

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE ET SOCIAL

CNES

Rapport

Le développement de l'infrastructure routière :
Nécessité de choix économiques et de meilleure
sécurité des transports.

25^{ème} session plénière

Rapport

Le développement de l'infrastructure routière :
Nécessité de choix économiques et de meilleure
sécurité des transports.

REMERCIEMENTS

Le Conseil National Economique et Social tient à adresser ses vifs remerciements à Messieurs les représentants :

- du Ministère des Travaux Publics,
- du Ministère des Transports,
- du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- du Commandement Général de la Gendarmerie Nationale,

ainsi qu'à Monsieur le Directeur Général du Centre National de Prévention et Sécurité Routière, pour avoir répondu favorablement à l'invitation aux journées de "rencontre-débats", organisées par la Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement les 09 et 10 novembre 2004.

Le CNES remercie également Monsieur Mohamed AYADI (expert-consultant) pour les éclairages fournis et pour sa contribution à l'élaboration du présent document ainsi que les responsables des Secteurs et Organismes sollicités pour la documentation qu'ils ont bien voulu mettre à la disposition de la Commission .

PREAMBULE

Le Conseil National Economique et Social a mené de multiples réflexions et analyses sur les questions des infrastructures de communications à la faveur de saisines et d'auto-saisines se rapportant à l'Aménagement du Territoire et l'Environnement et à la conjoncture économique et sociale du pays

Les différentes productions ont à chaque fois attiré l'attention sur les infrastructures de transport terrestre, en considérant que la route a un rôle éminemment stratégique tant au plan du développement économique et social que celui de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Dans son avis sur la Stratégie Nationale de Développement Economique et Social à moyen terme (8^{ème} session plénière), le Conseil avait inscrit le système national de transport dans son programme d'auto-saisines ; le mode de transport par chemin de fer avait déjà fait l'objet d'un rapport adopté lors de la 10^{ème} session plénière.

Le présent rapport, s'inscrit donc dans la continuité de la démarche du CNES. Il est élaboré dans une conjoncture économique favorable, soutenue par un programme de relance économique consistant et un contexte fortement marqué par :

- la saturation d'un grand nombre de sections situées sur des axes inter urbains vitaux ;
- l'accélération de la congestion routière en milieu urbain ;
- un nombre élevé d'accidents de la circulation.

Le CNES estime, au regard de cela, que le moment est venu de s'interroger sur les effets de la politique de développement de l'infrastructure routière et autoroutière et ses conséquences sur l'économie nationale et la question de la sécurité routière.

A l'origine, le projet de rapport sur la route était centré exclusivement sur les accidents et avait pour objectif d'ouvrir un débat sur la nature du phénomène et sur les paramètres qui déterminent l'accidentologie dans notre pays. Mais, peu à peu, la nécessité d'étendre la réflexion à la politique en matière d'infrastructure routière, notion à même de rendre compte, de manière à la fois globale et détaillée de la gestion de la route, en Algérie et de ses visibles rencontrés et vécus par les usagers s'est imposée aux membres de la Commission chargée de l'élaboration du rapport.

C'est ainsi que le présent rapport passe en revue le réseau routier sous l'angle de l'aménagement du territoire pour examiner sa consistance et sa distribution sur les différentes régions du pays avant de s'interroger sur sa capacité à répondre à la demande de transport en particulier sur les axes les plus chargés. Cette approche conduit, tout naturellement, à l'analyse des précédentes politiques routières et aux questionnements sur la pertinence et la hiérarchie des priorités pour les dépenses futures.

INTRODUCTION

Il est admis que le transport est une fonction horizontale qui affecte toutes les activités d'un pays parce qu'il joue un rôle moteur dans le développement économique et social et qu'à l'échelle régionale et mondiale, la performance du système de transport est, de nos jours, devenue déterminante dans les échanges commerciaux.

La mondialisation des marchés qui caractérise l'évolution actuelle des relations économiques et financières internationales a consacré l'interdépendance des pays et rend nécessaire l'intensification des échanges pour favoriser le développement, la croissance globale et la compétitivité internationale.

Facteur incontournable de la croissance économique, une infrastructure routière cohérente et performante constitue, de fait, un atout incontournable de cette concurrence dans la mesure où un bon réseau routier est indispensable pour dynamiser l'établissement des relations entre zones de production et lieux de consommation et pour favoriser la coopération et les échanges avec les pays étrangers.

En Afrique subsaharienne, par exemple et à l'heure du NEPAD, il a été démontré, que dans certains pays, les dysfonctionnements du système de transport et la faiblesse du réseau routier augmentaient de 30 à 50 % les coûts des produits, réduisant ainsi considérablement tout effort de placer leur production sur le marché mondial.

En Algérie, le réseau routier national assure à lui seul près de 90 % du volume des échanges, dont le plus important est enregistré sur le réseau économique de base (routes nationales, chemins de wilayate et autoroutes)

Son rôle est appelé à se renforcer à court et moyen termes, en raison d'une part, de la nouvelle dynamique enregistrée dans l'activité économique nationale et, d'autre part, de la position géographique du pays. Ce qui lui permettra de

prendre place sur la scène internationale dans le cadre des échanges entre l'Europe, le Maghreb et l'Afrique.

Malgré la saturation observée de certains axes stratégiques surtout au niveau de la frange nord du pays et les défis de demain, le mode de transport routier reste prééminent.

La faiblesse persistante du mode de transport ferroviaire ne manquera certainement pas de propulser encore plus ce mode de transport comme élément dominant dans les actions de développement économique et comme facteur limitant de l'investissement.

Cette prééminence du transport routier est beaucoup plus marquée en Algérie, même s'il est observé dans le monde entier un développement, sans cesse croissant, des infrastructures routières.

L'augmentation des trafics (800 millions de véhicules circulent aujourd'hui sur la planète), les exigences de qualité, de sécurité et de rapidité ont induit des aménagements du niveau autoroutier qui ont connu ces dernières années une véritable explosion de par le monde.

L'Algérie accuse un grand retard dans ce domaine ce qui se traduit par un coût économique et des conséquences importantes sur la sécurité routière.

Il y a lieu de noter que si la route n'intervient que pour moins de 3% dans les statistiques d'accidents, le retard dans le passage au niveau autoroutier pour les sections qui franchissent le seuil de saturation (plus 9.000 véhicules par jour en moyenne) devient une cause première d'accidents, sachant que pour une même section et à trafic égal, le nombre d'accidents est divisé par 3 sur une autoroute (2x2 voies) par rapport à une route simple à deux voies.

Les coûts de réalisation, des infrastructures routières pèsent très lourdement dans les budgets et exigent de ce fait, une véritable stratégie des dépenses qui

prenne fondamentalement en compte le niveau de trafic et des choix d'investissement en fonction de la justification et de la rentabilité des projets. L'expérience du passé a montré que cela n'a pas toujours été le cas.

Cette recherche de mise en cohérence n'a pas été possible du fait du partage de la politique et de la gestion des routes entre quatre centres de décision:

- le Ministère des Transports pour la politique des transports ;
- le Ministère des Travaux Publics pour la gestion des routes nationales et des autoroutes,
- le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales pour les grands programmes nationaux des chemins communaux,
- les Wilayate pour la gestion directe des chemins de wilaya et la tutelle des chemins communaux.

Quand on sait que la gestion des chemins communaux se résume souvent à des investissements de construction et de reconstruction après quelques années, il y a tout lieu de penser qu'en l'absence d'entretien de ces routes, la durée de vie est écourtée et ces investissements sont très peu rentabilisés, voire perdus.

Un autre aspect attaché à la question de la route en Algérie est que celle-ci est perçue, particulièrement ces dernières années, à travers le phénomène de l'insécurité routière, génératrice de pertes considérables en vies humaines et en potentiel économique.

Les bilans, en hausse continue, des pertes humaines et matériels sur les routes semblent être inscrits dans la durabilité et inquiètent aussi bien les citoyens que les pouvoirs publics.

Reconnue par les pays développés en tant que risque lourd, l'insécurité routière dans les pays en développement ne fait toutefois pas encore, notamment dans notre pays, l'objet d'une évaluation objective et scientifique pour cerner et pour

juguler de manière efficace et définitive les effets dévastateurs de ce fléau des temps modernes.

Au regard de tous ces aspects, le CNES ne pouvait demeurer indifférent à cette question dans la mesure où le transport routier supporte la quasi-totalité du trafic intérieur du pays, et est la cause d'une mortalité qui situe l'Algérie au 4^{ème} rang des pays pour ce qui est des accidents de la route.

Aussi, la problématique de la route en Algérie qui ne saurait se résoudre à la seule question de l'accidentologie et aux voies et moyens de sa prise en charge, s'appréhendera-t-elle dans le présent rapport autour des volets suivants avec :

- une première partie qui traite du système national des transports et procède à un état des lieux, en termes de consistance, de répartition territoriale et de qualité du réseau ;
- une seconde partie qui s'interroge sur les politiques routières suivies et leurs conséquences au plan économique et au plan de la sécurité routière ;
- une troisième partie qui énonce, en la forme de propositions et de recommandations, les éléments de cadrage d'une politique globale de développement de la route.

PREMIERE PARTIE .

LA ROUTE EN ALGERIE : UN FACTEUR DE DEVELOPPEMENT MAL MAITRISE

1.1. Le système national de transport : Aperçu général

L'étendue géographique de notre pays et l'importance des échanges commerciaux qu'il entretient avec l'étranger confèrent au secteur des transports un rôle déterminant en matière d'intégration socio-économique, sur les plans national et international.

Globalement, le système de transport national est bien développé, aussi bien en infrastructures de base qu'en services de transport, d'opérateurs et de flottes.

Le système de transport comprend l'ensemble des modes de transport ¹: le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime et le cabotage national, le transport aérien et enfin le transport par canalisation des produits d'hydrocarbures.

- Le transport routier est le mode le plus utilisé aussi bien pour le transport des voyageurs que des marchandises. Ce mode a connu un réel essor depuis sa libéralisation en 1988, d'où la nécessité d'une adaptation des infrastructures routières.

La quasi-totalité des activités économiques et des agglomérations sont desservies par le réseau routier.

La partie nord du pays enregistre une croissance du trafic routier de l'ordre de 7% par an depuis une dizaine d'années. Cette croissance soutenue a nécessité le lancement de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest.

¹ Voir annexe : fiche signalétique des infrastructures et grands équipements du système des transports..

Le transport routier assure en Algérie 90% des mouvements des marchandises et plus de 80% des déplacements des personnes. Plus de 3 millions de véhicules dont 20% de véhicules lourds circulent sur le réseau routier national. Le parc véhicules est estimé, à la fin de l'année 2003, à environ 3,2 millions d'unités, tous types de véhicules confondus.

A la fin de l'année 2002, l'ONS donnait la composition du parc automobile national comme suit :

Répartition du parc automobile selon
le genre des véhicules (31/12/2002)

Genre du véhicule	Nombre	%
Véhicule de tourisme	1 739 286	58,41
Camion	300 171	10,08
Camionnette	615 663	20,67
Autocar - autobus	46 136	1,55
Tracteur routier	47 849	1,61
Tracteur agricole	120 936	4,06
Véhicule spécial	2 878	0,10
Remorque	95 680	3,21
Moto	9 258	0,31
Total	2 977 857	100

Office National des Statistiques.

Le parc national passagers est en constante évolution depuis 1988. Depuis cette date à ce jour, il a connu une croissance de 340 %. Il se présente actuellement comme suit :

Parc national de transport routier de voyageurs	Nombre d'opérateurs	Nombre de places offertes
55.500 véhicules	44.500	1.800. 000

Le parc national marchandises, quant à lui a également connu une forte croissance de 1988 à 2003.

Sa situation en 2003 était la suivante :

Parc national de transport routier (en tonnes de charge utile)	Nombre d'opérateurs	Nombre de véhicules
2.000.600	153.900	219.000

L'offre de capacité en tonnage a connu une croissance de 280 % entre 1988 et 2003. Elle est nettement plus forte que la croissance économique que notre pays a connue. Cette croissance est imputable, à la fois au secteur privé suite à la libération du transport et aux pertes de parts du marché que le rail subit de manière régulière depuis 1970.

Il n'est pas sans intérêt de noter que le réseau ferroviaire national a une longueur totale de 4250 km dont 1100 km sont à voie étroite.

Il est constitué d'une rocade nord de 1028 km de voie standard reliant les frontières Est et Ouest et desservant les principales villes, les 10 principaux ports de commerce ainsi que les zones industrielles.

