1980, p52

### **1.2.1 Hypothèses du modèle de Weber**

Le modèle d'Alfred Weber repose sur un certain nombre d'hypothèses, et à partir de ces hypothèses et études de divers éléments pouvant influencer sur le choix de l'implantation de l'entreprise, il distingue trois facteurs principaux sur lesquels il construit sa théorie, à savoir :<sup>6</sup>

- Le point minimum des frais de transport qui sont les coûts de transport des intrants depuis les ressources d'approvisionnement nécessaires pour amener les matières premières sur le lieu de production et ceux pour livrer les produits finis jusqu'aux marchés.
- La distorsion du travail qui résulte de la différence dans les coûts de la main d'œuvre
- Le jeu des forces agglomératives et désagglomératives qui résulte du regroupement d'entreprise dans un espace restreint.

### **1.2.2 Triangle de Weber<sup>7</sup>**

L'approche wébérienne de la localisation des firmes met l'accent sur la minimisation des coûts de transport "*entre l'entreprise et les lieux avec lesquels elle échange ou déplace des biens.*" (Aydalot [1984], p. 18).

La décision de la localisation des entreprises industrielles résulte de la comparaison entre le prix de transport des inputs et le prix de transport des outputs, et le point optimum qui minimise ces coûts et déterminé par la méthode appelé TLW « triangle de localisation de WEBER »

Weber formalise son modèle avec l'équation suivante :

$$\text{Min } C_t = a P_x + b M_x + c E_x$$

Tel que :

**P** : La matière première avec la quantité demandée « a » ;

**E** : L'énergie avec le produit utilisés « b » ;

**M** : Le marché avec les produits fabriqués « c » ;

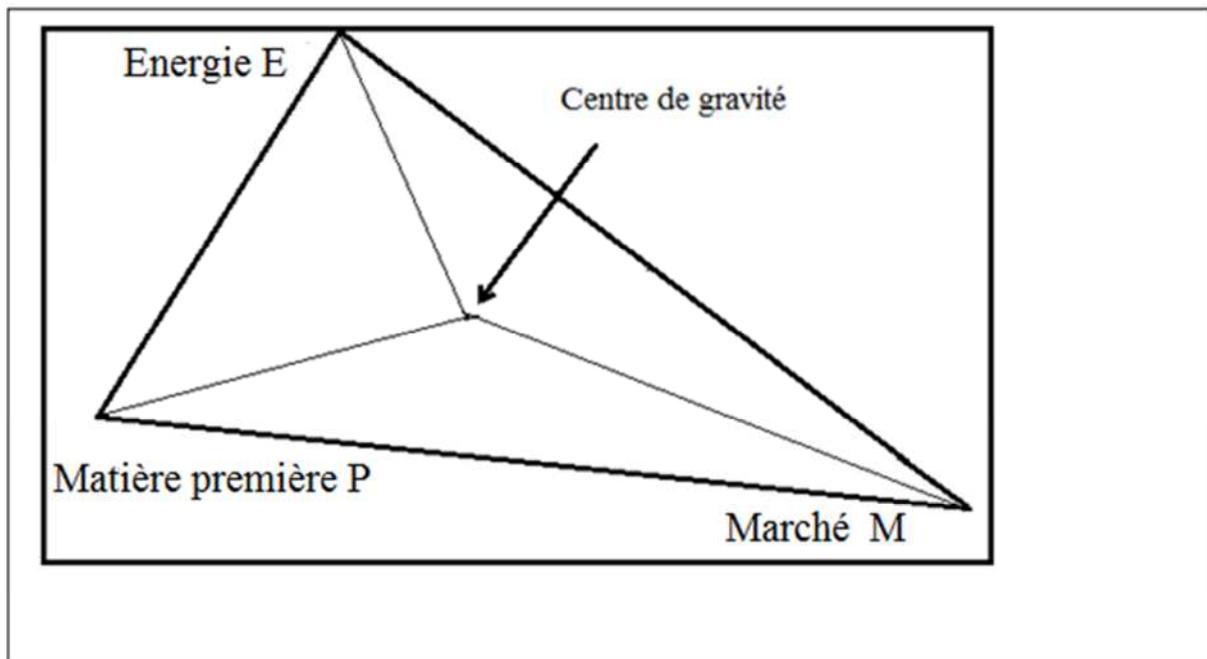
**X** : Centre de gravité des triangles ;

**C** : Cout global de transport.

<sup>6</sup> Djemai. S, Essai d'analyse des facteurs déterminant la localisation des PME, cas de la wilaya de Jijel, Mémoire de Magister en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2010, p.28.

<sup>7</sup> Le triangle a été avant lui par Launhardt in Géneau, I., Staszak, GF. Principe de géographie Economique : Cours, documents, travaux dirigés. Edition : Bréal. (2000). P359.

**Figure N°03 : Triangle d'A.WEBER**



**Source:** R.C Riley, 1973: Industrial geography. Chatto & Winduw, p.10.

La localisation optimale se situe dans le centre de gravité du triangle PEM défini par les sources d'énergies(E), les matières premières(P) et le marché (M) dont les sommets sont affectés par les masses correspondantes (a, b, c)<sup>8</sup>, la main d'œuvre joue un rôle privilégié dans la localisation des entreprises, avec le facteur d'agglomération qui est en relation réciproque avec la main d'œuvre.

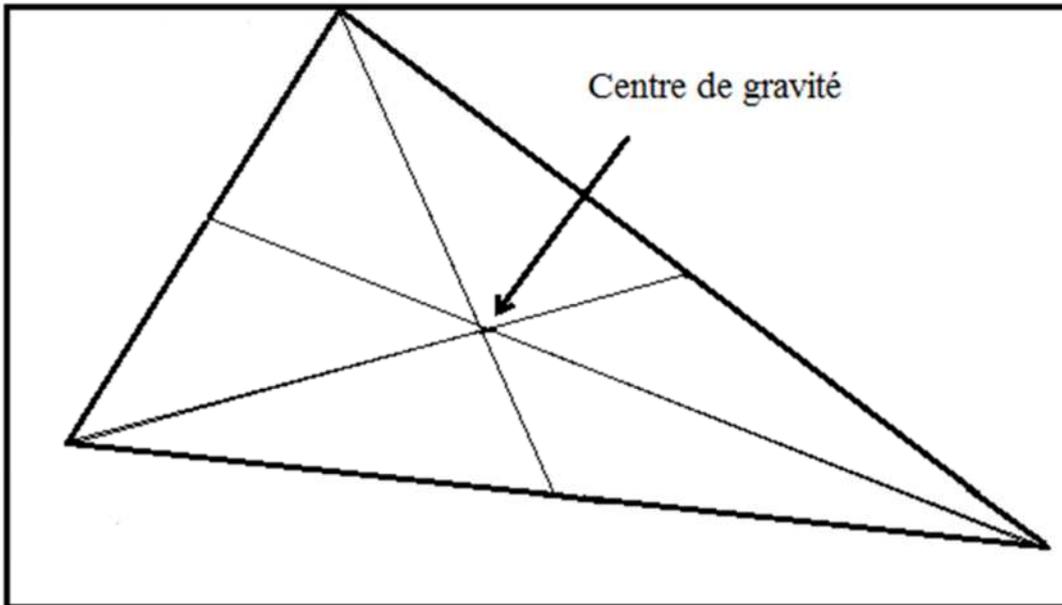
L'économiste Alfred Weber a introduit l'effet de la main-d'œuvre qui varie, supposant qu'on trouve des bassins d'emplois où l'offre d'emplois est importante donc le coût de mains-d'œuvre est faible, les entreprises vont se délocaliser pour s'installer, mais s'assurent que les frais de transports seront à moindres coûts et qu'ils seront récupérés d'autre part (coût de mains-d'œuvre).

Weber a essayé d'étudier la théorie de la localisation industrielle qui repose sur le principe que l'industriel recherche la localisation qui lui permet de minimiser les couts de transports, de matière première et celle de l'énergie et de produits fabriqués. Il a établi le triangle de localisation entre PEM, il montrer que la localisation optimale correspond au point d'équilibre

<sup>8</sup>Amara.H, Ait Ikhlef.Z, «Essai d'analyse des facteurs de la localisationPME en Algérie, Cas de la commune d'El-Kseur», Mémoire de Master en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016/2017, p.10.

c'est-à-dire le centre de gravité du triangle qui se trouve à l'intersection des médiatrices des côtés de ce dernier.

**Figure N°04 : Intersection des médiatrices**



Source: R.C Riley, 1973: Industrial geography. Chatto & Winduw, P 10.

### **1.3 Théorie de l'espace de Tord Palander 1935<sup>9</sup>**

Tord Palander (1935) a analysé l'effet de la variation des prix sur l'aire de marché. En prenant deux firmes, il détermine la limite de l'aire de marché en fonction du coût de production. Il montre ensuite l'effet d'une baisse de prix sur le partage du marché. Il a aussi introduit le concept de « compétitivité » qui s'intéresse au profit globale et ne se limite pas uniquement aux coûts de transport, ce dernier, il l'analyse en termes de coûts de mouvement et étudie les effets des tarifs de transport.

### **1.4 La théorie des aires de marché d'Auguste LOSCH<sup>10</sup>**

Les travaux de Lösch s'articulaient sur le marché et le point du profit maximum, c'est l'une de ses critiques principales adressées à A. Weber qui ne prend pas en compte la demande (constante). Il montre que c'est elle qui forme la variable spatiale fondamentale, de sa part

<sup>9</sup> Amara.H, Ait Ikhlef.Z, Essai d'analyse des facteurs de la localisation PME en Algérie, Cas de la commune d'El-Kseur, Mémoire de Master en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016/2017, p.11.

<sup>10</sup> Mehdi.F, Aménagement du territoire et localisation industrielle, Cas des communes d'El-Kseur et Akbou, Mémoire de Master en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2013/2014, p.12.

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

l'essentielle est de trouver le point où le profit se maximise. Pour lui : La localisation optimale = Localisation qui maximise le profit.

D'où : le profit = Revenu - Coût globale.

- La demande du produit diminue jusqu'au point où elle s'annule (vente=0) ;
- Parallèlement, le prix augmente avec la distance et la quantité demandée baisse.

La théorie de Lösch permet d'expliquer la différenciation de l'espace et d'inclure l'industrie œuvrant pour le marché. Elle permet d'expliquer la spécialisation et s'adapter mieux aux espaces plus peuplés ou en mutation économique où l'industrie et la spécialisation sont plus avancées.

### **1-5 L'approche d'Edgard Hoover<sup>11</sup>**

La théorie de la localisation des activités économiques d'Edgard M. Hoover (1948) appartient à la tradition weberienne. Il introduit l'influence de la demande et des facteurs personnels. Il raffine la théorie de Weber en accordant plus d'importance aux coûts de transport. Il insiste sur le fait que les coûts de transport ne s'accroissent pas proportionnellement à la distance.

Hoover se penche davantage sur l'importance des forces d'agglomération en développant le concept d'industries "footloose"<sup>12</sup>.

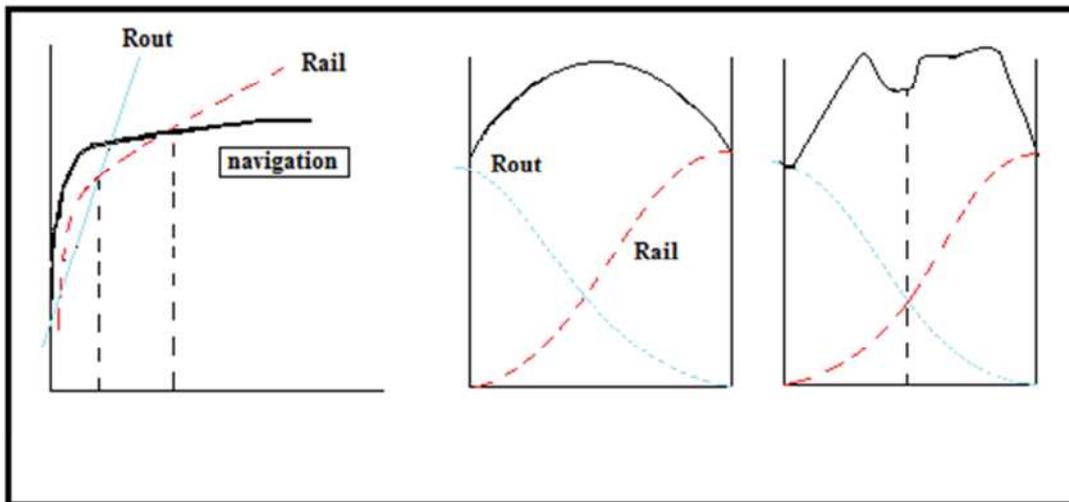
Son hypothèse de concurrence parfaite limite le problème de la localisation à un problème de minimisation des coûts. Hoover fait abstraction en grande partie du phénomène d'interdépendance. Il n'a pas su expliquer pourquoi une entreprise arrive à se localiser à un endroit autre que celui offrant des coûts moindres.

---

<sup>11</sup>HOOVER.EDGARD.M. la localisation des activités économiques, préface et traduction par Jean Alaurant, Paris, 1955, les éditions ouvrières, p763.

<sup>12</sup> Le concept footloose industry ou l'industrie libre est un terme général pour une industrie qui peut être placée et située à n'importe quel endroit sans effet des facteurs de production tels que les ressources, la terre la main d'œuvre et le capital.

**Figure N°05 : Cout de transport par mode, terminaux et rupture de charges**



Source :

Belhedi.A, Les modèles de la localisation des activités économiques, 2010, p.95.

## **Section 2 : Les facteurs de localisation des entreprises industrielles**

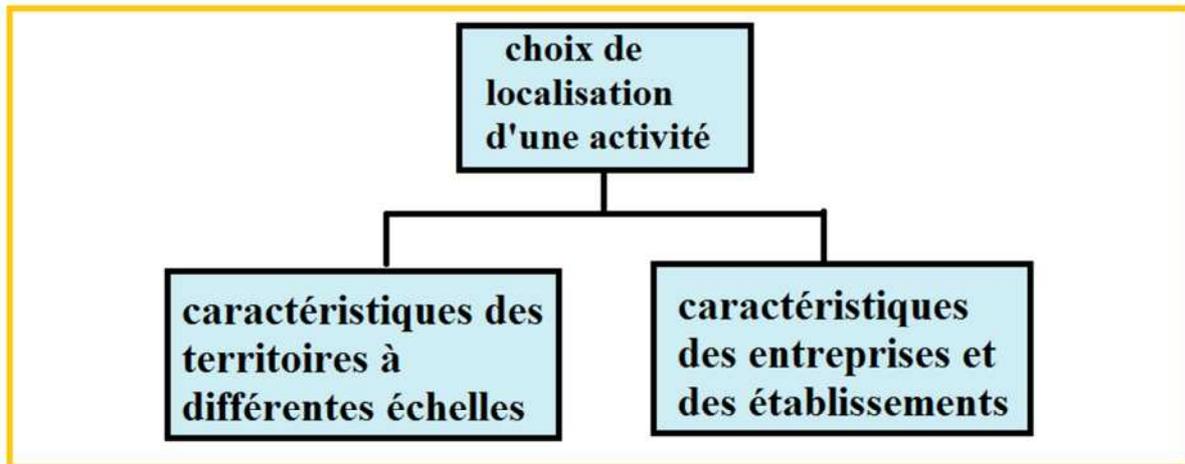
Par facteur de localisation industrielle, on entend tout phénomène susceptible d'influer d'une manière ou d'une autre sur le choix de la localisation d'une industrie<sup>13</sup>, « *La sélection d'une localisation est toujours une question de compromis et d'option car, comme le dit R. MUTHER, "il est rare de trouver un emplacement parfait, permettant une implantation parfaite pour un prix parfait". Les dirigeants choisissent donc ce qui convient le mieux à partir de ce qu'ils veulent et en fonction de ce qui est disponible* »<sup>14</sup>.

Il existe une multitude de facteurs susceptibles d'influencer sur la localisation des entreprises, à ce niveau, d'après MERENNE SCHOUMAKER (1991), la localisation des activités économiques est influencée par deux grands types de facteurs de localisation : ceux caractérisant les territoires et ceux caractérisant les entreprises et les établissements.

<sup>13</sup>DAVIN L., 1969, « Les facteurs de localisation des industries nouvelles », In Revue économique, vol 20, N°5, P. 894-904.

<sup>14</sup> BRUNO L, (1993), « Dynamique industrielle et localisation : Alfred Marshall revisité ». Revue française d'économie, Volume 8, N°4, PP. 195-234 ;

**Schéma N°01. Les déterminants de localisation**



**Source** : MERENNE-SCHOUMAKER, *La localisation des industries, 1991*, in Aline BOUVARD, 2008. « Les facteurs de localisation des activités économiques : application à l'aire urbaine de Lyon ». Mémoire pour le Master 2 Recherche Transport, Espace, Réseaux. UniversitéLumièreLyon 2. P 24.

**2.1 Les facteurs caractérisant les entreprises et les établissements**

La distinction des stratégies de localisation entre les industries lourdes ou de première transformation et les industries de haute technologie, c'est que la stratégie de l'industrie lourde consiste à des besoins des grandes espaces et la limitation des couts de transport ; par contre l'industrie de haute technologie s'attacheront à focaliser pour une proximité d'une main-d'œuvre qualifiée et des centres de recherche universitaires qui fournissent des chercheurs.

En effet, malgré plusieurs tentatives de généralisation, il faut constater que chaque cas est unique et demande un inventaire spécifique des besoins et des souhaits.

Dans ce sens, MERENNE-SCHOUMAKER (1991) identifie cinq (05) caractéristiques relatives au profit de l'établissement, à savoir :

- L'influence de la branche d'activité et de l'établissement et du cycle de vie du produit
- La taille de l'entreprise
- La fonction de l'établissement (dans quel secteur elle fonctionne ; tertiaire, secondaire ou premier)
- La nature de l'opération de localisation dont il résulte ;
- Le niveau de présence géographique des entreprises (firmes multinationales, firmes étrangères des pays limitrophes, firmes nationales à plusieurs sièges et les firmes locales).<sup>15</sup>

<sup>15</sup> BOUVARD et AL, (décembre 2008) : « La localisation des activités économiques au sein de l'Aire Urbaine de Lyon, Rapport n°6, P.23.

## **2.2 Les facteurs qui caractérisant les territoires**

Les critères qui interviennent dans le choix de localisation d'un pays sont différents de ceux qui jouent au niveau local, (niveaux spatiaux différents).

- ✓ Au niveau Macro « les grands espaces économiques (par exemple, l'UE) et les pays » ;
- ✓ Au niveau Micro « les régions, les localités et les terrains ».

### **2.2.1 Les facteurs intervenant à l'échelle macro dans les choix de localisation des industries<sup>16</sup>**

L'échelle macro renvoie aux grands espaces économiques. En matière de localisation des industries des firmes multinationales dans les pays en développement, l'échelle macro joue un rôle essentiel. Les principaux leviers qui jouent en faveur d'une localisation dans un pays aux dépens d'un autre relèvent de quatre catégories :

- ✓ La taille du marché (marché potentiel) ;
- ✓ La réduction des coûts de production (les avantages comparatifs)
- ✓ Le contexte politique, économique, social et culturel (La politique des pouvoirs publics)
- ✓ La situation géographique du pays.

#### **2.2.1.1 Le marché<sup>17</sup>**

La localisation des entreprises reflète souvent la volonté de conquérir de nouveaux marchés. Une entreprise peut décider de bâtir sa stratégie sur les exportations à partir du territoire national (stratégie de la Chine)<sup>18</sup> mais cette alternative est aujourd'hui souvent abandonnée au profit d'une implantation dans la région ou le pays dans lequel on souhaite conquérir des parts de marché. Plusieurs facteurs jouent en faveur de cette tendance :

- Une image de l'entreprise présente sur le marché plus favorable : elle offre à la main d'œuvre locale un travail ;
- Une meilleure connaissance des comportements, des modes de vie des consommateurs et donc une meilleure adaptation des produits aux spécificités des demandes locales
- Un service après-vente plus efficace ;
- Une réponse à des mesures protectionnistes tarifaires ou non tarifaires ;
- Un amortissement des fluctuations cycliques nationales par la diversité des marchés.

---

<sup>16</sup>AIT MOUSSA. A, «Les déterminants de la localisation industrielle dans la zone d'activité Taharacht-Akbou - (Bejaia)», mémoire master2, 2017, P32.

<sup>17</sup> Idem

<sup>18</sup>Les groupes étatiques et privés chinois rebattent les cartes à l'intérieur et à l'extérieur de celui-ci pour faire la course en tête dans l'économie mondialisée.

Il existe différentes stratégies pour chercher à se positionner sur un marché étranger, soit :

- De créer un établissement ;
- De racheter une entreprise existante, exemple de l'Oréal qui rachète des marques étrangères ;
- De créer une coentreprise (joint-venture). Ce type d'entreprise est beaucoup utilisé pour partir à la conquête du marché chinois ;
- De passer un accord de commercialisation ou de licence avec une entreprise implantée sur le marché étranger.

### **2.2.1.2 La réduction des coûts de production (les avantages comparatifs)<sup>19</sup>**

Les firmes multinationales sont toujours à la recherche de la minimisation des coûts de production ; elle vise les territoires où la main d'œuvre est moins chère (salaires bas), d'avantages fiscaux et financiers et tout élément susceptible de réduire les coûts, c'est un facteur important de délocalisation de certaines activités vers l'Europe du Sud et surtout le Tiers Monde (Mérenne-Schoumaker, 1996).

### **2.2.1.3 Le contexte politique, économique, social et culturel<sup>20</sup>**

La répulsion ou l'attraction qu'exercent certains espaces économiques et surtout certains pays sur les investissements dépend aussi largement du contexte politique du pays ou de la région. Les capitaux fuient les nations où les dévaluations sont fréquentes et les investissements ne sont guère importants lorsqu'il y a un risque de nationalisation ou un contrôle trop accentué de la vie économique.

Le coût et la disponibilité en capital jouent aussi un rôle principalement à cet échelon de décision car les perspectives de profit sont liées aux conditions financières et fiscales des pays notamment : taux d'intérêt, réglementation des changes, régime en matière de rapatriement des capitaux et dividendes, systèmes de taxation, régime douanier, sécurité de placement, etc. Par ailleurs, les mesures prises dans le cadre de la politique de développement économique régional peuvent exercer un certain attrait vis-à-vis des investissements étrangers. Les aides accordées par la plupart des pays européens ont sans nul doute influencé certaines implantations américaines dans la période 1960-1974.

D'autres mesures de politique nationale peuvent encore intervenir comme le volume des achats à des fins civiles et militaires, les aides à la recherche ou à l'innovation, la politique de réglementation en matière de sécurité ou d'hygiène, les réglementations en matière

---

<sup>19</sup>AIT MOUSSA. A, «Les déterminants de la localisation industrielle dans la zone d'activité Taharacht-Akbou - (Bejaia)», mémoire master2, 2017, P33.

<sup>20</sup>Idem

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

d'établissement, etc. En outre, l'accueil, l'information et la propagande orchestrée par les autorités nationales contribuent aussi à créer l'image de marque d'un pays, Selon B MERENNE SCHOUMAKER (2008), « *la répulsion ou l'attraction des investissements dans certains pays dépend aussi largement de la stabilité politique (absence de coup d'état récent), du type de régime (communiste, dictatorial, démocratique), de la situation financière et sociale du pays* ». <sup>21</sup>

### **2.2.1.4 La situation géographique du pays<sup>22</sup>**

C'est un facteur qui peut varier dans le temps, en fonction des progrès de la technique, des infrastructures ou de la conclusion de conventions et d'accords internationaux. La position relative d'un pays peut influencer la stratégie de localisation des entreprises, notamment la position par rapport aux principaux marchés, aux principaux axes de transports. Bien que figée, une même situation peut se révéler avantageuse à certains moments de l'histoire et périphérique à d'autres.

### **2.2.2 Les facteurs intervenant à l'échelle micro dans les choix de localisation des industries<sup>23</sup>**

Les facteurs ayant un rôle à cette échelle varient en fonction des stratégies des entreprises.

Si c'est la recherche de ressources naturelles qui prévaut, alors la localisation sera fortement influencée par l'accès à ces ressources, tandis que, si c'est la recherche d'efficacité des éléments, tels que la qualité et le coût de la main d'œuvre ou les réglementations sectorielles plus ou moins souples pourront entrer en jeu : « *Au niveau des régions, des localités et des terrains nous pouvons identifier trois grands groupes de facteurs : le cadre général, les facteurs de production et l'environnement économique humain et politique* ». <sup>24</sup>

#### **2.2.2.1 Le cadre général**

##### **2.2.2.1.1 La situation géographique**

La situation géographique est une notion relative, car elle désigne la position par rapport à d'autres lieux ou d'autres phénomènes localisés (marché, voies de communication, etc.). Ce

---

<sup>21</sup>[http://georepere.e-monsite.com/medias/files/chap.22\\_bis\\_facteurs\\_de\\_localisation\\_des\\_industries.pdf](http://georepere.e-monsite.com/medias/files/chap.22_bis_facteurs_de_localisation_des_industries.pdf)

<sup>22</sup>AIT MOUSSA. A, «Les déterminants de la localisation industrielle dans la zone d'activité Taharacht-Akbou - (Bejaia)», mémoire master2, 2017, P34.

<sup>23</sup> Partoune. C, La localisation des industries, un choix primordial pour de nombreux dirigeants d'entreprises et pour les responsables publics, avril 2002. .in Sources : extraits de B. Mérenne-Schoumaker, 1996, La localisation des industries, collection "Géographie d'aujourd'hui", Nathan université, Paris. In : [www.lmg.ulg.ac.be/locindus\\_in\\_d.html](http://www.lmg.ulg.ac.be/locindus_in_d.html), consulté le 27/03/2020.

<sup>24</sup>BOUVAR A-D, (2008), « Les facteurs de localisation des activités économiques : application à l'aire urbaine de Lyon ». Mémoire pour le Master 2 Recherche Transport, Espace, Réseaux. Université Lumière Lyon 2, P.29

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

facteur a un impact plus important au niveau régional ou local qu'au niveau national ou international en raison de l'importance à cette échelle les éléments de polarisation des activités, des trafics, des populations et des différences qualitatives dans les répartitions ont plus d'importances (par exemple le rôle des ports maritimes ou des villes sont loin d'être identiques). De plus, toutes les situations ne sont guère équivalentes, notamment en ce qui concerne les infrastructures et disponibles (certains dirigeants d'entreprises peuvent refuser de s'installer à certains endroits malgré les avantages financiers que leur offriraient des responsables publics).

### **2.2.2.1.2 Le marché**

Contrairement au facteur précédent, ce critère joue un rôle moins à l'échelle régionale et locale qu'à l'échelle nationale ou internationale vu la mondialisation des marchés. Toutefois, certaines activités restent très liées à l'aire de circulation de leurs produits ou services : c'est le cas lors de coûts de transports élevés (ex. l'industrie des boissons), quand le produit perd rapidement sa valeur (ex. l'édition de quotidiens) ou encore quand des contrats fréquents entre producteurs et clients sont nécessaires (ex. sociétés de services aux entreprises).

