



Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir

Vol. 43, October 2016, pp. 63-78

<http://dx.doi.org/10.15551/lsgdc.v43i0.05>



Impact environnemental de la deregulation de la distribution à Alger (Algérie)

Abdelmadjid Bouder¹, Tarek Chella², Azzeddine Madani³

¹Université des Sciences et Technologie de Houari Boumediene (USTHB), Alger, Algérie

²Ecole Normale Supérieure des lettres et sciences Humaines, Bouzareah, Alger, Algérie

³Université Djilali Bounaama Khemis Miliana, Khemis Miliana, Algérie

To cite this article: Bouder, A., Chella, T., Madani, A. (2016). Impact environnemental de la deregulation de la distribution à Alger (Algérie). *Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir*, Vol. 43, pp. 63-78. DOI: 10.15551/lsgdc.v43i0.05

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.15551/lsgdc.v43i0.05>



ISSN: 1222-989X www.seminarcantemir.uaic.ro

© Editura Universității Alexandru Ioan Cuza din Iași, România.

This is an open access article under the CC BY.



IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA DEREGULATION DE LA DISTRIBUTION À ALGER (ALGÉRIE)

Bouder Abdelmadjid¹, Chella Tarek², Madani Azzeddine³

Résumé. A l'instar des autres secteurs économiques, la distribution des produits alimentaires en Algérie a été marquée, depuis l'indépendance à ce jour, par d'importants bouleversements qui ont suivi la vie économique du pays. Les méfaits de l'évolution des besoins alimentaires sont de deux ordres, d'une part l'augmentation de la demande alimentaire et d'autre part, le développement d'un système complexe des flux de marchandises à destination des magasins de gros et détails établis à partir d'un bassin d'approvisionnement de la wilaya d'Alger.

Par ailleurs, les études sur les composantes du système de transport en Algérie se sont intéressées uniquement l'examen de la problématique du transport de personnes, omettant complètement celle du transport de marchandises en ville, lacune qui a eu pour effet une congestion continue sur son réseau viaire et une incapacité à accomplir ses fonctions de développement économique. Examiner les capacités et les caractéristiques du transport pour réanimer l'effort économique de développement des villes algériennes nécessite une connaissance assez parfaite de l'activité de transport de biens. Toutefois, notre principal objectif à travers cette communication est de faire la lumière sur les interactions entre le transport de biens-espace viaire d'Alger et les effets des déplacements des biens sur l'environnement.

Nous nous proposons dans la présente contribution d'étudier les enjeux résultants de cette activité, et ce à travers la problématique qui se résume comme suit :

- Etat de fait et diagnostic de la pratique de la distribution à Alger ?
- Quels sont les enjeux du fonctionnement et de l'organisation de la distribution de produits de large consommation sur l'environnement ?

Le point focal que nous souhaitons mettre en évidence est que la maîtrise du transport de marchandises exige une connaissance assez parfaite du cycle de livraison des différentes activités, or ce thème se heurte à une absence de données. Pour mener à bien ce travail, nous nous sommes basés sur une enquête de terrain, inédite, auprès des acteurs de la distribution (commerce de gros et commerce de détails).

Mots clés: Acteurs de la distribution, consommation d'énergie, stationnement, commerce de gros.

¹ BOUDER Abdelmadjid, Maître de Conférences, Université des Sciences et Technologie de Houari Boumediene (USTHB), Alger, Algérie, abouder@yahoo.fr

² CHELLA Tarik, Maître de Conférences, Ecole Normale Supérieure des lettres et sciences Humaines, Bouzareah, Alger, chellatarik@yahoo.fr

³ MADANI Azzeddine, Maître de Conférences, Université Djilali Bounaama Khemis Miliana, azzeddine.madani@univ-dbk.m.dz

1. Introduction

La profonde mutation économique de l'Algérie à la fin des années 1980, a concouru au changement des mécanismes d'approvisionnement des villes, pour répondre à une demande élevée en produits de large consommation. Elle-même conséquence de la forte croissance urbaine. En effet, en 2008, le taux d'urbanisation en Algérie était de près de 68% contre seulement 31% en 1966. Le nombre de villes de tout type s'est accru considérablement en taille et en étendue.

Les impacts de cette urbanisation se sont aussi fait ressentir sur la croissance de la mobilité et de la congestion des réseaux de transport. Cette réalité est le lot quotidien de toutes les grandes villes algériennes, Alger en particulier, en sa qualité de capitale nationale et la métropole de la plus importante région du pays, à savoir la région Nord centre.

Le transport de marchandises en ville représente 20% du trafic automobile total et 20 à 30% de l'occupation de la voirie en stationnement⁴, il est composé de plusieurs éléments distincts (selon la typologie des flux), permettant de rendre compte des grandes fonctions d'échange dans la ville.

En effet, si nous désirons représenter le système de transport de marchandises en ville, nous devons tenir compte :

- Des flux de marchandises entre les établissements économiques. Il s'agit des échanges entre les industries et les distributeurs (commerce de gros et de détail), de l'approvisionnement des artisans, des services, des bureaux et des administrations, réalisés soit par des poids lourds ou par des véhicules légers ;

- De l'approvisionnement des ménages par leurs propres moyens, considéré comme une composante située en aval de la première. Ils doivent s'approvisionner en allant eux-mêmes chercher les marchandises, dont ils ont besoin, auprès des commerces. Le transport de biens de consommation en direction du lieu de consommation finale constitue le dernier maillon de la chaîne de distribution. Ces flux sont effectués en grande partie en voiture particulière.