Il existe également un trafic important de banlieue au niveau des principales villes du Nord (Alger, Annaba et Oran).

Quatre pénétrantes vers le Sud du pays, dont une ligne en voie normale, desservent les principales villes des Hauts Plateaux et quelques villes du Sud, ainsi que la ligne minière est (Annaba/Tébessa).

La majeure partie du réseau ferroviaire est à voie unique, mais, avec l'achèvement des projets en cours de réalisation, 600 km de la rocade Nord seront en voie double.

Part du rail en % dans le transport 2003

Marchandises/Passagers		Route	Rail	%
Marchandises	en	20 milliards	2,8 milliards	14
Tonnes/Km/an				
Passagers	en	13 milliards	2,5 milliards	19
voyageurs/Km/an				

Source : Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

- L'infrastructure portuaire compte au total 34 ports dont 10 ports principaux de commerce, 2 ports spécialisés pour les hydrocarbures, 1 port mixte et 21 ports secondaires (commerce, pêche et plaisance). Les principaux ports de commerce algériens sont desservis par les réseaux routier et ferroviaire.

Le tonnage total traité par les ports algériens en l'an 2002 a dépassé 100 millions de tonnes constituées de marchandises générales et d'hydrocarbures.

- En matière d'infrastructures aéroportuaires, l'Algérie dispose de 52 aéroports toutes catégories confondues ; 30 aéroports sont ouverts au trafic de transport aérien, 12 sont de classe internationale.

Les 4 aéroports d'Alger, d'Oran, de Annaba et de Constantine se réservent presque 88% du trafic passagers national et international.

La promulgation des codes de l'aviation civile et celui de la marine marchande et des ports consacre le principe de la pleine participation de l'investissement privé dans la réalisation et l'exploitation des infrastructures comme des services de transports.

La répartition des transports de voyageurs entre différents modes, établie par l'Etude Nationale des Transports (ENT), achevée en 1993, montre que 98 % des transports sur 100 km et moins se faisaient par route. Pour les distances supérieures à 500 km, la part du marché de la route tombait en dessous de 60

%, pendant que le transport aérien augmentait la sienne de plus de 30 %. Le transport ferroviaire est le plus compétitif sur les parcours de 300 à 400 km et sa part atteint 20%.

Circulation des voyageurs sur 100 kms.

Mode	Voyageurs par an		Voyageurs / km par an	
	Nbre en 10 ⁶	%	Nbre en 10 ⁶	%
Véhicules tourisme	634.024	87,7	28991,9	70,6
Taxi	44929	6,2	2744,8	6,7
Car	33128	4,6	6599,2	16,2
S/Total	712081	98,5	38335,9	93,4
Train	9122	1,3	1558,6	3,8
Transport aérien	1836	0,2	1160,7	2,8
Total	723.039	100	41.055,2	100

Etude : E N T -1993

Au plan de l'évaluation, l'Algérie a par le passé consacré des sommes relativement importantes au développement du secteur transport. Pour autant, on ne peut affirmer que l'infrastructure de transport et les équipements d'exploitation répondent aujourd'hui de manière adéquate aux besoins de transport pour soutenir le développement économique et social.

Force est de constater que les difficultés de déplacement des personnes et des biens n'ont fait qu'augmenter avec la croissance de l'économie et celle de la démographie. Les contre-performances du système de transport dans sa globalité sont en décalage avec le niveau de la demande de transport, en particulier, depuis que notre pays a largement libéré les échanges économiques. La série de lois libératrices des monopoles et leurs textes d'application, pour tous les modes de transport, n'a pas encore eu l'effet escompté et le système de transport a tendance à devenir un véritable frein économique.

Malgré l'introduction de la conteneurisation et des aménagements au niveau des infrastructures, les ports algériens ont acquis la solide réputation d'être les moins performants dans le périmètre du bassin méditerranéen. Les surestaries ont été estimées à près de 350 millions de US\$ en 2003. Le

grand port de Jen Jen demeure toujours sous-utilisé. Les pavillons étrangers assurent 80 % des besoins nationaux des transports maritimes hors hydrocarbures.

Le système de transport aérien fait vivre un marasme quotidien à ses clients par son peu d'efficacité. Autant le trafic international connaît une croissance notable avec l'amélioration de nos relations avec les autres pays autant le trafic national accuse une baisse significative consécutive à la disparition des compagnies privées qui opéraient sur les aéroports nationaux. Des efforts sont en cours pour augmenter les capacités d'accueil et de traitement des passagers à Annaba, Constantine et Oran.

La nouvelle aérogare d'Alger, maintes fois, proposée à la concession sans succès, est encore inachevée plus de 10 ans après son lancement. Elle est devenue un exemple du peu de crédibilité de la planification nationale des grands projets.

Le transport ferroviaire a été lourdement pénalisé par les années de terrorisme. Pour rattraper le retard et améliorer la situation, plusieurs actions ont été menées dont le renouvellement de plus de 1000 km de voies, les actions d'équipement de signalisation et de télécommunication de la voie ou encore le percement du tunnel d'El Achir (6 km).

Malgré cela, le rail continue son irrémédiable perte des parts du marché de transport terrestre.

Dans le domaine des marchandises, il est passé de 30 % en 1970 à quelque 9% en 2003 avec des turbulences incessantes dans la gestion rapportées par les quotidiens nationaux.

Aux conséquences inhérentes à la gestion de la SNTF sont venues s'ajouter, pour diverses raisons, celles de la politique de développement du rail qui a vu l'engagement de très gros investissements qui ont débouché sur une rentabilité

douteuse ou inexistante. C'est l'exemple des liaisons Ramdane Jamel-Jijel et la rocade des Hauts Plateaux inachevée.

Dans un tel contexte les ambitions de liaison rapide maghrébine et la mise en œuvre d'un système intermodal apparaissent aujourd'hui de plus en plus incertaines.

L'infrastructure routière, qui accusait déjà de grands retards d'investissement au vu du bilan du premier Schéma Directeur National (1975-1995), n'a eu d'autres choix que de subir les conséquences aggravantes de la dégradation enregistrée dans le transport par rail.

Sous la pression de la demande de transport, le parc national de transport routier, à l'initiative surtout du secteur privé, a connu une croissance de l'ordre de 300% de 1988 à ce jour.

La route supporte la charge du transport de quelques 90% des marchandises (20 milliards de tonnes) et près de 80% des personnes au niveau national.

Mais dans quelles conditions, à quel coût économique, social et environnemental et quel en est le prix en pertes de vies humaines, en blessés et handicapés quotidiennement?

Pendant de longues années encore, la route continuera d'occuper un rôle majeur dans le transport et dans l'économie nationale, comme partout dans le monde d'ailleurs. Cette situation ne fera que s'accroître avec les perspectives de développement économique et la mise en place de l'économie de marché.

Cet aperçu des différents modes de transport et de leur niveau de développement (de sous-développement aussi) montre à la fois les contraintes et met en évidence les limites et les déséquilibres qui affectent l'ensemble des modes et les efforts à faire pour se mettre à niveau.

La définition d'une nouvelle économie des transports ayant pour fondement la recherche des complémentarités multimodales n'est-elle pas à même d'impulser avec efficacité la problématique du système national de transport, dans la double perspective systématique et d'économie de marché ?

Si l'on estime que le transport augmente à un rythme plus rapide que la croissance économique et que les grandes infrastructures routières ne se développent que de 2% par an, n'y a-t-il pas un risque évident de thrombose qui, au demeurant, devrait se manifester plus nettement d'ici là ?

Le coût payé aux déficiences des transports est déjà important. Il ne peut que progresser géométriquement dans les années à venir si rien n'est fait. Les contraintes et les éléments de stratégie susceptibles d'inciter les pouvoirs publics à s'engager davantage dans le secteur des transports où les enjeux sont considérables à tous les niveaux et qui ne sont plus à démontrer, doivent être évalués.

1. 2. L'état du réseau routier national

1.2.1 Les principales étapes de son évolution .

1.2.1.1 Le réseau actuel.

Au lendemain de l'indépendance, le réseau routier était concentré dans la partie active Nord du pays avec des pénétrantes Nord Sud qui se terminaient à la porte du Grand Sud. Les premières actions d'aménagement ont commencé avec les programmes spéciaux des wilayate relayés par deux plans quinquennaux. Elles ont essentiellement porté sur la réhabilitation et la modernisation des grands axes pour les adapter au trafic, au désenclavement des zones rurales et tout particulièrement le Grand Sud. La route transsaharienne avec plus de 1000 km figure parmi les réalisations marquantes.

Les programmes d'investissement ont d'abord visé le développement d'une industrie nationale de l'armement maritime, l'achat d'une flotte passagers, marchandises et hydrocarbures à la fin des années 70.

Ils se sont ensuite orientés vers l'infrastructure routière, le désenclavement, le contournement d'agglomérations et l'amélioration des voies.

Durant les années 1980 et 1990, l'attention s'est portée sur les aéroports et le chemin de fer. Ce dernier a, durant cette période, pratiquement doublé sa part des investissements du fait des créations nouvelles (Ramdane Djamel-Jijel ; début de rocade des Hauts Plateaux, connexions à certains complexes, notamment).

Ces dernières années, un intérêt plus marqué quoique insuffisant, est accordé à la valorisation, l'entretien, la modernisation et le renforcement du réseau existant, ainsi qu'au lancement du programme autoroutier (200 km à partir de 1992, et au lancement de 100 km en 2003/2004).

Globalement, deux grandes phases singularisent le développement du réseau routier national en Algérie:

Jusqu'à la fin des années 70, les réalisations ont porté sur :

- le désenclavement (dont la route transsaharienne)
- l'évitement de quelques agglomérations (Azzaba, Chlef, Constantine...)

Les années 80, où le réseau a connu sa plus forte croissance, tant quantitative que qualitative, ont vu les opérations suivantes :

- de désengorgement des grandes villes ;
- de modernisation et extension de la capacité de plusieurs sections et autres pénétrantes Nord-Sud ;
- de réalisation de routes à grandes circulation.

Le bilan des réalisations, du premier Schéma Directeur Routier 1975 – 1995, montre que le linéaire réalisé jusqu'en 1995 n'avait pas dépassé le taux de 30 % par rapport à la variante minimale d'aménagement. Un déficit de 40% était accusé sur les ressources accordées à l'infrastructure de base. Les 60% dépensés ont ciblé des aménagements qui relevaient d'une volonté politique, de satisfaction des besoins et de désenclavement des populations qui s'est traduite par une extension démesurée du linéaire de routes communales, sans tenir compte de la capacité réelle d'entretien de ce nouveau patrimoine.

De 1980 à 1990 le réseau des routes nationales a connu une croissance de l'ordre de 37% , celui des chemins de wilaya, une croissance moindre, près de 14% ; c'est le réseau des chemins communaux qui a enregistré la plus forte croissance , durant cette période : 133%.

Evolution du réseau routier durant la période 1980-1990

	1980	1990	% de croissance	% Km revêtus
Routes nationales	19.000	26.000	36,7	85
Chemins de wilaya	20.000	22.800	13,8	84
Chemins communaux	19.000	44.300	133	45,4

De 1991 à 1995, les Chemins communaux (CC) qui supportent moins de 15 % du trafic ont mobilisé 15 MDA soit 90 % des crédits alloués aux RN qui supportaient 60 % du trafic.

Aujourd'hui la moitié du réseau des CC est à l'état de piste et moins de la moitié du linéaire revêtu se trouve en bon état.

Cette lourde perte de patrimoine est conséquente au manque d'entretien puisque les communes n'ont pas les moyens de le faire. En l'absence d'entretien la dégradation du corps de chaussée croît suivant une courbe exponentielle.

A partir de 1994, l'Algérie a réduit les dépenses d'investissements nouveaux, sur les conseils des autorités financières multilatérales, pour se consacrer au renforcement du patrimoine existant en particulier les sections les plus sollicitées par le trafic.