### **2.2.2.2 Les facteurs de production**

Les décisions de localisation des industries sont influencées par quatre facteurs de production : le transport, les matières premières, les disponibilités en terrains et bâtiments et enfin les aspects quantitatifs et qualitatifs de la main d'œuvre.

#### **2.2.2.2.1 Le transport**

Le transport est le facteur le plus important pour les entreprises industrielles, (proximité aux axes structurants, les avantages logistiques et l'accessibilité). Toutefois le rôle des coûts de transport varie d'une activité à l'autre et dans le domaine industriel, on considère que la localisation des usines est dépendante de ces coûts si la part des coûts directs de transport dans le prix de revient des produits dépasse 5%. Mais la minimisation des coûts de transport reste un objectif majeur de nombreux industriels.

En outre, la plupart des firmes ont des exigences croissantes vis-à-vis des infrastructures et des conditions dans lesquelles elles vont pouvoir organiser le déplacement des marchandises et du personnel. Chaque firme souhaite être bien desservie, ce qui postule fréquemment la possibilité de choix entre plusieurs modes de transport et ce qui implique nécessairement des exigences qualitatives vis-à-vis du ou des réseaux.

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

Au sein des différents modes de transport, le rôle de la route et surtout des autoroutes s'est considérablement accru de même que celui des voies maritimes et de l'aviation. A l'opposé, l'utilisation du chemin de fer a diminué sauf pour les industries lourdes.

La proximité d'un mode de transport n'implique cependant pas nécessairement son utilisation. C'est même très fréquent dans les zones portuaires ou aéroportuaires choisies non pas pour leurs possibilités spécifiques en transport mais bien pour les facilités qu'elles offrent en matière de terrains. Enfin, les télécommunications ont aussi accru leur poids dans les décisions de localisation, en freinant les implantations là où de longs délais sont nécessaires à l'obtention des lignes téléphoniques et en les favorisant là où les réseaux sont abondants et de qualité.

### **2.2.2.2 Les matières premières, l'eau et l'énergie**

L'influence de ces trois éléments varie très nettement d'une activité à l'autre.

En générale, la localisation des matières premières et des disponibilités en énergie s'est restreinte ces dernières années en raison des mutations techniques. Les modifications intervenues dans le domaine des transports ont, pour leur part, accru les possibilités et diminué l'importance relative des coûts, du moins jusqu'à une date récente. L'utilisation accrue de l'électricité et du gaz naturel a réduit les contraintes de choix et les systèmes de tarification les écarts régionaux. Mais les différences internationales entre les prix de l'énergie maintiennent des disparités qui sont de plus en plus ressenties dans le contexte de la croissance du prix de l'énergie.

Le rôle de l'eau s'est généralement renforcé suite à l'augmentation très nette des besoins et à la raréfaction des réserves, d'où l'implantation des grands consommateurs d'eau (pour le refroidissement notamment) en bordure des voies d'eau ; c'est le cas des centrales électriques, de la sidérurgie et aussi du montage automobile (où on consomme 35 m<sup>3</sup> par voiture). Le problème de l'eau se pose également en termes qualitatifs pour les entreprises exigeant de l'eau certaines qualités, par exemple dans le secteur alimentaire. En outre, le rejet des eaux usées semble de plus en plus préoccupant et cet aspect de la question peut avoir des répercussions sur les localisations dans la mesure où la législation introduit des discriminations entre les endroits au sein même d'un territoire national ou régional<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Partoune. C, 2002, op.cit. In : [www.lmg.ulg.ac.be/loc\\_ind.html](http://www.lmg.ulg.ac.be/loc_ind.html), consulté le 28/03/2020

**2.2.2.3 Les disponibilités en terrains et bâtiments**

L'évolution récente est caractérisée par des exigences croissantes en espace portant à la fois sur les quantités et les qualités. Les entreprises recherchent des terrains équipés au prix peu élevé situés dans un environnement de qualité. D'où le succès des parcs industriels.

Des bâtiments disponibles peuvent aussi être un facteur puissant de localisation à condition qu'il s'agisse d'immeubles récents et /ou en bon état facilement réutilisables et non de friches.

Des immeubles neufs offerts par les promoteurs immobiliers exercent également beaucoup d'attrait et ce d'autant plus que de telles réalisations sont encore peu fréquent et souvent limitées aux grandes agglomérations. En général, la formule locative intéresse deux types d'entreprises : celles qui veulent tester un marché ou une localisation et celles qui ne peuvent ou ne veulent pas investir dans l'immobilier.

**2.2.2.4 Les aspects quantitatifs et qualitatifs de la main-d'œuvre**

Pour la plupart des industriels, la main-d'œuvre est l'un des principaux facteurs de localisation. Quatre aspects différents de la main-d'œuvre peuvent intervenir : les disponibilités, la qualification, la réputation et le coût. La disponibilité joue un rôle au niveau des grandes entreprises. Dans les autres cas les difficultés de recrutement sont fréquemment restreintes. La disponibilité de la main-d'œuvre a également un aspect qualitatif en termes d'âge et de sexe par exemple certaines entreprises cherchent à recruter du personnel jeune.

Du point de vue de la qualification, les entreprises ont des exigences au niveau de la formation requise, certaines entreprises rejettent les zones rurales ou au contraire elles recherchent des zones où la qualification de la population est moins poussée. La réputation de la main-d'œuvre comprend des éléments qualitatifs comme la régularité (absentéisme), la rapidité (de formation dans le travail), l'efficacité, la stabilité etc. Mais, il est difficile d'apprécier ces caractères correctement, l'appréciation de la main-d'œuvre sur ces points s'appuie parfois sur des images stéréotypées ou des affirmations anciennes et peuvent devenir totalement fausses.

Quant au coût de la main-d'œuvre, c'est aussi un critère important même s'il faut le pondérer par la productivité (production opérée en une période de temps). En fait, des bas salaires ne présentent pas que des avantages et, en outre, il faut se méfier de comparaisons hâtives entre régions et pays ne prenant pas en compte tous les aspects des coûts (charges patronales, gratifications, interventions dans les déplacements, le logement, etc.).

**2.2.2.3 L'environnement économique, humain et politique**

Au niveau de ce groupe de facteurs nous allons aborder les suivants : l'environnement économique : préoccupations et contraintes, le cadre de vie et enfin l'intervention des pouvoirs publics.

**2.2.2.3.1 L'environnement économique**

Le choix d'une localisation peut être influencé par la recherche de la proximité d'autres entreprises. Une telle décision s'explique d'abord par les relations directes existant entre le nouvel établissement et ceux implantés dans les environs. Elle procède aussi de la prise en considération du climat économique de la région, c'est-à-dire les attitudes des pouvoirs publics et de la communauté vis-à-vis des activités nouvelles. Elle s'explique encore par la recherche d'un voisinage particulier, par exemple firmes de même nationalité, de même activité, de même importance ou, au contraire, firme petite souhaitant se localiser près d'une plus grande firme. Ce comportement des firmes a pour objectif de minimiser les risques et de tirer profit de certaines externalités.

Par ailleurs, un milieu dynamique a souvent des effets d'entraînement : par exemple, incitation à la modernisation, à l'agrandissement ce qui peut même parfois provoquer un transfert ou une extension ou encore à l'innovation et à la création. En outre, le rôle des économies externes apparaît de plus en plus important et complexe. Celles-ci sont les bénéfices collectifs que perçoivent les entreprises du fait de leur position relative, indépendamment de tout échange marchand.

En premier lieu, elles sont constituées d'économies de localisation (résultant de l'agglomération sur un espace restreint d'activités similaires ou voisines ce qui permet une certaine spécialisation et complémentarité, apparition de services spécialisés, renommée, main-d'œuvre bien formée). En deuxième lieu, elles sont issues d'économies d'urbanisation, c'est-à-dire (les infrastructures, services variés, vaste marché, multiplicité des contacts). La recherche d'économies d'agglomération est donc intéressante pour les entreprises et ces économies d'agglomération peuvent également attirer de nouvelles entreprises. Mais à partir d'un certain seuil d'agglomération, ces économies peuvent se transformer en dés-économies.

**2.2.2.3.2 Les préoccupations et les contraintes de l'environnement**

La sensibilisation croissante au problème de la sauvegarde de l'environnement ainsi que les mesures prises dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et/ou de la protection de la nature (comme l'étude d'impact sur l'environnement) dans de nombreux pays notamment les plus développés, contribuent certainement à restreindre les possibilités de choix pour de nombreuses industries.

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

Le problème se pose particulièrement pour les entreprises polluantes et/ou dangereuses. Mais les réglementations, les concernant varient selon les pays, les villes et les régions. Les entreprises les plus polluantes se déplacent des zones les plus réglementées vers les plus tolérantes. Les manifestations antinucléaires sont également à rapprocher de ces problèmes. En effet, il est de plus en plus difficile de localiser une nouvelle centrale sans un certain consensus avec les populations concernées. Et les mesures imposées aux sociétés d'électricité rendent de plus en plus difficile le choix du site.

### **2.2.2.3.3 Le cadre de vie**

Facteur de plus en plus évoqué dans les travaux récents, le cadre de vie est cependant rarement défini.

A notre avis, il regroupe les éléments suivants : des coordonnées du cadre physique (beauté des paysages, durée de l'ensoleillement), les conditions de logement (disponibilité, prix et surtout qualité), l'attrait touristique, la présence d'équipements dans les domaines de l'enseignement (surtout université et école internationale), du commerce, des soins médicaux, de la culture et des loisirs, etc. les facilités d'accès à ces équipements ou aux endroits touristiques voisins (en particulier, les facilités de communication avec la métropole ou la grande ville voisine) et enfin, des facteurs d'ambiance (nombre suffisant de personnes de catégories socioprofessionnelles analogues, habitudes régionales, degré d'ouverture du milieu aux nouveaux arrivants, etc.).

Certes, tous ces éléments ne sont pas décisifs mais, à conditions économiques égales, ils emportent la décision. D'où la multiplication des efforts de nombreuses régions et/ou communes pour améliorer leur image de marque et pour tenter d'offrir « un plus ».

En général, la prise en considération de ce facteur conduit les dirigeants à choisir des implantations proches de grandes villes ou à s'installer dans des régions touristiques. Ce fait est confirmé par le renforcement récent de l'attrait de deux grands groupes de régions : d'une part, les grandes villes et leur banlieue de standing, voire des villes moyennes de belle qualité architecturale et à forte connotation culturelle et, d'autre part, les régions méridionales des pays.<sup>26</sup>

### **2.2.2.3.4 L'intervention des pouvoirs publics**

Généralement les mesures gouvernementales touchent les activités industrielles. Ces politiques de développement économique ont pour objectif l'utilisation rationnelle des territoires pour le but de la croissance, dont « *Nées de la prise de conscience du fait que la*

---

<sup>26</sup> Partoune. C, 2002, op.cit. In : [www.lmg.ulg.ac.be/locindus/loc\\_ind.html](http://www.lmg.ulg.ac.be/locindus/loc_ind.html), consulté le 28/03/2020

## **Chapitre 1 : La notion et les fondements de base des décisions de localisation**

*croissance ne se réalise pas partout au sein d'un même Etat »<sup>27</sup>* . Deux groupes d'interventions ont de l'importance : les interventions régionalisées du pouvoir central et les interventions des dirigeants régionaux ou locaux.

La majorité des politiques régionales sont des politiques d'incitation (mesures financières et fiscales, orientation des investissements vers tel ou tel région, décentralisation des pôles en croissance vers les périphéries en retard). Mais leurs impacts sont faibles dans les régions en difficulté malgré les aides, qui ne modifient pas l'image des régions qu'ont les chefs d'entreprises des conditions minimales de fonctionnement. De plus, l'avantage obtenu n'est pas permanent et ne peut pas être comparé avec des avantages permanents comme l'infrastructure ou la qualification élevée de la main-d'œuvre.

### **Conclusion**

Dans la théorie de localisation des activités économiques, de nombreux auteurs sont considérés comme des précurseurs ayant traité de la question. Ainsi, dans ce chapitre nous avons focalisé notre étude sur les premiers modèles de localisation des entreprises, avec le modèle de Von Thünen : localisation agricole (prix du foncier) et le modèle d'Alfred Weber : localisation industrielle (la distance au centre «cout de transport»), et d'autres modèles de plusieurs auteurs, qui ont essayé de développer ces théories avec des différentes techniques de détermination de la localisation optimale, qui maximise le profit on minimisant les différents coûts.

Le choix de la localisation joue un rôle primordial dans les stratégies des firmes, nous constatons que la localisation des activités économiques est influencée par un nombre plus ou moins important de facteurs décisifs qui sont répartis selon les caractéristiques des entreprises et des territoires, dans les caractéristiques des établissements. Nous retiendrons deux facteurs et qui sont particulièrement capital : la taille et la branche d'activité. Et les caractéristiques des territoires, les critères qui interviennent dans le choix de localisation d'un pays sont différents, de ceux qui jouent au niveau macro (national) et micro (régional).

Enfin, un facteur ne peut à lui seul expliquer une localisation. Pour cela aujourd'hui, les entrepreneurs doivent tenir comptes d'un nombre important de facteurs pour avoir une localisation optimale de leurs industries

---

<sup>27</sup> MERENNE-SCHOUMAKER, (1996), Op, Cit.

# **Chapitre II**

## **Les infrastructures de transport et localisation**

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **Introduction**

Les infrastructures de transport sont souvent considérées comme le facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation d'une firme, tout processus industriel implique en effet, l'intervention du transport. D'abord pour réunir en un même lieu des produits et matériaux bruts devant subir une transformation, ensuite pour acheminer les demi-produits et les produits finis vers les lieux d'utilisation et de consommation[.]<sup>28</sup>, et ceci avec la participation des divers modes de transport tels que le réseau routier, le réseau portuaire, le réseau ferroviaire, mais aussi le transport aérien.

Cependant, il est désormais clair que les infrastructures de transport affectent également les choix de localisation des acteurs économiques, et donc la géographie des activités. Or, la géographie des activités a elle-même un impact sur l'efficacité productive, elles ont donc cherché à quantifier les gains de temps et de confort sur les trajets effectués, ainsi du cout, et à prévoir l'évolution de la demande de transport de la part des agents économiques.

La littérature académique analysant l'impact des infrastructures de transport sur le niveau de la localisation des activités économiques a fait des progrès considérables au cours des vingt dernières années, tant du point de vue des méthodes que de la fiabilité des résultats

Ce chapitre a pour objectif, la présentation et l'explication de la notion des infrastructures de transport et localisation. Nous avons structuré notre travail en trois sections, nous parlerons dans la première section sur les généralités des infrastructures de transport. Dont on parlera dans la deuxième section sur les infrastructures de transport et leurs impacts sur le choix de localisation, enfin la dernière section est consacrée à l'importance des couts de transport dans le choix de localisation.

### **Section 1 : Généralités sur les infrastructures de transport**

Les infrastructures de transport sont les différents modes de transport qui doivent être développés, autrement dit, le réseau routier local (RRL) et international (RRI), le réseau portuaire, le réseau ferroviaire, mais aussi le transport aérien, ceci dans le but de faciliter le transport des marchandises, des biens, mais encore, pour les déplacements du personnel et dirigeant.

---

<sup>28</sup>André Fischer, «Transport et localisation industrielle», Edition ARMAND COLIN, Paris, 1978, P 545.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **1.1 Un aperçu sur les infrastructures**

Les investissements dans l'infrastructure, le transport, l'irrigation, l'énergie, les technologies de l'information et de la communication sont essentielles pour parvenir au développement durable et à l'autonomisation des communautés dans de nombreux pays. On sait depuis longtemps que la croissance de la productivité, des revenus ainsi que les Améliorations en matière de santé et d'éducation nécessite des investissements dans les Infrastructures.<sup>29</sup>

Ces infrastructures permettent de faciliter la vie des citoyens et de développer la communication, le transport, la santé ou encore l'éducation. Les contribuables payent des impôts et des taxes qui sont réutilisés par le gouvernement, afin d'offrir une certaine qualité de vie et donner l'accès aux services de base des sociétés modernes.

#### **1.1.2 La notion d'infrastructure**

Le terme infrastructure désigne l'ensemble des ouvrages et des équipements collectifs nécessitant des fondations et qui sont destinés à soutenir une activité économique comme les transports (par voie routière, aérienne, maritime, ferrée, fluviale).

##### **1.1.2.1 Revue de la littérature<sup>30</sup>**

A l'origine, le concept d'infrastructure a été utilisé dans le domaine du génie civil, puis dans l'urbanisme. Le dictionnaire généraliste définit le terme d'infrastructure par l'ensemble des travaux relatifs à un ouvrage, ou par l'ensemble des installations nécessaires à la vie courante et à l'activité économique.

A la suite des travaux d'Hirschman (1958) et Hansen (1965), les infrastructures sont définies comme des biens et services qui rendent possible l'activité productive au sein d'une économie donnée. De ce fait, une distinction est établie entre les infrastructures sociales dont le rôle est de protéger et développer le capital humain (éducation, santé, services sociaux) et les infrastructures économiques qui concernent directement le processus économique productif. Hirschman (1958) propose la définition suivante: « *In its widest sense, it includes all public services from law and order through education and public health to transportation, communication, power and water supply as well as agricultural overhead capital as irrigation and drainage systems. The hard 'core' of the concept can probably be restricted to transportation and power* »<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup><https://www.google.com/url.academicimpact.un.org-innovation-et-infrastructure>.

<sup>30</sup>Ouail Oulmakki, « Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique » : le cas du Maroc. Economies et finances. Université Montpellier, 2015.

<sup>31</sup>Hirschman A.O., 1958, « The strategy of development », Yale University Press, New Haven.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

Les infrastructures ne se limitent pas selon Hirschman (1958) aux seules installations de type (Routes, ports, gares...), mais englobent l'ensemble des services publics (comme les services administratifs, scolaires, universitaires ...). Certaines institutions internationales comme la Banque Mondiale ont repris cette classification en distinguant les infrastructures « *économiques* » des infrastructures « *sociales* ».

Hirschman (1958) met l'accent sur le caractère productif des infrastructures, il se base sur la possibilité de les considérer comme des facteurs de croissance économique. En effet, Hirschman établit un constat tout à fait intéressant en définissant les infrastructures par le rôle qu'elles peuvent jouer dans l'économie grâce notamment aux effets d'externalités qu'elles diffusent.

Perroux (1964) définit les infrastructures comme étant un capital fixe pouvant avoir des effets en amont et en aval en termes d'activité économique et d'aménagement du territoire.

Quant aux travaux de Hansen (1965), ils considèrent les infrastructures comme des facteurs directs ou indirects dans l'activité productive et dans la circulation des biens et des personnes. En faisant abstraction de l'aspect terminologique, les infrastructures se distinguent évidemment du capital privé par un ensemble de caractéristiques. D'une part, les investissements nécessaires à la réalisation d'infrastructures sont très coûteux d'où l'intervention des politiques publiques. D'autre part, la nature indivisible des infrastructures et les économies d'échelles qu'elles engendrent rendent impossible tout fractionnement de la dépense afférente. Cet aspect financier de non-divisibilité de la dépense d'infrastructure est parfaitement illustrée dans le cas d'infrastructures de transport de type autoroute par exemple.

Barro (1990) note que la notion d'infrastructure associe étroitement les services attachés aux équipements, et elle comprend les routes, les autoroutes, les voies ferrées, les ports et les aéroports, les réseaux de télécommunication, d'électricité et de l'eau, etc. En d'autres mots, tous les investissements qui développent et facilitent la circulation des personnes et des biens.

En effet, le terme d'infrastructure regroupe sous son étiquette un ensemble d'éléments vitaux pour le fonctionnement du système économique générant des externalités positives. En tenant compte de ces éléments.

Henner (2000), classe les infrastructures en quatre catégories

- Infrastructures d'utilité publique : fourniture d'électricité, de gaz, etc...
- Infrastructures de services : services sociaux et éducatifs

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

- Infrastructures de télécommunication : réseaux des télécommunications (téléphone, internet)
- Infrastructures de transport : routes, ponts, aéroports, ports, qui permettent la circulation des biens et des personnes.

Les infrastructures peuvent alors être définies comme étant des biens collectifs à la base de L'activité productive. Cette définition fait référence à deux notions : bien collectif et facteur de production. Cette notion élaborée par Samuelson (1954) et Musgrave (1959) est fondée sur les critères de « *non-rivalité* » et de « *non-exclusion* » des biens publics dans le sens où leur utilisation par un agent ne réduit pas la quantité disponible pour les autres acteurs. La non-exclusion caractérisant les biens publics signifie que tous les agents peuvent en bénéficier vu leur caractère intrinsèque échappant aux mécanismes de marché ce qui justifie quelques part, l'intervention de l'Etat à la fois dans le processus de fourniture et dans la réglementation.

Malgré sa pertinence du point de vue conceptuel, cette définition est critiquable dans la mesure où elle ne tient pas compte des phénomènes de congestion qui caractérisent les biens publics en particulier, les infrastructures de transport. En réalité, on a plutôt à faire à des biens publics mixtes autrement dit partiellement rivaux et/ou excusables.

En effet, l'abandon partiel de l'hypothèse de non-rivalité apparait de plus en plus pertinent face aux problèmes de congestion auxquels sont confrontés les biens publics en particulier ceux liés au transport, et se manifestant dès l'atteinte d'un seuil critique d'usage.

Les infrastructures de transport peuvent être définies par l'ensemble des installations qui permettent la circulation et l'utilisation des différents moyens de transport. Elles sont spécifiques à chaque mode de transport, et sont conçues pour permettre la circulation de certains types de véhicules, ou d'accueillir certains moyens de transport. On note que les modes et les moyens de transport sont complémentaires surtout dans un cadre d'échange caractérisé par l'inter modalité.

### **1.2 Les types des infrastructures**

Les infrastructures jouent un rôle central dans les activités des ménages et des entreprises plusieurs études ont montré que les infrastructures publiques, tel que les réseaux d'électricité, les réseaux routiers, les télécommunications le transport des énergies fossiles, etc. ; ont un impact positif sur les croissances économiques et sur productivité.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

On va citer quelques types d'infrastructure qui contribuent à l'augmentation de la production dans un pays.

### **1.2.1 Les infrastructures de transports et de communication<sup>32</sup>**

Les routes, ponts, lignes de chemin de fer, ports et aéroports offrent des avantages économiques et sociaux en reliant les entreprises aux marchés internationaux et régionaux et en permettant aux individus d'accéder à l'eau, au combustible, aux écoles, aux services médicaux, aux emplois et aux parents. Sans un transport de marchandises fiable et à des coûts compétitifs utilisant des infrastructures robustes, les nations ont peu de chances d'échanger marchandises aux meilleures conditions. Si les agriculteurs ne peuvent pas transporter leurs produits de leur zone rurale isolée au marché, ils seront incapables de sortir d'une agriculture de subsistance.

S'ils ne peuvent pas transporter leurs enfants à l'école et au centre médical, la génération suivante ne se portera pas mieux. Le transport est indispensable au fonctionnement des marchés.

Lorsque les infrastructures sont inexistantes ou dégradées, elles ne jouent plus leur fonction de liaison et l'économie en souffre. Les transactions et déplacements essentiels sont retardés ou perturbés, les coûts de transport augmentent, les individus perdent du temps dans des déplacements non rémunérés et des entreprises doivent se battre plus pour rester compétitives. Pour rétablir les liaisons, on doit parfois construire de nouvelles infrastructures ou le plus souvent restaurer ou améliorer celles qui existent déjà. Les infrastructures de transport sont onéreuses. Les énormes investissements requis pour construire les autoroutes, les chemins de fer et les ports doivent être bien planifiés. Entretien régulièrement, ces infrastructures peuvent durer longtemps, mais sans entretien, ces actifs appréciables peuvent disparaître en quelques années. Trop souvent, on reconstruit les mêmes routes à plusieurs reprises à un coût bien plus élevé que si on avait pris à temps les mesures d'entretien appropriées.

---

<sup>32</sup><http://www.infrastructureafrica.org>.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

**Tableau N°01** : Modes de transport et Infrastructure associée.

<b>Modes de transport</b>	<b>Infrastructure associée</b>
Aériens	Aéroports, radars, tours de contrôle
Routiers	Routes, autoroutes, ponts, tunnels
Ferroviaires	Rails, gares
Fluviaux	Canaux, écluses
Maritimes	Ports, phares
Urbains	Métros, rues, systèmes d'information, feux

**Source** : rapport sur les méthodes d'évaluation des infrastructures cahier de recherche CHSITQ 01-2009.

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays.

### **1.2.2 Les infrastructures sociales**

La présence d'une infrastructure sociale dans une communauté vise à l'amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires. Ce sont des installations nécessaires et utiles pour le milieu et qui contribuent à l'épanouissement des individus. De ce fait on peut parler d'infrastructures sociales lorsqu'il s'agit par exemple d'une école, d'un dispensaire, des logements sociaux ou de tout autre édifice qui ont été construits pour améliorer les conditions de vie des populations<sup>33</sup>.

Toute analyse globale du sujet des infrastructures serait incomplète si elle ne mentionnait la question des infrastructures sociales. Les établissements éducatifs et les hôpitaux incontournables, compte tenu du rôle essentiel qu'ils jouent dans le système économique. Les frontières entre infrastructures économiques et infrastructures sociales peuvent être très floues. Par exemple : les réseaux de communication venant en support des techniques d'enseignement.

---

<sup>33</sup>[Http : //www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com), Construction des infrastructures sociales pour les Bakola Bagyelli et incidence sur la coexistence.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **1.2.3 Les infrastructures agricoles**

Le développement agricole est important pour la croissance économique dans son ensemble et la réduction de la pauvreté, et les infrastructures rurales sont cruciales pour la réalisation ou l'accélération du développement agricole. Déjà, les infrastructures rurales ont été inadaptées dans les pays en voie de développement. Encore plus grave est le constat d'une diminution des investissements en infrastructures rurales dans ces pays depuis les années 1990.

La relance des investissements pour la construction de nouvelles infrastructures rurales et l'entretien de celles existantes est nécessaire au développement économique et à la réduction de la pauvreté dans les pays pauvres.<sup>34</sup>

L'insuffisance des infrastructures est l'un des goulots d'étranglement essentiels à l'utilisation réussie de la recherche et des technologies agricoles, parce qu'elle limite les choix des agriculteurs en termes de choix des productions et des niveaux de productions agricoles. Si les infrastructures rurales fournissent un environnement propice, le rendement économique de la recherche et de la technologie est généralement élevé.