A cet effet, s'il y a un lieu où une répartition équitable de son territoire entre les divers utilisateurs (personnes et marchandises) est nécessaire s'est bien la ville. Et toute solution unidimensionnelle quant à l'organisation des déplacements est un cul-de-sac, c'est que l'urbain ne peut fonctionner que par un mélange de personnes et de marchandises. C'est par cette mixité que l'enjeu de la mobilité en ville sera assuré de manière optimale⁵. Par ailleurs, actuellement, il n'existe pas en Algérie de relations établies entre le transport de marchandises et la ville. Cette absence met en péril une partie non négligeable du fonctionnement des villes et notamment les échanges et la circulation des marchandises. Alors que la ville est condamnée à évoluer de manière à suivre les multiples mutations, qui contribuent à modifier la mobilité des habitants et des usagers et de répondre efficacement à l'ensemble des flux. Donc, se préoccuper des mouvements des biens en ville est aujourd'hui un impératif pour satisfaire les exigences du développement et de la qualité de vie. Appréhender l'ensemble des déplacements de biens de quelque nature qu'ils soient en ville est une entreprise très complexe et nécessite par conséquent un travail colossal qui ne pourra être réalisé dans cette recherche.

⁴ PATIER D., La logistique dans la ville, Celse, Paris, 2002, P 53.

⁵ BASSANB M., COMPAGNON A., JOYE D., STEIN V., Vivre et créer l'espace public, Presses polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne, 2001, pp 13-15

A cet effet, nous allons, dans ce travail, nous limiter à faire ressortir l'importance des échanges entre établissement de distribution (grossistes et détaillants) de produits de large consommation, son impact régional et sa répercussion sur l'environnement.

Le terrain choisi devra permettre une étude partielle du transport de marchandises en ville. A cet effet, Alger s'impose comme terrain privilégié afin de montrer les difficultés auxquelles il faudrait s'attendre en cas de non prise en charge de cette branche par les autorités, vu qu'elle est le théâtre d'une superposition de trafics de longue distance de marchandises et de voyageurs, couplée à une forte mobilité locale quotidienne.

La configuration géographique de la wilaya d'Alger est caractérisée par un milieu physique diversifié et complexe de par la composition de son espace, de son climat, de la faune et de la flore. La wilaya d'Alger s'étend sur une superficie de 804,74 km² avec 57 communes (Cf. fig. 1).

A l'image de la population de l'Algérie, la population de la wilaya d'Alger s'est accrue très rapidement, notamment au cours de la décennie 1990. Estimée à 1,65 million d'habitants au recensement de 1966, celle-ci est passé à 1,74 million d'habitants en 1977, puis le nombre d'habitants a régressé à 1,69 million d'habitants en 1987 pour atteindre 2,56 millions d'habitants en 1998. Lors du RGPH de 2008, la population d'Alger avait atteint 2,99 millions d'habitants.

La confection des résultats des enquêtes sur terrain a été présentée, pour des raisons pratiques, en six (06) zones comprenant les 57 communes, tout en s'assurant une continuité territoriale et une répartition équitable de la population de la wilaya d'Alger (Cf. Fig 2).

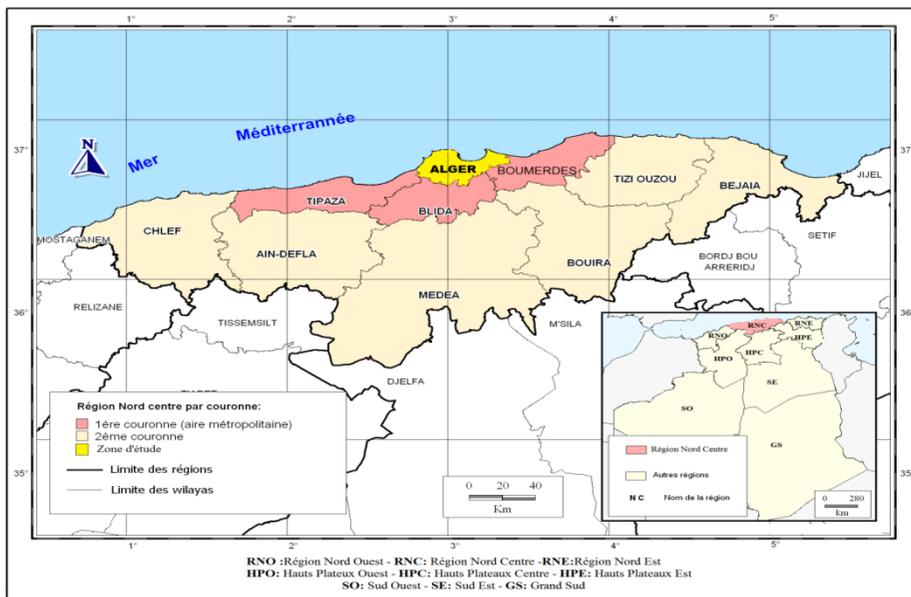


Figure 1 : Situation de la wilaya d'Alger par rapport au reste du pays
Source : Découpage SNAT, 2010.

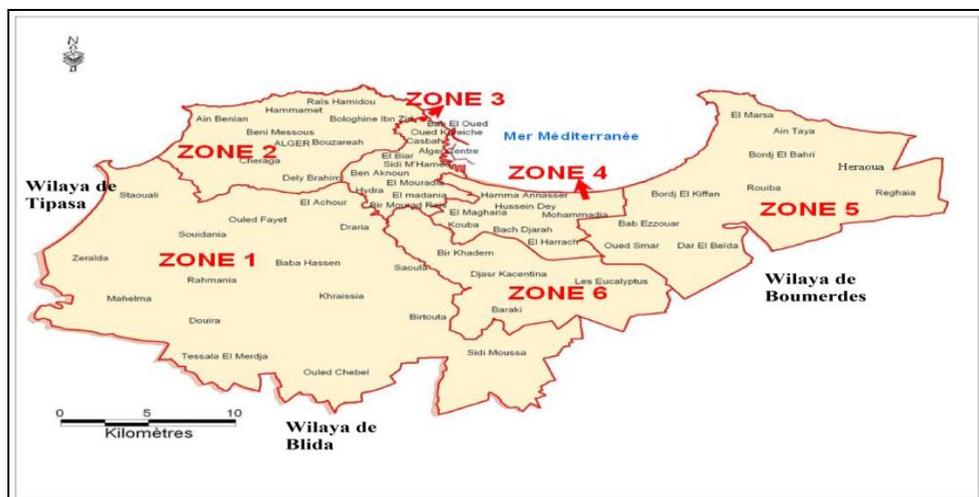


Figure 2: Zonage d'étude de la wilaya d'Algérie
 Source : Elaboré par nos soins, 2013

2. Fret urbain et occupation viaire en Algérie : entre efficacité et dysfonctionnement institutionnel et réglementaire

Le transport de marchandises occupe un rôle important dans le fonctionnement des villes et des régions, revêt un caractère vital pour l'économie et joue un rôle social pour ses habitants. Il assure la satisfaction des besoins de la population, garantit les échanges commerciaux entre les villes et contribue activement au dynamisme et au développement des activités de la ville et de sa région.