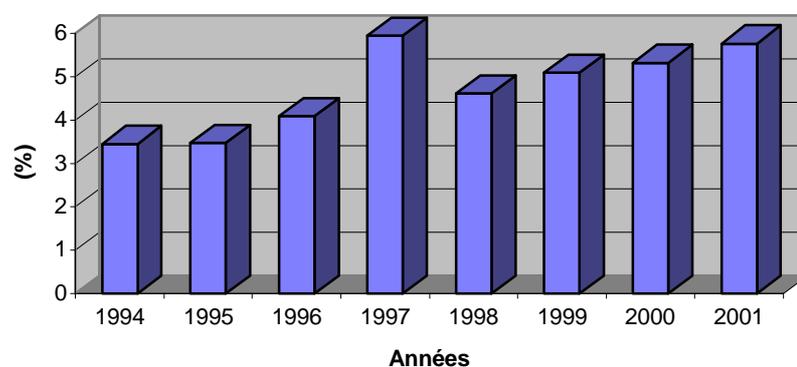
Les réalisations de 1994 à 2001

Années	Routes (Km)			Ouvrages d'art
	Construction	Renforcement	Total	Nombre - Total
1994	229	1.298	1.527	14
1995	303	1.019	1.322	33
1996	868	1.780	2.648	32
1997	152	846	998	51
1998	107	633	740	52
1999	53	368	421	45
2000	98	803	901	47
2001	244	1.398	1.642	70

Les investissements consacrés aux RN par rapport au budget d'équipement national de 1994 à 2001 (en milliards de DA courants)

Années	Investissements dans les Routes nationales	Budget d'équipement	Taux (%)
1994	8,130	235,9	3,45
1995	9,957	285,9	3,48
1996	12,220	297,8	4,10
1997	16,434	275,7	5,96
1998	11,352	245,7	4,62
1999	13,559	265,8	5,10
2000	17,000	318,9	5,33
2001	26,700	462,5	5,77

Part du budget de l'Etat consacrée à la route



Le budget d'investissement total des routes est en net redressement depuis 2001. Mais, il faut savoir que pour réaliser un minimum de 50km d'autoroutes par année, le coût, au prix moyen de 0,5 milliard de DA, est de 20 à 25 milliards de DA. En d'autres termes, il aurait fallu que le budget de 2001 soit le double de ce qu'il était.

Le pays a consacré d'importants investissements au projet de l'extension et la maintenance du réseau routier. Pour autant, il est difficile de dire que le réseau actuel répond efficacement, tant au plan de la qualité que de la quantité, à une demande qui ne cesse de grandir au rythme de la croissance démographique, du développement social et économique et du parc roulant, comme le fait remarquer le tableau ci-après qui fait le parallèle entre l'évolution de la population, de la route et du parc automobile.

Evolution de quelques paramètres

Agrégats	1970	2000	Croissance
Population totale (hab.)	10.500.000	30.000.000	X 2,8
Nombre d'agglomérations	95 (RGPH 66)	447 (RGPH 87)	X 4,5
Total réseau revêtu(km)	35.000	74.000	X 2,0
Route nationales revêtues (km)	14.000	23.300	X 1,7
Parc véhicule (véhicule)	430.000	2.900.000	X 6,7

D'après Rapport sur l'état de l'environnement 2003-MATE

En fait, les investissements routiers sont souvent qualifiés d'insuffisants; si l'on excepte l'effort effectué à la faveur du PSRE et du programme de développement de la période 1999-2003, leurs parts dans le PIB est pratiquement restée constante durant plus d'une décennie (de l'ordre de 4,5% du PIB) .

Depuis 2002, 139 milliards de DA environ dont plus de 30 milliards de DA au titre du PSRE ont été affectés aux programmes routiers qui se sont traduits par la livraison de 70,5 km d'autoroutes et de voies express, la restauration et

l'extension de 4500km , la construction de 730km de routes nouvelles , la construction de 118 ouvrages d'art et la restauration de 64 autres ouvrages.

Dans le cadre du PSRE , le programme a concerné les projets suivants :

2001		2002		2003	
14 Projets	Coût 109 DA	2 Projets	Coût 109 DA	1 Projet	Coût 109 DA
Contournement de Constantine	4	Bouira/El Adjiba	5	Echangeur Ouest	0.6
Transformation RN11 en axe autoroutier	1,5	Bou Ismail	0,8		
Remise à niveau du réseau de base	6				
Ouvrage d'art et élargissement de la RN1(Oran)	0,55				
Trémie Bd ALN (Oran)	0,11				
Echangeur Est (Oran)	0.5				
Echangeur Aïn Beïda (Oran)	0,235				
Rocade Sud 1ère tranche (Oran)	4				
Evitement de Tizi Ouzou	2,5				
Evitement de Béjaïa	0,5				
Liaison Messad/Touggoourt	2				
Liaison Brézina/Metlili	1,6				
Liaison El-Bayadh/Tiaret	0,4				
Liaison Reggane/BBMokhtar	0,3				
Sous-total	24,5				

source www.cg.gov.dz

La route dans le plan de soutien de la relance économique

Le programme retenu au titre du maillage infrastructurel du territoire et le désenclavement des espaces ruraux, s'articule autour de 1808 projets de travaux publics, (6) projets ferroviaires et (1) projet des technologies nouvelles de l'information et de la communication. En terme de bilan, la situation concernant les réseaux routier et autoroutier a porté sur :

- la modernisation de 1.600 Km de routes nationales ;
- la réalisation de 138 ouvrages d'art (ponts, échangeurs et trémies);
- la réalisation de 2.250 Km de C.W et 4.600 Km de C.0 ;

Réalisation en matière d'infrastructures routières dans le bilan économique et social de la période 1999-2003 :

ANNEES	1999	2000	2001	2002	2003	Total 99-03
* Autoroutes (Km)	--	--	--	--	66	66
* Routes Nationales (Km)	53	98	136	900	1.100	2.287
* Chemins de Wilayas (Km)	--	--	108	580	1.220	1.908
* Réhabilitation, Renforcement et modernisation du réseau routier (RN + CW)	368	803	1.390	300	245	3.106
* Ouvrages d'art (Nbre.) (Construction et réhabilitation)	45	47	70	77	68	307

Source : www.cg.gov.dz

1.2.1.2 Le réseau routier attendu.

En terme de perspectives , à l'horizon 2020, la configuration du futur réseau routier est consacrée par le Schéma Directeur des infrastructures qui représente la configuration du réseau routier et autoroutier susceptible de prendre en charge les demandes de déplacement attendues aux différents horizons.

a- Horizon 2010 :

- Autoroute Est/Ouest ;
- Aménagements de la région Nord /Ouest(Liaison Autoroute Est/Ouest – Mascara, Liaison Autoroute Est/Ouest – Mostaganem et Liaison Oran - Ain Temouchent - Tlemcen.)
- Aménagements routiers du Nord-Centre :axe rapide Zéralda-Tipaza, rocade Bou Ismail - Cherchell avec connexion vers l'autoroute Est/ Ouest, élargissement RN.36 entre Tessala El Merdja et Delley Ibrahim , liaison rapide Koléa -autoroute Est/ Ouest et dédoublement des RN 69 et RN 42 entre El Affroun et Tipaza, dédoublement RN 8 entre Larbaâ et la Rocade Sud d'Alger et dédoublement du CW 14 entre Bougara et l'autoroute Est/Ouest .
- Aménagements de la région Nord / Est : Modernisation de la RN 77 entre Jijel et El Eulma ,Modernisation de la RN 27 et le CW 2A entre Constantine et Mila via Grarem. Développement axes rapides Béjaia Sétif et Béjaia - Jijel.

Le projet autoroutier Est –Ouest

L'autoroute devant relier Tlemcen à Annaba se déroule sur une longueur de 1216 km ; elle comportera 2x3 voies en phase finale et sera édifiée et clôturée à l'intérieur des terres sur un couloir de plus de 5.500 hectares de terres vierges presque à égale distance entre la côte et les Hauts Plateaux. Avec 40 à 50 échangeurs à péage, ses équipements comprendront des aires de repos, des stations-service et des relais routiers répondant aux normes internationales et qui seront gérés par le concessionnaire. Grâce à cet axe, l'économie de temps d'Alger vers Oran ou Constantine sera de 2 heures 30 à une vitesse de 120 km/heure.

Dans le cadre global de l'aménagement du territoire, l'autoroute Est-Ouest qui traversera pas moins de 18 wilayas en en desservant 24 peut constituer un instrument important pour le remodelage de l'occupation de certains espaces régionaux.

- Pénétrantes Nord /Sud :
 - Modernisation à l'horizon 2010 de l'itinéraire: Constantine Batna - Biskra.
 - Développement de la liaison: Alger - Médéa – Djelfa et de l'axe Oran - Tindouf via Mascara, Saïda et Béchar .
 - Pénétrantes à aménager pour faciliter l'accessibilité des principales villes des Hauts Plateaux (Bouira – Boussâada, Bordj Bou Arréridj - M'Sila, Sétif – Biskra, Relizane – Tiaret, Khémis Miliana - Tissemsillt – Tiaret et Ain Témouchent - Sidi Bel Abbès – Saïda)
- Rocades : Réalisation à fin 2006 de la 2ème Rcade Sud d'Alger ; de la Rcade des Hauts Plateaux et aménagement de la RN 18 en Rcade Khemis Miliana - Bouira ;
- Aménagement des routes côtières : Création de nouvelles sections .
- Aménagements routiers du Grand Sud : route transsaharienne, axe transafricain, est retenue dans le cadre du programme des Nations unies pour l'Afrique et récemment intégrée dans le Nepad en tant que projet régional
- Les aménagements urbains : Aménagements dans les grands centres urbains (Alger, Oran, Tizi Ouzou, Mascara, Sidi Bel Abbès, Annaba, Tiaret, Saïda, Biskra, Béjaïa et Boumerdès).

b- Horizon 2010-2020 :

- Continuité de l'extension de capacité du réseau (plus de 8.500 Km).
- Réalisation de la 3ème rocade sud d'Alger ;
- Préservation du patrimoine et de l'environnement.
- Renforcement des axes structurants dans les Hauts Plateaux par un maillage du réseau dans cette région en vue de s'inscrire dans l'option des Hauts Plateaux au titre de l'aménagement du territoire.
- Grand Sud : effort axé sur le développement des liaisons principales et de routes frontalières pour le désenclavement et l'ouverture vers l'Afrique.

L'ensemble des aménagements proposés, constitue le Schéma Directeur Routier et Autoroutier (2002-2020) totalisant un linéaire de 12.075,5 Km. La concrétisation de ce programme nécessite un effort financier annuel moyen évalués, hors travaux d'entretien, à 88,8 , 16,8 et 18,4 Milliards de DA respectivement pour les horizons 2010, 2015 et 2020. Ce qui implique une volonté forte pour concrétiser les objectifs affichés dans ce Schéma Directeur.

Il est évident que le report de certaines sections de l'autoroute Est/Ouest ne fera qu'aggraver la situation actuelle de certains axes, déjà à la limite de la saturation.

Le Schéma Directeur, à travers les aménagements projetés affiche la volonté d'affirmer la fonction essentielle de l'infrastructure routière dans le développement économique et social du pays. Cependant, il convient de souligner que ce schéma est élaboré hors contraintes financière et foncière ; dans ce cas, il aurait été préférable de procéder, en fonction des disponibilités

financières, à des scénarii plus objectifs en termes de consistance des aménagements et de priorités dans la réalisation.

Par ailleurs, au niveau du calendrier fixé par le schéma, les difficultés en matière d'expropriation ne sont pas négligeables. Un retard considérable pourrait être généré à cause de cette contrainte.

Certes, le secteur a introduit plusieurs projets en vue de l'allégement des procédures d'expropriation mais l'expérience montre que même après les amendements dans les lois, les procédures mettent beaucoup de temps pour se mettre en place. Il convient de souligner que dans le cadre de la loi de finances 2005, un projet exécutif a été introduit, celui-ci modifie et complète le décret exécutif N°93/186 du 27/07/1993 déterminant les modalités d'application de la loi N° 91-11 du 27/04/1991. La proposition introduite s'attache autour de la déclaration d'utilité publique par décret, la prise de possession immédiate des lieux et la suppression de l'effet suspensif des recours introduits en justice.

1.2.2 Les caractéristiques du réseau routier

- Consistance

Le réseau routier national compte 104.000 km dont 75.000 de routes revêtues. 50 % seulement du réseau revêtu est jugé en bon état alors que dans les pays développés ce pourcentage atteint les 80%.

Fort heureusement, le réseau national qui supporte le plus gros du trafic est globalement bien entretenu. Le réseau communal (53.000 km) qui représente la moitié du réseau routier, dont 60% présentent une largeur de chaussée de plus de 7m, est fortement dégradé et compte 24.000 kilomètres de pistes.