Plusieurs études économétriques évaluent les effets de l'investissement en infrastructures (ou du stock) sur le rendement et la productivité agricoles. La plupart de ces études mettent en évidence un effet positif et significatif

L'intégration du marché dans le temps et l'espace nécessite de bonnes infrastructures et des institutions de marché efficaces. Si l'intégration spatiale du marché est faible, des conditions locales favorables à la croissance, des pratiques de production améliorées, ou l'adoption des technologies modernes qui résultent en des excédents commercialisables plus élevés peuvent être à l'origine d'une baisse drastique et rapide des prix au niveau local, alors que d'autres régions pourraient souffrir de pénuries et d'une augmentation rapide des prix. De telles différences régionales et de brusques modifications de prix inter temporelles sont communément observées dans les pays pauvres en manque d'infrastructures et/ou dont marchés fonctionnent mal.

Dans les pays à faible revenu, le développement agricole est essentiel pour la croissance économique, le développement rural et la réduction de la pauvreté. Donc l'amélioration de la productivité agricole est un facteur efficace de croissance économique et de réduction de la pauvreté, tant à l'intérieur qu'en dehors du secteur agricole. L'augmentation de la productivité exige de<sup>35</sup> bonnes infrastructures rurales, un bon fonctionnement des marchés intérieurs, de

---

<sup>34</sup>Revue d'économie de développement «Infrastructures rurales et développement agricole », 2007/per Pinstrup-Andersen, Satoru Shimokawa. P 56.

<sup>35</sup>Revue d'économie de développement «Infrastructures rurales et développement agricole », 2007/per Pinstrup-

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

bonnes institutions et l'accès à une technologie bien adaptée. En dépit de l'importance, bien documentée, des infrastructures rurales pour améliorer la croissance économique et réduire la pauvreté, des taux de rendement économiques élevés pour l'investissement en infrastructures rurales et des défaillances significatives des infrastructures rurales dans la plupart des pays en voie de développement, ni les gouvernements nationaux ni les agences internationales d'aide ne semblent donner la priorité à des investissements dans la construction de nouvelles infrastructures ou l'entretien des infrastructures existantes. Faute de ne pas avoir accéléré les investissements en infrastructures rurales, les efforts en vue de la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement dans les pays en développement pauvres seront dérisoires et ceux-ci seront fortement limités dans leur capacité à tirer profit de la libéralisation commerciale, des marchés internationaux de capitaux et d'autres avantages potentiels de la mondialisation.

### **2. La notion du transport**

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisir, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voiture, trains, bateaux, avion...), généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.<sup>36</sup>

Les hommes, les marchandises, l'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport.

Selon le dictionnaire Le Robert, le transport est « le fait de porter pour parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient, etc... »<sup>37</sup>

Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangées par voie terrestre, maritime, aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, informations, hommes), le mode de transport concerné (rail, route, tubes), les flux (déplacement), l'espace de déplacement qui en résulte et les conditions d'exploitation.<sup>38</sup>

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est régi par une réglementation qui touche divers

---

Andersen, Satoru Shimokawa. P 56.

<sup>36</sup> <https://www.google.com/urlwww.memoireonline.com>, transport-stratégie-production-grandes-entreprises.

<sup>37</sup> «Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française», Paris, Dictionnaire le Robert 1970.

<sup>38</sup> Nonjon A. (1995) «Comprendre l'économie mondiale», Ellipses. P 264.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

aspects depuis l'homologation des moyens de transport (véhicules...), l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement (vitesse, règles de sécurité, etc..).

*Autre définition*<sup>39</sup> : les infrastructures de transport sont l'ensemble des installations fixe qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport routier, ferré, fluvial, énergétiques ou multimodaux. Le transport est considéré comme la catégorie d'activités consistant à déplacer des projets matériels (biens et/ou personnes), grâce à la mise en œuvre des moyens spécifiques et déterminés. Certains de ces moyens sont mobiles : les véhicules ou engins moteurs (il s'agit des voitures, wagon, locomotives, navires, avions, etc....).

Cette définition tend à distinguer « transport » et « déplacement » ces derniers y apparaissent comme les effets utiles d'activités mettant en œuvre des moyens matériels de transport ; cette mise en œuvre s'effectue pour une bonne partie dans le cadre des branches de la production à savoir la branche de transport.

Après avoir bien cerné la notion de transport, nous abordons dans les paragraphes suivants les principales caractéristiques de transport qui marquent sa spécificité et sa distinction par rapport aux autres secteurs.

### **2.1 Les principales caractéristiques du secteur de transport**<sup>40</sup>

Le transport conserve des spécificités qui marquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégagons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants :

- C'est un service de consommation intermédiaire, il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de production. Sa demande n'est pas érudable, ou encore à court terme, il n'y a pas de substitution possible à ce facteur.
- Le transport est une autoconsommation mal appréciée par la comptabilité nationale du fait qu'une large part du travail nécessaire au transport est fournie par les usagers eux-mêmes qui conduisent leurs propres véhicules.
- La FBCF de la branche transport permet de caractériser les transports, par exemple le pourcentage de la FBCF dépensé dans les transports par rapport à la FBCF totale croît de 6,1% à 8,4% entre 1984 et 1992 ce qui nous amené à dire que la production de services de transport est une activité à forte intensité capitaliste. Le transport motorisé met en jeu du capital (des routes, des chemins de fer, des camions, des

---

<sup>39</sup>Netter M (1974) «capacités de transport, cout de transport et organisation de l'espace», revue économique. Volume 25, n°2, 1974. P 257-274.

<sup>40</sup>AISSAOUI I, « le transport dans la ville de Guelma La redynamisation et organisation de transport dans la ville (Guelma) », mémoire de master, Université de Guelma, 2018, p12.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

locomotives, des avions, etc.), des inputs (des carburants, de l'électricité), du travail (des camionneurs, des cheminots, des pilotes), et du temps. La part du capital est considérable, tant en infrastructures qu'en matériels de transport.

- Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie, ainsi que la longueur de la période de leur construction. Le secteur des transports est dit à fortes indivisibilités, ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.
- Le transport requiert du temps dont la vitesse est un attribut majeur. Les gains de temps engendrés constituent un des principaux éléments du choix du moyen de transport.
- Le transport recouvre une multiplicité de service et peu substituable. La notion de marché des transports « MT » est une abstraction dangereuse. Elle regroupe en effet des services et des champs d'activité bien différents en termes de demande, d'offre, de technologie et de coûts. Il faut pour comprendre et agir utilement décomposer le « marché des transports » entre différents services de transport qui ne sont en rien substituables. Cette observation montre qu'aucun mode de transport n'est en soi supérieur à un autre. Cela dépend du trajet et du besoin de l'utilisateur.

### **2.2 Les différents modes de transport**

Les opérations de transport se répartissent entre différents modes ou moyens de transport qui mettent chacun en jeu des engins et infrastructures complémentaires.

\* Qu'est ce qu'on entend par modes de transport ?

On entend généralement par mode de transport une technique spéciale ou la combinaison d'un type de véhicule et d'un type d'infrastructure : trains et sillons ferroviaires, camions et routes, etc.<sup>41</sup>

La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le coût, la vitesse, et cela en fonction de ses objectifs, les caractéristiques de chaque moyen de transport et les produits transportés.

Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateaux, avions, tubes) en transport par voie navigable, transport terrestre, transport maritime, transport aérien et le transport par conduites. Dans ces différents modes de transport, on

---

<sup>41</sup>J.L.ZENTELIN : Initiation à l'économie des transports, Paris, CELSE, 1999

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules (ex : camion de 40 T) qui sont utilisés par le mode concerné.

### **2.2.1 Les transports fluviaux**

Le transport par voie d'eau intérieure est l'un des plus anciens modes. Certes, la voie d'eau représente un obstacle à la circulation terrestre transversale, mais elle offre une infrastructure gratuite, porteuse, et dans le sens du courant elle constitue un élément moteur. Les avantages naturels et les héritages pluriséculaires ont donné à certains pays l'avantage en matière de transport fluvial. Le cabotage et la navigation fluviale, sous ses formes les plus diverses, créent dans certaines régions, des conditions d'accessibilité et de desserte.<sup>42</sup>

Les moyens mis en œuvre dans ce mode sont essentiellement les infrastructures proprement dites, les flottes de navigation intérieure et le réseau de ports fluviaux.

#### **Figure N°06 : Cargo de marchandises, transport fluvial**



Source : <https://p6.storage.canalblog.com>

Les infrastructures sont soit naturelles (fleuves, rivières) soit artificielles (canaux). Du point de vue technique deux flottes s'opposent : les automoteurs où le véhicule est à la fois porteur et moteur et la flotte moderne de convois poussés évoluant sur les axes à grand gabarit. Outre les infrastructures et les flottes, le système de navigation intérieure s'appuie sur un réseau de ports fluviaux qui constituent les lieux de contacts entre la voie navigable et les autres modes de transport, lieux de stockage des marchandises et instruments de desserte de la ZI (zone industrielle).<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup>Caron F. (1992) «introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (1800-1940)» histoire, Economica, P 37.

<sup>43</sup> Bernadet. M, Lasserre. J.C (1985) «Le secteur des transports, concurrence, compétitivité». Paris, Economica, P37.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **2.2.2 Les transports maritimes**

Ils ont une importance déterminante dans la prospérité économique et le rayonnement politique des nations. Il est vital pour le CI (commerce international), les  $\frac{3}{4}$  des échanges internationaux de marchandises transitent par les navires océaniques. Pour les échanges massifs à longue distance, il possède un quasi-monopole pour lesquels, il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible. Les transports maritimes comportent aussi du transport intérieur, sous la forme du cabotage qui peut être important pour certains pays, pour des raisons géographiques notamment.

**Figure N°07 : Navire de marchandise, transport maritime**



**Source :** <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.jaylo.eu%2Ffr%2Fservices%2Ftransport-maritime>

### **2.2.3 Les transports par conduites**

Les transports par conduite ou par oléoduc sont obtenus à l'intérieur d'une infrastructure fixe, par différence de pression, sans utilisation d'un engin mobile. L'infrastructure peut être matérialisée par une canalisation (en forme tubulaire) ou par une ligne (filiforme), ligne électrique.<sup>44</sup>

L'usage de ce mode se limite à des catégories très particulières de produits. Il concerne les produits gazeux ou liquide ayant un coefficient de fluidité relativement élevé, comme les produits pétroliers, ou certains de leurs dérivés.

---

<sup>44</sup> Wickhman. S (1969) «Economie des transports» .Sirey, Paris, P24.

## Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation

**Figure N°08 : Transport de produits pétroliers et gaz naturel, transports par conduites**



Source : <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.futura>

### **2.2.4 Les transports terrestres**

Les systèmes de transport terrestre rassemblent deux modes principaux : la route et le rail.

#### **2.2.4.1 Les transports routiers**

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de services qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économiques, psychologiques, sociologiques, etc., mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations : transports de personnes, transports de marchandises, transports urbains, transports de rase compagne, sur des distances courtes, moyennes et longues avec unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

**Figure N°09 : Camions de marchandise, transport routier**



Source : <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.africalogisticsmagazin.com>

#### **2.2.4.2 Les transports ferroviaires**

Le transport par rail fut au cœur de l'ère industrielle, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe occidentale, d'Amérique du nord ainsi qu'au Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique. Le transport par rail est très flexible en ce qui a trait aux véhicules ; il en existe une variété affectée à différents usages. Cette flexibilité est toutefois minée par la fixité des lignes ferroviaires ainsi que par une distance standard séparant les deux rails d'une voie.

**Figure N°10 : Train de marchandises, transport ferroviaire**



Source : <https://www.google.com/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Ftransplex.net%2Fwp>

### **2.2.5 Les transports aériens**

C'est le mode de transport le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide. Infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable. Il s'adresse principalement aux voyageurs, mais le transport de fret se développe de plus en plus avec la mise en service d'avion-cargo spécialisé.<sup>45</sup>

**Figure N°11 : Les transports aériens de marchandise**



Source : <https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.express-dz.com>

Tout mode de transport présente des avantages et inconvénients qu'il est nécessaire d'étudier afin d'optimiser sa solution transport.

---

<sup>45</sup>Merlin. P (2000) «Le transport aérien» .La documentation française, études de la df-économie.2000. P43.

## Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation

### **2.3 Rôle économique des infrastructures de transport**

Les infrastructures de transport permettent de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique qui est la mobilité des facteurs de production. Plassard (2003) cite « *cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin* »<sup>46</sup>. En effet, la mobilité qu'offrent les infrastructures de transport constitue un élément indispensable du développement économique impliquant des restructurations spatiales et des coûts pour la collectivité qu'il convient d'inclure dans les choix publics. Intrinsèquement, les infrastructures de transport constituent une activité à forte intensité capitalistique (Didier et Prud'homme 2007) et se caractérisent par leur longue durée de vie.

Au sein d'un espace économique donné, la mise en place d'infrastructures de transport est un élément important de la politique économique. Elle implique une vision multimodale cohérente avec les besoins actuels et anticipatifs par rapport aux évolutions de l'activité économique. En effet, l'évaluation et la planification de tels projets déterminés leurs retombées économiques et sociales à court et à long terme.

Généralement, la mise en œuvre des projets d'infrastructures implique deux types d'effets.

Un effet conjoncturel de court terme, lie essentiellement à la demande d'inputs nécessaires à la réalisation du projet. Ces effets disparaissent au fur et à mesure de l'achèvement des Travaux. Plus intéressants sont les effets à long terme escomptés par les infrastructures de transport. Ces effets ont été abordés par une large littérature théorique depuis l'essor des théories de la croissance endogène et du débat empirique suscite par la volonté d'apporter un éclairage empirique sur la contribution des infrastructures de transport à la croissance économique à long terme. Plus récemment, une littérature économique relevant de la nouvelle économie géographique et de l'économie spatiale mentionne la nécessité de spécifier l'échelle spatiale visée par les projets d'infrastructures de transport. Cette spécification doit prendre en compte les caractéristiques géographiques, physiques, institutionnelles et environnementales de l'espace considéré.

Plus particulièrement, les infrastructures maritimes jouent un rôle incontournable dans le fonctionnement des économies contemporaines s'articulant autour des échanges maritimes.

---

<sup>46</sup>PLASSARD (François), «transport et territoire», la documentation française, Paris, 2003.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

En effet, à l'ère de la globalisation les chaînes de valeurs internationales s'appuient sur la fiabilité et la performance du transport maritime conteneurisé apparu dans les années 1970.

### **Section 2 : les infrastructures de transport et leur impact sur le choix de localisation**

Il est désormais clair que les infrastructures de transport affectent des choix de localisation des acteurs économiques, et donc la géographie des activités. Or, la géographie des activités a elle-même un impact sur l'efficacité productive. Dès lors, les impacts des infrastructures de transport ne se limitent pas aux questions de trafic ; ils concernent également, au moins indirectement, la productivité des agents économiques et des territoires.

La littérature académique analysant l'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques a fait des progrès considérables au cours des vingt dernières années, tant du point de vue des méthodes que de la fiabilité des résultats.

Ce chapitre a pour objectif, la présentation et l'explication de l'impact des infrastructures de transport sur la localisation des activités économiques. Nous avons structuré notre travail en trois sections, nous parlerons dans la première section sur l'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques (Avantages comparatifs et rendements d'échelle croissants). Dont on parlera dans la deuxième section sur les évaluations empiriques en forme réduite, en fin la dernière section qui s'intitule sur l'évaluation socioéconomique des infrastructures de transport et externalités d'agglomération.

#### **2.1 L'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques : Avantages comparatifs et rendements d'échelle croissants<sup>47</sup>**

Deux Champs de la littérature en économie permettent de discuter des effets des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques : Le commerce international et l'économie géographique urbaine. Ce champ permet de se focaliser sur le rôle des avantages comparatifs dans la dynamique de spécialisation des pays et des régions.

---

<sup>47</sup>F. Mayneris, «Effets des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques», article de revue, Université catholique de Louvain, 2017, p3.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **2.1.1 Commerce international : avantages comparatifs et spécialisation des pays et des régions :**

Les modèles classiques de commerce international expliquent les échanges commerciaux par les différences d'efficacité productive entre les pays et les régions. Ces différences de productivité trouvent leur origine dans des différences de productivité du travail et/ou de technologies (modèle de Ricardo), ou dans des différences de dotation en travail qualifié, travail non qualifié, capital, ressources naturelles, etc. (modèle Heckscher, Ohlin, Samuelson, parfois aussi appelé « modèle de dotations factorielles »). Lorsque les coûts de transfert sont très élevés, les pays ne commercent pas et produisent l'intégralité des biens qu'ils consomment. Lorsque les coûts de transfert sont suffisamment bas pour permettre aux pays d'échanger, ces derniers vont au contraire se spécialiser dans leur secteur d'avantage comparatif, c'est-à-dire dans le secteur pour lequel ils sont relativement les plus efficaces (comparativement à leurs partenaires). Ils vont alors exporter les biens pour lesquels ils sont relativement les meilleurs et importer les autres. Cette spécialisation des pays et des régions suivant les avantages comparatifs conduit à des gains d'efficacité au niveau global, si bien que les quantités totales produites.

Dans un monde avec commerce sont supérieures à la somme des quantités produites par les pays à l'autarcie. Ce sont ainsi à la fois le niveau et la localisation des activités économiques qui sont modifiés en raison du processus de spécialisation de chaque pays et région dans son Secteur d'avantage comparatif (Krugman et al, 2015). Cette approche classique a été reprise récemment par Donaldson (2012) pour quantifier les gains associés à la construction du réseau ferré dans l'Inde coloniale. Dans ces modèles classiques de commerce international, le paramètre pris en compte est bien celui du niveau des coûts de transfert, dont les coûts de transport ne sont qu'une partie à côté des barrières tarifaires, juridiques, réglementaires ou encore culturelles. La spécialisation est par ailleurs neutre : il n'y a pas de secteur qui soit intrinsèquement plus profitable qu'un autre. Le commerce est ainsi toujours mutuellement avantageux. Ce résultat est toutefois remis en cause si l'on tient compte de possibles effets dynamiques du commerce sur la croissance, certains biens et services pouvant être plus demandés par les consommateurs ou plus porteurs d'externalités technologiques et de connaissance que d'autres (Grossman et Helpman, 1991 ; Spilimbergo, 2000 ; Hausmann et Al. 2007).

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **2.1.2 Économie Géographique et urbaine : Rendements d'échelle croissants et coûts de transfert**

Les Analyses reliant économies d'échelle, coûts de transfert et croissance régionale ne sont pas nouvelles (cf. Myrdal, 1957 par exemple), mais elles ont été formalisées et remises sur le devant de la scène par les travaux de Paul Krugman Au début des années 1990 (Krugman, 1991 ; Krugman Et Venables, 1995). Au Cœur de ces analyses se trouve l'arbitrage économies d'échelle/coûts de transfert.

On parle de rendements croissants dans la production d'un bien lorsque le coût moyen de production de ce bien diminue avec les quantités produites. Ces Rendements croissants peuvent être internes aux entreprises (le Coût moyen de production diminue avec les quantités produites par l'entreprise) ou externes aux entreprises (le Coût moyen de production diminue avec le nombre d'entreprises produisant localement le même bien). Le Premier cas correspond notamment à des situations où il existe des coûts fixes de production élevés que les entreprises amortissent mieux en produisant de grandes quantités, ou des effets de « Learning by doing » ; c'est la configuration que l'on retrouve généralement dans les travaux se réclamant de la nouvelle économie géographique. Les Rendements d'échelle externes naissent en revanche des bénéfices mutuels que les entreprises tirent de leur présence sur un même territoire en raison de l'existence d'externalités positives (externalités, sur le marché du travail, sur le marché des inputs ou de connaissance) ; ce cadre est plus spécifique aux travaux d'économie urbaine, dans le sillage des analyses pionnières d'Alfred Marshall (1890) sur les districts industriels (souvent appelés aussi clusters).

Dans les deux cas, les rendements croissants jouent comme une force d'agglomération puissante, en poussant les activités à se regrouper spatialement afin d'exploiter au mieux les économies d'échelle externes et internes. Les Coûts de transfert jouent au contraire comme une force de dispersion : Plus il est coûteux d'acheminer un bien d'un point vers un point, Plus les entreprises ont intérêt à produire au plus près des foyers de consommation. C'est pourquoi les entreprises font face à un, arbitrage entre les économies d'échelle et les coûts de transfert. Notons Ici que nous parlons des coûts de Transfert sur les biens finaux. La Hausse des coûts de transfert sur les consommations intermédiaires pourrait, sous certaines conditions, avoir des effets contraires, et conduire quant à elle à une concentration des entreprises du secteur du bien final (Krugman Et Venables, 1995 ; Venables, 1996).

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

L'économie géographique et l'économie urbaine offrent ainsi une perspective sur la géographie des activités économiques proche des sciences physiques. Dans Le monde que nous décrivent ces deux champs, les Biens et les facteurs de production sont mobiles (alors que seuls les biens le sont dans les théories du commerce international), et la localisation observée des activités résulte d'un équilibre entre forces d'agglomération et forces de dispersion. Les Rendements d'échelle croissants sont l'unique force d'agglomération de ces modèles (les Fondements microéconomiques de ces rendements d'échelle pouvant toutefois varier). Les Forces de dispersion sont en revanche multiples : Coûts de transfert, concurrence entre les entreprises sur le marché du bien final, concurrence sur le marché des inputs, ou encore saturation de certaines infrastructures.

L'intensité des forces d'agglomération et de dispersion varie d'un modèle à l'autre en fonction des hypothèses faites quant à la mobilité des facteurs de production et des sources de congestion spatiale introduites dans le modèle.

Au-delà spécificités propres à chaque modèle, plusieurs messages concordants émergent de la littérature. Premièrement, en présence de rendements d'échelle croissants et de coûts de transfert sur les biens finaux, les activités productives tendent à se sur agglomérer par rapport à la demande, et à se localiser de façon disproportionnée dans les marchés initialement les plus gros. C'est ce que l'on appelle « l'effet taille de marché », formalisé par Krugman (1980) Et Helpman Et Krugman (1985) : Afin d'exploiter au mieux les économies d'échelle et de minimiser les coûts de transfert, les entreprises préfèrent concentrer leur production au plus près des grands marchés. Par ailleurs, cette sur-agglomération de la production dans les gros marchés est d'autant plus forte que les coûts de transfert sont faibles. En effet, la baisse des coûts de transfert, en rendant plus facile l'acheminement des biens finaux entre deux points, vient amoindrir cette force de dispersion importante que sont les coûts à l'échange : dans l'arbitrage entre économies d'échelle et coûts de transfert auquel font face les entreprises, les économies d'échelle gagnent ainsi de l'importance, entraînant une agglomération spatiale plus forte des activités. Poussé A l'extrême, cet effet taille de marché pourrait conduire à des phénomènes d'agglomération dits « Catastrophiques », Où toutes les activités se concentrent dans une seule région (Krugman, 1991). Les Modèles d'économie géographique remettent ainsi en cause une première idée couramment répandue parmi les décideurs publics : Connecter les régions centrales aux régions périphériques ne permet pas nécessairement de redistribuer les activités vers les régions périphériques. Comme l'écrit Puga (2002), « *Les*

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

*routes et les rails vont dans les deux sens* »<sup>48</sup>, Si bien que dans le cas de l'Espagne par exemple, Madrid A sans doute été une des principales gagnantes des infrastructures de transport financées par les fonds structurels européens dans les années 1980 et 1990.

Les enseignements de la littérature en économie urbaine et économie géographique sonnent donc comme un avertissement vis-à-vis de la volonté souvent affichée par les pouvoirs publics de « Mieux distribuer » Les activités sur le territoire : en raison des rendements croissants, il existe des gains à l'agglomération spatiale des activités, et contrecarrer les dynamiques d'agglomération peut conduire à affaiblir l'efficacité productive de l'économie dans son ensemble. Toutefois, Il est difficile de penser que les activités productives peuvent indéfiniment se concentrer spatialement. Au-delà d'une certaine taille, les effets de congestion doivent devenir si importants que les grosses régions et mégalo-poles perdent de leur attractivité. La Hausse des salaires et des prix du foncier, la concurrence entre les entreprises pour capter les consommateurs, la saturation des infrastructures de transport et la pollution sont autant d'externalités négatives induites par l'agglomération qui peuvent rendre cette dernière difficilement soutenable (toutes Choses égales par ailleurs). C'est l'enseignement que l'on peut tirer des analyses de Krugman Et Venables (1995) qui, en introduisant des forces de congestion plus importantes que celles présentes dans le modèle de Krugman (1991), montrent que l'effet de la baisse des coûts de transfert sur la concentration spatiale des activités est non linéaire : Elle favorise la concentration spatiale des activités tant que les gains marginaux à l'agglomération l'emportent sur les coûts marginaux de congestion; mais il existe un point de retournement à partir duquel la baisse des coûts de transfert favorise la redistribution spatiale des activités.

La détermination de ce point de retournement n'a toutefois rien d'évident. Il dépend en effet de nombreux paramètres tels que le degré de mobilité des facteurs de production, le niveau et la qualité des infrastructures, la quantité de foncier disponible, etc. Le point au-delà duquel les infrastructures de transport favorisent la redistribution des activités a ainsi toutes les chances de dépendre fortement du contexte local. Martin Et al. (2011) Proposent une quantification dans le cas de la France et montrent que la distribution spatiale des activités observée en France sur la période 1996-2004 n'est pas très éloignée de la géographie optimale : Les

---

<sup>48</sup> Puga, D. 2002, «European Regional Policies in Light of Recent Location Theories", Journal of Economic Geography, 2(4) ,373-406.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

économies d'agglomération sont importantes et relativement bien internalisées par les entreprises françaises.

### **2.2 L'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques : Les évaluations empiriques en forme réduite**

Compte tenu des progrès réalisés dans l'accès aux données et de l'évolution des techniques d'estimation, une littérature empirique de plus en plus dense s'intéresse à l'évaluation des effets des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques. Une Première branche de cette littérature, désormais bien établie, est constituée de travaux en « Forme réduite ». Ces études s'intéressent à l'effet des routes ou du chemin de fer en comparant des territoires qui ont bénéficié de l'infrastructure (les « Traités ») et des territoires qui en sont restés à l'écart (les « Témoins » Ou « Groupe de contrôle »). Elles permettent donc d'obtenir une mesure relative des effets des infrastructures de transport. Ce faisant, elles ignorent les interdépendances entre les traités et le groupe témoin.

#### **2.2.1 Des effets globalement positifs, mais variables suivant les études...**

Nous disposons désormais de plusieurs études quantifiant le lien entre la présence ou le stock d'infrastructures de transport sur un territoire et les performances économiques de ce dernier. La présence est mesurée par une variable dichotomique prenant la valeur.

Si le territoire est connecté à l'infrastructure étudiée, tandis que le stock mesure en général la quantité d'infrastructure disponible (en nombre de kilomètres par habitant en général). La quantification de ce lien n'est pas triviale. En effet, il est probable que les pouvoirs publics prennent leurs décisions d'investissement en matière de transport en fonction des performances économiques des territoires. Si Les gouvernements investissent prioritairement dans les régions motrices, une estimation « Naïve » surestimera le lien entre infrastructure de transport et performance économique des territoires. Le contraire sera vrai si les gouvernements investissent préférentiellement, pour des raisons d'équité, dans les territoires à la traîne. Plusieurs stratégies ont donc été proposées pour corriger ce possible biais d'endogénéité.