Cependant, l'ignorance des autorités du fret en ville incombe en premier lieu aux chercheurs. En effet, ce transport de marchandises a fait l'objet d'une invisibilité en matière de productions scientifiques entre 1975 et 1990⁶ et les recherches se sont concentrées particulièrement sur le traitement des problèmes liés à la croissance de la congestion routière, générée par l'utilisation excessive de la voiture particulière au niveau des villes et des régions ainsi que sur l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport afin d'absorber le flux croissant du trafic automobile.

Cette désaffection est due aussi à la considération des transports de marchandises comme relevant d'une échelle globale des territoires nationaux et même des échanges mondiaux⁷, alors que la chaîne logistique démarre de/ ou aboutit en ville.

S'il y a cependant un endroit où ces transformations seront complexes, ce sera le milieu urbain où l'espace est rare, impliquant une répartition équitable de ce territoire entre les divers utilisateurs (personnes et marchandises). Bref, ce dernier a pour enjeu fondamental de leur assurer une mobilité optimale. Et toute solution unidimensionnelle quant à l'organisation des déplacements est un cul-de-sac, c'est que l'urbain ne peut fonctionner que

⁶ ROUTHIER J.L., du transport marchandise en ville à la logistique, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Équipement, des Transports et de Logement, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Paris, 2001, p 9.

⁷ SEGALOU E., ROUTHIER J.-L., DURAND S., Mesurer l'impact du transport de marchandises en ville : Le modèle de simulation FRETURB (V.1), Ministère de l'Équipement, des Transports et de Logement, DRAST, Laboratoire d'économie des transports, ADEME, Paris, 2001, pp 4-5.

par un mélange de personnes et de marchandises. C'est par cette mixité que l'enjeu de la mobilité en ville sera assuré de manière optimale⁸.

2.1. La distribution en Algérie de l'autoritarisme étatique à l'économie libérale

Pour être convaincu que la logistique urbaine doit être considérée comme une préoccupation contemporaine en Algérie, il y a lieu d'observer directement l'évolution de la population. En effet, entre 1886 et 2008 le taux de la population résidante en milieu urbain est passé de 14% à 68%, soit de 0,5 million à 23,6 millions d'habitants. Cette évolution sensible de la population urbaine avec toutes ces implications nécessite donc une organisation de l'activité de livraison de marchandises, la logistique aura à jouer un rôle déterminant pour permettre une vie régulée à l'intérieur de cet espace.

A cela s'ajoute le changement politique, où l'Algérie passe d'un système socialiste, cadrant l'ensemble de la vie politique et économique, vers une économie de marché, ce qui a eu pour effet, la suppression des prix administrés et du monopole sur le commerce extérieur; la progression de l'inflation; la segmentation du marché des biens et services et le développement de l'activité commerciale au détriment de l'activité productive.

L'absence de la régulation a rendu l'Etat incapable d'assurer les besoins de la société au moindre coût économique et social. Malgré sa visibilité, le transport de marchandises en ville en Algérie reste pauvre en matière de données statistiques, ce qui contraint les autorités généralement, à décider au coup par coup et de façon restrictive à la circulation des marchandises.

Globalement, la conjonction du développement de l'espace urbain et de la logistique urbaine a généré une série de phénomènes néfastes en matière de :

- Accessibilité : résultant d'une concurrence entre le transport de personnes et le transport de marchandises, induisant un dysfonctionnement quotidien au niveau des zones centrales de plus en plus rejetées par les résidents et les utilisateurs de la voirie ;
- Environnement : les véhicules de marchandises, dérangeant par leur bruit, entraînent des accidents et sont responsables d'émission de polluants et de consommation d'énergie. Ainsi, l'organisation efficace du transport de marchandises en ville est devenue cruciale, non seulement pour la bonne gestion de la chaîne logistique et le développement du commerce électronique, mais aussi pour le développement durable⁹ ;
- Allongement des distances de transport de personnes et de marchandises dû à l'éclatement de l'équilibre entre les lieux d'activités et la localisation résidentielle des populations qui n'évoluent plus au même rythme.

2.2. Multitude d'acteurs pour des résultats mitigés

La concentration des flux sur le même espace (superposition des flux de longue distance de voyageurs et de marchandises avec la mobilité locale) au niveau des villes, oblige la révision de l'approche sectorielle et/ou institutionnelle de la mobilité. En effet, l'approche est basée sur des réflexions séparées du transport (personnes, marchandises, flux urbains, flux régionaux, flux nationaux, modes de transports, etc.), en développant une

⁸BASSANB M., COMPAGNON A., JOYE D., STEIN V., Vivre et créer l'espace public, Presses polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne, 2001, pp 13-15

⁹ OCDE, Transport urbain de marchandises : les défis du XX^{ème} siècle, 2003, p8

approche qui tente d'intégrer l'ensemble des interactions et de prendre dans leur globalité les flux de transport¹⁰. Afin d'y parvenir, il serait judicieux de connaître les intervenants et les acteurs du transport de marchandises en ville.

De nombreux intervenants sont présents à différents niveaux en milieu urbain (usagers, institutionnels, détenteurs de fret, prestataires logistiques). Nous distinguons deux environnements où évoluent le transport de marchandises en ville, le milieu urbain (vocation à occuper et gérer l'espace urbain) et le milieu économique (vocation à orienter et gérer les pratiques de desserte urbaine)¹¹.