Désignation	Consistance
Réseau revêtu	75.000 km
Autoroutes	100 km
Voies rapides	960 Km (2X2 voies)
Routes Nationales	27.000 Km dont 4.000 Km à l'état de pistes
Chemins de Wilaya	23.540 Km dont 2 .500 Km à l'état de piste
Chemins communaux	53.500 Km dont 23.700 Km à l'état de pistes

Le parc totalise 3.756 Ouvrages (2.583 ouvrages sur Routes Nationales et 1.173 Ouvrages sur Chemins de Wilaya) , il est appelé à évoluer au cours des prochaines décennies vu les importants projets en cours et attendus.

Au plan de la signalisation routière, durant l'année 2003, 6.500 Km de signalisation horizontale et de 32 Km de glissière de sécurité ont été réalisés. Il convient de noter qu'un Schéma Directeur de Signalisation Directionnelle à l'horizon 2020 est entrain d'être finalisé; ce projet a pour mission première de guider les usagers de la route, dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, de jour comme de nuit et de leur assurer une bonne efficacité des équipements publics ainsi qu'une qualité suffisante pour leur garantir le confort et la sécurité.

- Distribution spatiale du réseau revêtu²

Le réseau routier de l'Algérie reflète dans sa distribution à la fois notre système économique très concentré sur la zone productive, mais aussi la spécificité de la géographie du pays. C'est un réseau maillé qui épouse assez correctement la répartition des villes et l'implantation des populations. Il s'articule autour de :

- ✚ 3 rocades du Nord au Sud avec une diminution graduelle de densité du réseau, du Nord vers le Sud à savoir :

² Annexe IV Le réseau routier par wilaya et par région

- El Tarf-Annaba- Constantine –Alger-Oran-Tlemcen, (couloir de l'autoroute Est-Ouest) ;
- Tébessa- Batna- M'sila- Tiaret- Sidi Bel Abbès -Tlemcen,
- Tébessa, Biskra, Djelfa, Laghouat, El Bayadh.

✚ 3 pénétrantes principales Nord Sud dont :

- la route Transsaharienne au centre : Alger- Laghouat- Ghardaïa- Ain Salah-Tamanrasset ;
- la pénétrante Est: Skikda- Batna- Ouargla- Illizi- Djanet ;
- la pénétrante Ouest: Sidi Bel Abbès- Bechar- Tindouf.

Répartition en Km de routes revêtues par Région

Zone	Est	Ouest	Total	%
Nord	12 000	12500	37 600	50
H Plateaux	13 000	7250	24 150	32
Sud	4200	3130	12 490	18
Total	29 200	22 880	74 240	100

Comme on pouvait s'y attendre 50 % du réseau routier se situe dans la zone dense la plus active du pays, la zone Nord, siège des deux tiers de la population.

Les Hauts Plateaux sont relativement bien desservis avec 32% du réseau tandis que le Grand Sud bénéficie de 18% du réseau en raison des grandes distances et bien que le Sud n'abrite qu'une faible partie de la population nationale.

Il faut souligner que le Grand Sud a bénéficié d'un grand linéaire de routes nouvelles dans l'objectif de désenclavement et de meilleure répartition des richesses du pays.

▪ Qualité du réseau routier :

Le taux d'entretien du réseau routier est au-dessous du seuil critique. L'état actuel du réseau national est le résultat d'un entretien déficient. Alors que les normes en terme d'entretien périodique (renouvellement du revêtement essentiellement) préconisent le traitement d'au moins 10% du réseau revêtu chaque année, en Algérie ce taux a été de l'ordre de 3,6% pour les Routes Nationales.

Le niveau de service des routes en l'an 2003 était préoccupant. Cet état de fait était principalement lié aux restrictions budgétaires; ces insuffisances se sont traduites sur le terrain par :

- 39% soit environ 30.000 km de routes revêtues en bon état,
- 35% soit 27. 000 km en moyen état,
- 26% soit 20.000 km en très mauvais état.

Etat du réseau routier en 2003

Catégorie de route	Qualité du réseau						Total (km)
	Bon (km)	Ratio%	Moyen (km)	Ratio%	Mauvais (km)	Ratio%	
R.N	13.016	54	7.454	34	3.751	15	24.221
C.W	7.379	35	8.215	39	5.490	26	21.084
C.C	9.542	30	11.373	35	10.843	35	31.758
Total	29.937	39	27.042	35	20.084	26	77.063

En 2003, seuls 40% des routes pouvaient être considérés comme conformes aux normes ; cette situation plaçait le patrimoine routier en deçà des critères internationaux qui fixent le taux d'entretien des réseaux routiers à un dixième (1/10) du réseau par an.

3.676 km uniquement ont bénéficié de travaux d'entretien en 2002, dont 2.321 km de Routes Nationales.

A court terme (2006), ce patrimoine aura besoin, uniquement pour son entretien, d'une enveloppe financière estimée à plus de 7 milliards de dinars. Les routes nationales et de wilayate nécessiteront 3 milliards de dinars et les routes communales exigeront 4 autres milliards. Ces dernières, dont la gestion relève des communes, représentent le linéaire le plus défectueux.

Il faut rappeler que plus de 23%(CW) et 50%(CC) du réseau routier relèvent respectivement des wilayate et des communes.

Quand on connaît la situation financière des collectivités locales, il est aisé de comprendre la problématique de l'entretien de cette catégorie d'infrastructure. La grande majorité des communes sont complètement à l'arrêt en terme de réalisations et d'entretien pour cause de financement.

L'état des CW, des CC et de la voirie appelle à une refonte totale de la décentralisation visant à doter les collectivités locales de services techniques et de moyens humains et financiers pour la prise en charge directe de leurs réseaux de routes et de voiries urbaines.

La problématique devient encore plus compliquée quand il s'agit du Sud algérien. Les conditions climatiques rudes et l'environnement hostile ne sont pas à même de faciliter la tâche. Il faut pour cela, prévoir des mesures d'accompagnement par un encadrement avec des points d'eau, un reboisement, un entretien continu et une signalisation qui résiste aux aléas climatiques et à la dégradation.

Le réseau routier communal a vu sa modernisation et son extension prendre de l'ampleur et connaître son heure de gloire dans les années 70 à 80. Aujourd'hui ce réseau présente une consistance deux fois supérieure au réseau national et de wilaya (routes nationales et chemins de wilaya).

Les routes de désenclavement sont essentiellement des routes communales. C'est le réseau qui a connu la plus grande croissance et aussi celui qui se trouve dans le plus mauvais état par manque d'entretien.

Les chemins communaux sont pratiquement inutilisables dès la quatrième année suivant leur construction par manque d'entretien. Aucun système de préservation de ce patrimoine n'est préconisé. La réhabilitation des maisons cantonales, entreprise depuis quelques temps, exige des moyens importants et une organisation adaptée, compte tenu du degré de détérioration des voies, qui ne sont pas suffisants.

- Les routes sahariennes

Le grand Sud algérien comprend quelques 12.500 km de routes revêtues et plus de 6.000 km de pistes. Les distances très grandes entre les agglomérations (supérieures à 500 km), la faiblesse des ressources financières et l'absence de moyens matériels rendent l'entretien très aléatoire. C'est ainsi par exemple que la route Transsaharienne se trouve dans un très mauvais état entre Ain Salah et Tamanrasset alors que ce projet a des ambitions internationales.

Il y a un réel besoin de détermination et de définition d'une stratégie d'entretien. Quels que soient les moyens déployés par les pouvoirs publics, il apparaît plus que souhaitable d'attirer et de fixer des entreprises de métier par des contrats pluriannuels consistants quitte à regrouper les besoins de plusieurs wilayate pour en faire un programme homogène de région. Cette approche mérite d'être étudiée pour sortir de la situation qui a prévalu jusqu'à ce jour.

- Le financement des infrastructures.

La construction et la maintenance des routes exigent des moyens financiers très importants de plus en plus difficile à trouver. L'Algérie vit cette situation depuis des années déjà et s'efforce de maintenir un équilibre entre ces trois exigences principales construire, pour répondre à l'accroissement de la demande de transports induite par le développement économique, la croissance démographique, une plus grande mobilité de la population.

Il s'agit, aussi bien, de constructions nouvelles que de modernisation et d'extension de la capacité de certaines sections, d'entretien, pour préserver l'existant qui constitue un patrimoine irremplaçable et enfin, de mise à disposition de l'usager un certain minimum de service.

Une route bien dimensionnée et construite, puis correctement entretenue et si le trafic n'a pas évolué dans des proportions trop différentes des estimations initiales, une chaussée revêtue peut conserver un niveau de service satisfaisant pendant au moins une dizaine d'années.

Pour être en conformité avec les objectifs normatifs admis à l'échelle internationale en matière d'entretien routier, la remise à niveau sur l'ensemble des itinéraires des Routes Nationales en moyen état et mauvais état nécessite 7 milliards de DA environ pour l'entretien de 2400 km de RN par an.

En conséquence, l'effort financier consenti par l'Etat à l'entretien des Routes Nationales (30 milliards de DA 2001-2004) reste insuffisant au vu de l'importance du retard à rattraper.

Pour l'année 2004, une enveloppe de 5 milliards de DA a été accordée à l'entretien des routes. Avec cette dotation un programme prévisionnel de 600 km de revêtement a été retenu soit à peine le quart des objectifs normatifs.

Pour atteindre 98% de Routes Nationales en bon état, l'effort financier doit être de l'ordre de 65 milliards de DA.

Par ailleurs, le réseau routier est appelé à supporter durant les années à venir plus de trafic donc, une dégradation plus rapide nécessitant des enveloppes financières plus conséquentes pour assurer un niveau de service adéquat.

La réhabilitation partielle de cet important réseau a déjà nécessité un budget de 340 milliards de dinars.

L'évaluation financière de l'ensemble des aménagements proposés dans le Schéma Directeur (2004-2020) , hors travaux d'entretien , s'élève à 636,1 milliards de DA dont plus de 50% correspondent à la réalisation de l'autoroute Est- Ouest.

DEUXIEME PARTIE QUELLES CONSEQUENCES AUX PLANS ECONOMIQUE ET SOCIAL ?

2.1 De l'infrastructure routière

2.1.1 Les distorsions dans la coordination nationale de la politique routière.

En Algérie, l'infrastructure routière relève officiellement du Ministère des Travaux Publics qui est en charge du développement de l'entretien et de l'exploitation des routes et autoroutes. A l'échelon de la wilaya, le Directeur des travaux publics est responsable de la gestion du programme des chemins de wilaya, il fournit également l'assistance technique aux communes dont il assure en partie le contrôle des travaux pour les chemins communaux.

Il n'y a pas de véritable politique ou de schéma directeur pour les chemins communaux. Les programmes qui leur sont destinés dépendent de chaque wilaya.

Au niveau local, l'expérience a montré que certains chemins communaux ont pris des caractéristiques de chemins de wilaya, voire même de Route Nationale (élargissement de 5 à 7 mètres), que dans certaines wilayate, les liaisons vers les aéroports sont presque systématiquement des 2x2 voies pour une fréquentation d'un à deux avions par jour, que des sections routières qui auraient dû être revêtues par un enduit d'usure ont reçu un béton bitumineux autrement plus coûteux. Tout cela constitue des dépenses inutiles et onéreuses.

Les retards accusés dans la construction des sections autoroutières ont poussé les autorités locales, sous l'effet de la pression des usagers à doubler, tout simplement, la route existante sur leur propre budget, sans référence à aucun programme ni planification cohérente avec les études nationales. C'est le cas à l'Est du pays entre El Achir et El Eulma en passant

par Bordj, un axe au demeurant fort dynamique et où le trafic s'est accru de manière consistante.

Ces actions ont apporté ponctuellement un répit, à moindre coût, qui aurait été acceptable et affiné s'il s'agissait d'une politique réfléchie avec des objectifs définis.

Mais comme tout ce qui n'est pas mûri, ces réalisations génèrent des problèmes. Elles donnent à l'utilisateur l'illusion de voies rapides ou autoroutières et constituent potentiellement une source supplémentaire d'accidents. Le gain de temps qu'ils procurent est annihilé par les étranglements au passage des agglomérations.

Ainsi, l'on se trouve à contourner les agglomérations puis à faire des dédoublements de contournements comme c'est le cas, à titre d'exemple, de Sétif avec toutes les conséquences que cela suppose sur le paysage urbanistique.

La question qui se pose alors est la suivante : la coordination entre le Ministère des Travaux publics et les wilayate concernées existe-t-elle et que deviendront ces doubles voies lorsque l'autoroute sera construite ? Comment pourrait se mettre alors en place le péage puisque l'alternative existe. En cas d'aménagement de l'autoroute sans péage ces 2X2 voies vivront la désaffection qui entraînera la perte d'une partie de l'investissement avec une décadence progressive.