Une étude sur la Suède conclut à des effets beaucoup plus forts. Berger et Enflo (2017) Suivent une stratégie d'estimation proche de celle d'Atack et Al. (2010). Leur Instrument est basé sur un algorithme déterminant les routes les moins coûteuses reliant les villes majeures du réseau, c'est-à-dire celles qui les relient en ligne droite. L'intuition est la suivante : les

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

principales villes du réseau auraient dans tous les cas été reliées, mais certains territoires entre ces nœuds principaux ont pu être connectés en raison de la volonté des décideurs publics d'accompagner ou de contrecarrer certaines dynamiques économiques à l'œuvre. La construction du rail est ainsi endogène au développement des villes. Dès lors que les considérations de coûts ne sont pas complètement étrangères au décideur, le réseau défini sur la base du moindre coût devrait néanmoins être corrélé au finalement construit, sans être entaché des biais d'endogénéité évoqués. Par ailleurs, dans le même esprit qu'Atack et al. (2010), des réseaux proposés par certains planificateurs avant le début de la construction sont également utilisés comme instruments alternatifs. Les auteurs montrent que les premières villes à avoir été connectées au réseau ferré entre 1850 Et 1870 ont connu, grâce au rail, une croissance de leur population de 40 A 50%. Une estimation « Naïve » par les moindres carrés ordinaires donne des résultats inférieurs (aux alentours de 20-30%), suggérant que le chemin de fer en Suède a été en partie utilisé à des fins d'équité pour connecter des villes qui souffraient de dynamiques démographiques moins favorables. Ce biais dans l'allocation des infrastructures de transport est celui prédit par le modèle de Glaeser et Ponzetto (2017) qui s'intéressent à l'économie politique des investissements en transports. Autre résultat intéressant : Les effets du chemin de fer sur la croissance de la population sont persistants à long terme. Jusqu'à 150 Ans après la construction du réseau de chemin de fer, les villes connectées lors de la première vague continuent d'être démographiquement plus dynamiques que les autres. Au contraire, les villes qui ont été raccordées au réseau après la première vague de construction du chemin de fer n'ont bénéficié d'aucun gain en termes de population. Il y a donc une forme de « Dépendance au chemin » ; plusieurs équilibres étaient possibles, et rien ne prédestinait a priori certaines villes à croître plus vite que d'autres. Mais celles qui ont bénéficié de la première vague de chemin de fer se sont vu conférer un avantage qu'elles ont conservé par la suite. Dans le contexte d'industrialisation de la seconde moitié du XIXe siècle, l'arrivée du rail a sans doute déterminé la localisation des entreprises manufacturières qui ont participé au développement des villes ; compte tenu des coûts de relocalisation, ces entreprises n'ont plus bougé malgré le fait que d'autres villes aient été connectées au réseau de chemin de fer par la suite. Des Effets de dépendance au chemin sont également mis en lumière par Jedwab et Moradi (2016) ; ces derniers montrent qu'au Ghana, les réseaux ferrés coloniaux ont eu des effets importants sur le niveau et la localisation des activités économiques ; les investissements postérieurs ont en revanche eu des effets beaucoup plus faibles.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

Il existe également plusieurs études sur l'effet des connexions autoroutières interurbaines. Duranton et Turner (2012) s'intéressent à l'effet du stock d'autoroutes interétatiques (mesuré en km) sur la croissance des métropoles américaines entre 1983 et 2003. Afin de corriger des possibles biais d'endogénéité, ils ont recours, comme les études précédemment citées, à une estimation par variables instrumentales. Ils utilisent, pour construire leurs instruments, un plan autoroutier produit en 1947 sur la base de considérations militaires (et non économiques), ainsi que le stock de chemins de fer à la fin du XIXe Siècle et les routes des grandes explorations aux États-Unis du XVIe Siècle au milieu du XIXe siècle. Leurs résultats montrent qu'une augmentation de 10% du nombre de kilomètres d'autoroutes disponibles dans une aire métropolitaine en 1983 engendre une croissance de l'emploi et de la population de 1,5% environ. À nouveau, les résultats par variables instrumentales sont plus élevés que ceux obtenus sans corriger du biais d'endogénéité (l'élasticité mesurée par les moindres carrés ordinaires est de l'ordre de 6%), suggérant que les autoroutes ont été en partie construites pour essayer de dynamiser des villes en perte de vitesse. Sur la base de leur modèle et de leurs estimations, Duranton et Turner (2012) concluent que la construction de nouvelles autoroutes au même rythme que celui observé entre 1983 et 2003 ne serait pas socialement optimale, les gains qu'elles généreraient en termes de temps et de prix fonciers étant relativement faibles par rapport à leur coût.

### **2.2.2 Qui reflètent notamment une hétérogénéité de l'effet des infrastructures de transport conforme à la théorie**

Les modèles théoriques d'économie géographique prédisent un effet non linéaire de la baisse des coûts de transport sur le niveau d'activité économique des territoires. Tant que les forces d'agglomération l'emportent sur les effets de congestion, la construction ou la modernisation d'infrastructures de transport entre deux régions aura tendance à favoriser les régions initialement les plus grosses, renforçant ainsi la concentration spatiale et les inégalités régionales. Lorsque les effets de congestion deviennent plus importants, c'est le contraire qui se passe.

Plusieurs des études empiriques précédemment citées vont dans ce sens. Ainsi, Ghani et al. (2016) montrent que les effets positifs de la connexion au quadrilatère d'or en Inde sont plus importants pour les comtés dont la population est initialement dense et éduquée. De même, Faber (2014) trouve que les comtés périphériques initialement les plus gros et les plus éloignés des grands centres urbains souffrent moins que les autres du raccordement au réseau autoroutier. Enfin, Baum-Snow et al. (2017) proposent une mesure originale du

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

positionnement des villes dans la hiérarchie urbaine en distinguant les villes « Principales », définies comme étant les villes les plus grandes dans un rayon d'une journée en voiture autour d'elles, et les villes de l'« Hinterland », qui regroupent les villes dans la zone d'influence des villes principales. Ils montrent que la construction d'autoroutes a des effets opposés sur la croissance de ces deux types de villes. Les villes principales voient leur population, leur PIB et les salaires de leurs travailleurs augmenter lorsque leur accès aux marchés domestiques augmente, alors que les villes de l'hinterland souffrent au contraire de cette meilleure connexion aux marchés locaux. Ils mettent de plus en lumière des effets de spécialisation induits par l'infrastructure autoroutière : Les villes principales se spécialisent dans les secteurs manufacturiers et les services lorsque leur accès aux marchés domestiques s'améliore, secteurs où les rendements d'échelle internes et externes sont importants, alors que les villes de l'hinterland se spécialisent au contraire dans l'agriculture. Tous ces résultats sont cohérents avec les prédictions du modèle de Krugman (1991).

### **2.2.3 Des Infrastructures de transport favorisant une meilleure allocation des secteurs d'activité dans l'espace**

Les infrastructures de transport ont également un effet hétérogène sur la localisation des entreprises en fonction des secteurs d'activité.

Dans le cas du quadrilatère d'Or en Inde, Ghani et al. (2016) montrent que les nouvelles entreprises des secteurs intensifs en foncier ont tendance, suite à la construction de l'infrastructure, à se localiser dans les villes secondaires raccordées au réseau. Les activités nécessitant moins d'espace se concentrent au contraire préférentiellement dans les villes nodales. Les prix du foncier étant plus élevés dans les villes les plus grandes, ces mouvements traduisent une meilleure allocation spatiale des ressources, et donc une efficacité productive accrue suite à la construction des autoroutes du quadrilatère d'Or.

Dans le même ordre d'idée, une étude évaluant l'effet des autoroutes sur le commerce de Duranton et Al. (2014) montre que la valeur des exportations totales des villes américaines (vers les autres villes américaines) n'est pas affectée par le nombre de kilomètres d'autoroutes disponibles dans la ville, mais que leur composition change : Les villes les mieux dotées en autoroutes ont tendance à se spécialiser dans les secteurs produisant des biens dont le ratio poids-valeur est élevé, et pour lesquels le transport routier est donc le mode d'acheminement le moins onéreux.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

Enfin, Sheard (2014, 2017) propose deux des rares études à notre disposition sur les aéroports. Il utilise un plan national datant de 1944 pour instrumenter la taille actuelle des aéroports aux États-Unis. L'effet sur le niveau d'emploi des métropoles où se situent ces aéroports n'est pas clair ; en revanche, un aéroport plus grand favorise la spécialisation du territoire dans les secteurs de services échangeables. Bloningen et Cristea (2015) exploitent quant à eux la loi de déréglementation du transport aérien de 1978 aux États-Unis, et montrent que l'augmentation du trafic aérien dans une ville y a accru la population et le PIB, ainsi que l'emploi dans les secteurs de services essentiellement.

### **2.2.4 Infrastructures de transport et effets de déplacement des activités économiques**

Lorsque le chemin de fer ou les routes ont un impact positif sur le niveau d'activité des territoires qu'ils traversent, y a-t-il création nette de richesses ? Ou bien les infrastructures de transport ne font-elles que relocaliser des activités existantes ou des activités qui se seraient créées sur un autre territoire en l'absence d'infrastructure ?

En ce qui concerne les infrastructures de transport interurbaines, Chandra et Thomson (2000) montrent que les autoroutes interétatiques américaines ont un impact positif sur l'activité économique des comtés non métropolitains qu'elles traversent (le passage de ces autoroutes dans les comtés non métropolitains n'étant apparemment pas corrélé avec la croissance initiale de ces comtés, contrairement à ce qui a été montré pour les comtés métropolitains par Durantou et Turner, 2012). Toutefois, ce surplus d'activité économique semble entièrement obtenu aux dépens des comtés adjacents des territoires connectés à l'autoroute ; ces derniers souffrent donc, en revanche, de la construction de l'autoroute, si bien que l'effet global de l'infrastructure sur l'économie locale est ambigu.

De même, Berger et Enflo (2017) montrent que les effets du chemin de fer en Suède n'ont pas été neutres pour les territoires situés autour des villes connectées au chemin de fer. En effet, alors que les auteurs trouvent un impact positif substantiel de l'arrivée du chemin de fer au XIXe sur la croissance des villes suédoises à court terme et à long terme, cet effet disparaît lorsque l'on exclut du groupe de contrôle les villes situées dans un rayon de 90 kilomètres autour des villes raccordées au réseau. Ce résultat suggère donc que l'effet positif mesuré par les auteurs provient d'une sorte de « Phagocytage » des territoires qui les entourent par les villes bénéficiant de l'infrastructure. Holl (2004) obtient des résultats similaires dans le cas des autoroutes espagnoles construites dans les années 1980 et 1990.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

De manière plus indirecte, Mayer et al. (2017) montrent que la politique des zones franches urbaines en France n'a eu aucun impact sur le niveau d'activité des communes touchées par la politique. En revanche, au sein de ces communes, la probabilité que les entreprises se localisent dans la partie ZFU plutôt que dans le reste de la commune augmente clairement avec la mise en œuvre de la politique, et l'effet est d'autant plus fort que les coûts de relocalisation des établissements sont faibles. Briant et al. (2015) trouvent de leur côté que l'effet des ZFU sur l'attractivité des quartiers visés est plus fort pour les quartiers qui sont les moins enclavés et les mieux connectés aux infrastructures de transport (routes et transports publics). Lorsqu'on les rapproche, ces résultats suggèrent bien qu'une meilleure connexion aux infrastructures de transport favorise une plus grande mobilité des activités

Toutefois, ces effets de déplacement liés aux infrastructures interurbaines ne sont pas nécessairement la règle. Ghani et al. (2016) n'en trouvent pas par exemple pour le quadrilatère d'Or en Inde ; dans ce cas, l'infrastructure autoroutière a bien permis une création nette d'activités économiques.

Les études concernant les effets des infrastructures de transport en intra-urbain sont en revanche assez unanimes. Depuis les travaux pionniers de Baum-Snow (2007) sur les métropoles américaines, un consensus a émergé dans la littérature : Les infrastructures de transport intra-urbaines (routes, RER Ou encore métro) favorisent l'étalement urbain, avec une diminution de la part des villes centres dans la population urbaine totale, et une augmentation au contraire de la part de la population vivant dans la périphérie des centres-villes. Ces résultats empiriques confirment les résultats théoriques de nombreux modèles en économie urbaine (Fujita et Thisse, 2013). Comme en interurbain, la plupart des études sur cette question exploitent des plans ou des routes historiques pour construire des instruments, et corriger ainsi l'estimation de la localisation endogène des infrastructures. Au-delà des États-Unis (Baum-Snow, 2007), cet effet d'étalement urbain a également été mis en lumière pour l'Espagne (Garcia-Lopez et Al, 2015), ou encore pour la Chine (Baum-Snow et Al, 2017). Dans ce dernier cas, la distinction entre les infrastructures radiales et en anneau montre que les deux types de connexions ont qualitativement les mêmes effets ; par ailleurs, l'effet de décentralisation de la Population vient principalement des infrastructures routières, les infrastructures ferroviaires n'ayant d'effet significatif que sur la localisation de la production. Garcia-Lopez et al. (2016) étudient 579 Villes dans 29 Pays européens. Leurs résultats confirment que les infrastructures autoroutières ont un effet décentralisateur sur la population.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

Cet effet semble avoir été plus fort sur la période 1961-1981 que sur la période plus récente ; Et il semble par ailleurs plus limité pour les villes disposant d'un patrimoine historique important. Enfin, si l'effet moyen des infrastructures ferroviaires sur la périurbanisation résidentielle est nul, un effet positif est détecté pour les villes les plus grandes ainsi que pour les villes du centre nord de l'Europe.

Plusieurs travaux se sont également intéressés à l'effet des infrastructures de transport intra-urbaines sur la localisation des emplois. Baum-Snow (2010, 2017) montre que les autoroutes américaines ont conduit à une décentralisation des emplois, moins importante toutefois que celle de la population. Ces effets décentralisateurs sont de plus hétérogènes suivant les secteurs d'activité, le commerce de gros et de détail étant celui se décentralisant le plus, et les secteurs de la finance, de l'assurance et de l'immobilier répondant au contraire moins que les autres à la mise en service de nouvelles autoroutes. Du point de vue des migrations pendulaires, l'extension du réseau autoroutier a ainsi conduit à un accroissement des déplacements banlieue-banlieue. Derrière cette décentralisation des emplois peut toutefois se cacher une dynamique spatiale plus complexe, correspondant au passage d'une structure centre-périphérie à une structure polycentrique, plutôt qu'à une réelle dispersion spatiale des emplois. C'est ce que Garcia-Lopez et al. (2017) montrent pour le réseau ferré suburbain en région parisienne, les villes traversées par ou proches de ce dernier ayant une probabilité accrue de faire partie de centres d'emplois secondaires. Le réseau ferré suburbain, et en particulier le RER, a ainsi participé à faire de Paris une métropole polycentrique du point de vue de la localisation des emplois. Garcia-Lopez et al. (2017) Comparent par ailleurs les effets du RER Sur la localisation de la population et des emplois en région parisienne. Ce dernier a contribué à décentraliser les deux, mais avec une temporalité différente : Les effets sur la population se font fortement sentir au début (1975-1990) puis déclinent avec le temps (1990-2010), alors que les effets sur l'emploi vont croissant. Les tendances les plus récentes semblent toutefois indiquer une légère re-concentration des emplois en petite couronne (Coulaud et Al, 2017). Enfin, Baum-Snow et al. (2017) Évaluent les effets des autoroutes et du rail sur la localisation des emplois au sein des métropoles chinoises. Ils trouvent que les autoroutes radiales contribuent à la décentralisation des emplois de services, les voies de chemin de fer décentralisent les emplois manufacturiers, et les autoroutes en anneau tendent à décentraliser les deux. Sur la comparaison des effets des infrastructures radiales et en anneau, il n'y a toutefois pas encore de consensus. De Palma et al. (2015) Trouvent en effet, dans un exercice de simulation conduit avec le modèle LUTI urbanisme, que le projet d'infrastructure

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

de métro en anneau du grand Paris express aurait plutôt tendance à concentrer les emplois et la population d'Ile-de-France dans Paris et les territoires environnants. Nous avons donc besoin de travaux supplémentaires avant de tirer des conclusions claires sur ces deux formes d'infrastructures.

### **2.2.5 Infrastructures de transport et emploi : Un effet sur les entreprises existantes ou sur les entrants ?**

Lorsque les infrastructures de transport ont un impact positif sur l'emploi au niveau local, est-ce en raison d'une croissance plus importante des entreprises existantes (marge intensive) ou d'un nombre plus élevé d'entreprises (marge extensive) ? Les études convergent pour montrer que le rôle de la marge extensive est important. Ghani et al. (2016) Trouvent ainsi que l'effet positif des autoroutes du quadrilatère d'Or sur l'emploi et la production des comtés qui y sont raccordés est imputable à la croissance des entreprises déjà en place et à l'entrée de nouveaux producteurs, le second effet étant toutefois plus important que le premier. Dans le cas du RER parisien, Mayer et Trevien (2016) trouvent, de manière cohérente avec les études déjà citées, que les villes qui ont été raccordées au réseau ont vu le nombre d'emplois qu'elles accueillent croître de 13% par rapport aux villes qui étaient déjà connectées au réseau de train de banlieue, mais qui n'ont pas bénéficié du RER. L'effet semble ici presque exclusivement tiré par la croissance du nombre d'entreprises, l'impact de la connexion au RER étant particulièrement fort pour l'arrivée d'entreprises multinationales.

Enfin, au Royaume-Uni, Gibbons et al. (2017) s'intéressent aux variations d'accessibilité aux emplois sur la croissance de l'emploi local. Ils exploitent les variations d'accessibilité engendrées par la construction de nouvelles routes ou l'amélioration de routes existantes, et traitent le possible biais d'endogénéité en restreignant l'analyse aux territoires très proches des routes nouvelles ou améliorées. Ils trouvent un impact positif sur la production et l'emploi au niveau local, effet entièrement tiré par l'arrivée de nouvelles entreprises. Les entreprises déjà en place ont au contraire plutôt tendance à perdre des employés. Il semble ainsi que du fait de l'arrivée de nouvelles entreprises, les entreprises déjà actives sur le territoire souffrent d'effets d'éviction. Toutefois, Il n'existe pas à notre connaissance d'analyses concernant l'hétérogénéité des effets d'éviction, lorsqu'il y en a, suivant la nature des emplois ; en particulier, les emplois qui auraient été créés par les entreprises en place en l'absence du projet d'infrastructure de transport auraient-ils été comparables à ceux créés par les établissements nouvellement arrivés, notamment aux emplois internationaux des entreprises étrangères ?

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

Ces résultats reposent la question des effets de déplacement, notamment lorsque les nouvelles entreprises et les nouveaux emplois créés correspondent à des déplacements au sein du pays ou de la région ; dans ce cas en effet, selon l'entité finançant le projet, les gains imputables à l'infrastructure sont discutables. Elle se pose moins en revanche dans le cas des IDE qui représentent assez clairement un gain à attribuer à l'infrastructure, que celle-ci soit financée sur fonds régionaux ou nationaux (à moins que les projets d'IDE ne se soient localisés dans une autre commune du pays ou de la région en l'absence d'infrastructure).

### **2.2.6 Autoroutes, train et train à grande vitesse**

De manière générale, les résultats que nous avons décrits jusqu'ici montrent que les autoroutes et le réseau ferré, qui permettent de déplacer les hommes et les marchandises, ont eu au cours du XIXe Et du XXe Siècle des impacts relativement similaires, du moins en ce qui concerne les connexions inter urbaines. Tout au plus certaines études montrent elles en intra-urbain des effets parfois différents pour les infrastructures routières et ferrées dans certains contextes. En Chine par exemple, le réseau ferré affecte plutôt la localisation du secteur manufacturier, tandis que le réseau routier impacte la localisation des services ; Ceci reflète, selon Baum-Snow et al. (2017), l'importance historique du transport ferroviaire pour les biens manufacturiers en Chine.

En revanche, le train à grande vitesse, qui ne transporte que des personnes, semble avoir des effets plus spécifiques. Dans le cas de la Ruhr en Allemagne, la ligne à grande vitesse entre Cologne et Francfort a conduit à une augmentation de la production dans les petites villes localisées entre les deux grandes villes spécifiquement visées par l'infrastructure ; Aucun effet significatif n'est en revanche détecté sur la population (Ahlfeldt et Feddersen, 2017). L'augmentation du PIB dans les villes intermédiaires connectées à la ligne a été de 8,5% sur six ans par rapport au contrefactuel utilisé par les auteurs pour leur évaluation. Le train à grande vitesse a donc eu dans ce cas un effet décentralisateur sur les emplois ; cela n'est pas complètement surprenant dans la mesure où la connexion entre Cologne et Francfort, dans le contexte métropolitain de la Ruhr, s'apparente en réalité plus à une connexion intra-urbaine qu'à une connexion interurbaine.

En ce qui concerne les effets du train à grande vitesse en contexte interurbain, plusieurs travaux mettent en revanche en lumière un impact sur la spécialisation fonctionnelle des territoires plutôt que sur le niveau d'activité en tant que tel (Blanquart et Koning, 2017). Charnoz et al. (2017) étudient l'effet des diverses extensions du TGV en France sur l'emploi

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

au sein des groupes. La structure de leurs données leur permet de corriger des biais d'endogénéité potentiels dans la construction des lignes à grande vitesse grâce à des effets fixes contrôlant pour les chocs d'offre et de demande à un niveau très fin. Ils mettent ainsi en évidence des effets de réorganisation des groupes suite à la construction d'une LGV entre le siège social et les filiales de ces groupes : des emplois de production sont créés dans les filiales, tandis que des emplois d'encadrement sont rapatriés vers le siège social. Sous l'effet de la baisse des coûts de communication engendrée par la mise en place de la LGV, les filiales voient ainsi leur spécialisation dans les fonctions de production se renforcer, tandis que le siège social se spécialise dans les fonctions de management. Cet effet est particulièrement marqué dans le secteur des services. Cette spécialisation fonctionnelle des territoires renforcée par le train à grande vitesse avait déjà été pointée par Puga (2002). Des évaluations ont aussi été conduites pour la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Blanquart et Koning (2017) notent en particulier, dans leur revue de littérature, l'effet du TGV sur l'augmentation des déplacements domicile-travail, un nombre accru de personnes décidant de vivre en province et de travailler à Paris grâce au TGV, et sur la relocalisation de certaines entreprises de services aux entreprises en-dehors de Paris.

### **2.3 Évaluation socioéconomique des infrastructures de transport et externalités d'agglomération<sup>49</sup>**

Les infrastructures de transport modifient la localisation des entreprises et des emplois, et donc la densité des activités sur les territoires. De l'autre, la densité des activités affecte la productivité des entreprises. Les infrastructures de transport pourraient donc indirectement générer des gains et/ou des pertes en termes de productivité du fait de leur impact sur la géographie des activités. Alors que pendant longtemps, l'évaluation ex ante des investissements en transport s'est concentrée sur les gains en temps et en confort pour les passagers, ce n'est que récemment que ces effets sur la productivité, parfois qualifiés de gains « non conventionnels » par les évaluateurs, ont commencé à être pris en compte.

#### **2.3.1 Infrastructures de transport et densité effective :**

La construction de nouvelles infrastructures de transport ou l'amélioration des infrastructures existantes, en connectant les territoires, rapproche les agents économiques les uns des autres. La densité effective des différents territoires se voit ainsi modifiée de trois

---

<sup>49</sup>F. Mayneris, «Effets des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques», article de revue, Université catholique de Louvain, 2017, p18.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

manières différentes. Tout d'abord, à localisation des activités et à trajets donnés, les investissements en transport réduisent les coûts de transport et augmentent l'accès aux emplois et aux marchés des différents territoires. Ceux qui sont directement connectés à l'infrastructure sont évidemment touchés au premier chef, mais compte tenu de la structure en réseau des infrastructures de transport, les autres territoires sont également affectés. A localisation des activités donnée, les trajets peuvent par ailleurs être réoptimisés et raccourcis, modifiant là encore la densité effective des territoires. Enfin, ainsi que nous l'avons vu, les infrastructures de transport peuvent également affecter la localisation des activités, et donc modifier la masse des emplois et des marchés accessibles depuis les différents territoires. Certains territoires vont voir leur accès aux emplois et aux marchés augmenter ; d'autres pourraient au contraire subir une diminution de leur densité effective compte tenu de la relocalisation de certaines des entreprises qu'ils accueilleraient jusqu'ici.

### **Section 3 : L'importance de coûts de transport dans le choix de localisation**

Nous avons partagé cette section en trois parties, en premier lieu des définitions pour bien comprendre la suite en deuxième partie, en second lieu nous avons parlé d'importance de couts de transport, et ont fini par l'influence du cout de transport sur la localisation.

#### **3.1 C'est quoi un coût de transport ?**

La notion de coût de transport, comme le précise E. Quinet (1998, p.135-136), est très large ; puisqu'elle peut faire intervenir aussi bien le coût payé par l'utilisateur que l'ensemble des coûts supportés par la collectivité. Ces derniers peuvent être aussi bien liés à des dépenses en matière d'infrastructures, qu'à des questions de valorisation du bruit ou de la pollution engendrés par les transports. La notion retenue dépend directement de la finalité des analyses, telles des décisions à prendre en matière d'investissements, ou par exemple, à une volonté de mettre en place des systèmes de tarification équitables entre modes de transport.

##### **3.1.1 Les coûts de roulage<sup>50</sup>**

**Définition :** Le coût de roulage est ce qui est payé au transporteur pour qu'il achemine une marchandise ou une personne d'un point à un autre. Il dépend principalement de deux catégories de facteurs :

\*Les facteurs physiques.

\*Les facteurs économiques.

---

<sup>50</sup>Bernard Stepien, « Problèmes de Transport », Mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, 1970, p8-10.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **3.1.1.1 Les facteurs physiques**

Il y en a deux :

\*Les forces de frottement

\*La spécificité des marchandises

1) le coût de roulage est celui entraîné par les forces de frottement qu'il faut vaincre lorsqu'on déplace un objet. Les forces de frottements dépendent principalement du poids de l'objet à déplacer, mais elles dépendent également des caractères physiques de l'objet à déplacer et des caractères de l'endroit où on le déplace. Si on se réfère à une unité d'énergie, on pourra observer qu'un cheval-vapeur permet de déplacer en moyenne 150 kg par un moyen de transport routier, 500 kg par le chemin de fer et 4000 kg sur l'eau. Le coût du cheval-vapeur est sensiblement égal dans les trois cas. On en déduit que le coût de roulage d'une tonne de marchandise par voie d'eau est inférieur au même coût par voie routière.