Le manque de communication entre ces acteurs, qui ignorent les missions, les obligations et les besoins de chacun, aboutit à la coupure. Donc, l'optimisation du système de desserte urbaine passe par l'instauration de relations entre chacun des acteurs devant apprendre à mieux collaborer ensemble à la poursuite d'objectifs communs.

2.3. Cadre institutionnel : instrument fondamental pour le développement des transports

Le secteur des transports relève des attributions du Ministère des Transports. Ce Département gère de manière directe ou indirecte le déplacement des biens et des personnes. Ainsi à côté du Ministère des Transports, six autres ministères interviennent chacun d'eux en fonction des prérogatives que lui confère la réglementation, à savoir :

- **MINISTERE de la DEFENSE** : A travers la Gendarmerie Nationale, ce Département a la charge de contrôler et de faire le constat des infractions des usagers de la route, à l'extra-muros ;
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES** : A travers les wilayas et les communes, il est fortement impliqué dans l'organisation et le développement des transports collectifs, des infrastructures d'accueil. En plus, la Sûreté Nationale a les mêmes prérogatives que la Gendarmerie Nationale au niveau intra-muros ;
- **MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DES MINES** : En charge du contrôle de conformité des véhicules avant leur mise en circulation ;
- **MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS** : En charge de l'élaboration et l'exécution des plans de développement des infrastructures routières. En outre, il participe à la définition des règles de signalisation routière ;
- **MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME** : En charge de la mise en place de la politique nationale et régionale dans le domaine de l'aménagement du territoire, assure le suivi et le contrôle de leur mise en œuvre.

La présence de multitudes d'intervenants ayant le même poids décisionnel en matière de définition de la stratégie et de la projection du développement du secteur des transports, comme indiqué plus haut, n'a pas aidé à clarifier la situation des déplacements en Algérie, au contraire elle a participé à l'amplification des problèmes de la mobilité, car ces autorités coexistent, mais agissent, souvent, chacune selon sa conception sur les transports.

¹⁰ ROUTHIER J.-L., CABANNE I., DURAND S., HENNEBELLE P.-Y., MASSON S., SALIOU E., Modèle de simulation des trafics de marchandises et de personnes locaux et interurbains dans un espace région-ville. ADEME, Lyon, LET, CETE de Lyon, ISIS, 2000, p 171.

¹¹ CERTU-ADEME, Plan de déplacements urbains, Prise en compte des marchandises, CERTU, Paris, 1998, pp 28-30.

2.4. Réglementation du transport de marchandises, abandon d'une activité économique lucrative¹²

Le transport de marchandises est considéré comme " L'irruption perturbante d'une activité en mutation et de plus en plus visible dans une organisation institutionnelle des villes en apparence immuables, constituées de territoires à la fois fermés et juxtaposés, ce qui offre l'occasion d'envisager sous un angle nouveau la question de la gestion publique des activités urbaines"¹³.

Cette activité offre un débat conflictuel en matière de répartition de l'exploitation de la voirie et met à jour le dysfonctionnement institutionnel dans le domaine de la gestion de l'espace public.

En matière de transport public, la loi relative à l'orientation et l'organisation des transports terrestres (LOOTT)¹⁴ stipule que les entreprises de transport public de marchandises de statut public et privé peuvent être créées, se développer et prendre en charge les flux coordonnés dans les conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité nationale. La réglementation du transport de marchandises couvre deux types de transport, à savoir le transport propre-compte¹⁵ et le transport public¹⁶.

Le transport propre compte est complémentaire au transport public. La loi de 2001 et ses textes d'application (décret et arrêté) autorisent les parcs détenus en propre compte à exécuter des prestations de transport, pour le compte de tiers dans le cadre du parcours à vide. Ils peuvent également, en cas de baisse d'activité, être mis en location.

Même si le droit d'usage de la voirie et du libre commerce est acquis en plus des réglementations de mouvements de véhicules utilitaires à travers le tonnage. Néanmoins, les véritables causes de cette omission résident dans la structure traditionnelle de la réglementation qui tourne autour de la notion de poids lourds et de transport pour le compte-autrui ou transport propre compte.

L'inexistence d'une reconnaissance juridique du fret urbain, l'absence d'une réglementation relative à la relation entre destinataires et transporteurs (protection du transporteur, définition des responsabilités, etc.), ajoutée à une organisation institutionnelle qui donne aux Président de l'APC (Assemblée Populaire Communale) le pouvoir de

¹² CHELLA T., Maîtrise de la gestion du transport de marchandises en ville et son impact régional, cas d'Alger, thèse de Doctorat, Aménagement régional, USTHB, 2012, pp 32-57.

¹³ CAILLOSSE J., La ville, le droit et la redistribution des territoires administratifs, Politiques et management public, vol. 13, n°13, Paris, septembre 1995.

¹⁴ La loi n° 01-13, modifiée et complétée, du 17 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres.

¹⁵ Instauré par Ordonnance n°67-130 du 22 juillet 1967, autorisant les opérateurs publics et privés à transporter leurs propres produits. Les mutations subies par l'économie nationale, résultat des efforts de développement réalisés (développement industriel, etc..) au détriment du développement des infrastructures et des moyens de transport public, ont conduit les opérateurs propre compte à se doter de leur propre flotte

¹⁶ Les restrictions relatives à l'intervention du transport public privé ont été levées par le décret n°87-42 du 10 février 1987, qui autorise les opérateurs à intervenir dans les mêmes conditions que les entreprises qui relèvent des collectivités locales dans l'exercice de leur activité. La loi n° 88-17 portant orientation et organisation des transports terrestres du 10 mai 1988 étend leur champ d'intervention à l'ensemble du territoire national. L'année 1988 marque la fin de l'intervention de l'Etat qui a permis la limitation et la fixation des tarifs.

régulation de son espace communal, aboutit à l'absence de facteurs favorisant le développement de la logistique.

L'organisation des déplacements de personnes et de marchandises est réalisée à partir du plan de transport, conformément à LOOTT, notamment ses articles 41 à 46. La loi définit le plan de transport comme étant "les plans qui constituent les instruments d'orientation et de développement du transport terrestre à moyen et à long terme". Ces plans doivent définir les moyens à mettre en œuvre en termes d'infrastructures, d'équipements et de services ainsi que l'organisation générale du système de transport, en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coûts et de qualité de service.