2.1.2- La stratégie en infrastructure routière et la demande de transport.

Actuellement prépondérant par rapport notamment au rail, le trafic automobile, qui a connu durant les dernières décennies une croissance annuelle de 8 à 10%, continuera à se développer, entraînant la saturation progressive des axes routiers principaux de la frange Nord du pays. Les difficultés de communication entre les pôles d'activités risquent de s'aggraver et d'entraîner

des pertes économiques importantes, aussi bien pour l'utilisateur que pour la collectivité.

Au strict plan des transports terrestres, il s'agit donc, à la fois :

- de faire face aux demandes croissantes du trafic routier, tout en veillant au remodelage de l'occupation du territoire que doit prendre en charge ce moyen privilégié de la communication et des activités modernes ;

- de corriger les négligences dont a été victime le rail et de redonner progressivement à ce dernier, la place qui lui revient, en complémentarité avec les autres modes de transport, dans le développement et la construction de l'Algérie de demain.

Les conclusions de l'Etude Nationale des Transports recommandent que les principales actions à mener en matière d'infrastructures routières doivent porter sur divers programmes visant à renforcer, réhabiliter, compléter et moderniser l'infrastructure routière et autoroutière du pays.

Malgré une distribution de ce réseau relativement équilibrée en terme d'aménagement du territoire, les concentrations de trafic sont localisées dans les grandes métropoles économiques et sur les axes principaux qui les relient. Les exemples les plus frappants sont l'axe Constantine -Oran, pour l'inter urbain et la Capitale qui étouffe du fait de la congestion routière pour ce qui est de l'urbain. L'augmentation des délais de parcours et la congestion ont pour corollaire les pertes économiques, la pollution³ et les pertes en vies humaines.

Or, il est bien connu que l'infrastructure routière doit anticiper la demande de transport, s'inscrire dans la politique d'aménagement du territoire, pour accompagner harmonieusement la croissance du trafic et donc, celle du développement du pays.

³ Voir en annexe II une note sur la pollution

En terme de prévision, de planification et d'études techniques nos Institutions n'accusent pas de retard et les bureaux sont remplis de dossiers. C'est plutôt la mise en application des conclusions de ces dossiers qui s'est faite très partiellement ou a fini par se perdre dans les méandres des changements fréquents de responsables et la méconnaissance des dossiers.

On peut citer à ce sujet, l'Etude Nationale de Transport, l'étude de modernisation, les schémas directeurs de transport routier et d'autres études encore. Dire qu'il n'y a pas eu de continuité dans l'action serait un euphémisme.

Dans le domaine de l'inter urbain, toutes ces études concluent sans équivoque à la nécessité vitale de l'augmentation de capacité (passage au niveau autoroute) de sections surchargées de l'axe Annaba- Tlemcen.

Beaucoup de sections ont depuis longtemps dépassé le seuil de saturation et toutes les planifications sont rompues. Il ne s'agit pas de réaliser brutalement 1200 km d'autoroutes mais de programmer les projets sur la base d'une hiérarchie définie par les critères d'évolution du trafic et de rentabilité des sections.

Qu'en est-il de la situation sur le terrain ? Si l'on prend en considération que 100 km d'autoroutes vont être livrés dans un proche avenir, nous aboutirons à la conclusion que nous avons réalisé 200 km en 20 ans soit une cadence de 10 km par année. Les 80 Km en cours de lancement et les maigres crédits de paiement (36,04 milliards DA) pour tout le secteur routier accordés au titre du PSRE, malgré une conjoncture économique très favorable à la réalisation de notre infrastructure, ne sont pas de nature à rompre le cercle dans lequel se trouve emprisonné le programme autoroutier depuis maintenant des années au nom d'un hypothétique financement par le marché.

Même en termes de comparaisons avec les pays limitrophes dont nous partageons les intérêts pour cet axe qui revêt une double dimension africaine et maghrébine, nous accusons un retard alors que nous détenons le parc routier le plus important en nombre et en gros tonnages.

Réseau routier et autoroutier et parc véhicules (Maghrébins)

	Parc véhicules	Linéaire autoroutier	Routes revêtues
Algérie	3.500.000 V	100 Km (2004)	75.000 Km
Maroc	0.700.000 V	575 Km (2004)	32.000 Km
Tunisie	1.700.000 V	200 Km (2001)	18.000 Km

Comme on peut le voir, les stratégies de dépenses diffèrent entre les 3 grands pays du Maghreb. L'Algérie a beaucoup investi dans le réseau en général, mais elle accuse par contre un grand retard en matière d'autoroutes qui constituent la principale courroie de transmission de l'économie.

L'Algérie possède 1km d'autoroute pour 750 km de routes revêtues tandis que ce ratio est de 90 et 56 km pour ses voisins, alors que notre pays possède le plus important parc par habitant.

Au demeurant les pouvoirs publics sont pleinement conscients de cette situation et le projet de l'autoroute Est-Ouest est régulièrement avancé dans la presse comme l'un des grands projets que l'Algérie envisage de réaliser.

Le programme du Gouvernement adopté le 24 janvier 2000 en avait fait un diagnostic on ne peut plus pertinent. Il y est notamment mentionné « Depuis 10 ans, notre pays a accumulé en matière d'infrastructures un retard qui peut être fatal à son développement. La situation actuelle des infrastructures de transport, des communications et des télécommunications constitue un obstacle majeur aux actions d'investissement, de production et d'échanges et à l'attraction des entreprises étrangères ».

Avec de telles conclusions on ne peut que se demander pourquoi le programme autoroutier n'avance pas ? La réponse qui consiste à dire que ce programme doit être financé sur le marché n'en est pas une. La construction de

l'autoroute n'est pas une dépense de fonctionnement, c'est un investissement dont la rentabilité à long terme est avérée et qui de surcroît améliore l'attractivité économique grâce aux externalités positives qu'il génère.

Jusqu'à quand continuera-t-on à nourrir le pays par des annonces qui se suivent et ne se ressemblent pas ? De telles annonces doivent reposer sur des décisions de financement concrètes qui expriment une réelle volonté d'une politique rigoureuse de développement du programme autoroutier.

2.1.3 Les conséquences du retard dans la réalisation de l'axe Est-Ouest

Ces conséquences du retard dans l'exécution de l'autoroute Est-Ouest peuvent être résumées comme suit :

- ✚ Sur l'axe RN5-RN4 circulent environ 30 % des véhicules/ km du réseau du schéma directeur routier national. Au rythme de la croissance du parc et du trafic, c'est l'asphyxie qui se profile sur cet axe. La construction de l'axe Constantine- Oran réduira le temps de parcours actuel (12h) de près de 25% pour le ramener à 9h30. L'estimation sommaire des valeurs de pertes de temps, a montré que si le temps de parcours passait à 20h avec les charges actuelles de trafic, la perte annuelle engendrée sur cet axe serait de 2 milliards de DA pour les véhicules légers et 1,5 milliard de DA pour les véhicules lourds.
- ✚ L'accroissement rapide du trafic, de l'ordre de 7% par an, a pour conséquences la dégradation du niveau de service à l'utilisateur et s'accompagne de congestions en plusieurs points, exacerbées par la multitude de ralentisseurs à géométrie inexplicable. Le tout engendre un surcoût dans le transport des personnes et des biens et un stress qui favorise le risque d'accident.

- ✚ Cet axe est actuellement le plus meurtrier sur le territoire national. Selon le schéma directeur national routier le nombre de tués sur l'axe Constantine-Oran dépassait les 700 tués annuellement, tandis qu'il est reconnu dans le monde que le passage à l'autoroute réduit d'au moins 30% le nombre de victimes.

Il est assez utile de noter à ce sujet que de 1970 à 2000 le nombre total (urbain +inter urbain) de tués sur les routes a été multiplié par 3 (1374 - 4200) et que la population a également été multipliée par 3 ce qui signifie l'inefficience des dispositifs actuels de lutte contre les accidents. Les causes et les comportements n'ont pas changé. Dans le même temps, le parc a été multiplié par 7 et le réseau routier revêtu a doublé.

- ✚ Les durées de parcours de plus en plus grandes et les risques sont autant de facteurs contraires à l'attractivité de l'investissement national et étranger et donc à la stratégie de développement économique.

La problématique du financement du programme autoroutier.

La réalisation des infrastructures autoroutières est très coûteuse. Le coût du kilomètre varie entre 0,25 et 1,2 milliard de DA en Algérie. En France, le coût des projets neufs varie entre 2,4 millions d'Euros pour un 2x2 voies en rase campagne et 16,5 millions d'Euros et plus, pour une route interurbaine en site montagneux.

Il existe plusieurs types de financements des programmes autoroutiers pratiqués dans le monde dont essentiellement :

-le financement budgétaire

C'est le meilleur et le plus flexible quand il n'existe pas de contrainte budgétaire ;

-le financement sur prêt Bancaire

C'est le mode de financement auquel a eu recours notre pays jusqu'à maintenant. Les plus grandes institutions financières mondiales ne demandent qu'à financer les sections dont la rentabilité est avérée en particulier le lot centre Khémis Miliana - Bordj (300km) dont une partie est réalisée ou en cours de réalisation ;

- le financement extra -budgétaire

C'est l'affectation temporaire ou permanente de taxes et droits par laquelle les décideurs affirment une politique routière et un transfert partiel de responsabilité du pouvoir vers une autre entité. Cela peut prendre la forme d'un fonds routier qui existe en Algérie, mais il est inopérant depuis sa création par l'article 90 de la loi 2000-06 portant loi des finances 2001 ;

-la concession

La concession⁴ est une forme de recours au capital privé et de désengagement budgétaire partiel de l'Etat. Le gouvernement a affirmé ses intentions dans ce sens en fixant les conditions d'octroi des concessions d'autoroutes par décret exécutif n° 96-08 du 18/9/96.

Il faut savoir que le recours à la concession exige la mise en place d'un cadre réglementaire et législatif avec, en particulier, la définition des garanties concernant les fonds privés avant de commencer la recherche de capitaux. C'est une démarche qui exige :

- des compétences relatives à l'ingénierie financière et au droit international en plus de celles relatives aux aspects économiques et techniques,
- une cohésion dans l'action de l'administration,
- un partenariat réel entre l'Etat et le concessionnaire (partage des risques).

⁴ Voir définition de la concession en annexe III

En l'état actuel des choses il ne semble pas qu'une quelconque préparation soit engagée en matière de concession, même si l'on parle de discussions avec certains pays.

L'Algérie est confrontée à un besoin urgent de réalisation d'un programme annuel consistant d'autoroutes. Elle ne possède ni les financements en quantité, ni la masse d'entreprises ni l'expérience pour mettre en place et entretenir un réseau autoroutier et le soumettre au péage pour faire contribuer les usagers de la route. La concession est, de par le monde, un moyen de partager avec le privé les risques et les dépenses pour réaliser plus avec les mêmes dépenses et c'est surtout une démarche pour acquérir l'expérience.

2.1.4 La congestion du réseau routier de la capitale

D'une manière générale, si jusqu'à un passé récent, le réseau a répondu globalement aux besoins en transport, il n'en demeure pas moins que des signes de saturation sont apparus depuis quelques années déjà. Des corrections ont déjà été apportées en certains endroits alors que d'autres sont en cours de traitement. Des efforts restent à faire, aussi bien, en constructions nouvelles qu'en extension de capacité. Selon les prévisions, la route fait actuellement face à l'arrivée de quelques 100.000 véhicules annuellement.

Dans le cas particulier de la capitale, le schéma directeur autoroutier avait été finalisé au début des années 1980, en coordination avec deux de nos grands bureaux d'études, le CNERU pour la dimension aménagement du territoire et la SAETI pour la conception technique et les dossiers de réalisation. Ce schéma dont la mise en œuvre demeure inachevée ou tronquée, comme c'est le cas du prolongement de l'autoroute depuis l'échangeur St Charles vers Baba Ali, a 20 ans d'âge tandis que certains systèmes d'échanges sont encore sans réalisation.

Les difficultés de toutes sortes vécues ces dernières années, ne sont pas étrangères à ce retard. Mais le trafic n'attend pas et c'est aujourd'hui une véritable équipée que d'emprunter les deux rocade Nord et Sud totalement saturées sur de longues périodes de la journée. La multitude de petits moyens de transport en commun (type G5) qui occupent beaucoup d'espace vient compliquer davantage la situation.

Le tramway et le métro dont les études et travaux sont avancés pourront, il faut l'espérer, apporter un allègement le jour où ils entreront en fonction.