2) Tous les moyens de transport sont composés de supports destinés à maintenir la marchandise pendant son déplacement. Il y a des supports nécessairement différents selon que la marchandise est un solide, un liquide, un pondéreux, une automobile. De plus, il sera impossible de transporter une marchandise sur un support non adapté aux caractères de la marchandise. Par exemple, il est impossible de transporter un cheval sur un camion-citerne. Un même tonnage de marchandises doit emprunter des supports différents selon sa nature, le coût des supports variera avec la nature de la marchandise. De plus, le poids appelé poids mort des supports varie également selon la nature des marchandises du fait d'aménagements spéciaux. Or, ce poids mort doit être déplacé également et l'on doit consommer de l'énergie à cet effet.

### **3.1.1.2 Les facteurs économiques**

Les coûts de roulage dépendent également de trois facteurs :

\*L'allure de la courbe des coûts de roulage

\*Le fait que le transport est un service

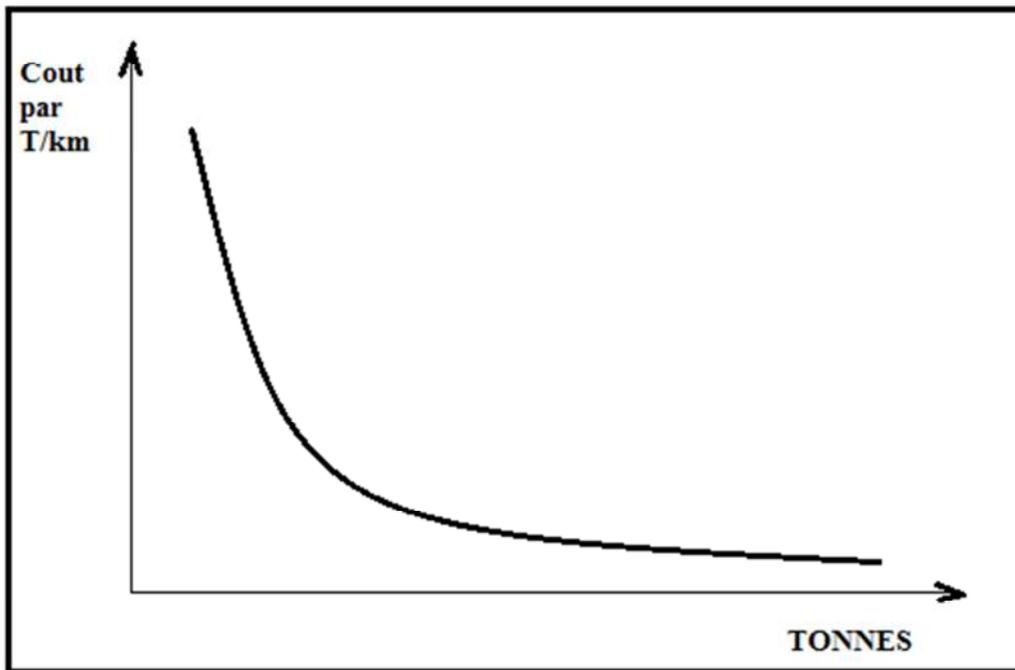
\*les formes des marchés de transports et leurs conséquences

*1) les coûts de roulage sont à rendements croissants :*

L'activité de transport consiste à déplacer une quantité d'unités de poids sur une certaine distance ; le coût de la tonne-kilométrique (tonne déplacée sur un km) décroît lorsque le tonnage total transporté augmente.

## Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation

Figure N°12 : prix de revient au km dans les transports routiers



Source :

Le prix de revient au km dans les transports routiers, Vickham dans (l'économie des transports).

Tableau N°02 : Les coûts de transport par kilomètre parcouru

Catégorie de frais	Pour 75000 km	Pour 100000 km
Frais fixes	0,891	0,700
Frais kilométriques	0,630	0,630
Frais généraux et bénéfiques	1,977	1,729

Source : Vickham dans (l'économie des transports), p 85

2) *La différence essentielle entre les biens et services économiques* : c'est que les biens sont stockables et peuvent donc être offerts en quantités variables au moment où ils sont demandés pour être consommés alors que les services ne le sont pas et doivent donc être produits au moment où ils sont demandés. Le résultat en est que pour une même quantité demandée il va falloir un capital productif d'importance différente selon la répartition de la demande dans le temps. En d'autres termes, il faut souligner l'importance des frais fixes.

3) *Le prix du service transport est déterminé par la rencontre de l'offre et de la demande* : Il dépendra donc de la structure du marché du transport.

\*La demande : un marché est déterminé par une liaison à assurer entre deux points. La structure de la demande dépend de la nature de la marchandise transportée. Par exemple, la demande de transport de produits pétroliers sera surtout de type monopolistique ou

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

oligopolistique ; par contre, la demande de transport de colis sera plutôt de type concurrence parfaite.

\*L'offre : la structure de l'offre dépend surtout du moyen de transport.

L'offre de transport routier est presque toujours du type concurrence parfaite : on y trouvera de nombreux artisans exploitant un seul camion à la fois. On retrouve cette structure dans les transports fluviaux en Europe.

À côté de ces artisans, on trouve de grandes entreprises de transport disposant de nombreuses succursales sur le territoire. L'offre de transport ferroviaire fait presque toujours l'objet d'un monopole d'Etat, ceci pour des raisons de politiques économiques et également parce que les infrastructures sont onéreuses. Par exemple, les tarifs de la S.N.C.F. et les tarifs à la tonne kilométrique de la forêt maritime sont supérieurs en méditerranée que sur l'Atlantique Nord.

\*L'instabilité des tarifs : parce que l'offre n'est pas stockable, les tarifs fluctuent essentiellement avec les fluctuations de la demande de transport, c'est à dire avec la conjoncture. (Introduction sur l'offre : la capacité de production d'un moyen de transport est égale au tonnage total du moyen de transport multiplié par sa vitesse de circulation. Il faut remarquer un fait très important dans le fait que le progrès technique dans les transports consiste souvent à accroître la vitesse de circulation, donc de l'offre de transport et provoque ainsi une chute des prix de transport) par exemple : après la fermeture du Canal de Suez en 1967, les pétroliers allant de la péninsule Arabique en Europe durent emprunter la voie du Cap, ceci a eu pour effet de réduire leur vitesse de circulation sur une liaison donnée, donc l'offre de transport pétrolier ce qui a été pour une part de la hausse des prix du transport pétroliers sur cette liaison.

Pour conclure, on va dire que le coût de transport pris en considération dans le calcul économique. Cette habitude tend à disparaître grâce aux efforts de persuasion de nombreux économistes, mais elle subsiste dans de nombreuses branches d'activité par ailleurs très évoluées dans d'autres domaines de la gestion économique. Dans la mesure où le coût de roulage est l'élément prépondérant du coût de transport global, il y a bien sûr lieu d'y attacher une importance particulière, mais ceci n'est pas toujours le cas comme nous le verrons par la suite.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **3.1.2 Les coûts de manutention<sup>51</sup>**

**Définition :** ce sont les coûts qui découlent du chargement des marchandises sur les supports des moyens de transport, et de leur déchargement. Nous parlerons de :

**3.1.2.1 Les types de manutentions :** On distingue les manutentions terminales et des manutentions intermédiaires.

#### **3.1.2.1.1 Manutentions terminales :**

Aux lieux de départ et d'arrivée, il faut charger et décharger les marchandises ou les personnes. Les coûts varieront avec les installations existantes.

#### **3.1.2.1.2 manutentions intermédiaires :**

Il arrive souvent qu'une marchandise doive emprunter plusieurs moyens de transport pour arriver à destination. Il faut alors transborder la marchandise d'un moyen de transport à l'autre. Cela donne lieu à une rupture de charge. C'est-à-dire un éclatement de l'unité que représente le lot de marchandises installées sur un support de moyen de transport.

Les coûts de rupture de charge préoccupent beaucoup les usagers des transports (Les coûts de manutention sont à rendements croissants lorsque la quantité d'objets manipulés en même temps augmente). Les manutentions intermédiaires dépendent de l'existence de différents moyens de transport sur une même liaison. Par exemple, pour aller d'un point à un autre on peut employer un moyen de transport direct sans manutentions intermédiaires comme le camion, ou bien on peut emprunter deux moyens de transport par exemple avec le camionnage des marchandises jusqu'à la ligne de chemin de fer la plus proche pour emprunter ce moyen-là.

#### **3.1.2.2 Les facteurs des coûts de transport**

Il y a deux facteurs de production à la manutention : le capital et le travail.

##### **3.1.2.2.1 Coût en capital :**

\* Engin de levage : les grues, les ponts roulants, les tracteurs type Fenwick pour le déplacement de palettes, les tapis roulants appelés également convoyeurs pour les grandes dimensions. Ils sont choisis en fonction de la nature de la marchandise.

\* Aménagements spéciaux : ils sont destinés à faciliter les manutentions. Ce sont les quais et entrepôts de transit. Leur coût dépend d'une part de la nature des marchandises, mais également de celle des moyens de transport employés. Par exemple, le coût d'une gare de marchandises est différent de celui d'un port de mer.

---

<sup>51</sup>Bernard Stepien, « Problèmes de Transport », Mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, 1970, p10-12.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **3.1.2.2.2 Coûts en travail :**

Ils dépendent de la technique employée, elle-même fonction de la nature des marchandises et des moyens de transport utilisés.

**Tableau N°03 : Nombre d'heures de travail par technique de manutention employée**

<b>Technique de manutention employée</b>	<b>Nombre d'heures de travail pour 10 tonnes</b>
<b>À la main :</b>	
Petites marchandises normales	5 à 7 heures
Marchandises lourdes en ballots	8 à 12 heures
Marchandises encombrantes	20 à 30 heures
Charbon	4 à 5 heures
Bois	6 à 8 heures
<b>Avec une grue :</b>	
Marchandises lourdes en ballots	8 heures
Réservoirs	6 à 8 heures
Charbon	0,5 à 0,7 heures
<b>Déchargement par basculement</b>	
Toute marchandise	0,5

**Source :** Daniel L'Huillier, « Le coût de transport, l'analyse économique et l'entreprise face aux coûts de transport », Edition CUJAS, Toulouse 1965.

### **3.2 L'importance des coûts de transport dans le choix de localisation<sup>52</sup>**

Tels qu'ils ont été définis dans notre travail, les coûts de transport ont une importance stratégique dans la détermination de la localisation, quelle que soit la branche d'activité considérée. Deux points s'offrent à notre étude :

---

<sup>52</sup>Bernard Stepien, « Problèmes de Transport », Mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, 1970, p40-43.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

### **3.2.1 Localisation et importance du coût de transport en valeur.**

Le coût de transport dans son acception courante ne comprend que le coût de roulage. Il est certain que les autres éléments, coût de manutention, de détérioration, d'inventaire et de défaillance, sont connus par les entrepreneurs individuels. Mais il est facile de comprendre qu'ils prennent moins en considération une pluralité de coûts assez bas. Coût de roulage et coûts annexes ont des répercussions toutes différentes sur les décisions de l'entrepreneur lorsqu'ils sont intégrés au coût de transport global. D'une part les coûts annexes seuls tendent à être plus négligés parce qu'ils sont considérés comme des coûts dépendants : On n'imagine pas très aisément qu'ils puissent varier avec la localisation. Il s'agit là d'une attitude irrationnelle de l'entrepreneur qui a pour raison principale une mauvaise méthode de gestion. D'autre part, le coût de transport global représentant une valeur beaucoup plus importante que le simple coût de roulage, frappe plus les esprits et les mettent plus facilement sur la voie des problèmes de localisation.

Il faut noter cependant que dans certaines branches, le coût de transport global peut être sensiblement égal au coût de roulage et il est déjà considéré comme un facteur important du fait de la part importante qu'il représente dans le prix de revient.

### **3.2.2 Influence du coût de transport sur la conception de la Localisation**

La valeur du coût de transport moyen par unité de marchandises expédiée dépend, d'un certain nombre de facteurs tels que le poids, la spécificité, la valeur, la productivité, l'importance du volume d'expédition, la distance et le moyen de transport. Il est donc très difficile de déterminer à priori le coût de transport moyen unitaire d'une marchandise. Une même marchandise peut avoir un coût de transport différent sur une même distance suivant les conditions de la liaison entre deux points déterminés comme un produit peut avoir le même coût de transport sur des distances inégales. La même remarque peut se faire pour la détermination de la localisation, et l'on se rend mieux compte maintenant qu'à chaque produit correspond son problème de localisation et aussi que la production et la commercialisation d'un même produit peuvent aboutir à des solutions de localisation très différentes. Il n'y a pas de problème de localisation standard comme il n'y a pas de coût de transport standard. On avait trouvé que la localisation de certaines activités était déterminée une fois pour toutes. On parlait de localisation près des sources de facteurs de production ou près des marchés. La forme des fonctions des coûts de transport semblait déterminée par le produit. La règle voulait que la localisation des industries sidérurgiques se fit près des sources de matières premières.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

On ne considérait que les coûts de transport sur les facteurs parce que leur localisation était connue alors que celle du marché ne l'était pas à priori. On ne tenait compte que du coût de transport sur les produits finis que l'on ajoutait simplement au prix du produit départ usine (selon l'expression consacrée). En effet, la transformation des matières premières s'accompagne souvent d'une perte de poids et le produit fini pèse moins que l'ensemble des matières qui entrent dans sa composition. On évitait donc de transporter les matières premières. Il faut noter pourtant que dans certains cas on tenait compte de la spécificité des marchandises. Nous avons vu que la spécificité posait des problèmes de densité. La densité d'une automobile est très faible comparée à la densité des matières premières qui la composent. (Le coût de roulage sera donc plus grand sur les matières premières que sur les produits finis). Les usines d'automobiles sont ainsi traditionnellement localisées près des marchés : région parisienne en France et Est américains.

Ce n'est que très récemment que l'on a commencé à plus systématiquement tenir compte de tous les éléments du coût de transport dans le calcul de la détermination des implantations. Nous constatons que l'aciérie installée au cours des dernières années à Dunkerque emploie des matières premières d'outre-mer, et non le charbon ou le minerai lorrains. Le bas prix de revient du transport maritime des matières nécessaires permet d'exploiter des mines beaucoup plus lointaines à meilleur prix. Les récentes expériences ont conduit principalement à des implantations près des marchés. L'implantation près des marchés est en train de devenir un principe universel. Mais c'est là une tout aussi grosse erreur. Effectivement, pour certaines branches d'activité, bien que les coûts de transport sur les matières premières sont supérieurs dans un cas déterminé, dans d'autres cas ce peut très bien être l'inverse. Par exemple, les coûts de transport moyens unitaires sur les matières premières et sur les produits finis sont différents selon qu'il s'agit de l'implantation d'une usine d'une capacité de production de 100000 ou 10000 articles par an. Les économies d'échelles peuvent entraîner un renversement de la localisation, dans le premier cas près de facteurs, dans le deuxième près du marché. Cette évolution de la problématique en matière de localisation correspond d'ailleurs aux nouvelles conceptions de l'activité économique en général. Il n'y a pas encore trop longtemps, l'entrepreneur individuel décidait de produire quelque chose qu'il savait produire. Il cherchait à se rapprocher des endroits où les facteurs étaient les moins chers et ensuite il se préoccupait de vendre sa production.

Actuellement, les techniques de marketing consistent à élaborer un produit en fonction d'un marché. L'étude de marché permet de déterminer exactement le produit qui doit être fabriqué. Le produit est une donnée en fonction de laquelle la fabrication de celui-ci est organisée.

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

L'étude de marché détermine également le prix auquel ce produit peut être vendu. En fonction de ces données, on recherche tout ce qui est nécessaire à la fabrication du produit, c'est-à-dire les matières premières, les facteurs de production, l'organisation de la distribution. À partir de là, on détermine les coûts de transports ou plutôt les fonctions qui régissent le coût de transport. Le résultat de ces études se concrétise par le choix de sites pour l'implantation de l'unité de production et des unités de distribution et par le choix des sources de matières premières.

Il faut noter que l'on entend surtout parler de coût de transport sur les matières premières ou sur les produits, mais plus rarement de coût de transport sur les facteurs, c'est-à-dire le capital ou le travail. Ce coût de transport existe cependant ; au lieu de dire que l'on ne peut pas s'implanter dans telle région parce qu'il n'y existe pas une main d'œuvre suffisante ou d'une certaine qualification, on devrait rechercher si le coût de transport d'une telle main d'œuvre est supérieur à celui des matières premières ou des produits finis. Le problème du transport des facteurs est souvent oublié par l'entrepreneur individuel. Les économies dites d'agglomération ne sont en fait que des économies sur le coût des transports de facteurs. Par exemple à Paris, on peut trouver de la main-d'œuvre provenant d'un rayon d'action d'une soixantaine de kilomètres autour de la ville. Les transports de voyageurs sont relativement bien organisés et permettent le déplacement de la main d'œuvre dans des conditions aussi rentables que les transports en commun à l'intérieur de la ville. On conçoit moins bien le même déplacement de main d'œuvre à Montpellier car le coût de transport par voyageur ne bénéficierait pas du phénomène d'économies d'échelles existant à Paris. Cette solution n'est cependant pas impossible : Il suffirait d'étudier le problème ce qui n'est évidemment pas toujours à la portée des P.M.E.

Le problème de déplacement des facteurs contribue donc lui aussi à nous faire envisager le problème de la localisation sous un jour nouveau.

### **Conclusion :**

En guise de conclusion, nous pouvons souligner que les infrastructures de transport (Les routes, ponts, lignes de chemins de fer, ports et aéroports) offrent des avantages économiques et sociaux en reliant les entreprises aux marchés internationaux et régionaux. Sans un transport de marchandises fiable et à des coûts compétitifs utilisant des infrastructures robustes, les nations ont peu de chances d'échanger leurs marchandises aux meilleures conditions.

Cependant, lorsque les infrastructures sont inexistantes ou dégradées, elles ne jouent plus leur

## **Chapitre II : Les infrastructures de transport et localisation**

fonction de liaison et l'économie en souffre. Les transactions et déplacements essentiels sont retardés ou perturbés, les coûts de transport augmentent, la perte du temps dans les déplacements, les entreprises doivent se battre plus pour rester compétitives. Pour rétablir les liaisons, on doit parfois construire de nouvelles infrastructures ou le plus souvent restaurer ou améliorer celles qui existent déjà.

Si l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport n'est pas un exercice nouveau, la prise en compte des impacts dits « non conventionnels » liés à la distribution spatiale des activités est en revanche relativement récente. Ainsi que nous l'avons noté tout au long de ce chapitre, plusieurs points concernant ces impacts restent mal connus. Nous proposons quelques impacts positives et négatives des infrastructures de transport tel que la création nette d'activités et effets de déplacements, gains de temps, effets de densité et doubles comptes, distribution des gains entre acteurs et doubles comptes ainsi Prise en compte des gains de densité et de densité effective.

Il n'y a pas de localisation standard comme il n'y a pas de coût de transport standard pour un même produit considéré dans des espaces économiques.

Il était nécessaire de bien définir le coût de transport global étant donné que l'acception courante ne retient en général que le coût de roulage. D'autre part l'entrepreneur fallait examiner de plus près les actions possibles sur le coût de transport afin qu'il puisse faire son calcul économique (choix de localisation).

La localisation et la taille de deux entreprises produisant des biens différents mais dans le même espace économique seront totalement différentes. A ce propos, on conclut que Le coût de transport a donc une importance stratégique dans la gestion de l'entreprise, si le coût de transport est entendu dans le sens « coût de roulage », cette formule peut être vraie mais si l'on parle du coût de transport global, elle est fausse, car le coût de transport global lié à un nombre plus important de facteurs varie de façon plus complexe et contraint ainsi l'entrepreneur à faire des calculs plus élaborés, et les répercussions du coût de transport global sur le problème fondamental de gestion qui est celui de la détermination de la localisation.

# **CHAPITRE III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

### **Introduction :**

La géographie des transports se fixe pour but la connaissance des systèmes de transport et par conséquent les besoins de déplacement qui s'inscrivent des réseaux coordonnant des mouvements d'hommes et de produits entre les différents centres et les différentes régions. Ces mouvements se traduisent par l'existence de flux (d'énergie, de matières, de biens, de capitaux, d'idées...). Cela suppose donc que les moyens de transport et de communication soient un outil privilégié le développement économique.

L'étude des réseaux de transport supposerait l'analyse des réseaux visibles (rail, route, air mer, conduites) mais aussi invisibles (informations, capitaux, décisions, communications) dont l'approche est beaucoup plus complexe. Un système de transport est formé d'une série de réseaux correspondant chacun à une technique donnée : route, voie ferrée, réseau aérien...).<sup>53</sup>

Les chapitres précédents ont permis de mettre en évidence diverses approches conceptuelles des décisions de localisation des entreprises industrielle et ses facteurs. Comme nous l'avons signalé auparavant l'un des facteurs le plus important qui est les infrastructures de transport et leur impact sur le choix de localisation des activités industrielle. Ce facteur a des rôles et des poids au niveau des entreprises industrielles. Dans notre cas nous allons s'intéresser aux infrastructures de transport en Algérie et Prenant aussi en considération la région kabyle en précisant plus exactement la wilaya de Bejaia.

L'objectif de ce chapitre est de traiter les différentes données tirées à travers d'une recherche bibliographique et documents statistiques. Ainsi, nous servirons d'appui au travail d'analyse et de synthèse que nous effectuerons, nous aurons recours à une analyse descriptive, afin de réaliser ce travail.

### **Section 1 : les infrastructures de transport en Algérie**

Le transport en Algérie est diversifié vu la superficie de l'Algérie. Même si quelques régions algériennes demeurent encore isolées en raison de l'absence d'infrastructure de transport.

---

<sup>53</sup> Ghenouchi Ahmed, «Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier)», thèse doctorat, Sciences en Aménagement régional, Université Mentouri, 2008.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

**1.1 La politique et historique du transport en Algérie<sup>54</sup>**: Selon P. Merlin une politique de transport est « L'ensemble des orientations, fixées par les pouvoirs publics »<sup>55</sup> donc :

- Elles fixent le rôle assigné aux différents moyens de transport, les grands investissements à réaliser, leur financement et celui de leur fonctionnement ;
- La tarification et les moyens d'inciter les usagers dans le sens des objectifs fixés ;
- Elle doit être strictement intégrée à la politique d'urbanisme (à l'échelle urbaine) ou à la politique d'aménagement du territoire (à l'échelle des régions et du pays).

La politique de transport est le résultat d'un processus de réglementation et de contrôle des réserves de transport, pour faciliter le fonctionnement efficace des aspects économique, social et politique d'un pays (mobilité des gens et des biens) au coût social le plus bas et en toute sécurité.

La politique du transport en Algérie a connu deux étapes très importantes :

### **1.1.1 La première étape**

❖ **La période avant 1988** : domination de l'état sur le secteur du transport collectif urbain : Cette période était caractérisée par le monopole de l'état dans le cadre du transport collectif malgré la présence du secteur privé, dont la participation et la concurrence étaient faibles

❖ **Avant 1962** : Avant l'indépendance la couverture de la demande concernant le transport entre les villes était assuré par des privés représentés par les colons et quelques algériens liés par des conventions avec l'état français.

Ils étaient concentrés spécialement dans les grandes zones du pays et étaient spécialisés dans ce métier de transporteurs de voyageurs qui était fondé sur des bases et règles solides et cohérentes.

❖ **L'année 1963** : Après l'indépendance, le départ des colons qui représentaient le monopole en Algérie, qui ont laissé un matériel vétuste, et un vide qui résultait l'apparition d'une crise de transport due à la façon de répondre au différents besoins des voyageurs d'une part et d'autre part et d'autre part une administration algérienne avec du personnel non qualifié.

Le 01 avril 1963 fut la création de l'office national du transport (ONT) dans le but est la création d'une gestion du transport terrestre et l'organisation des entreprises du transport

---

<sup>54</sup> Ghenouchi Ahmed, Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier), thèse doctorat, n Sciences en Aménagement régional, Université Mentouri, 2008.P15.

<sup>55</sup> Pierre Merlin et Françoise Choay : «Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement».

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

reparties sur : Alger, Oran, et Constantine qui représentait un taux faible de 07% du mouvement national des voyageurs.

❖ **L'année 1967 : La loi n° : 67-130 du 22 juillet 1967**, portant sur l'organisation du transport terrestre. Qui a définis le transport comme étant une activité faite par une personne physique ou morale pour le transport des personnes et marchandises d'un point à un autre avec n'importe quel mécanisme. Cette loi classe le transport en deux types : le transport privé et le transport public.

❖ **L'année 1971 : La création de la société nationale du transport des voyageurs (SNTV) par la loi n° : 71-73 du 13 novembre 1971** qui remplaçait l'office national du transport (ONT) dans le cadre de la gestion socialiste.

❖ **L'année 1981 : Le décret n° : 81-375 du 26 décembre 1981**, qui définis les limites d'intervention de la wilaya et de la commune dans le secteur du transport terrestre pour compléter le travail des deux sociétés nationales des transports des voyageurs et le transport par chemin de fer et ça pour garantir le transport urbain et interurbain par les sociétés de wilaya et de la commune qui fragilisaient une autre fois la participation des privés dans le transport urbain.

❖ **L'année 1982 : Le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983**, portant sur l'exerce des travaux du transport terrestre, qui a pour but de résoudre les besoins du transport.

❖ **L'année 1983 : Suivant les instruments du plan (1980-1984) et suivant le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983**, portant sur la restructuration des entreprises (SNTV) résultaient cinq entreprises publiques de voyageurs réparties sur le territoire national :

- l'entreprise publique du transport des voyageurs centre (TVC).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs ouest (TVO).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs est (TVE).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs sud-ouest (TVSO).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs sud-est (TVSE).

Cette répartition essayait d'éliminer la centralité ou alléger la centralité de la planification et de la gestion.

❖ **L'année 1985 : L'ordonnance du 15 janvier 1985**, qui définis les conditions d'exercé du métier du transport publique terrestre des voyageurs

❖ **L'année 1987 : L'ordonnance ministérielle du 20 mai 1987**, portant :  
«Étude de la demande du permis d'exercé du métier du transport publique terrestre des

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

voyageurs ou marchandises par monsieur le ministre qui sera envoyée à la commission spécialisée ou il aura son agrément dans le cadre d'investissement économique ».

Donc à partir de cette date le privé commence à jouer avec un rôle plus important par rapport au passé dans le transport.

#### **1.1.2 La deuxième étape**

❖ **La Période après 1988** : une forte présence des privées et le retrait total de l'État :

Dans cette période on remarque une nouvelle phase dans le transport collectif des voyageurs par routes, qui commençait peut-être au profit du secteur privé et après 1990 un saut qualitatif et quantitatif un retrait presque total de l'État jusqu'à nos jours dans le transport par voie terrestre.