La mise en œuvre du plan de transport urbain conformément à la réglementation¹⁷, ne concerne que le transport de personnes et l'omission du transport de marchandises a eu pour effet la non-résorption au niveau national du problème de la mobilité quel que soit l'espace concernée (urbain, wilaya, régionale, ou nationale).

3. Description spécifique des acteurs de la distribution à Alger

Le nombre et la localisation géographique des sources d'approvisionnement et de distribution des produits alimentaires varient sensiblement d'une zone à une autre. Nous avons rapporté dans cette contribution uniquement les principaux intervenants dans l'activité de distribution, à savoir grossistes et détaillants.

3.1. Acteurs de la distribution

Le nombre et la localisation géographique des sources d'approvisionnement et de distribution des produits alimentaires varient sensiblement d'une zone à une autre. Nous avons rapporté uniquement les principaux intervenants dans l'activité de distribution avant sa prise en possession par le consommateur, il s'agit de deux types d'acteurs : les grossistes et les détaillants.

3.1.1. Grossistes

En 2013, le nombre de grossistes de produits de larges consommations exerçant en Algérie, est évalué à 23 724, dont un cinquième exerce à Alger. La répartition des 5 051 grossistes d'Alger est faite de la manière suivante : 70% d'entre eux distribuent des produits alimentaires, 21% des boissons non alcoolisées et le reste (9%) pour les produits laitiers et œufs. En ce qui concerne la localisation de ces grossistes par zone, nous avons une forte implantation des grossistes au niveau de la zone 5 (25%), suivie par les zones 6 et 3 (respectivement 24% et 17%). Le reste (34%) est réparti entre les zones : 1, 2 et 3.

3.1.2. Détaillants

Le nombre de commerce de détail en Algérie est évalué en 2013 à 141 243 dont 11 030 exercent à Alger. Par ailleurs, le nombre d'épiceries dont la superficie est inférieure à 120 m² représente 98% du nombre total des détaillants.

La distribution des produits de large consommation à destination du client se fait à travers les détaillants, ces derniers sont plus présents au niveau de la wilaya d'Alger dans

¹⁷ Décret n° 04-416 du 20 décembre 2004, fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre de plans de transport terrestre de personnes.

les zones 1 et 5. Plus de 90% de ces magasins ont des superficies inférieures à 120 m². Toutefois, une timide présence de supérettes est signalée sur l'ensemble des zones.

3.2 Parc roulant des distributeurs

Le parc roulant des établissements de distribution de produits de large consommation est composé de 19 939 véhicules, dont l'âge moyen est de 7 années. Sa répartition par type de carburant fait ressortir que près de 94% de ce parc circule avec le diesel comme carburant, soit 16 802 véhicules. Le parc utilitaire et camions représentent 14 657 véhicules, son examen par PTAC (Poids Total Autorisé à la Circulation) donne ce qui suit :

- Les véhicules de plus de 3,5 tonnes représentent 28% du parc utilitaire ;
- Les fourgons représentent 41% ;
- Les fourgonnettes représentent 31%.

La répartition du parc en fonction des zones d'études fait ressortir ce qui suit (Cf. Figure 3) :

- ✓ La zone centrale d'Alger (3 et 4) représente $\frac{1}{4}$ du parc total des opérateurs de distribution ;
- ✓ Les zones 5 et 6 regroupent près de la moitié du parc des établissements de distribution de la wilaya d'Alger ;
- ✓ Les zones 1 et 2 rassemblent plus d'un quart du parc des établissements de distribution de la wilaya d'Alger.

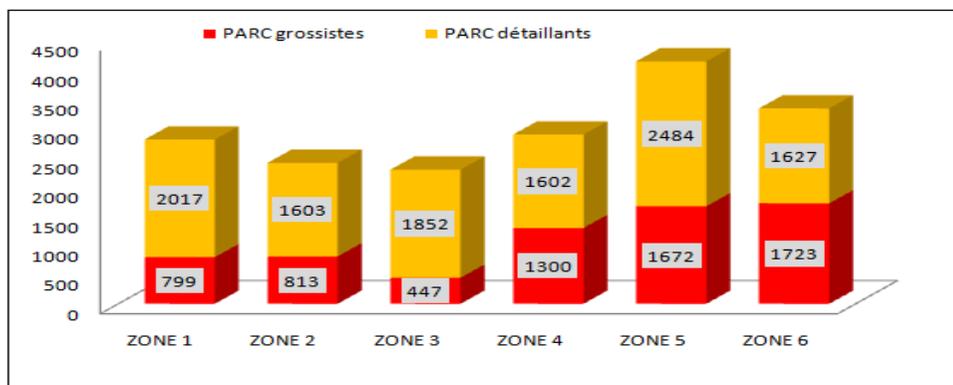


Figure.3. Décomposition du parc roulant de transport des établissements de distribution de produits de large consommation par zone à d'Alger en 2013

Source : Elaboré par nos soins.

4. Interaction spatiale de la distribution au niveau d'Alger

Les déplacements servant de base à l'analyse des impacts du transport de marchandises ont été évalués dans le cadre de notre enquête, en tenant compte du lieu d'implantation du magasin de détail et du grossiste ayant effectué le déplacement. L'analyse de ces déplacements a pour objectif de faire ressortir une image systémique par rapport à l'espace des caractéristiques du transport de marchandises et notamment le volume de marchandises en tonnes et en tonnes kilométriques.