Dans le cadre de l'amélioration des conditions de circulation le secteur des travaux publics s'est vu confier un programme consistant d'aménagement de carrefours, de constructions de trémies et de réalisations de courtes jonctions inter quartiers. On ne peut que s'en féliciter, mais il reste à solutionner le problème des encombrements sur la rocade sud entre l'Hôpital militaire et Ben Aknoun.

Le projet de liaison rapide Boudouaou - Zéralda avancé comme solution à ce problème ne semble pas constituer la réponse idoine à la difficulté des usagers de l'autoroute et n'aura qu'un effet de réduction très faible. Il délétera la congestion de 20 à 25% tout au plus selon le bureau d'études. Ce contournement répond à d'autres préoccupations d'aménagement du territoire, certes, mais il est trop excentré des zones de congestion pour prétendre répondre à l'urgence.

Il y a lieu de noter avec beaucoup de satisfaction que le Ministère des Transports a lancé un projet d'étude de transport et de circulation dans la Capitale.

2.1.5 L'ouverture du transport routier

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

singularise par sa délinquance, sa concentration en milieu inter-urbain et une mauvaise couverture spatiale qui pénalise davantage certaines régions enclavées.

Les contre-performances, pour diverses raisons, de la gestion des entreprises publiques de transport voyageurs en particulier celles de la capitale, n'ont fait qu'accélérer la libération du transport au début des années 1990.

Pour desserrer la pression conséquente à une offre de transport très insuffisante, surtout dans les milieux urbains, une pléthore d'autorisations de transport fut accordé à des jeunes par le biais de l'ANSEJ avec comme motif d'atténuer le problème du transport et de réduire le chômage. C'est ainsi que le secteur privé s'est véritablement emparé de ce secteur qu'il domine aujourd'hui à hauteur de 90 %.

Ce processus a certes quelque peu desserré l'étreinte. Cependant, la multitude des petits véhicules, aux mains de jeunes non préparés au métier de transporteur public et plus préoccupés par la recherche rapide du gain, a débouché sur une exploitation effrénée qui a :

- accentué la congestion de la circulation par une occupation spatiale très grande de la voirie,
- augmenté les nuisances dont l'insécurité routière, la pollution, le manque d'hygiène des véhicules,
- réduit la qualité du service et la notion de service public à leur plus simple expression.

Conscients de cet état de fait, les pouvoirs publics ont tout récemment contraints les transporteurs privés en milieu urbain à la réduction du nombre des petits véhicules type G5 pour les remplacer par des cars de plus grandes capacités.

Il reste que la décision de régénérer les entreprises publiques dont la faillite avait été à l'origine de l'appel au privé est surprenante à plus d'un titre. La réhabilitation d'un service public dont la portée est considérable est une bonne chose en soi. Il faut tout de même rappeler les hésitations des pouvoirs publics à adopter une approche cohérente avec le diagnostic de la situation. Entre le métro, le tramway, le cabotage de proximité, les trémies, le transport privé et autres moyens de desserte envisagés, on en est toujours à pratiquer la fuite en avant.

2.1.6 La protection de l'environnement

Une route mal entretenue, non seulement se détériore plus vite, mais de plus, elle augmente fortement le coût d'exploitation des véhicules et réduit leur durée de vie. Elle affecte également l'environnement à travers une pollution plus grande découlant de l'accroissement de la consommation de carburant et accentue les accidents de la circulation dont le coût économique en Algérie est équivalent à celui d'une catastrophe naturelle majeure.

En matière d'impact de la route sur l'environnement, il faut noter que les problèmes que pose le transport en général et routier en particulier est fortement tributaire du choix du tracé et de l'utilisation qui en est faite, sachant que l'une des principales atteintes à l'environnement porte sur la consommation des espaces avec ce que cela peut avoir comme conséquences sur les biotopes ou milieux naturels traversés .

Deux autres préoccupations peuvent aussi être signalées, celle des émissions de gaz d'échappement toxiques et à effet de serre et celle de la pollution des ressources en eau par les hydrocarbures (bitumes, huiles, plomb, et différents essences et gaz oil utilisés par le véhicules...)

A l'heure où le principe du développement durable doit s'imposer à toute décision, il importe que le préalable des études d'impacts sur l'environnement

précède toute réalisation d'infrastructure, le respect de cette disposition étant de la responsabilité des autorités centrales et des autorités locales.

L'aspect contrôle de conformité technique de la réalisation des infrastructures et des moyens roulants fait lui aussi partie de cette responsabilité.

2.2. De l'insécurité routière

L'Algérie est classée parmi les pays les plus touchés par le phénomène de l'insécurité routière (4^{ème} rang). Entre 1990 et 2003 il y a eu plus de 30% de morts et presque le double de blessés.

A titre indicatif, l'OMS a publié en avril 2004 un rapport qui évalue les proportions de ce fléau mondial : 1,2 million de morts et de 20 à 50 millions de blessés chaque année ; 90% de ces victimes vivent dans les pays en développement.

Le taux de risque d'accidents en Algérie est 12 fois supérieur à celui enregistré en Italie, 10 fois de plus qu'en France et 25 fois de plus dans les pays Scandinaves ; au niveau maghrébin, l'Algérie arrive en tête avec 1,81 mort pour 1000 habitants, suivie par la Tunisie avec 1,59 et le Maroc avec 1,26 mort pour 1000 habitants.

Entre 1994 et 2003, il a été enregistré en Algérie, un total de 319.000 accidents corporels de la circulation ayant causé 38 800 morts et 427 000 blessés.

En 2003, le phénomène s'est encore aggravé puisqu'on enregistre quotidiennement en moyenne, 12 morts et 174 blessés. C'est un véritable fléau national.

Le nombre des accidents de la circulation et des morts ne cesse d'augmenter d'une année sur l'autre depuis 1970 malgré les nombreuses mesures et modifications des textes réglementaires.

Evolution de quelques agrégats en Algérie de 1970 à 2003

	1 970	2 003	Croissance en %
Tués par accidents de circulation	1374	4300	300
Taux de motorisation	1véh/25 habitants	1véh/9 habitants	280
Population totale	10 500 000	31 000 000	295
Parc véhicules	430 000	3 200 000	750
Réseau total revêtu	35 000 km	75 000 km	200

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la population et le nombre de tués ont enregistré un taux de croissance très proche (297 % en moyenne) entre 1970 et 2003. Le nombre de tués pour 1000 véhicules a chuté entre 1970 et 2003 passant de 3,2 tués à 1,34 tué probablement du fait de la combinaison des notables améliorations de la géométrie de la route, de la plus grande sûreté des véhicules et du dispositif de la gendarmerie. Ces ratios seraient très encourageants s'il se confirmait que ces statistiques étaient justes.

Le doute entoure le nombre réel des véhicules qui circulent. Sur l'axe RN4-RN5 le nombre des tués fournit par les services de la gendarmerie nationale est très éloigné de celui qui figure sur le schéma directeur routier national.

Trois quarts des sinistres ont lieu en milieu extra-urbain et les causes majeures viennent essentiellement du comportement des conducteurs.

La vitesse est une source première des causes d'accidents. Des études ont montrés que à trafic constant, la variation d'une vitesse moyenne de 100km/heure à 110 Km/heure augmente le taux des accidents de 20% et celui des tués de 40 %, d'où le rôle majeur d'un contrôle ciblé, quotidien et strict. La gendarmerie dispose tout juste de 12 radars.

Le comportement du conducteur est dépendant de l'état d'équilibre psychologique ou de stress dans lequel il se trouve. Sur certaines sections

routières, en particulier la RN5 et la RN4 (Constantine - Oran), le niveau de saturation du trafic a été atteint et dépassé depuis longtemps.

La lenteur de la circulation, rendue plus dangereuse par la gêne des poids lourds sur de très grandes distances ne fait qu'augmenter l'impatience des conducteurs. Les risques qui deviennent très grands, sont concentrés sur dix wilayate qui sont le siège de 45% des accidents.

Les dix wilayate siège de 45% des accidents en 2001

Wilaya	Accidents	Parc x 1000
Alger	5 476	638
Setif	2 096	52
Oran	1 351	142
Blida	1 316	190
Batna	1 263	87
Tlemcen	1 223	89
Mostaganem	1 216	75
Biskra	1 103	41
Mascara	1 035	64
Constantine	1 028	104

Au delà des aspects économiques évoqués plus haut, les raisons sécuritaires rendent impérative l'augmentation des capacités de certains axes routiers par la construction, dans les plus brefs délais, de sections autoroutières.

Les statistiques disponibles attestent d'une constante croissance des accidents d'une année sur l'autre mais ne fournissent pas d'indication sur la stratégie de la lutte et de la prévention sur le terrain. Existe-t-il par exemple, des axes particulièrement meurtriers où le dispositif de lutte a donné des réductions d'accidents ? Quel est l'effet concret des sections passées au niveau autoroutier ?

Apparemment le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) ne dispose ni des moyens humains et matériels, en quantité et en

qualité, ni de la contribution efficace de ses partenaires du conseil d'orientation pour accomplir correctement ses missions.

Pour ce qui est des moyens matériels, il faut savoir que selon les estimations de la Gendarmerie Nationale, le coût de la prise en charge des accidentés a été de l'ordre de 40 milliards de DA en 2003, soit 22 fois le budget de fonctionnement du Ministère des transports pour 2005.

Le coût des accidents de la circulation représente chaque année entre 1 et 2 % du produit intérieur brut et grèvent lourdement le budget du secteur de la Santé publique qui consacre 25% de ses dépenses aux accidents de la circulation lesquels occupent 10% des lits du parc hospitalier disponible.⁵

Les statistiques du Ministère des Finances font ressortir que le montant total des indemnités effectivement déboursées par l'ensemble des compagnies d'assurance en matière d'assurance automobile s'élèvent à 4.502 millions de DA en 1997 et 5.129 millions de DA en 1998. Aujourd'hui, ces montants sont largement dépassés.

A ces montants, il y a lieu d'ajouter les coûts de traitement hospitalier des victimes, l'ensemble des charges imputables aux accidents de la route et non répertoriées comme telles (infrastructures, environnement, médicalisation, pertes de production, etc.) ainsi que les indemnités générées par les préjudices corporels et matériels causés aux voyageurs et aux marchandises et relevant de l'assurance transport.

Les coûts générés peuvent être appréhendés à travers les trois catégories suivantes :

⁵ Allocution prononcée par le Président de la République à l'ouverture du séminaire national sur les accidents de la circulation, en mai 2003, à l'université Saad DAHLEB de Blida

- les coûts directs concernant les dommages matériels (véhicules, infrastructures et équipements de la route
- les frais d'hospitalisation, des soins de médecine et pharmaceutiques, les dépenses de secours et de sécurité (police, gendarmerie) et autres frais (justice, frais funéraires)
- les coûts économiques liés à la rente d'incapacité, à la perte de revenus pour les ménages et le manque à gagner pour les employeurs, aux dépenses en devises pour les produits et équipements importés.

Au plan des moyens de lutte contre l'insécurité routière, au cours des dernières années plusieurs séminaires ont été organisés par le CNPSR qui publie une revue sur la prévention routière. L'existence d'un grand turn over des cadres au niveau de cet établissement ne permet pas de capitaliser l'expérience. Il y a un grand besoin de voir les partenaires du CNPSR exprimer plus qu'un intérêt et presque du militantisme devant la gravité de la situation.

Une nouvelle loi (14/01) relative au code de la route, très dissuasive et même coercitive, a été édictée. La Gendarmerie Nationale déploie jusqu'à 27 000 hommes et 6500 véhicules et motos, 9 hélicoptères en période estivale pour la mise en œuvre de cette loi.

Les premiers acteurs de la lutte jugent que le système de recouvrement des amendes annihile les efforts déployés sur le terrain.

En 2001, moins de 17% des amendes ont été recouvrées sur plus d'un million d'infractions sanctionnées. Ils demandent d'autres mesures plus efficaces et la publication des textes d'application de la loi 14 /01 dont le délai requis est dépassé. Les lenteurs de la procédure de paiement en vigueur paraissent irréductibles et font perdre aux sanctions leur substance et leurs objectifs dissuasifs.

La sécurité routière est gérée au niveau d'une sous-direction au Ministère des transports. Le budget alloué au Ministère des transports pour les actions de sensibilisation et d'éducation (4 millions de DA en 2003) est dérisoire pour prétendre concerner la société civile dont la contribution est indispensable.