❖ **L'année 1988** : Le décret exécutif n° : 88-01 du 12 janvier 1988, concernant les entreprises publiques et portant sur l'indépendance des entreprises pour l'amélioration de leurs efficacités et qu'elles devenaient plus productives. Les entreprises nationales, de wilayas, communales, les agences communales de transport collectif des voyageurs par routes doivent réaliser un profit comme des entreprises commerciales.

Dans la même année fut la création de la loi n° : 88-17 du 10 mai 1988. Portant sur l'orientation et l'organisation du transport terrestre.

❖ **L'année 1991** : Le décret exécutif n° : 91-195 du 1 juin 1991, qui définit les conditions générales de l'exercice des activités du transport terrestre des voyageurs et marchandises concernant la loi précédente du 10 mai 1988.

❖ **L'année 1997** : L'ordonnance du 26 avril 1997 : portant l'obligation du système exemplaire de l'exploitation des services du transport public terrestre des voyageurs concernant les obligations des transporteurs, règle des mécanismes dans le déroulement de l'utilisation du transport public terrestre des voyageurs et la tarification.

❖ **L'année 2001** : La création de la loi n° : 01-13 du 07 juillet 2001, portant sur les orientations et l'organisation du transport terrestre qui abrogeait la loi n° : 88-17 du 10 mai 1988 concernant l'orientation et l'organisation du transport terrestre.

Cette loi est caractérisée par le détail et englobe tous les éléments du transport par rapport aux lois précédentes et qui lie principalement la politique du transport à la politique de l'aménagement urbain.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

### **1.2 Le transport en Algérie<sup>56</sup>**

Vers la fin du 19 siècle, nous avons assisté à un développement rapide des ports surtout la cote algérienne, infrastructures tournées vers la France.

Toujours pour une économie tournée vers la puissance coloniale, l'essor en matière de transport s'est traduit par la construction des chemins de fer allant d'est en ouest sur lequel se sont greffées quelques pénétrations venant du sud et celle desservant les pentes. Par contre, les transports routières et aériens concentrées essentiellement dans le nord et reliant les grandes agglomérations, se réduisaient à une liaison de l'ordre militaire. A l'indépendance, l'Algérie se devait de recouvrir ce secteur en se basant sur les principes de modernisation et d'efficacité selon un programme dont les grands axes sont :

-Amélioration infrastructures, modernisation des parcs, création, réorganisation et algérianisation des structures et organismes.

-La construction d'une Algérie moderne implique la réalisation d'une infrastructure de transport harmonieuse, bien répartie sur l'ensemble du territoire. Dans ce but, l'Algérie essaye de s'intéresser au transport, qu'il soit terrestre (routier et ferroviaire), maritime ou aérien.<sup>57</sup>

#### **1.2.1 Situation du réseau de transport en Algérie :**

**Tableau N°04 :** Tableau général sur la situation du réseau de transport en Algérie<sup>58</sup>

<b>Indicateur</b>	<b>Valeur</b>
<b>Routes</b>	118 306 km N et D et C
<b>Autoroutes</b>	2 451 km Année 2011
<b>Nombre d'aéroports</b>	35 aéroports dont 13 internationaux (2009)
<b>Voies ferrées</b>	4 200 km en service et 6 300 km en cours de construction (estimation fin 2014) soit un total de 10 500 km
<b>Nombre de ports</b>	40 ports, 11 mixtes, 2 destinés aux hydrocarbures

<sup>56</sup>Ghenouchi Ahmed, Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier), thèse doctorat, n Sciences en Aménagement régional, Université Mentouri, 2008.P14.

<sup>57</sup>AISSAOUI I, «le transport dans la ville de Guelma La redynamisation et organisation de transport dans la ville (Guelma)», mémoire de master, Université de Guelma, 2018, p12.

<sup>58</sup><http://www.elmouradia.dz/> [archive], site de la présidence de la République algérienne.

## Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

Nombre de voitures                    5,5 millions de véhicules (2009)

Source : Présidence de la République Algérienne et CIA\_World\_Factbook

### 1.2.1.1 Transport terrestre<sup>59</sup>

#### 1.2.1.1.1 Réseau routier :

Un des plus importants du Maghreb et d'Afrique, d'une longueur de 108 302 km, répartie sur 76 028 km de routes nationales/départementales et 32 274 km de routes secondaires, le réseau routier est en plein développement grâce au programme de modernisation des transports routier et ferroviaire qui prévoit la réalisation de l'Ouest de (1 216 km).

**Figure N°13 :** autoroute est ouest Algérie



[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Autoroute\\_est\\_ouest\\_ghomri2.JPG?uselang=fr](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Autoroute_est_ouest_ghomri2.JPG?uselang=fr)

L'autoroute des hauts plateaux de (1 330 km), et la réalisation de 19 000 km de route, ainsi la finition de la route transsaharienne (nord-sud).

L'Algérie sera traversée du Nord au Sud par la route transsaharienne. Cette route est promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par la route transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).

Projet d'autoroute des hauts plateaux :

- Longueur : **1330** km
- Début des travaux 2009, achèvement en 2013
- Coût du projet : quelque 11 milliards de dollars

Rocades et voies express :

- Raccordement des autoroutes (est-ouest, hautes-plateaux, transsaharienne nord-sud, Routes du littoral...)
- Début des travaux 2009, achèvement en 2013.

<sup>59</sup><https://www.google.com/url.wikipédia>, consulté le 16/08/2020.

### Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

**Tableau N°05 :** Le réseau routier algérien se présente aujourd'hui comme suit

Routes Nationales	Chemins de Wilayas	Chemins Communaux
Niveau national	Niveau national	Niveau national
23 397	21 005	29 385

Source : Ministère des travaux publics 2005.

**Carte N°01 :** carte géographique de l'autoroute est ouest Algérie



Source : [http : //www.google.com/](http://www.google.com/), carte-algerie-autoroute-est-ouest.jpg

#### 1.2.1.1.2 Transport ferroviaire

##### 1) Chemins de fer<sup>60</sup>

Le réseau ferroviaire est estimé à 4 200 km en 2011, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays<sup>61</sup>. Le trafic du réseau ferroviaire est géré par la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF). Ce réseau s'étend sur 4 209 km et doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays. Il est constitué de 2 888 km de voies normales dont :

- 299 km de voies électrifiées
- 305 km de voies doubles.
- 1 085 km de voies étroites.

Il connaît depuis 2004 une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays (Zéralda-Birtouta, Bordj Bou Arréridj-Khemis Miliana, Boumedfaa-Djelfa, Touggourt, Hassi Messaoud, Oued Tlilat- frontières marocaines, Relizane-Tiaret-

<sup>60</sup><http://www.ubifrance.fr/conseil-export/001B1302788A+le-marche-des-transport-ferroviaires-et-urbains-ferres-en-algerie-2013-.html?SourceSiteMap=168>.

<sup>61</sup><http://www.algerie-dz.com>

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

Tissemsilt, Oued Sly-Yellel, Alger-Annaba, Alger-Sétif-Tizi-Ouzou, Alger-Oran, Oran-Tlemcen, etc.).

**Tableau N°06 : Longueur du Réseau Ferroviaire (km)**

Année	1996	1999	2002	2004	2005	2006	2008	2013
Chemins de fer (km)	4 820	4 820	3 973	3 973	3 973	3 973	3 973	4573

Source : CIA World Factbook - Version du 1<sup>er</sup> janvier 2011

Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1 000 km de voies ferrées, la réalisation de 3 000 km de chemins de fer, le réseau algérien est le deuxième en kilomètres du continent africain.

#### **2) Le fret<sup>62</sup>**

La SNTF assure 5 % du marché du transport terrestre des marchandises en Algérie. Les objectifs de la SNTF est d'atteindre 17 %, avec les grands projets industriels de Bellara et la transformation du phosphate. En 2019, 6 (six) trains assurent le transport des minerais vers le complexe sidérurgique d'El Hadjar (fer) et vers le port d'Oran (phosphate).

**Figure N°14 : transport ferroviaire de marchandise en Algérie**



Source : <https://www.google.com/imgres,imgurl=http://www.sntf.dz,images,trains-marchandises>

---

<sup>62</sup><https://www.huffpostmaghreb.com/amp/entry/transport-ferroviaire-lancement-de-la-nouvelle-ligne-alger>

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

### **1.2.1.2 Transport aérien**

#### **1.2.1.2.1 Aéroports d'Algérie**

L'Algérie compte 35 aéroports, dont 13 internationaux qui sont tous gérés par l'établissement de gestion de services aéroportuaires. Le plus important est l'aéroport d'Alger avec une capacité, depuis 2006, de 6 millions de passagers par an.

#### **1.2.1.2.2 Les compagnies aériennes**

La compagnie aérienne nationale Air Algérie domine quant à elle le marché du transport aérien qui compte depuis son ouverture à la concurrence de Huit (08) autres compagnies privées.

Elle s'occupe de plusieurs lignes vers l'Europe, l'Afrique, le Canada, la Chine, le Moyen-Orient. Plusieurs compagnies aériennes étrangères ont des vols vers l'Algérie (Tunisair, Royal Air Maroc, Air France, Alitalia, ASL Airlines France, Vueling, Lufthansa, Turkish Airlines, British Airways, etc.).

**Figure N°15 :** Avion Airbus A330 de la compagnie Air Algérie.



Source : <https://www.google.com/url,https.www.youtube.com>

Depuis octobre 2011, le ministère des transports a autorisé la compagnie aérienne algérienne Tassili Airlines filiale de la compagnie pétrolière Sonatrach à effectuer des vols grand public<sup>63</sup>, en plus de ces vols réguliers domestiques et le transport des ouvriers vers les gisements de pétrole et de gaz du Sahara algérien.

<sup>63</sup><http://www.air-journal.fr/2011-10-05-algerie-tassili-airlines-se-lance-dans-les-vols-grand-public-537053.html>.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

### **1.2.1.3 Transport maritime**

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et Algérie ferries sont des acteurs du transport maritime en Algérie. Plusieurs (ferries)<sup>64</sup> font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde<sup>65</sup>.

#### **1.2.1.3.1 Le trafic maritime de marchandises**

La quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, via onze ports de commerce : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew / Bethioua, Bejaia, Mostaganem, Ghazaouet, Jijel, Tènés et Dellys. À l'exception des terminaux gaziers et pétroliers, il y eut très peu de travaux d'aménagements des infrastructures portuaires. Il n'y a pas de transport maritime en cabotage ni pour les marchandises (à l'exception du gaz) ni pour les passagers (malgré quelques tentatives de courtes durées et des projets inachevés).

La CNAN est créée en 1964, qui se voit attribuer le monopole du transport maritime (marchandises, passagers et hydrocarbures) ainsi que le remorquage, la manutention portuaire et les activités annexes au transport maritime (consignation maritime, avitaillement de navires, etc.). À cette époque les ports sont gérés par un organisme d'État unique : l'Office National des Ports (ONP). Au milieu des années 1980, la CNAN est divisée en trois compagnies : la SNTM/CNAN chargée du transport des marchandises, l'ENTMV chargée du transport maritime de passagers qui prendra plus tard le label d'Algérie Ferries et la SNTM/HYPROC qui est chargée du transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques).

---

<sup>64</sup> Abréviation usuelle de car-ferry et ferry-boat, c'est-à-dire : navire ou bateau spécialement aménagé pour le transport des passagers et de leurs voitures.

<sup>65</sup> <http://www.algerieferries.com/presentation.php>.

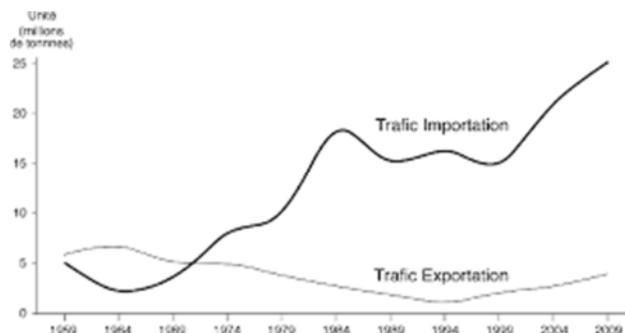
**Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

**Tableau N°07 : les trafics maritimes de marchandises des ports d'Algérie**

Port	Trafic total	%	Trafic hors hydrocarbures	%	Part du trafic hors hydrocarbures %		
					import	export	Total
Alger/Dellys	12350338	9,6	8409122	26,3	74,3	39,2	68,1
Annaba	5844503	4,6	5426917	17	87,6	99,9	92,2
Arzew/ Bethioua	61744773	48,2	266920	0,8	9,7	0,3	0,4
Bejaia	15684776	12,2	6163065	19,3	86	1,7	39,9
Djen-Djen	2119580	1,7	2078722	6,5	97,9	100	96,1
Ghazaouet	1006895	0,8	964211	3,1	97,2	100	97,6
Mostaganem	1036828	0,8	993949	3,1	95,6	100	96,9
Oran	4612402	3,6	4467472	14	97	96	96,9
Skikda	23202965	18,1	2535210	7,9	64,2	0,8	10,9
Ténès	608559	0,5	608559	1,9	100	100	100
<b>Total</b>	<b>128213639</b>	<b>100</b>	<b>31936168</b>	<b>100</b>	<b>80,4</b>	<b>5</b>	<b>24,9</b>

Source : ministère des Transports (MDT, 2006, 2010).

**Figure N°16 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009)**



Source : <https://www.google.com/url=https:journals.openedition.org,espacepolitique>

Le remorquage est attribué aux ports, la manutention et l'accostage portuaire de tous les ports sont dévolus à la Société nationale de manutention (SONAMA). Les ports deviennent des

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

Sociétés par actions (SPA) autonomes qui prendront aussi en charge la manutention et le remorquage. La Consignation maritime est dévolue quant à elle à l'Entreprise nationale de consignation et d'activités annexes au transport maritime (ENCAATM) qui prendra plus tard le nom de Générale Maritime (GEMA) et qui gardera le monopole de son activité jusqu'en 1997. La Société nationale de transit et de magasinage (SONATMAG) dont l'activité est clairement définie dans son appellation prendra plus tard le nom de la Maghrébine de transport et auxiliaire (MTA).

**Figure N°17 :** Port d'Alger : hausse du trafic maritime et marchandises au 3e trimestre de 2019



**Source :** <https://www.google.com/url,https,www.timesalgerie.com,port-dalger-hausse-du-traffic-maritime-et-marchandises-au-3e-trimestre-de-2019>.

#### **1.2.1.3.2 Transport maritime des voyageurs**

Le pouvoir public avait la mainmise sur le transport maritime des voyageurs entre l'Algérie et la France par le biais de l'entreprise publique Algérie Ferries. Cependant, à la suite du boom migratoire des années 2000, ses capacités se sont révélées insuffisantes et les autorités publiques ont dû ouvrir leurs ports à des concurrents. La flotte de la compagnie Algérie Ferries compte trois ferries récents : El Djazair II, Tariq Ibn Ziyad, Tassili II et Elyros, et les ports desservis par la compagnie sont: Alger, Oran, Mostaganem, Bejaia, Skikda, Annaba en Algérie, Marseille en France, Alicante, Valence et Barcelone en Espagne et Gênes en Italie.

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

L'Algérie va acquérir trois navires en 2014 afin d'augmenter sa part sur le marché international<sup>66</sup>.

**Figure N°18 : Transport maritime voyageurs (Algérie ferries)**



Source : <https://www.google.com/url,https,www.algerie1.com,societe,lentmv-annonce-la-suspension-partielle-du-traffic-maritime-en-raison-des-mauvaises-conditions-climatiques-en-mediterranee>

#### **1.2.1.4 Transport par câble**

##### **1.2.1.4.1 Téléphériques**

L'Algérie a accordé un intérêt particulier au transport par câble vu que c'est un mode de transport écologique, sécurisé et touristique. Elle possède deux systèmes de transport par câble, la télécabine et le téléphérique à Alger, Constantine, Skikda, Annaba, Tlemcen, Blida et Oran. Certains téléphériques et télécabines ont fait l'objet d'une rénovation technologique comme les téléphériques d'Alger à El Madania, le Mémorial du martyr, celui de Bologhine et la Télécabine de Constantine.

---

<sup>66</sup><http://www.liberte-algerie.com/actualite/l-algerie-va-acquerir-trois-navires-en-2014-transport-maritime>.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

**Figure N°19 :** Transport par câble (téléphériques d'Alger à El Madania)



Source : <https://www.autobip.com/storage/photos/articles/6754/slide.jpg>

L'Algérie sera dotée, au fil des années à venir, d'un programme de projets neufs, de modernisation et de maintenance de tous les téléphériques du pays. En effet, beaucoup d'ouvrages viendront renforcer le moyen de transport en commun par câble du pays<sup>67</sup>.

### **Section 2 : Les infrastructures de transport de la wilaya Bejaia**

Dans cette section, nous ferons une présentation de la wilaya d'étude. Ainsi, nous avons structuré cette section en trois parties. Dans la première, nous allons présenter la situation géographique du territoire et à la population de la wilaya. La deuxième sera consacrée aux infrastructures de transport de la wilaya de Bejaia. La troisième est relative à la place des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle dans la wilaya de Bejaia.

#### **2.1 La situation géographique du territoire et socioéconomique de la wilaya de Bejaia**

##### **2.1.1 Consistances de territoire**

La wilaya de Bejaia est située au nord-centre du pays, elle occupe une superficie de 3223,50 km<sup>2</sup>, elle est limitée par :

- Une ouverture directe sur la mer méditerranée au nord,
- Les wilayas de Sétif et Bordj–Bou–Arreridj au sud,
- La wilaya de Jijel l'Est,

---

<sup>67</sup><http://www.algerie-monde.com/actualite/article4966.html>.

### Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

- Les wilayas de Tizi-Ouzou et Bouira à l'Ouest.

**Carte N°02 :** Carte des frontières géographiques de la wilaya de Bejaia



Source : <https://www.google.com/url,http://www.andi.dz.PDF,monographies,Bejaia.pdf>

S'ouvrant sur une façade maritime de 100 Kms, la wilaya de Bejaia s'étend sur une superficie de 322.348 hectares, marquée par la prédominance des reliefs montagneux, alternant la vallée de la Soummam et les massifs de Bouhatem et de Djurdjura au nord et les massifs de Bousselam et les Babors au sud. Bejaia est située à 181km à l'est de la capitale Alger, à 93km à l'est de Tizi Ouzou, à 81,5km au nord-est de Bordj Bou Arreridj, à 70km au nord-ouest de Sétif et à 61km à l'ouest de Jijel. Créée, dans le cadre du découpage administratif de 1974, la wilaya de Bejaia regroupe 19 daïras et 52 communes indiquées au tableau N°08.<sup>68</sup>

**Tableau N°08 :** Découpage administratif de la wilaya de Bejaia

Daïras	Communes	Daïras	Communes
<b>BEJAIA</b>	-Bejaia -Oued Ghir	<b>CHEMINI</b>	-Chemini -Souk oufela -Tibane - Akfadou
<b>TICHY</b>	-Tichy -Boukhelifa-Tala Hamza	<b>SOUK EL TENINE</b>	-Souk el tenine - Melbou -Tamridj
<b>AKBOU</b>	-Akbou -Ighram -Chellata -Tamokra	<b>EL KSEUR</b>	-El kseur -Fenaia ilmathen -Toudja
<b>AMIZOUR</b>	-Amizour -B'ni djellil -Feraoun -Semaoun	<b>BARBACHA</b>	-Barbacha -Kendira
<b>SEDDOUK</b>	-Seddouk -Amalou	<b>AOKAS</b>	-Aokas -Tizi

<sup>68</sup> Journal officiel n° 55 du 09 juillet 1974.

### Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

	-Bouhamza –		n'berber
	M'cisna		
<b>ADEKAR</b>	-Adekar –B'ni ksila	<b>DARGUINA</b>	-Darguina –Ait
	–Taourirth ighil		s'mail -Taskriout
<b>SIDI AICH</b>	-Sidi aich –El flay –	<b>KHERRATA</b>	-Kherrata –D'raa el
	Tinebdar –Tifra –		gaid
	Sidi ayad		
<b>TIMEZRIT</b>	-Timezrit	<b>TAZMALT</b>	-Tazmalt –B'ni
			m'likeche –
			Boudjellil
<b>IGHIL ALI</b>	-Ighil Ali –Ait r'zine	<b>IFRI</b>	-Ifri ouzellaguen
		<b>OUZELLAGUEN</b>	
<b>B'NI MAUCHE</b>	-B'ni maouche		

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P16.

#### 2.1.2 Les données socio-économiques de la wilaya de Bejaia

Au dernier recensement de 2018, le seuil de sa population qui est estimée à 915 835 habitants. Elle est aussi, grâce à sa situation géographique, elle est marquée comme le plus important pôle industriel du pays, notamment par la concentration de nombreuses industries et la présence d'un des plus grands ports pétroliers et commerciaux de la Méditerranée. Comme elle est dotée d'un aéroport international.<sup>69</sup>

**Tableau N°09** : Les grands bassins de la population de la wilaya de Bejaia

N°	Communes	Habitants
1	Bejaia	187 065
2	Akbou	56000
3	Amizour	39 475
4	Kharrata	36 865
5	El kseur	31365
6	Draa el kaid	30 710
7	Tazmalt	30 365
8	Timezrit	27 170

<sup>69</sup>GAHRAR.K, «transport interurbain et réseaux de villes : cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia», mémoire de master, 2015, P56.

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

9	Ouzellaguen	23 875
10	Seddouk	21 620

Source : wilaya de Bejaia/ DPSB.

**Tableau N°10** : les données démographiques de Bejaia de 2006 au 2018

Données	2006	2009	2014	2018
Population	173419	197356	219069	915 835
Population occupée	100710	114610	127220	311281

Source : la direction de transport de la wilaya

D'après le tableau on remarque que la population est en augmentation d'une année à une autre. Suivie d'une augmentation remarquable de la population occupée.

#### **2.1.2.1 Répartition de la population active par secteur d'activité <sup>70</sup>:**

- Administration : 92051
- Bâtiments et travaux publics : 60952
- Agriculture : 6694
- Commerce et services : 107797
- Industries : 43787

#### **2.1.2.2 Situation économique de la wilaya de Bejaia**

La wilaya de Bejaïa possède un port de commerce international. Aujourd'hui la principale activité du port est l'exportation d'hydrocarbures. Cependant la ville de Bejaïa sert de marché local notamment aux produits locaux de l'artisanat, et des produits agricoles qui parfois sont exportés, Ainsi le port de Bejaïa est le plus important du pays en termes de volume d'activité derrière de celui d'Alger, [...il contribue à un développement industriel qui fait d'elle le premier pôle industriel dans les domaines de l'agroalimentaire, de l'emballage et de l'imprimerie.

L'industrialisation dans ces domaines a été propulsée par la dynamique des opérateurs privés qui ont fait leur apparition au lendemain de la libéralisation de l'activité économique en Algérie. Ces privés sont compris l'enjeu de la présence du port dans la réalisation de leur objectif, ce qui a créé une forte relation entre ce dernier (port) et l'activité économique de l'arrière-pays et plus particulièrement de la ville de Bejaia et des villes périphériques...]<sup>71</sup>. Les

<sup>70</sup> Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P28.

<sup>71</sup> S. MERZOUG, revue d'économie & de gestion (REG), 2017, P54

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

ports de Bejaïa et de Djen-Djen (Jijel) ont été retenus par les autorités algériennes pour participer à la nouvelle initiative de l'Union européenne portant création des Autoroutes de la mer (ADM) dont le but est d'augmenter les échanges intermodaux entre les ports de la rive nord et sud de la Méditerranée, comme c'est le cas notamment pour les ports de Marseille (France), Naples (Italie), Barcelone (Espagne), Agadir (Maroc). La ville de Bejaïa bénéficie également d'une activité de port de pêche, c'est un des secteurs qui est amené à se développer dans le futur. Il faut donc remarquer que malgré le peu d'atout naturel et l'enclavement de la ville, Bejaïa figure parmi les villes les plus dynamiques de l'Algérie. Cependant les infrastructures restent insuffisantes et le développement de la ville en est tributaire<sup>72</sup>.

#### **2.2 Les infrastructures de transport de la wilaya de Bejaia**

La position géographique de la wilaya de Bejaia en sa qualité de wilaya côtière lui a permis de bénéficier de la présence de tous les modes de transport : routier, ferroviaire, maritime et aérien. Ces modes de transport créent une dynamique économique vers l'arrière-pays et permettent à cette wilaya d'être connectée au reste du monde.<sup>73</sup>

##### **2.2.1 Transport terrestre :**

###### **2.2.1.1 Réseau routier :**

Elle dispose d'un réseau routier dense composé de :444 Kms de routes nationales, dont 20kms non revêtus, 803,8 Kms de chemins de wilaya et 3200 Kms de chemins communaux dont 1000 kms non revêtus.

###### **2.2.1.1.1 Transport routier de voyageurs (lignes exploitées)**

- statut public : 36 véhicules (3176 places)
- statut privé : 3001 véhicules (68745 places)
- nombre de lignes : 634
- nombre de lignes exploitées : 404
- licences de taxis : 4833 dont 773 exploitées

---

<sup>72</sup>GAHRAR.K, «transport interurbain et réseaux de villes : cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia», mémoire de master, 2015, P57.

<sup>73</sup>S. MERZOUG, revue d'économie & de gestion (REG), 2017, P55.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

**Tableau N°11 : Transport routiers (voyageurs)**

<b>Operateur</b>	<b>Nombre de véhicules</b>	<b>Nombre de places</b>	<b>Nombre de lignes exploitées</b>	<b>Nombre de lignes inscrites</b>
<b>Statut public</b>	36	3176	404	634
<b>Statut privé</b>	3001	68745		
<b>Total</b>	3037	71921		

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P182.

### **2.2.1.1.2 Transport routier de marchandises :**

- 21 véhicules publics pour une charge utile de 420 tonnes
- 12663 véhicules privés pour une charge utile de 127459,15 tonnes

#### **1) Transport public**

**Tableau N°12 : Transport routier de marchandises (public)**

<b>Intitule</b>	<b>Nombre de véhicules</b>	<b>Charge utile en tonnes</b>
<b>Statut privé</b>	12663	127459,15
<b>Statut public</b>	21	420
<b>Total</b>	12684	127879,15

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P182.

#### **2) Propre compte :**

**Tableau N°13 : Transport routier de marchandises (propre compte)**

<b>Intitule</b>	<b>Nombre de véhicules</b>	<b>Charge utile en tonnes</b>
<b>Statut privé</b>	7160	57820,95
<b>Statut public</b>	754	7675,17
<b>Total</b>	7914	65496,12

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P182.

### **2.2.1.2 Réseau ferroviaire de la wilaya de Bejaia :**

#### **2.2.1.2.1 Histoire :**

Dans un premier temps en 1857, il était prévu de créer une ligne de Bejaia à Sétif mais lors du second plan de 1879, il a été décidé de relier Bejaia à la ligne d'Alger à Skikda au niveau de Beni Mansour à mi-chemin entre Alger et Sétif.