4.1 Examen des flux de la distribution

Le nombre de déplacements auprès des magasins de détail a été évalué à 129 652, ce qui représente 86% de déplacements dédiés aux transports de marchandises à Alger en 2013. En ce qui concerne les déplacements de grossistes estimés à 21 407, soit 14% de l'ensemble des déplacements. La structure des déplacements des établissements de distribution de produits de large consommation en 2013 à Alger par zone, fait ressortir ce qui suit :

- ❖ A peu de chose près, les zones 2, 3, 4 et 6 regroupent, respectivement, en moyenne, moins de 1/6 de la totalité des déplacements à destination des commerces de détail, sauf les zones 1 et 5 qui regroupent près de 40% des déplacements totaux des détaillants ;
- ❖ Les zones 4, 5 et 6 réunissent la plus grande concentration de grossistes au niveau de la wilaya d'Alger par rapport au reste du territoire, ce qui a abouti à un cumule de plus de 2/3 de la totalité des déplacements à destination des grossistes ;
- ❖ Les flux à destination des grossistes sont moins nombreux de ceux à destination des détaillants, ils représentent moins de 12% pour chacune des zones 1 à 3, par contre cette proportion progresse à plus de 15% respectivement pour les zones 4 à 6.

Le graphique ci-après relatif à la répartition des flux par zone et par type de provenance (intra wilaya d'Alger et inter wilaya), met en évidence ce qui suit :

- ◆ Les flux intra- wilaya d'Alger sont plus importants de ceux en provenance de l'inter wilaya, soit 89% de l'ensemble des flux de marchandises ;
- ◆ Le même constat peut être observé dans chaque zone de la wilaya d'Alger. En effet, de la zone 1 à 5, les flux inter wilaya ne dépassent guère les 10%, sauf pour la zone 6.

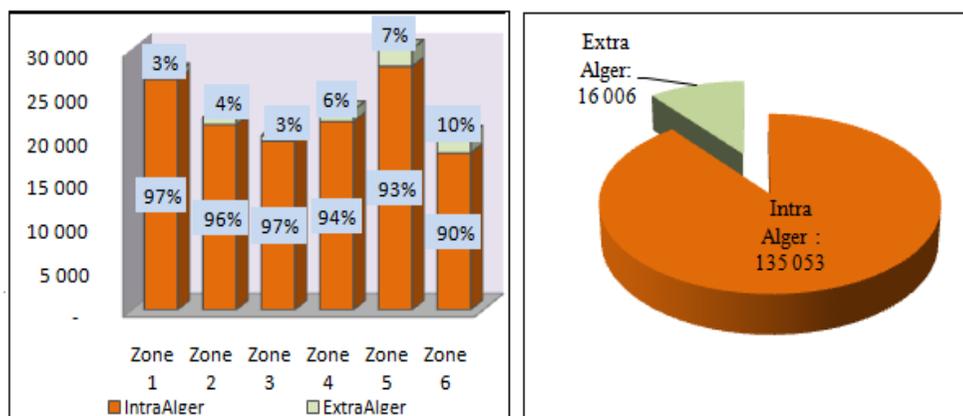


Figure 4: Evaluation des déplacements par zone en fonction des déplacements interzonaux et extra zonale à Alger en 2013. Source : Elaboré par nos soins.

4.2. Kilométrage parcouru par le parc des distributeurs

Les acteurs de la distribution de produits de large consommation de la capitale ont fait subir au consommateur les effets pervers de la politique d'ajustement structurel entreprise par l'Etat pour remédier au dysfonctionnement du système précédemment établi. Cette situation s'est aussi soldée par l'exclusion de structures et de professionnels aptes à mieux répondre aux besoins de nos villes par la création de leurs propres métiers ce qui a permis

l'émergence du métier de spéculateurs qui s'identifient actuellement comme les cardinaux du réseau de l'approvisionnement alimentaire. Ceci a eu comme conséquence un parcours quotidien de plus de 2,3 millions de kilomètres pour les véhicules des détaillants et des grossistes au niveau d'Alger.

La répartition du kilométrage globale par zone appelle certaines remarques :

- Le parcours kilométrique des zones 1, 5 et 6 représente respectivement plus du 1/5 du parcours total des opérations d'auto-approvisionnement des établissements de distribution d'Alger ;

- Le départage par zone du kilométrage parcouru par type d'établissement fait ressortir que 50% de l'ensemble du parcours est effectué par les grossistes et cette quote-part est observée au niveau de l'ensemble des zones à l'exception des zones 3 et 6.

Par ailleurs, il est à indiquer que 80% du parc roulant de l'ensemble des établissements de distribution parcourt quotidiennement plus de 80 km contre 1% pour moins de 40 km. Ceci s'explique par la longueur des trajets effectués lors de l'opération d'approvisionnement des détaillants auprès des grossistes dont près de 50% sont concentrés au niveau des zones 5 et 6.

Les 216 923 tonnes de marchandises en produits de large consommation circulant quotidiennement à Alger catalysent 36,8 millions de t*km, répartie à raison de 2% générés à l'intérieur de la wilaya d'Alger et 98% provenant de l'extérieur d'Alger. Cette distribution est observée au niveau de l'ensemble des zones composant la wilaya d'Alger.

Si nous rapportons la répartition quotidienne de l'intensité des flux en t*km par type d'établissement de distribution, nous constatons que les 150 690 tonnes de marchandises à destination des grossistes génèrent près de 35,9 millions t*km. Par contre, les 66 233 tonnes à destination des détaillants produisent 0,9 million t*km.

La dominance de l'intensité des flux générés, par l'activité des grossistes par rapport à celle fournie par les détaillants est observée dans l'ensemble des zones composant la wilaya d'Alger. En effet, plus de 90% des flux en t*km circulant à Alger sont produits par les grossistes.

5. Contribution de la distribution à Alger aux nuisances urbaines

L'étude de l'approvisionnement, en produits alimentaires du grossiste et du détaillant, nous a permis, non seulement d'en déterminer les caractéristiques, mais aussi et surtout, de fournir un éclairage sur les relations entre Alger et le reste du territoire national. Cette quête doit être complétée par la détermination de la quantité d'énergie nécessaire à l'accomplissement de cette tâche et de ces implications sur l'environnement.