TROISIEME PARTIE POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DE LA ROUTE : QUELQUES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

Il est important de souligner, avec toutes les attentions accordées aux secteurs des Transports et des Travaux Publics, que l'amélioration tant attendue tarde à venir, en dépit des effets d'annonce.

Au même titre que les autres modes de transport, le système de transport routier demeure en net décalage par rapport aux exigences de l'heure de l'économie nationale.

- En matière d'infrastructure routière, les annonces répétées sur des dates prévisionnelles, de mise en service de tel ou tel axe routier, ne peuvent pas rassurer lorsque les difficultés de la saturation et /ou de congestion des routes ne font qu'augmenter au quotidien.

La situation subie actuellement est la conséquence d'un retard accumulé sur de nombreuses années. De la même manière et parce que les questions majeures dans ce domaine demeureront d'ordre économique et sécuritaire pour les usagers de la route, l'avenir dépendra de la pertinence et des engagements qui seront déployés aujourd'hui pour la résolution des problèmes auxquels se trouvent confrontées la politique routière et la stratégie des dépenses.

Les évaluations du CNES concernant les Travaux Publics contenus dans ses rapports de conjoncture soulèvent précisément les questions liées :

- à l'insuffisance des ressources financières et à la faiblesse constatée dans leur programmation pour faire face aux besoins d'investissement et de maintenance des infrastructures du secteur dans un cadre pluriannuel ;
- à la coordination, aussi bien, entre les niveaux national, régional et local qu'avec les autres secteurs, notamment celui des Transports, de l'Aménagement du Territoire et des Collectivités Locales ;

- aux performances de l'outil de réalisation quant à la qualité des travaux et le respect des délais,
- aux préoccupations de protection de l'environnement dans les projets de réalisation qui occultent souvent les études d'impact.

Au plan général, l'analyse des contraintes liées aux infrastructures routières nécessite l'engagement, en priorité, d'actions de correction des déséquilibres et dysfonctionnements soulignés dans le présent rapport.

L'examen des approches envisagées par le Secteur, à travers les différents schémas directeurs, fait craindre la persistance d'une démarche catégorielle des modes de transport au lieu d'une démarche systémique.

En fait, une approche de développement durable ne peut se concevoir qu'à travers un programme de développement des réseaux d'infrastructures techniques, de modernisation et d'extension, pour la promotion du transport multimodal et multidirectionnel.

Le maillage actuel du réseau routier, moyennant le renforcement par l'autoroute Est-Ouest et certains travaux de maintenance, est suffisant et complémentaire d'une politique raisonnée de développement du rail, qu'il y a lieu de réhabiliter avec force d'autant que l'avantage économique et sécuritaire qu'offre ce mode de transport n'est plus à démontrer.

Pour le CNES, l'option en faveur du développement autoroutier est une question de hiérarchisation des priorités et d'optimisation des investissements routiers. Cette approche doit être accompagnée par la préservation indispensable du patrimoine constitué par les réseaux routiers secondaires et tertiaires. A ce titre, les projets d'extensions nouvelles doivent être soumis à des critères économiques et sociaux très stricts avant toute inscription. La

faveur devrait être donnée aux réhabilitations et renforcements des routes existantes pour ne pas agrandir les dépenses d'entretien déjà très insuffisantes.

- En matière de sécurité routière, la réduction des accidents reste fortement liée à la mise en œuvre d'une politique énergique de prévention et de lutte combinant l'aménagement du réseau, l'éducation des usagers et les moyens employés pour faire respecter la réglementation de la circulation routière.

Le CNES demeure convaincu que la lutte contre l'insécurité routière restera au stade embryonnaire tant qu'il n'est pas mis en place une organisation au service d'une volonté forte et durable de diminuer le nombre des accidents de la circulation dont la responsabilité incombe entièrement à l'Etat.

L'infrastructure doit être exploitée selon les techniques récentes d'aménagement de sécurité routière ; pour cela les gestionnaires du réseau routier doivent être convaincus que quelques soient les causes de l'accident, son évitement ou la diminution de sa gravité est liée d'abord à l'aménagement de l'infrastructure.

Quels que soient les moyens que l'Etat mettra en œuvre dans le cadre de la prévention routière, celle-ci ne pourra être efficace que si elle est suivie et complétée par une répression juste et dissuasive. Cela ne sera possible que si la mise en oeuvre de la loi n° 2001-14 du 19 août 2001 est rendue effective par la promulgation rapide des textes d'application.

La formation à la sécurité devient une nécessité. Compte tenu de la diversité des champs dans lesquels se posent les problèmes de sécurité, il est important de désigner une structure minimale d'agents formés, capables de pouvoir dialoguer avec les élus et avec l'ensemble des services (bureau d'études, espaces verts, circulation, chantier, urbanisme...) pour porter la préoccupation sécurité. Cette formation pourra se faire sur des thèmes comme «Le diagnostic de sécurité» ou «L'analyse statistique d'accidents». En plus de la formation

classique, des visites sur le terrain, avec les élus, notamment dans des villes ayant des expériences positives et des pratiques innovantes sont aussi très riches d'enseignements ainsi que des séminaires d'échange d'expériences entre villes.

Outre les développements précédents qui, pour beaucoup, ont valeur de recommandations et/ou de propositions, le CNES recommande qu'il soit prioritairement envisagé :

- d'assurer une meilleure coordination entre les acteurs qui définissent la politique routière et les gestionnaires ; la conception d'une planification rigoureuse basée sur le renforcement des points nodaux du territoire où les articulations entre les différents réseaux et les différents modes ne peuvent se concevoir valablement sans une coordination sans faille entre les Travaux Publics, les Transports, l'Aménagement du Territoire, l'Habitat et l'Urbanisme et les Collectivités Locales
- de revoir la pertinence des opérations éparses de dédoublement de voies qui ne s'inscrivent pas dans la politique routière nationale ;
- de mettre un terme au nouvel urbanisme qui développe des agglomérations en s'étirant le long des grands axes routiers avec toutes les conséquences économiques que cela suppose sur la fluidité de la circulation ;
- d'exiger pour chaque projet, sa justification économique et sociale, le niveau d'aménagement et les mesures envisagées pour assurer la durabilité ;
- d'assurer l'encadrement et l'assistance techniques pour la définition des financements et la gestion des chemins communaux ;

- de prendre en charge effectivement la spécificité de l'entretien des routes sahariennes ;
- d'opérer l'accélération de la cadence de la réalisation du programme autoroutier pour des raisons économiques et de réduction des accidents ;

- de prendre en charge, au plus haut niveau, la question du financement des autoroutes à travers des instruments juridiques et économiques modernes et de mettre en œuvre le processus qui doit conduire à la concession et au péage pour les autoroutes ;
- d'examiner les méthodes de compilation des données statistiques des accidents pour en vérifier la fiabilité ;
- en matière de régulation de la circulation routière, développer la fonction et les services d'information routière en direction des usagers en créant et/ou en redynamisant les centres de sécurité routière au niveau national et local (wilaya), en s'appuyant sur les moyens audio-visuels disponibles tels que la radiodiffusion et la télévision nationales, ainsi que le réseau de proximité des radios locales. Il s'agit également de mettre en place et de généraliser les dispositifs de circulation routière modulables en fonction du trafic comme les itinéraires obligatoires ou conseillés aux usagers de la route pour assurer la fluidité des flux automobiles que ce soit pour décongestionner les villes et agglomérations aux heures de pointe, pour prévenir la saturation des axes routiers fortement sollicités de manière cyclique (congés annuels, fêtes nationales et religieuses ...) ou lors d'évènements particuliers (intempéries, inondations, etc...) en ayant recours aux techniques et moyens modernes d'observation et de prévention.
- d'étudier l'efficacité de la coordination actuelle entre les différentes structures partenaires dans la lutte contre les accidents de la circulation ;
- de désigner ou de créer une structure de haut rang administratif, nantie des pouvoirs de coordination et responsable de la sécurité routière et de faire de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale.

Pour conclure, la politique routière est à appréhender, toutes catégories de routes confondues, en fonction des établissements humains. Elle doit s'intégrer dans une vision globale de la problématique du transport terrestre et s'imposer dans une coordination harmonieuse à tous les acteurs au niveau local comme au niveau national.

Les autorisations de programme par catégorie de route doivent clairement décliner les stratégies de dépenses pour porter l'esprit de la volonté politique en matière de développement économique.

Les critères premiers devraient être la rentabilité économique et un développement durable en particulier, le lien très fort entre investissement et entretien routiers. L'histoire des routes en Algérie est marquée par le social dans les zones rurales. Ce n'est ni réaliste, ni économique de croire que nous pouvons revêtir toutes les routes communales.

L'Algérie ne semble pas accorder l'importance qui est due aux axes autoroutiers malgré leur impact économique et la réduction du nombre d'accidents.

Certaines sections de l'axe Est-Ouest ont depuis longtemps franchi le seuil de saturation et le besoin de passage au niveau autoroutier est avéré par les études comme par la contrainte que les usagers endurent au quotidien. La cadence de réalisation est en décalage avec toutes les prévisions de croissance de trafic et freine le développement économique.

Quelle que soit la méthode choisie, il y a un besoin de sortir de cette situation et de prendre en charge ce dossier, au demeurant, difficile. La concession a été adoptée par décret depuis 1996. Il est grand temps de la concrétiser puisqu'elle offre la possibilité de faire un linéaire plus grand avec les mêmes dépenses. Elle ouvre la porte au savoir et à l'expérience que nous ne détenons, ni dans la réalisation, ni dans la qualité de l'entretien sur autoroutes, ni dans le fonctionnement du péage. La mise en place des institutions qui doivent prendre en charge le péage prend du temps et exige de la compétence et de l'expertise. Il convient de s'y atteler le plus rapidement possible.

S'agissant de la congestion du trafic dans la capitale et compte tenu de la croissance urbaine et de celle du parc la solution globale est multisectorielle et doit s'inscrire dans une dimension d'aménagement du territoire dont en

particulier, l'accélération de la réalisation des villes nouvelles (pour décharger la capitale) et des programmes routiers et autoroutiers prévus au titre du schéma directeur routier national pour accompagner les actions que mène actuellement le secteur des Travaux publics.

Le dossier sécurité routière est confronté à plusieurs questions :

- la saturation des grands axes routiers et sa conséquence sur le nombre des accidents ;
- la faiblesse des moyens de lutte en particulier les radars ;
- l'inefficience du système législatif de dissuasion ;
- la faiblesse des crédits consacrés à la sensibilisation de la société civile ;
- les interrogations sur la véracité des statistiques ;
- les difficultés de coordination d'une activité qui fait appel à des structures multisectorielles, interministérielles et institutionnelles pour atteindre l'objectif de réduction des accidents.

L'amélioration de la situation exige des efforts coordonnés dans les domaines multiples, de formation, d'éducation, et d'information qui sont la base de la prévention routière.

La nécessité s'impose de revoir le système de collecte, la compilation et l'analyse des statistiques d'accidents.

Les lacunes du système législatif de dissuasion doivent être corrigées et l'application de la réglementation strict.

Par ailleurs il ressort, de l'analyse de ce dossier et des auditions des différents acteurs, l'absence d'un centre de responsabilité et de décisions pour mener une coordination efficiente et un véritable combat contre le fléau des accidents.

Le CNES pense que cette mission devrait être confiée à une structure placée suffisamment haut dans la hiérarchie administrative nationale pour lui conférer des pouvoirs de coordination et des attributions en rapport avec la dimension

de la lutte. Cette structure doit être investie d'une véritable mission de protection de la société. Elle doit se fixer un programme et des objectifs à atteindre. Une réduction de 5% des accidents procure des économies équivalentes au budget de fonctionnement de l'actuel Ministère des Transports. Ce serait là, l'affirmation d'une réelle volonté politique

ANNEXES

ANNEXE I : FICHE SIGNALÉTIQUE DU SECTEUR TRANSPORT
(2003)**LE TRANSPORT ROUTIER**

Consistance de l'infrastructure routière en Km

Revêtu	075 000
Autoroutes	000 100
Voies rapides	000 960 (2X2 voies)
Routes Nationales	027.000 dont 4.000 Km de pistes
Chemins de Wilaya	023.540 dont 2.500 Km de pistes
Chemins communaux	053.500 23.700 Km de pistes

Transport assuré

Nombre total de véhicules toutes catégories	3 200 000
Parc national de transport routier voyageurs	0 055 545
Nombre d'opérateurs	0 044 371
Nombre de places offertes	1 802 619
Parc national de transport routier de marchandises	0 218 855
Nombre d'opérateurs	0 153 855
Tonnage utile	2 009 599

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Infrastructure en Km

Longueur totale	0 004 250 dont
Voie étroite	0 001 000
Voie double	0 000 600 en cours

Transport assuré

Voyageurs transportés	027 529 000
Tonnage de marchandises transporté	816 000 000

LE TRANSPORT MARITIME

Infrastructure

10 Ports principaux de commerce

02 Ports spécialisés en hydrocarbures

21 Ports secondaires (pêche commerce plaisance)

01 port mixte

Transport assuré

Trafic passagers (six plus grands ports)	000 681 675
Tonnage transporté toutes marchandises confondues	115 000 000

TRANSPORT AERIEN

Infrastructure

52 aéroports toutes catégories confondues dont :

32 ouverts au trafic de transport aérien

12 de classe internationale

Transport assuré

Passagers (total) traités en 2003	006 689 431
Passagers traités en 2002	009 113 760
Passagers (international) traités en 2003	002 900 000
Trafic fret	000 027 440

ANNEXE II : L'impact sur l'environnement du projet de l'autoroute Est-Ouest

L'impact sur l'environnement du projet de construction de l'autoroute qui s'étire linéairement d'Est en Ouest sur plus de 1200 km, se traduira par des inconvénients majeurs si les précautions de préservation de l'environnement ne sont pas prises.