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

La ligne est concédée à la Compagnie de l'Est algérien le 21 mai 1884. Elle sera ouverte au trafic en deux étapes, d'abord de Bejaia à Tazmalt sur 81 km le 10 décembre 1888, puis la jonction sera réalisée au niveau de Beni Mansour le 24 mars 1889<sup>74</sup>.

#### **2.2.1.2.2 Chemin de fer :**

89 km de la ligne de chemin de fer (Bejaia –Béni Mansour) et qui relie la vallée de la Soummam à la ligne d'Alger, à Skikda sur 88 km. Elle a été inaugurée en 1889

- Longueur de la voie ferrée : 90 km

- Nombre de gares : 10 gares et 04 haltes

#### **2.2.1.2.3 Caractéristiques (Tracé et Profil)**

Cette ligne à voie unique traverse la vallée de la Soummam principalement sur la rive gauche de l'oued du même nom sauf sur 15 km entre Sidi Aich et El Kseur où il passe sur la rive droite grâce à deux viaducs de 300 et 110 mètres.

**Tableau N°14 : les arrêts entre Bejaia et Beni Mansour**

<b>Lieu</b>	<b>(PK)</b>	<b>Informations</b>
Beni Mansour	PK 0	Trains Régionaux
Tazmalt	PK 7,200	Trains Régionaux
Allaghene	PK 12,300	Trains Régionaux
Akbou	PK 23,400	Trains Régionaux
Ighzer Amokrane	PK 34,500	Trains Régionaux
Takriest-Seddouk	PK 40,900	Trains Régionaux
Sidi Aich	PK 46,650	Trains Régionaux
Il Maten	PK 54,500	Trains Régionaux
El kseur	PK 64,100	Trains Régionaux
Oued Ghir	PK 64,100	Trains Régionaux
Bejaia	PK 88,100	Trains Régionaux

**Source :** <https://www.google.com/url. fr.wikipedia.org, wiki Ligne de Beni Mansour à Bejaia>.

- (2) autorails quotidiens relient Bejaia et Alger en 4 heures.
- (4) trains relient quotidiennement Bejaia à Beni Mansour en 2 heures

<sup>74</sup> <https://www.google.com/url. fr.wikipedia.org, wiki Ligne de Beni Mansour à Bejaia>.

## Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

**Tableau N°15 :** Transport de voyageur par rail

NOMBRE DE GARES	NOMBRE DE VOYAGEURS
11	193009

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P183.

**2.2.2 Transport aérien :** Le transport de passagers à l'international et vers quelques destinations au niveau national est assuré par le transport aérien grâce à la disposition de la wilaya de Bejaia d'un aéroport international qui constitue, très particulièrement, une ouverture sur le monde extérieur.<sup>75</sup>

### **2.2.2.1 Caractéristiques du l'aéroport de Bejaia :**

- piste pour aéronef du type Boeing 727 : 2400 ml\*45 ml=108
- Parking pour 04 aéronefs: 256ml\* 96ml=
- Aviation légère : 03 postes
- Aérogare : 250 passagers/ jours (trafic actuel)

**Tableau N°16 :** Transport aérien (nombre de voyageurs)

INTERNATIONAL				INTERIEUR			
		DEPART		ARRIVEE		DEPART	
Passagers	vols	Passagers	vols	Passagers	vols	Passagers	vols
116218	1060	119292	1071	39892	729	42784	724

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P183.

**2.2.3 Transport maritime :** Le statut mixte du port de Bejaia qui traite les hydrocarbures, les vrac secs et les marchandises générales ainsi que son emplacement au centre de la côte algérienne lui confère une position de choix pour desservir un vaste hinterland. Par ailleurs, sa localisation dans une région économiquement dynamique lui permet d'être un port majeur avec une seconde position dans le classement des ports algériens en matière de marchandises générales.<sup>76</sup>

### **2.2.3.1 Caractéristique du port de Bejaia**

➤ **Jetées : 3400 MI répartis comme suit :**

- Jetée et port pétrolier : 650 MI
- Jetée sud : 450 MI
- Petite jetée du large : 550 MI
- Grande jetée du large : 950 MI

<sup>75</sup>S. MERZOUG, revue d'économie & de gestion (REG), 2017, P55.

<sup>76</sup> Idem

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

-Jetée de fermeture : 800 MI

➤ **Quais : 2730 MI**

- 01 appontement pétrolier : 02

- 01 appontement simple poste : 01

- 01 appontement double poste : 2 et 3

➤ **Superficie des plans d'eau :**

- avant-port : 75 has (port pétrolier)

- vieux port : 26has (commerce/ voyageurs)

- arrière port : 55has (céréaliier)

➤ **Superficie des terres pleines :**

- 50has dont 30 has du nouveau quai

**Tableau N°17 : Mouvement de la navigation**

Nombre de navire			Jauge brute (tonnes)		
Entrées	Sorties	Ensemble	Entrées	Sorties	Ensemble
1351	1350	2701	17067	17034	34101

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P183.

**Tableau N°18 : trafic de marchandises maritime**

EMBARQUEES (tonnes)	DEBARQUEES (tonnes)	TOTAL
7886515	11627008	19513523

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P183.

La structure du trafic au port de Bejaia est dominée par le vrac liquide et sec. Cependant, on assiste ces dernières années à une diversification et à un changement dans la structure des marchandises avec une stagnation des vracs liquides et secs et une croissance des marchandises générales (tableau 18). La dynamique économique de la région explique en grande partie ce changement dans la structure du commerce maritime au port de Bejaia. En somme, à côté de l'exportation des hydrocarbures, dont l'intérêt est plus national, le port est orienté vers la satisfaction des besoins de son hinterland en matière des produits de consommation finaux, mais aussi des matières premières nécessaires à la production industrielle.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup>Idem

### Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

**Tableau N° 19** : Évolution de trafic du port de Bejaia (Unité : 1000 tonnes).

Années	Vrac liquide	Vrac solide	Marchandises diverses non conteneurisées	Marchandises conteneurisées	Total
2005	9769	2281	1493	459	14002
2009	9319	3762	1819	947	15848
2013	9806	5347	3229	1895	20277
2015	8768	6304	3048,95	2037,05	20158

Source : Annuaire statistique de l'Entreprise Portuaire de Bejaia, diverses années.

**Tableau N°20** : Trafic passagers

PASSAGERS EMBARQUEES	PASSAGERS DEBARQUEES	TOTAL
6608	5822	12430

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018, P184.

### **2.3 La place des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle dans la wilaya de Bejaia :**

#### **2.3.1 Présentation de l'industrie de la wilaya de Bejaia**

##### **2.3.1.1 Potentialités économiques**

Le tissu industriel de la wilaya est très diversifié et englobe plusieurs branches avec une domination de l'activité agroalimentaire et des matériaux de construction. Le (tableau 20) présente les entreprises industrielles de la wilaya selon le statut juridique et l'emploi généré.<sup>78</sup>

**Tableau N°21** : Répartition des entités industrielles selon le statut juridique et leur contribution à l'emploi, au 31/12/2015.

Statut juridique	Unités	Emplois
Unités industrielles du secteur public	16	3957
Principales entreprises du secteur PME/PMI (privé)	67	13 767

Source : Direction de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia

D'après le tableau, le secteur public est minoritaire avec seulement 16 unités industrielles tandis que le secteur privé domine avec 67 unités réparties sur les différents secteurs d'activité. Les industries agroalimentaires et les matériaux de construction concentrent le plus important nombre d'entreprises et d'emplois.

<sup>78</sup>Idem.

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

#### **2.3.1.2 présentation des pôles industrielle de la wilaya de Bejaia**

Notre section se déroule sur le sujet des grandes industries de la wilaya de Bejaia : d'où la nécessité d'emmener une représentation générale de ces zones industrielles qui contient :

- Zones Industrielles : 03 zones d'une superficie de 203 ha.
- Zones d'Activités : 16 zones d'une superficie de 129 ha.

**Tableau N°22** : La liste des zones d'activité de la wilaya de Bejaia

<b>Commune</b>	<b>Dénomination</b>	<b>Superficie (ha)</b>
<b>EL KSEUR</b>	<b>El Kseur</b>	<b>16</b>
<b>FENAIA</b>	<b>Ilmathen</b>	<b>10</b>
<b>OUZELLAGUEN</b>	<b>Hellouane</b>	<b>4</b>
<b>TIMZRIT</b>	<b>Iderken</b>	<b>4</b>
<b>SEDDOUK</b>	<b>Seddouk</b>	<b>3</b>
<b>ADDEKAR</b>	<b>Addekar</b>	<b>4</b>
<b>AKBOU</b>	<b>Taharacht</b>	<b>25</b>
<b>AKBOU</b>	<b>Taharacht extension</b>	<b>23</b>
<b>SOUK EL TENNINE</b>	<b>Souk el tennine</b>	<b>9</b>
<b>TASKRIOUT</b>	<b>Taskriout</b>	<b>2</b>
<b>AKFADOU</b>	<b>Tiniri</b>	<b>3</b>
<b>SEDDOUK</b>	<b>2<sup>ème</sup> tranche</b>	<b>2</b>
<b>AOKAS</b>	<b>Aokas</b>	<b>4</b>
<b>OUED GHIR</b>	<b>Oued Ghir</b>	<b>9</b>
<b>TOUDJA</b>	<b>Toudja</b>	<b>6</b>
<b>TALA-HAMZA</b>	<b>Tala-hamza</b>	<b>4</b>
<b>AMIZOUR</b>	<b>Amizour</b>	<b>3</b>

**Source** : <http://www.monographies.CACI.dz>

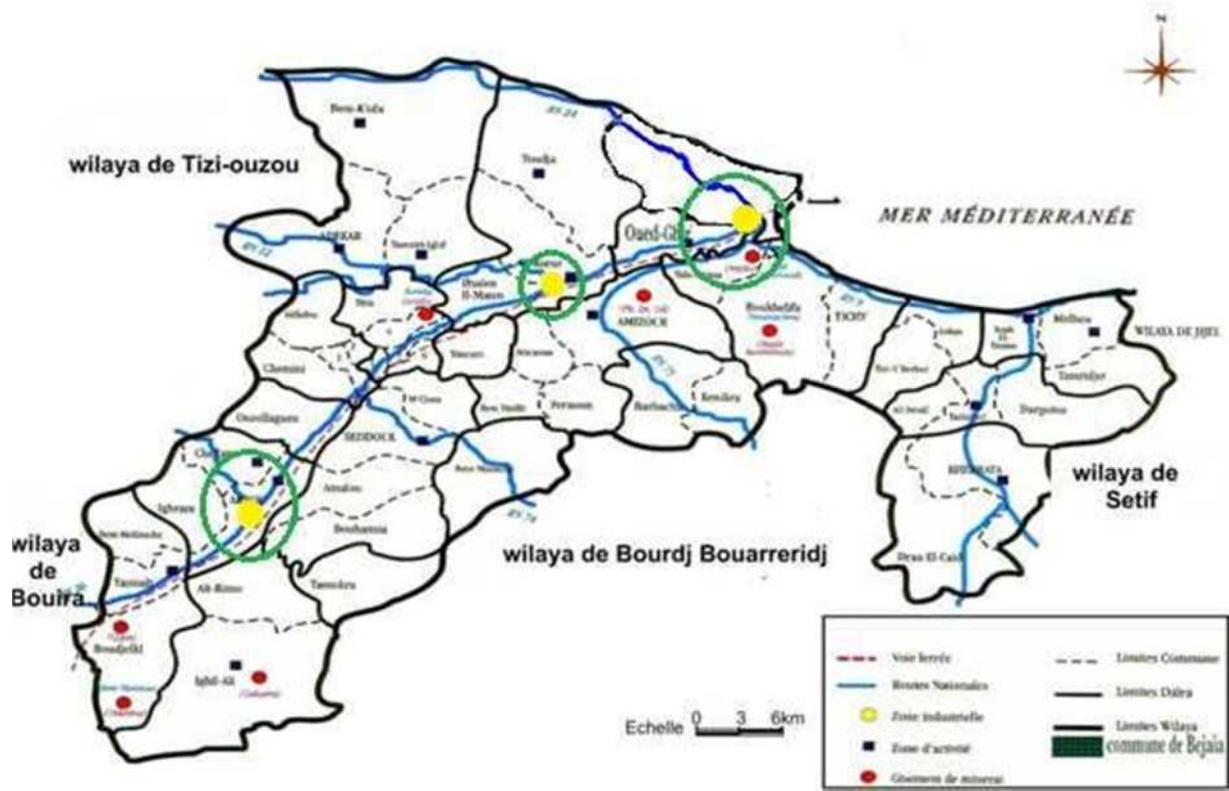
La majeure partie des unités et des emplois industriels de la wilaya de Bejaia sont localisés dans les trois grandes zones industrielles réparties à travers le territoire de cette wilaya et qui sont comme suit : La zone de Bejaia, la zone d'El Kseur et la zone d'Akbou<sup>79</sup> et qui accueille un nombre important d'entreprise et qui dégage une ressource fiscale considérable.

---

<sup>79</sup>Idem.

### Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles

Carte N° 03 : Répartition des zones industrielles et d'activités à travers le territoire de la wilaya de Bejaia.



Source : <https://docplayer.fr/87113417-Revue-d-economi-de-gestion.html>

Dans cette partie en premier point une présentation des généralités des zones industrielles de la wilaya de Bejaia.

#### **2.3.1.2.1 présentation des entreprises de Bejaia**

La commune de Bejaia dispose d'un tissu industrielle compétitif, de nombreuse entreprises (local et étrangère), tel que :

##### **1) CEVITAL :**

###### **✓ Situation géographique**

Cevital, entreprise agroalimentaire, elle se situe à l'arrière port de Bejaia à 200 mètres du quai et à 3kmSud-ouest de la ville de Bejaia elle est à proximité de l'aéroport et la RN N°26 et la RN N°9.Cette situation géographique de l'entreprise lui porte bien étant donné qu'elle lui confère l'avantage de la proximité économique. Le complexe s'étend sur une superficie de 45 000m<sup>2</sup> (le plus grand complexe prive en Algérie), il a une capacité de stockage de 182 000 tonnes/an (silos portuaire), et un terminal de déchargement portuaire de 200 000 tonnes/heure

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

(réception de matière Première). Elle possède un réseau de distribution de plus de 52 000 points de vente surtout le territoire national également.

L'entreprise Cevital entreprend une activité diversifiée, assure :

- Raffinage du sucre avec une capacité de production de 1600tonnes/jour.
- Production des margarines avec une capacité de 600 tonnes/jour.
- Raffinage des huiles avec une capacité de production de 1800tonnes/jour.

**Figure N°** : Situation géographique de Cevital



Source : [https://www.gstatic.com/images/icons/material/system/2x/photo\\_camera\\_grey600\\_24dp.png](https://www.gstatic.com/images/icons/material/system/2x/photo_camera_grey600_24dp.png)

#### **2) CANDIA Bir Slam :**

Est une société privée de droit algérien (SARL) en 1999, implanté sur l'ancien site de la limonaderie tchin-tchin, à l'origine, une entreprise familiale située à l'entrée de la ville de Bejaïa. Devenue fonctionnelle en 2001 qui veut dire que tchin lait commercialise le lait longue conservation (ultra haute température) sous label Candia produit. Cette laiterie moderne construite sur une superficie totale de 6000m<sup>2</sup>, située sur la route national n12 à l'entrée ouest de la ville de Bejaïa (BIR -SLAM).

##### **2.3.1.2.2 Présentation de la zone d'El Kseur**

La commune d'El Kseur connaît plusieurs efforts d'investissements publics ainsi que privés. Depuis deux décennies, ces investissements ont entraîné des mutations considérables au sein des différents secteurs industriels, les principales activités industrielles les plus prodiguée au sein de la commune d'El Kseur sont :

- ✓ Production d'éléments de cuisine
- ✓ Production agroalimentaire
- ✓ Production de confection de vêtements et lingerie
- ✓ Production de matériaux de construction.

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

En effet le total de ces entreprises atteindra 506 petites et moyennes entreprises avec 2365 emplois en fin de 2011.<sup>80</sup>

Elle constitue un carrefour stratégique dans la région, traversée par une ligne de chemin de fer et de deux routes nationales N° 12 et 26. El Kseur, se localise à 20 km du port et de l'aéroport d'Abbane Remdane de la wilaya de Bejaia, 108 km de la wilaya de Tizi Ouzou et 224 km de la wilaya d'Alger.

#### **2.3.1.2.3 Présentation de la zone Taharacht Akbou**

Nous passerons à la présentation de la zone *TAHARACHT-AKBOU*, parlant ainsi de son historique, de quel organisme qui s'occupe de sa gestion et sa monographie.

La zone industrielle de TAHARACHT Akbou a été créée par l'agence foncière d'Akbou en qualité de promoteur en 1993 sur une superficie initiale de 24 HA et en 1998 elle a bénéficié d'une extension de 22 HA, la zone TAHARACHT compte plus de 50 entreprises dans des activités différentes et le nombre ne cesse d'augmenter vu la création de nouvelles unités, l'agroalimentaire domine avec environ 57% des entreprises. La plupart des entreprises implantées dans cette zone sont des PME, mais on trouve aussi de grandes unités telles que (LAITERIE SOUMMAM, SPA GENERAL EMBALLAGE) et même une multinationale (SPA DANONE DJURDJURA).

Cette zone se situe au chef-lieu de la daïra d'Akbou et à 60 Km du chef-lieu de la wilaya de Bejaia, elle est délimitée : Au Nord : par la RN 26 ; Au Sud : par la voie ferrée BENI MANSOUR/BEJAIA et à proximité de l'autoroute Est-Ouest relie à la wilaya de Bouira et Alger ; A l'Est : par le CW N° 14 ; A l'Ouest : Terre agricole.

Le tableau suivant représente les entreprises de la zone TAHARACHT- Akbou

**Tableau N°23 : Liste des entreprises de la zone Taharacht- Akbou**

<b>N°</b>	<b>ENTREPRISE</b>	<b>ACTIVITE</b>
1	<b>SARL RAMDY</b>	Agro-alimentaire
2	<b>EURL DJURDJURA WORLD TRADING</b>	Agro-alimentaire
3	<b>SPA DONONE DJURDJURA</b>	Agro-alimentaire
4	<b>SARL BATELEC</b>	Fabrication de matériels électriques
5	<b>SARL AGRO CEREALES</b>	Agro-alimentaire
6	<b>SARL AKBOU PLASTIQUE</b>	Industrie plastique

<sup>80</sup>DPAT Annuaire Statistique de la Wilaya de Bejaia, 2015-2016.

**Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

7	SARL GRAND MOULIN DE LA VALLEE	Agro-alimentaire
8	SNC TAHARACHT GRANITO	Carrelages dallages (fabrication)
9	SARL BITONEX	Matériaux de construction (fabrication)
10	SARL ALL PLAST	Industrie plastique
11	SPA GENERAL EMBALLAGE	Industrie du carton ondulé
12	SARL GENERAL PLAST	Industrie plastique
13	BISCUITERIE MAXI GOUT	Agro-alimentaire
14	SARL ALMAG	Agro-alimentaire
15	SARL SEMOULERIE SOUMMAM GRANITO	Agro-alimentaire
16	SARL SAVONERIE DETERGENTS GUELDAMENE	Fabrication détergents
17	SPA ELAFRUIT	Agro-alimentaire
18	EURL G.M.F.C. I	Fabrications citernes
19	SARL GOLDEN DRINK	Agro-alimentaire
20	SARL IFRUIT	Agro-alimentaire
21	SARL VERY NET	Produits d'entretien
22	SARL AGGLOMERE DE L'EST	Matériaux de construction
23	SARL LAITERIE SOUMMAM	Agro-alimentaire
24	SARL PRIMA VIANDE	Transformation des viandes
25	SNC BRIQUETERIE BELHOUL ET FRERES	Fabrication (briques)
26	SARL MOLINO GRANI	Semoulerie
27	SARL SOUMMAM GRANI	Semoulerie
28	SARL CONDI AGRO	Agro-alimentaire

**Source :** AIT MOUSSA. A, « Les déterminants de la localisation industrielle dans la zone d'activitéTaharacht-Akbou - (Bejaia) », mémoire master2, 2017, P51.

**2.4 Objectif de notre recherche :**

L'objectif de cette recherche est de collecter un maximum d'informations utiles en relation avec notre travail de recherche, ce qui nous permet de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses posées dans la problématique et de répondre à la question de départ.

## **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

### **2.5 Approche Méthodologique d'une recherche documentaire :**

Dans cette partie il est nécessairement d'identifier à quelle place pour les infrastructures de transport et son influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia. Spécifiquement il s'agit de mettre en évidence le niveau d'importance de la présence et la disponibilité d'un territoire mieux doté par les infrastructures de transport dans la décision de localisation, et la proximité entre les entreprises et les lieux avec lesquels elles échangent ou déplacent leurs biens.

#### **2.5.1 L'importance de la place des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle dans la wilaya de Bejaia :**

L'étude que nous focalisons de plus sont les trois grande zones industrielles (Bejaia, El Kseur, Taharacht Akbou), or que ces industries sont dotées par le port de Bejaia qui contient tous les équipements nécessaires pour le stockage et le transport. Il dispose de plusieurs atouts qui le prédestinent à occuper une place importante au niveau régional et continental, sa proximité aux autres infrastructures de transport, une route nationale qui la relie avec les différents lieux industriels peut jouer un rôle important dans l'intégration économique et spatiale de la wilaya ainsi qu'une voie ferroviaire qui facilite leur accès pour accéder aux différents déplacements de marchandises,

Par ailleurs, les perspectives de réalisation d'une rocade autoroutière Est Ouest et le dédoublement de la voie ferroviaire, dont les projets, sont en voie de réalisation, elles se relient directement aux installations du port de Bejaia qui permettent à ces zones industrielles d'être bien desservies et améliorant leur accessibilité à ce port en tant qu'infrastructure de base qui est très déterminant dans le choix de localisation industrielle. De part l'accessibilité qu'elle confère, elles structurent la distribution des entreprises tout autour des localités les plus desservies.

L'ensemble des facteurs de localisation confirme que Le rôle et l'importance majeure des infrastructures de transport sont très déterminants dans le choix de localisation.

Dans la wilaya de Bejaia, l'observation des communes où l'on enregistre de fortes proportions de PME (Bejaia, El Kseur, Akbou) sont celles qui contiennent des bifurcations de routes nationales. Ces bifurcations permettent aux communes, donc aux zones industrielles qui s'y trouvent, l'accessibilité sur les wilayas limitrophes. Par exemple, l'accessibilité à la wilaya de Bouira, Boumerdès et Alger à partir de l'autoroute Est Ouest, et une voie ferroviaire, à la wilaya de Jijel à partir de la route nationale N°43...etc.

La forte concentration industrielle qui est observée se justifie simplement par la présence des infrastructures de transport, sa particularité est qu'elle présente des avantages en termes de

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

rapprochement a des différents régions et wilayas voisine, elles sont mises en évidence par l'étendue du marché des entreprises pour faciliter les déplacement et gain de temps, réduction du cout. Donc tout territoire mieux équipé avec multiple œuvres et dotations d'infrastructure et modes de transport par les acteurs territoriaux qui cherchent à attirer des investisseurs, constituent l'une des principales motivations de s'implanter.

#### **2.4.2 La proximité des zones industrielles de la wilaya de Bejaia aux infrastructures de transport, les lieux de transaction ou déplacement de marchandises**

Le transport est le facteur le plus important pour les entreprises industrielles, (proximité aux axes structurants, les avantages logistiques et l'accessibilité). Toutefois le rôle des couts de transport varie d'une activité à l'autre, mais la minimisation des couts de transport est toujours considérée comme un objectif majeur de nombreux industriels.

En outre, la plupart des firmes ont des exigences croissantes vis-à-vis des infrastructures et des conditions dans lesquelles elles vont pouvoir organiser le déplacement des marchandises. Chaque firme souhaite être bien desservie, ce qui postule fréquemment la possibilité de choix entre plusieurs modes de transport et ce qui implique nécessairement des exigences qualitatives vis-à-vis du ou des réseaux.

La concentration spatiale des activités industrielles est beaucoup plus agroalimentaire à la wilaya de Bejaia et ne date pas d'hier. Selon Taleb-AitSidhoum (2011), elle remonte à la période de la colonisation française notamment entre 1900 et 1962. De ce fait, pour comprendre la construction socioéconomique de la Vallée de la Soummam, nous allons remonter jusqu'à cette période et retracer l'histoire de l'activité agroalimentaire ainsi que l'évolution de l'environnement socio-économique dans lequel elle s'est développée.

Tout comme les autres activités économiques de la wilaya de Bejaia, ces entreprises industrielles sont localisées majoritairement au niveau de la Vallée de la Soummam (environ 85% selon l'annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2014). En effet, l'observation de la localisation des PME au niveau de la wilaya de Bejaia (carte N°03) montre qu'une concentration proche des infrastructures de transport (auprès de la zone portuaire, les nœuds des réseaux routiers, les gares ferroviaires ainsi que les plaines de la vallée de la Soummam), la proximité des infrastructures de base est un élément déterminant dans le choix d'implantation.

Les zones industrielles de la wilaya Bejaia connaît une fluidité de circulation garantie par les réseaux routiers suivant : routes nationales (RN N°24, 12, 26), chemins de willaya et de

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

plusieurs pistes et chemins communaux. Ajoutant à cela le réseau ferroviaire (le chemin de fer BENI MENSOUR- BEJAIA) qui traverse auprès de la majorité des firmes, en plus de ça, sa proximité du port de Bejaia

La théorie de la localisation, développée par A. Weber 1909, fondée sur la minimisation par les entreprises, des couts de transport par rapport aux localisations de leurs fournisseurs et de leurs marchés, semble conserver une certaine légitimité.

Cependant, notre recherche révèle que la proximité des infrastructures de transport est un facteur explicatif de la localisation industrielle, et elle représente donc une préoccupation majeure des industries qui leur permet de réduire les coûts de transport et le gain de temps d'acheminement des marchandises vers les lieux de transaction.

#### **Conclusion :**

En Algérie La route occupe désormais une position largement prédominante (90 % des volumes d'échanges par voie terrestre) et sa part ne cesse de se renforcer au détriment des autres modes de transport. Il est temps de réfléchir et concrétiser le développement des autres modes, l'Algérie est aujourd'hui en grand chantier en ce qui concerne le développement de ces réseaux routiers, autoroutes, ferrée.

Un programme fort ambitieux de réalisation gigantesque de routes, autoroutes et rocade.

Aujourd'hui nous pouvons dire que sans transport, il ne peut y avoir de mondialisation, on peut dire qu'il faut avoir une disposition de réseaux ramifiés s'appuyant sur une intermodalité fonctionnelle entre les différents modes de transports, ainsi l'entretien et l'extension des réseaux existant.