5.1. Evaluation de la consommation d'énergie

Le bilan global de la consommation d'énergie des véhicules de transport de marchandises pour les opérations d'échanges inter-établissements d'Alger en 2013 avoisine quotidiennement les 272 tep. La consommation moyenne par déplacement quotidien est de 1,8kep. La répartition de la consommation quotidienne par zone fait ressortir ce qui suit :

- Les seuls échanges quotidiens inter-établissements au niveau de la zone 1 génèrent une consommation de 64 tep qui ne représente que 24% de la consommation totale enregistrée au niveau de la wilaya d'Alger ;

- Au niveau de la zone 2, la consommation de carburant est estimée à 33tep, soit 12 % de la consommation totale des échanges inter-établissements de la wilaya d'Alger ;
- Au niveau des zones 3 et 4, les échanges inter-établissements consomment moins de 40 tep, soit 30 % de la consommation totale de la wilaya d'Alger ;
- Au niveau de la zone 5, la consommation représente 67tep, soit un quart de la consommation totale des échanges de la wilaya d'Alger ;
- Au niveau de la zone 6, la consommation des carburants lors des échanges inter-établissements représente 28tep, soit 10% de la consommation totale des échanges de la wilaya d'Alger.

5.2. Détermination de la quantité de pollutions émis dans l'atmosphère

S'agissant des nuisances causées par les émissions de polluants, nous avons constaté une émission pour le CO₂ de 1030 t soit 437 g/km, le CO 4,64t soit de 2g/km, le NO_x 7,67t soit 3,3 g/km, le HC 5,68t soit 2,4g/km, le SO₂ 0,33t soit 0,1g et 5,21 t de particules soit 2,2g/km.

De même, en rapportant les émissions par zone de la wilaya d'Alger, nous constatons ce qui suit :

- ◆ La zone 1 émit 275t de CO₂, 1,22t de CO, 2,15t de NO_x, 1,56t de HC, 0,09t de SO₂ et 1,34t de particules ;
- ◆ La zone 2 émit 137t de CO₂, 0,62t de CO, 1,01t de NO_x, 0,75t de HC, 0,04t de SO₂ et 0,71t de particules ;
- ◆ La zone 3 émit 174t de CO₂, 0,76t de CO, 1,37t de NO_x, 0,99t de HC, 0,06t de SO₂ et 0,85t de particules ;
- ◆ La zone 4 émit 147t de CO₂, 0,67t de CO, 1,05t de NO_x, 0,79t de HC, 0,05t de SO₂ et 0,77t de particules ;
- ◆ La zone 5 émit 206t de CO₂, 0,90t de CO, 1,51t de NO_x, 1,12t de HC, 0,07t de SO₂ et 1,04t de particules ;
- ◆ La zone 6 émit 91t de CO₂, 0,46t de CO, 0,58t de NO_x, 0,46t de HC, 0,03t de SO₂ et 0,51t de particules.

Evidemment, ces résultats dépendent de manière très significative du nombre de déplacements de véhicules et du kilométrage parcouru évoluant au niveau de chaque zone.

Cet éco-bilan du transport quotidien de marchandises au niveau de la wilaya d'Alger généré par les échanges inter-établissements (détaillants et grossistes) exerçant au niveau de la wilaya d'Alger, aurait pu être complété si nous avions pu obtenir des informations plus détaillées sur le type de véhicules ayant livré les marchandises aux établissements suivant les horaires de livraison.

5.3. Performance énergétique et environnemental à Alger

La quantité globale d'énergie consommée et émise par type de véhicules, fait ressortir ce qui suit (Cf. Fig 5) :

- Les véhicules particuliers (essence et diesel) assurent en termes de pollution émise dans l'atmosphère 6% en CO₂, 7% en CO, 2% en NO_x, 3% en HC, 1% en SO₂ et 5% en particules. En plus, ils consomment 29% de l'énergie globale ;

- L'ensemble du parc utilitaire joue un rôle primordial à l'intérieur de cet univers. En effet, les taux de polluants émis sont de 35% en CO₂, 42% en CO, 20% en NO_x, 27% en HC, 34% en SO₂ et 49% en particules. Il consomme 40% de l'énergie globale ;
- Les camions génèrent 59% de CO₂, 51% en CO, 78% en NO_x, 70% en HC, 65% en SO₂ et 46% en particules. En plus, ils totalisent 31% des carburants consommés.