La mobilité des biens et des personnes est un facteur essentiel au niveau du choix de localisation des entreprises industrielle en particulier et le développement économique d'un territoire en général.

Les zones industrielles de la wilaya de Bejaia n'a pas vraiment une vocation industrielle, son caractère montagneux ne favorise presque pas la multiplication de ce type d'activité, a l'exceptions de la concentration de nombreuses industries autour de la vallée de la Soummam et d'autres régions, car les unités industrielles consomment beaucoup d'espace. Et malgré sa situation géographique, elle est marquée parmi le plus important pôle industriel du pays.

Concernant les infrastructures de transport, on peut dire que la région est dotée en infrastructures spécialisées. Son port est dynamique et d'une renommée internationale, son aéroport ne cesse pas d'intensifier son réseau et de diversifier ses dessertes de son réseau ferroviaire commence à concurrencer le transport routier. A cela nous pouvons dire que notre

### **Chapitre III : La place des infrastructures de transport et leur influence sur le choix de localisation des entreprises industrielles**

première hypothèse : la présence et la disponibilité d'un territoire mieux doté par les infrastructures de transport encourage les entreprises industrielles à s'y installer est confirmée.

Enfin quant au point de vue des entrepreneurs, ils prennent en considération l'importance des infrastructures de transport (port, aéroport, routes nationales, voie ferroviaire) ...etc. comme facteur explicatif dans la décision de localisation, ce qui implique sa proximité qui permet à leurs entreprises de réduire ces couts de transport, est totalement confirmé.

# **Conclusion générale**

### **Conclusion générale :**

Les transports considérés comme une branche économique importante dans le monde industriel, ils sont nécessaires et préalables à tout développement socio-économique des régions. De ce fait Le développement des infrastructures de transport est lié à l'économie des pays et des régions. Nous pouvons dire aujourd'hui, que sans transport, il ne peut y avoir de mondialisation, le défi est double celui de mettre à disposition des infrastructures de transport à niveau de service élevé, et réduire les coûts de transport au plus bas possible.

L'objectif de ce travail a été posé dès l'introduction et développé tout au long de ce mémoire. Il s'agit d'identifier le facteur des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielles au sein de la wilaya de Bejaia afin de répondre aux exigences des entrepreneurs vis à vis la disponibilité des territoires mieux doté par les infrastructures de transport et la proximité entre les entreprises et les lieux avec lesquels elles échangent ou déplacent leurs biens qui permettent de réduire les couts de transport. Notre problématique de recherche a pris contexte de l'influence des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle à la wilaya de Bejaia. Ce contexte exige de trouver l'importance de la disponibilité des grands axes d'infrastructures de transport que les industries de la wilaya de Bejaia à bénéficie auprès des localités publiques et sa proximité par rapport à elle.

Au cours de notre travail nous avons essayé de cerner notre thématique dans un cadre Théorique repartie en trois chapitres. Dans le premier chapitre, nous avons recherché les Principales théories de localisation des activités économique, telle que la théorie des cercles concentrique de Von Thünen, la théorie de la localisation industrielle d'Alfred Weber(rôle des coûts de production) ainsi que d'Edgard Hoover, AUGUSTE LÖSCH et PLANDER (maximisation des profits), en deuxième lieu nous nous sommes focalisés au traitement des facteurs explicatifs de la localisation des activités industrielles, ceux caractérisant les territoires et ceux caractérisant les entreprises et les établissements.

Deuxièmement, nous avons parlé sur le concept d'infrastructure de transport et ses différents modes de tel que (le réseau terrestre, transport maritime et aérien...) et en deuxième lieu, on a identifié leur impact sur le choix de localisation, ensuite nous avons présenté l'importance des couts de transport des industries. Enfin, nous avons consacré le troisième chapitre pour une recherche bibliographique sur les infrastructures de transport en Algérie et en particulier à la wilaya de Bejaia, dont on a commencé d'une présentation de la wilaya de Bejaia, ensuite d'analysé la localisation et la concentration des entreprises industrielles et la place de

transport qu'elle joue dans le choix d'implantation, plusieurs données que nous extrayions, à ce niveau nous permettent de tirer des conclusions.

Les résultats de notre recherche ont permis de confirmer nos deux hypothèses dans le troisième chapitre, on constate que la wilaya de Bejaia est dotée de véritable infrastructure de transport car sa position géographique en sa qualité de wilaya côtière lui a permis de bénéficier de la disponibilité de tous les modes de transport : routier, ferroviaire, maritime et aérien. Une concentration proche des infrastructures de transport (auprès de la zone portuaire, les nœuds des réseaux routiers, les gares ferroviaires ainsi que les plaines de la vallée de la Soummam). La proximité des infrastructures de transport est un facteur explicatif de la localisation industrielle, qui leur permet de réduire les coûts de transport et le gain de temps d'acheminement des marchandises vers les lieux de transaction.

Quant aux obstacles que nous avons affrontés durant notre travail est le manque d'ouvrages et de la documentation nécessaire, l'absence de transport pour nos déplacements, manque d'informations actualisées.

Le thème que nous avons abordé est intéressant et original, nous souhaitons qu'une nouvelle piste de recherche soit menée dans le futur. De ce fait, nous espérons que les étudiants qui nous succèdent dans les prochaines promotions puissent approfondir ce travail d'investigation, pour en arriver à des résultats concluants, notamment sur les points qu'on n'a pas pu traiter. De plus, un modèle économétrique est préconisé dans tel cas pour pouvoir tirer les meilleures conclusions.

# **Références bibliographiques**

### Ouvrage :

- André Fischer, « Transport et localisation industrielle », Edition ARMAND COLIN, Paris, 1978, P 545.
- Bernadet. M, Lasserre. J.C (1985) « Le secteur des transports, concurrence, compétitivité ». Paris, Economica, P37.
- Caron F. (1992) « introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (1800-1940) » histoire, Economica, P 37.
- Hirschman A.O, 1958, «The strategy of development», Yale University Press, New Haven
- HOOVER.EDGARD.M. la localisation des activités économiques, préface et traduction par Jean Alaurant, paris, 1955, les éditions ouvrières, p763.
- J.L. ZENTELIN : Initiation à l'économie des transports, Paris, CELSE, 1999.
- Nonjon A. (1995) « Comprendre l'économie mondiale », Ellipses. P 264.
- Philippe Aydalot, l'entreprise dans l'espace urbain, Edition, Economica, paris, 1980, p52.
- PLASSARD (François), « transport et territoire », la documentation française, Paris, 2003.
- Ponsard. Claude. Dir (1988), « *Analyse économique spatiale* ». Paris : Presses universitaires de France.
- Puga, D. 2002, «European Regional Policies in Light of Recent Location Theories», *Journal of Economic Geography*, 2(4), 373-406.
- Wickhman. S (1969) « Economie des transports ». Sirey, Paris, P24.

### Articles et revues :

- Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia 2017-édition 2018.
- BRUNO L, (1993), « Dynamique industrielle et localisation : Alfred Marshall revisité », *Revue française d'économie*, Volume 8, N°4, PP. 195-234.
- DAVIN L., 1969, « Les facteurs de localisation des industries nouvelles », In *Revue économique*, vol 20, N°5, P. 894-904.
- DPAT Annuaire Statistique de la Wilaya de Bejaia, 2011
  - Le triangle a été avant lui par Launhardt in Généau, I., Staszak, GF. *Principe de géographie Economique : Cours, documents, travaux dirigés*. Edition : Bréal. (2000). P359.
  - Merlin. P (2000) « Le transport aérien ». *La documentation française, études de la df-économie*.2000. P43.
  - MERENNE-SCHOUMAKER, (1996), Op, Cit.
  - Netter M (1974) « capacités de transport, cout de transport et organisation de l'espace », *revue économique*. Volume 25, n°2, 1974. P 257-274.
  - Partoune. C, *La localisation des industries, un choix primordial pour de nombreux dirigeants d'entreprises et pour les responsables publics*, avril 2002. .in Sources : extraits de B. Mérenne-Schoumaker, 1996, *La localisation des industries*, collection "Géographie d'aujourd'hui", Nathan université, Paris. In : [www.lmg.ulg.ac.be/locindus\\_in.d.html](http://www.lmg.ulg.ac.be/locindus_in.d.html), consulté le 27/03/2020.

## Références bibliographiques

- Partoune. C, 2002, op.cit. In : [www.lmg.ulg.ac.be/loc\\_ind.html](http://www.lmg.ulg.ac.be/loc_ind.html), consulté le 28/03/2020.
- « Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française », Paris, Dictionnaire le Robert 1970.
- Pierre Merlin et Françoise Choay : « Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ».
- Revue d'économie de développement « Infrastructures rurales et développement agricole », 2007, Andersen per Pinstруп, Satoru Shimokawa, P 56.
- S. MERZOUG, revue d'économie & de gestion (REG), 2017.
- WEBER A. (1909), « Géographie, Economie, Société : De la localisation industrielle. Première partie : la théorie pure de la localisation ». (Avant-propos de 1909 et introduction) - article Traduit par Isabelle Généau de Lamarlière, université Panthéon–Sorbonne, Laboratoires du CRIA et d'Espace et culture, 191, rue Saint-Jacques, 75005 Paris, France. (2002), p 366.

### Mémoires et Thèses :

- AISSAOUI I, « le transport dans la ville de Guelma La redynamisation et organisation de transport dans la ville (Guelma) », mémoire de master, Université de Guelma, 2018, p12.
- AIT MOUSSA. A, « Les déterminants de la localisation industrielle dans la zone d'activité Taharacht-Akbou - (Bejaia) », mémoire master2, 2017, P51.
- Amara.H, Ait Ikhlef.Z, «Essai d'analyse des facteurs de la localisationPME en Algérie, Cas de la commune d'El-Kseur», Mémoire de Master en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016/2017, p.11.
- Bernard Stepien, « Problèmes de Transport », Mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, 1970, p8-10.
- BOUVAR A-D, (2008), « Les facteurs de localisation des activités économiques : application à l'aire urbaine de Lyon ». Mémoire pour le Master 2 Recherche Transport, Espace, Réseaux. Université Lumière Lyon 2, P.29.
- Djemai. S, « Essai d'analyse des facteurs déterminant la localisation des PME, cas de la wilaya de Jijel », Mémoire de Magister en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2010, p.28.
- GAHRAR.K, « transport interurbain et réseaux de villes : cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia », mémoire de master, 2015, P56.
- Ghenouchi Ahmed, « Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier) », thèse doctorat, Sciences en Aménagement régional, Université Mentouri, 2008.P15.
- Mehdi.F, «Amenagement du territoire et localisation industrielle, Cas des communes d'El-Kseur et Akbou», Mémoire de Master en Science de Gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2013/2014, p.12.
- MERENNE-SCHOUMAKER, *La localisation des industries, 1991*, in Aline BOUVARD, 2008. « Les facteurs de localisation des activités économiques : application à l'aire urbaine de Lyon ». Mémoire pour le Master 2 Recherche Transport, Espace, Réseaux. Université Lumière Lyon 2. P 24.
- Ouail Oulmakki, « Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique » : le cas du Maroc. Economies et finances. Université Montpellier, 2015.

- Journal officiel n° 55 du 09 juillet 1974.

### **LIENS INTERNET :**

- [http://theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.peguy\\_py&part=29\\_81](http://theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.peguy_py&part=29_81)
- <http://georepere.emonsite.com/medias/files/chap.22.bis.facteurs.de.localisation.des.industries.pdf>.
- <http://www.infrastructureafrica.org>.
- <http://www.memoireonline.com>, Construction des infrastructures sociales pour les Bakola Bagyelli et incidence sur la coexistence.
- [https://www.google.com/urlwww.memoireonline.com,Fm\\_transport-strategie-production-grandes-entreprises](https://www.google.com/urlwww.memoireonline.com,Fm_transport-strategie-production-grandes-entreprises).
- <https://www.google.com/url.academicimpact.un.org-innovation-et-infrastructure>.
- <http://www.elmouradia.dz/> [archive], site de la présidence de la République algérienne.
- <https://www.google.com/url.wikipédia>.
- <http://www.ubifrance.fr/conseil-export/001B1302788A+le-marche-des-transports-ferroviaires-et-urbains-ferres-en-algerie-2013-.html?SourceSiteMap=168>.
- <http://www.algerie-dz.com/>
- <https://www.huffpostmaghreb.com/amp/entry/transport-ferroviaire-lancement-de-la-nouvelle-ligne-alger-touggourt>.
- <http://www.air-journal.fr/2011-10-05-algerie-tassili-airlines-se-lance-dans-les-vols-grand-public-537053.html>.
- <http://www.algerieferries.com/presentation.php>.
- <http://www.liberte-algerie.com/actualite/l-algerie-va-acquerir-trois-navires-en-2014-transport-maritime>.
- <http://www.algerie-monde.com/actualite/article4966.html>.
- [https://www.google.com/url.fr.wikipedia.org,wiki\\_Ligne\\_de\\_Beni\\_Mansour\\_à\\_Bejaia](https://www.google.com/url.fr.wikipedia.org,wiki_Ligne_de_Beni_Mansour_à_Bejaia).

# **Liste des illustrations**

## Liste des Figures

**Figure N°01** : La rente chez VON THÜNEN

**Figure N°02** : Localisation de trois produits dans le cadre de la rente de VON THÜNEN

**Figure N°03** : Triangle d'A.WEBER

**Figure N°04** : Intersection des médiatrices

**Figure N°05** : Cout de transport par mode, terminaux et rupture de charges

**Figure N°06** : Cargo de marchandises, transport fluvial

**Figure N°07** : Navire de marchandise, transport maritime

**Figure N°08** : Transport de produits pétroliers et gaz naturel, transports par conduites

**Figure N°09** : Camions de marchandise, transport routier

**Figure N°10** : Train de marchandise, transport ferroviaire

**Figure N°11** : Les transports aériens de marchandise

**Figure N°12** : prix de revient au kilomètre dans les transports routiers

**Figure N°13** : autoroute est ouest Algérie

**Figure N°14** : transport ferroviaire de marchandise en Algérie

**Figure N°15** : Avion Airbus A330 de la compagnie Air Algérie.

**Figure N°16** : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009)

**Figure N°17** : Port d'Alger : hausse du trafic maritime et marchandises au 3e trimestre de 2019

**Figure N°18** : Transport maritime voyageurs (Algérie ferries)

**Figure N°19** : Transport par câble (téléphériques d'Alger à El Madania)

**Figure N°20** : Situation géographique de Cevital

## Liste des Schémas et cartes

**Schéma N°01** : Les déterminants de localisation

**Carte N°01** : Carte géographique de l'autoroute est ouest Algérie

**Carte N°02** : Carte géographique de la wilaya de Bejaia

**Carte N°03** : Répartition des zones industrielles et d'activités à travers le territoire de la wilaya de Bejaia.

## **Liste des tableaux**

**Tableau N°01** : Modes de transport et Infrastructure associée.

**Tableau N°02** : Les couts de transport par kilomètre parcouru

**Tableau N°03** : Nombre d'heures de travail par technique de manutention employée

**Tableau N°04** : Tableau général sur la situation du réseau de transport en Algérie

**Tableau N°05** : Le réseau routier algérien

**Tableau N°06** : Longueur du Réseau Ferroviaire (km)

**Tableau N°07** : Les trafics maritimes de marchandises des ports d'Algérie

**Tableau N°08** : Découpage administratif de la wilaya de Bejaia

**Tableau N°09** : Les grands bassins de la population de la wilaya de Bejaia

**Tableau N°10** : les données démographiques de Bejaia de 2006 au 2018

**Tableau N°11** : Transport routiers (voyageurs)

**Tableau N°12** : Transport routier de marchandises (public)

**Tableau N°13** : Transport routier de marchandises (propre compte)

**Tableau N°14** : les arrêts entre Bejaia et Beni Mansour

**Tableau N°15** : Transport de voyageur par rail

**Tableau N°16** : Transport aérien (nombre de voyageurs)

**Tableau N°17** : Mouvement de la navigation

**Tableau N°18** : trafic de marchandises maritime

**Tableau N°19** : Évolution de trafic du port de Bejaia (Unité : 1000 tonnes).

**Tableau N°20** : Trafic passagers

**Tableau N°21** : Répartition des entités industrielles selon le statut juridique et leur contribution à l'emploi, au 31/12/2015.

**Tableau N°22** : La liste des zones d'activité de la wilaya de Bejaia

**Tableau N°23** : Liste des entreprises de la zone Taharacht- Akbou

# **Tables des matières**

# Table des matières

Remerciements .....	I
Dédicaces .....	II
Sommaire .....	III
Liste des abréviations.....	IV
Introduction générale.....	1
<b>Chapitre I : la notion et les fondements de base des décisions de localisation des activités économiques .....</b>	<b>4</b>
Introduction .....	4
Section 1 : Les principales théories de localisation des activités économiques.....	4
1.1 Théorie des cercles concentriques de Von Thünen 1826.....	4
1.1.1 Les hypothèses de modèles Von Thünen.....	5
1.1.2 Le modèle de VON THÜNEN.....	6
1.2 La Théorie de localisation industrielle d'ALFRED WEBER .....	7
1.2.1 Hypothèses du modèle de Weber.....	8
1.2.2 Triangle de Weber .....	8
1.3 Théorie de l'espace de Tord Palander 1935.....	10
1.4 La théorie des aires de marché d'Auguste LOSCH.....	10
1.5 L'approche d'Edgard Hoover.....	11
Section 2 : Les facteurs de localisation des entreprises industrielles.....	12
2.1 Les facteurs caractérisant les entreprises et les établissements.....	13
2.2 Les facteurs qui caractérisant les territoires.....	14
2.2.1 Les facteurs intervenant à l'échelle macro dans les choix de localisation des industries.....	14
2.2.1.1 Le marché.....	14
2.2.1.2 La réduction des coûts de production (les avantages comparatifs) .....	15
2.2.1.3 Le contexte politique, économique, social et culturel .....	15
2.2.1.4 La situation géographique du pays.....	16
2.2.2 Les facteurs intervenant à l'échelle micro dans les choix de localisation des industries.....	16
2.2.2.1. Le cadre général.....	16
2.2.2.1.1 La situation géographique .....	16
2.2.2.1.2 Le marché.....	17
2.2.2.2. Les facteurs de production.....	17
2.2.2.2.1 le transport.....	17
2.2.2.2.2 Les matières premières, l'eau et l'énergie.....	18
2.2.2.2.3 Les disponibilités en terrains et bâtiments.....	19
2.2.2.2.4 Les aspects quantitatifs et qualitatifs de la main-d'œuvre.....	19
2.2.2.3 L'environnement économique, humain et politique.....	20
2.2.2.3.1 L'environnement économique.....	20
2.2.2.3.2 Les préoccupations et les contraintes de l'environnement.....	20
2.2.2.3.3 Le cadre de vie.....	21
2.2.2.3.4 L'intervention des pouvoirs publics.....	21
Conclusion.....	22
<b>Chapitre 2 : Les infrastructures de transport et localisation.....</b>	<b>23</b>
Introduction.....	23

Section 1 : généralités sur les infrastructures de transport.....	23
1-1 Un aperçu sur les infrastructures.....	24
1-1-2 La notion d'infrastructure.....	24
1-1-2-1 Revue de la littérature.....	24
1-2 Les types des infrastructures.....	26
1-2-1 Les infrastructures de transports et de communication.....	27
I.2.2. Les infrastructures sociales.....	28
I.2.3 Les infrastructures agricoles.....	29
2-La notion du transport.....	30
2-1 Les principales caractéristiques du secteur de transport.....	31
2-2 Les différents modes de transport.....	32
2-2-1 Les transports fluviaux.....	33
2-2-2 Les transports maritimes.....	34
2-2-3 Les transports par conduites.....	34
2-2-4 Les transports terrestres .....	35
2-2-4-1 Les transports routiers .....	35
2-2-4-2 les transports ferroviaires .....	35
2-2-5 Les transports aériens .....	36
2-3 Rôle économique des infrastructures de transport.....	37
Section 02 : les infrastructures de transport et leur impact sur le choix de localisation .....	38
2-1 L'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques : Avantages comparatifs et rendements d'échelle croissants.....	38
2-1-1-Commerce international .....	39
2-1-2 Économie Géographique et urbaine.....	40
2- 2 L'impact des infrastructures de transport sur le niveau et la localisation des activités économiques : Les évaluations empiriques en forme réduite.....	43
2-2- 1 Des effets globalement positifs, mais variables suivant les études.....	43
2- 2- 2 qui reflètent notamment une hétérogénéité de l'effet des infrastructures de transport conforme à la théorie .....	45
2-2- 3 Des Infrastructures de transport favorisant une meilleure allocation des secteurs d'activité dans l'espace.....	46
2-2-4 Infrastructures de transport et effets de déplacement des activités économiques.....	47

2- 2-5 Infrastructures de transport et emploi : Un effet sur les entreprises existantes ou sur les entrants ?.....	50
2- 2-6 Autoroutes, train et train à grande vitesse.....	51
2-3 Évaluation socioéconomique des infrastructures de transport et externalités d'agglomération.....	52
2-3-1 Infrastructures de transport et densité effective .....	52
Section 03 : L'importance de coûts de transport dans le choix de localisation .....	53
3-1 C'est quoi un coût de transport ? .....	53
3-1-1 Les coûts de roulage.....	53
3-1-1-1 Les facteurs physiques.....	54
3-1-1-2 Les facteurs économiques.....	54
3-1-2 Les coûts de manutention.....	57
3-1-2-1 Les types de manutentions .....	57
3.1.2.1.1 Manutentions terminales .....	57
3.1.2.1.2 manutentions intermédiaires .....	57
3-1-2-2 Les facteurs des coûts de transport.....	57
3.1.2.2.1 Coût en capital .....	57
3.1.2.2.2 Coûts en travail .....	58
3-2 L'importance des couts de transport dans le choix de localisation .....	58
3-2-1 Localisation et importance du coût de transport en valeur.....	59
3-2-2 influence du coût de transport sur la conception de la Localisation.....	59
Conclusion.....	61
<b>Chapitre 3 : Analyse des infrastructures de transport en Algérie et à la wilaya de Bejaia</b>	
Introduction.....	63
Section 01 : les infrastructures de transport en Algérie .....	63
1-1 La politique et historique du transport en Algérie.....	64
1-1-1 La première étape.....	64
1-1-2 La deuxième étape.....	66
1-2 Le transport en Algérie.....	67
1-2-1 Situation du réseau de transport en Algérie .....	67
1-2-1-1 Transport terrestre.....	68

1.2.1.1.1 Réseau routier .....	68
1.2.1.1.2 Transport ferroviaire .....	69
1) Chemins de fer .....	69
2) Le fret.....	70
1-2-1-2 Transport aérien.....	71
1.2.1.2.1 Aéroports d'Algérie .....	71
1.2.1.2.2 Les compagnies aériennes .....	71
1-2-1-3 Transport maritime .....	72
1.2.1.3.1 Le trafic maritime de marchandises .....	72
1.2.1.3.2 Transport maritime des voyageurs .....	74
1-2-1-4Transport par câble.....	75
1.2.1.4.1 Téléphériques.....	75
Section 02 : les infrastructures de transport de la wilaya Bejaia.....	76
2-1 La situation géographique du territoire et socioéconomique de la wilaya de Bejaia.....	76
2-1-1 Consistances de territoire.....	76
2-1-2 Les données socio-économiques de la wilaya de Bejaia .....	78
2-1-2-1 Répartition de la population active par secteur d'activité.....	79
2.1.2.2 situation économique de la wilaya de Bejaia.....	79
2-2 Les infrastructures de transport de la wilaya de Bejaia.....	80
2-2-1 Transport terrestre.....	80
2-2-1-1 Réseau routier .....	80
2.2.1.1.1 Transport routier de voyageurs (lignes exploitées) .....	80
2.2.1.1.2 Transport routier de marchandises .....	81
1) Transport public.....	81
2) Propre compte .....	81
2-2-1-2 Réseau ferroviaire de la wilaya de Bejaia.....	81

2.2.1.2.1 Histoire .....	81
2.2.1.2.2 Chemin de fer .....	82
2.2.1.2.3 Caractéristiques (Tracé et Profil).....	82
2-2-2 Transport aérien.....	83
2-2-2-1 Caractéristiques du l'aéroport de Bejaia.....	83
2-2-3 Transport maritime :.....	83
2-2-3-1 Caractéristique du port de Bejaia.....	83
2.3 La place des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle dans la wilaya de Bejaia .....	85
2.3.1 Présentation de l'industrie de la wilaya de Bejaia.....	85
2.3.1.1 Potentialités économiques.....	85
2.3.1.2 Présentation des pôles industrielle de la wilaya de Bejaia.....	86
2.3.1.2.1 présentation des entreprises de Bejaia.....	87
1) Cevital.....	87
2) Candia Bir Slam.....	88
2.3.1.2.2 Présentation de la zone d'El Kseur.....	88
2.3.1.2.3 Présentation de la zone Taharacht Akbou.....	89
2.4 Objectif de notre recherche.....	90
2.5 Approche Méthodologique d'une recherche documentaire .....	91
2.5.1 L'importance de la place des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielle dans la wilaya de Bejaia .....	91
2.5.2 La proximité des zones industrielles de la wilaya de Bejaia aux infrastructures de transport, les lieux de transaction ou déplacement de marchandises.....	92
Conclusion.....	93
Conclusion générale .....	95
Références bibliographiques	
Liste des illustrations	
Table des matières	

### **Résumé :**

Ce mémoire a pour objectif d'analyser les facteurs explicatifs de la localisation des activités industrielles et de les mettre en évidence. Le transport joue un rôle dans la localisation des activités, le contraire est aussi vrai, on a développé le transport pour rendre ce lieu accessible. Les infrastructures de transport sont souvent considérées comme facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation d'une firme, tout processus industriel implique en effet, l'intervention du transport. Ce travail tente d'expliquer l'influence des infrastructures de transport sur le choix de localisation des entreprises industrielles ainsi les raisons qui poussent les entreprises à s'installer dans tel région pas dans l'autre. Sur la base de la partie théorique que nous avons retenue et les documents lus, nous révèlent que la disponibilité et la proximité des infrastructures de transport est le facteur explicatif de localisation. Enfin, l'important facteur primordial est tout simplement le « transport ».

**Mots clés :** Localisation, facteur, couts de transport, infrastructure de transport.

### **Abstract:**

The objective of this thesis is to analyze the factors explaining the location of industrial activities and to highlight them. Transport plays a role in the location of activities, the opposite is also true, we have developed transport to make this place accessible. Transport infrastructure is often considered the most determining elementary factor in the location of a firm, any industrial process indeed involves the intervention of transport. This work attempts to explain the influence of transport infrastructure on the location choice of industrial companies as well as the reasons that push companies to settle in one region and not in another. On the basis of the theoretical part that we have retained and the documents read, reveal to us that the availability and proximity of transport infrastructures is the explanatory factor of location. Finally, the most important factor is simply "transport".

**Key words:** location, factor, transport cost, transport infrastructure.