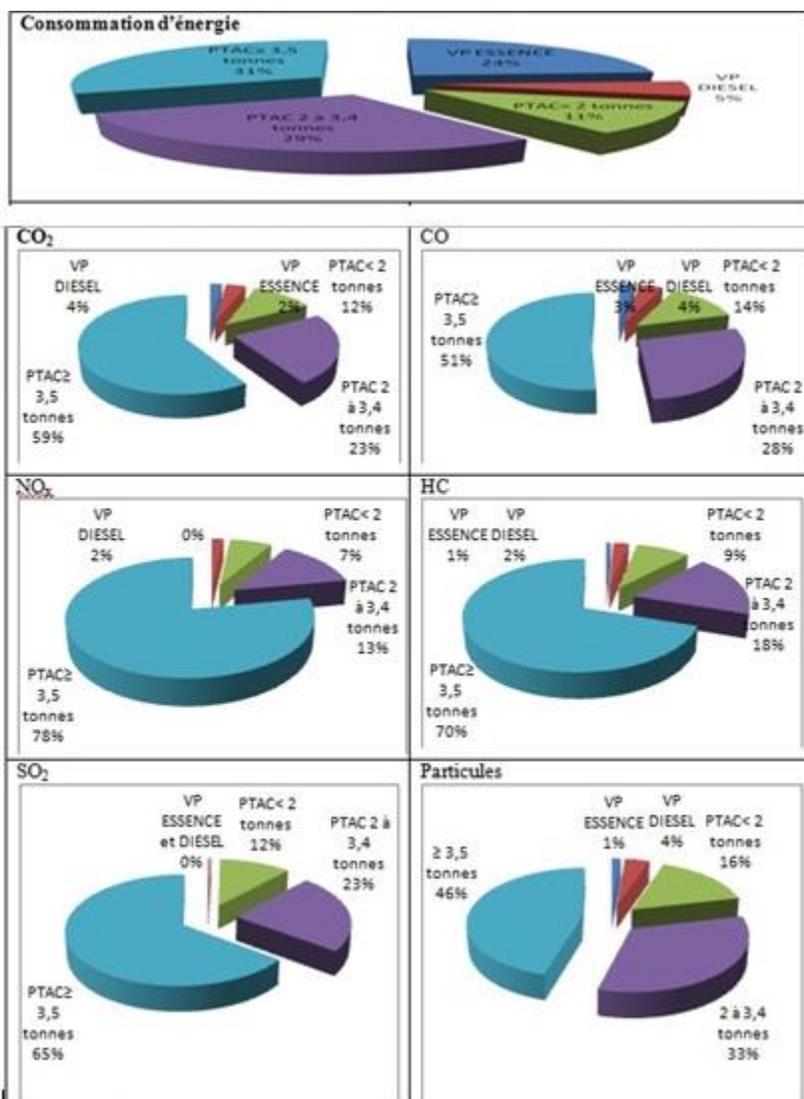


Figure 5: Répartition par type de véhicule de la consommation d'énergie et de polluants émis par les distributeurs de produits alimentaires à Alger en 2013
 Source : Elaboré par nos soins.

6. Conclusion

Le transport de marchandises en ville est une activité intersectorielle qui touche en particulier aux enjeux environnementaux, économiques, urbanistiques et en finissant par l'enjeu social :

- La prise en compte de l'environnement constitue aujourd'hui une contrainte majeure due aux dégâts causés à la flore et à la faune, en passant par la santé publique. La quantité d'énergie consommée, l'importance du kilométrage parcouru et l'espace occupé quotidiennement par le parc de la distribution. Il semble que les autorités et les transporteurs n'ont vraiment pas intégré dans leur stratégie la préoccupation de l'environnement ;
- La logistique urbaine, à travers l'expérience étrangère, peut être considérée comme un tremplin d'emploi de différents niveaux intellectuels offrant ainsi des voies d'insertion professionnelle et sociale. En plus, le maintien du tissu de commerces de proximité constitue un élément essentiel de la vitalité de la vie urbaine. Dès lors, il se pose la problématique de facilitation de la livraison et d'enlèvement de marchandises qui ne peut trouver son épilogue qu'à travers la création d'une nouvelle organisation adaptée aux contraintes environnementales, organisationnelles et aux risques encourus (risques naturels, rupture d'approvisionnement, etc.) ;
- L'aménagement de l'espace urbain a un impact très important sur les conditions de livraison et d'enlèvement de marchandises. Ces conditions concernent aussi bien les aires de livraison que le foncier nécessaire à la mise en place des fondements de l'activité logistique, ce dernier point constitue le levier principal pour l'introduction d'une distribution moderne ;

Au regard de ce qui a été présenté, la LOOTT apparaît comme une construction inachevée, ses principes généraux n'ayant pas toujours donné naissance à des textes d'application ou à des mesures juridiques pertinentes, à la mesure des enjeux. Parmi ces dérives, la fragilité des liens entre le transport terrestre et les politiques sectorielles particulièrement avec l'aménagement du territoire, l'environnement et l'aménagement des infrastructures destinées à promouvoir le transport intermodal.

Pour pouvoir développer, tel que prévu par la loi n°01-13, le transport combiné intermodal, il est exigé en priorité de posséder des outils juridiques en mesure de concrétiser la mise en place de plates-formes logistiques pour le fret. Afin d'y parvenir, des outils juridiques doivent être mis en place afin de permettre la création de synergies entre les acteurs publics. C'est en général le droit de l'urbanisme et/ou le droit de l'aménagement foncier et pas forcément le droit des transports à lui seul, qui permet de créer le cadre juridique adéquat pour la promotion de la logistique.

L'action économique de l'Etat algérien a depuis plusieurs années privilégiées une politique de privatisation des activités productives et commerciales. La libéralisation et la dérégulation de ces activités se sont aussi poursuivies par une volonté d'ouverture sur le monde incarné, à la faveur de la signature du contrat d'association avec l'Union européenne, le libre-échange avec le monde arabe.

Les entreprises algériennes seront donc concurrencées par des entreprises étrangères, mais pourront aussi conclure des alliances avec celles-ci et acquérir un savoir-faire notamment en matière de logistique. Par ce mécanisme, le marché se transformera

progressivement. Le secteur de la prestation logistique devrait connaître des développements importants avec des clients externalisant de plus en plus le transport et la logistique.

Bibliographie

1. Bassanb M., Compagnon A., Joye D., Stein V., 2001. *Vivre et créer l'espace public*, Presses polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne.
2. Boudoin D., Morel C, 2002. *Logistique urbaine, l'optimisation de la circulation des biens et services en ville* – Programme national «Marchandises en Ville». La Documentation Française, Paris.
3. Caillosse J. 1995. *La ville, le droit et la redistribution des territoires administratifs, Politiques et management public*, vol. 13, n°13, Paris.
4. Chella T. 2012. *Maîtrise de la gestion du transport de marchandises en ville et son impact régional, cas d'Alger*, Thèse de Doctorat en aménagement régional, USTHB.
5. Centre national de registre de commerce, Alger, 2013.
6. CERTU-ADEME, *Plan de déplacements urbains, Prise en compte des marchandises*, CERTU, Paris, 1998.
7. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, SNAT 2025.
8. Ministère des Transports, *Annuaire statistiques*, Alger, 2013.
9. OCDE, *Transport urbain de marchandises : les défis du XX^{ème} siècle*, 2003p8.
10. Patier D., 2002. *La logistique dans la ville*, Celse, Paris.
11. Routhier J.L. 2001. *du transport marchandise en ville à la logistique*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Equipement, des Transports et de Logement, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Paris, 2001 ;
12. Routhier J.-L., Cabanne I., Durand S., Hennebelle P.-Y., Masson S., Saliou E. 2000. *Modèle de simulation des trafics de marchandises et de personnes locaux et interurbains dans un espace région-ville*. ADEME, Lyon, LET, CETE de Lyon.
13. Segalou E., Routhier J.-L., Durand S. 2001. *Mesurer l'impact du transport de marchandises en ville : Le modèle de simulation FRETURB (V.1)*, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, DRAST, Laboratoire d'économie des transports, ADEME, Paris, 2001.