Les bureaux d'études en charge du projet ont traité consciencieusement la préoccupation environnementale, d'abord de manière globale à l'occasion de l'analyse économique et financière, puis section par section dans le détail au moment de l'élaboration des projets d'exécution. Parmi les questions environnementales essentielles figurent :

Le déplacement des populations :

Les populations appelées à être évacuées du lieu où elles vivent et travaillent pour une réinstallation ailleurs vivent ces changements comme un bouleversement. Ces opérations de déstabilisation d'un système de production et d'un mode d'existence bien établis sont souvent réduits par les services techniques à des problèmes d'indemnisations et d'assistance sociale.

Au Guatemala la maladresse dans le déplacement d'un nombre restreint d'habitants pour la construction du barrage de Chixoy a causé un tel mécontentement qu'il a fallu déclarer l'état d'urgence.

En réalité ces questions sont de nature sociologique pour les aspects de réinstallation et dépassent même les aspects environnementaux. A titre d'exemple, les personnes déplacées à l'occasion de l'extension de la piste d'aérodrome de Sétif racontent leur mésaventure en termes poignants. Un rapport de la banque mondiale sur le déplacement involontaire des populations dans les projets de développement recommande la mise en œuvre d'actions

adaptées pour réduire les effets néfastes sur les intéressés et sur les économies, ainsi que la facilitation de leur rétablissement économique sur des bases productives durables.

Les expropriés attendent une indemnisation juste et équitable. La législation algérienne prend en charge ces préoccupations à travers la loi 90-25 du 18-11 1990 portant sur l'orientation foncière complétée par l'ordonnance du 25-9 1995.

Les mesures de protection de l'environnement

Outre le problème majeur du déplacement des populations, la réalisation du projet de l'autoroute Est-Ouest nécessitera comme mesures de protection de l'environnement les actions suivantes :

- l'implantation de buttes antibruit pour la protection acoustique estimée par le décret 93-184 à 70db(A) en période diurne et 45Db (A) en période nocturne. Ces buttes absorbent une partie des déblais lis en dépôt et s'intègrent harmonieusement au paysage,
- les traitements localisés, paysagers, d'embellissement,
- le reboisement compensatoire des surfaces déboisées par les services compétents sur des surfaces généralement 10 fois plus grandes,
- le recherche de site adéquat pour les zones d'emprunt et de dépôt des matériaux non réutilisables. Les pentes de dépôts devront systématiquement être inférieures à 1/3,
- la protection des ressources en eau souterraines,
- la protection contre les pollutions soit accidentelles résultant du déversement possible de véhicules contenant des matières dangereuses soit chroniques résultant de l'usure des véhicules et de la combustion des carburants,
- la mise en place au niveau des plates-formes de chantier de bassins décanteurs déshuileurs pour la retenue des particules en suspension des

- polluants éventuels (huiles de vidanges), et ainsi la protection de la faune et de la flore,
- la pose judicieuse de clôtures pour limiter les risques de collision et maintenir des échappatoires pour des espèces animales ciblées,
 - la prise en compte du patrimoine et des découvertes archéologiques,

Procéder à des évaluations environnementales.

Le développement du réseau routier algérien s'est par le passé accompli avec un grand nombre d'agressions à l'environnement. On peut, à ce titre, citer parmi les multiples exemples :

- les plaies causées à la nature par les anciennes carrières d'agrégats,
- les matériaux de remblais abandonnés par monts et vallées,
- la pollution produite par les stations d'enrobé bitumineux non équipées de dépollueur,
- les ouvrages d'art inesthétiques et mal intégrés au paysage,
- l'absence de couverture végétale pour embellir et maintenir les sols (c'est l'exemple des têtes du tunnel de Oued Ouchaijah au cœur de la capitale).

Dans la mesure où la route est le système de transport, de très loin le plus utilisé et celui dont l'impact sur l'environnement est le plus grand, il a été procédé à une analyse, portant sur 28 wilayate au cours de la période 2000-2001-2002, pour apprécier le degré de prise en considération de l'impact sur l'environnement.

Il ressort que sur 68 études lancées 10 seulement soit 15 % sont assorties d'une étude d'impact sur l'environnement.

La conduite des projets routiers devrait intégrer tout au début des études la préoccupation environnementale comme donnée qui fait partie intégrante du

cycle du projet pour prétendre atteindre un développement durable. Les pays développés parlent « d'évaluation environnementale » c'est-à-dire du processus mis en œuvre pour collecter, traiter les informations et apporter des solutions.

C'est une approche novatrice qui demande des aptitudes et des procédures à développer au sein des services des administrations, centrale et territoriale, des bureaux d'études et entreprises et tout particulièrement à l'Ecole Nationale d'Ingénieurs des Travaux Publics (ENTP), qui est le premier pourvoyeur d'ingénieurs du secteur des TP.

Le Ministère de l'environnement élabore actuellement avec l'assistance de la Banque Mondiale une opération de suivi de l'impact de l'environnement et de formation d'économistes en environnement.

Les coûts d'une évaluation environnementale complète varient généralement entre 5 et 10 % des coûts des études. Les coûts des actions visant à atténuer les impacts négatifs sont de l'ordre de 2 à 3% du coût de réalisation du projet et un peu plus élevé en milieu urbain.

Au plan des nuisances induites par les matériels mécaniques de transport, la situation a atteint des records insupportables dans la statistique d'accidents et un niveau de pollution dans les villes en croissance très forte.

ANNEXE III : Concession et péage

Définition :

La concession est l'acte par lequel la puissance publique, dite autorité concédante, confie, sous la forme d'un contrat, à une personne physique ou morale, dite concessionnaire le droit de financer, de construire et d'exploiter un ouvrage public dans un but de service public, à ses risques, pendant une période déterminée à l'issue de laquelle l'ouvrage ou l'équipement faisant l'objet de la concession revient à l'autorité concédante et au cours de la quelle le concessionnaire, pour recouvrer ses coûts d'investissement et de fonctionnement, et pour se rémunérer, percevra des redevances sur les usagers de l'ouvrage et du service. C'est le péage dont le tarif est déterminé en commun accord avec le concédant.

La concession s'identifie donc par des caractéristiques économiques et juridiques précises.

- i- La prise de risque et le financement par le concessionnaire.
- ii- Le fonctionnement suivant les principes du service public.
- iii- La rémunération du concessionnaire par l'utilisateur.
- iv- La reprise des ouvrages et équipements de la concession par le concédant.
- v- Le tout suivant une procédure contractuelle.

Durée et terme :

La durée d'une concession est normalement proportionnelle aux coûts d'investissement et à la durée de l'amortissement des ouvrages et outillages inclus dans la concession.

Nature Juridique et Nationalité :

Les sociétés concessionnaires peuvent être des sociétés privées ou des sociétés d'Etat, des sociétés d'économie mixte ou des établissements publics. Dans certains cas, le concessionnaire peut être une société d'économie mixte dont le concédant est actionnaire.

ANNEXE IV : Le réseau routier par wilaya et par région

Nord Ouest				HP Ouest				Sud Ouest				Total réseau routier
	RN	CV	CC		RN	CV	CC		RN	CV	CC	
Témouchent	266	294	442	Naama				Béchar	1108	481	184	
Sibel Abbas	589	688	336	El Bayadh	540	130	452	Adrar	1044	451	215	
Tlemcen	827	1009	904	Saida	372	646	219	Tindouf	507	117	25	
Oran	186	584	224	Tiaret	551	647	598					
Mostaganem	332	640	647	Tissemsilt	203	409	241					
Relizane	315	496	1101	Mascara	549	674	1023					
Chlef	304	540	1291									
TOTAL	2819	4251	4945		2215	2506	2533		2659	1049	424	
	12015				7254				4132			23401
Nord Centre				Hp Centre				Sud Centre				
Ain Defla	311	705	820	Djelfa	756	645	445	Tamanraset	1095	20	0	
Tipaza	246	265	211	Laghouat	403	394	275	Ghardaia	761	214	210	
Médeâ	559	854	894	M'sila	924	664	1230	Ouargla	1272	323	241	
Blida	281	295	402					Naama	498	376	153	
Alger	444	248	230									
Boumerdes	282	328	590									
Tizi Ouzou	538	641	2004									
Bouira	355	763	875									
Total	3016	4099	6026		2083	1703	1950		3626	933	604	
	13141				5736				5163			24040
Nord Est				Hp Est				Sud Est				
Jijel	197	332	460	O El Bouaghi	414	413	816	Biskra	509	447	428	
Mila	297	217	1200	Batna	804	650	806	El Oued	513	196	600	
Skikda	328	550	1605	Khenchla	271	353	602	Illizi	1428	34	57	
Constantine	248	416	561	Tebessa	565	411	810					
Guelma	296	375	597	Sétif	600	705	1437					
Tarf	230	254	776	Soukahras	387	142	1300					
Annaba	131	294	197	BBA	203	255	1136					
Béjaia	392	499	2069									

Le développement de l'infrastructure routière :
Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports.

	2119	2937	7465		3244	2929	6907		2450	677	1085	
	12521				13080				4212			
Total régions	37677				26070				13507			29813
77254												

ANNEXE V : A propos des routes en béton

Le CNES considérant l'aspect économique de la réalisation des routes se félicite des résultats de la journée d'études sur la construction des routes en béton tenue à Alger le 21 septembre 2004 et organisée par le groupe COSIDER et donne ci dessous le résumé de l'essentiel à retenir .

En présence des cadres et des experts de l'administration, des entreprises, des bureaux d'études, des laboratoires du domaine des travaux publics et de celui de la production du ciment ainsi que les invités allemands partenaires de COSIDER.

Après débat du thème de la construction des chaussées en béton, il ressort de la rencontre un réel intérêt économique du fait de :

- la nette tendance de nos cimentiers à satisfaire sur le court terme nos besoins en ciment,
- la hausse des prix du bitume consécutive à l'augmentation du prix du pétrole. Bien que producteur de pétrole l'Algérie importe le bitume pour des raisons inhérentes aux propriétés techniques de notre pétrole.
- le potentiel matériel et l'expérience dont jouissent nos entreprises déjà engagées dans le champ de la construction des aéroports et plates formes aéroportuaires diverses.

Pour atteindre l'objectif de relance de cette technique, au cours de l'année 2005, comme annoncé par Monsieur le Ministre des Travaux Publics .

A l'issue des travaux les recommandations suivantes ont été retenues :

- identifier rapidement la liste des sections qui en raison de leur trafic et du contexte géotechnique sont éligibles à la construction de chaussées en béton de ciment,
- faire élaborer les notes et/ou circulaires destinées à définir les critères de jugement des offres qui devront considérer l'offre la plus économique en prenant en compte les charges d'entretien sur la durée de vie du projet. Ce genre de définition nécessitera à l'évidence une

- vulgarisation pour une bonne compréhension et une bonne application,
- pousser la réflexion sur la comparaison des coûts des chaussées Béton bitumineux (BB) et Béton de ciment (BC) en raison des multiples types de structures de chaussées,
 - lancer éventuellement des planches d'essai dans un cadre de recherche appliquée à l'initiative d'un groupe composé de l'administration, du laboratoire, de l'entreprise et des cimentiers,
 - introduire chaque fois que cela se justifie les structures BC dans les études de faisabilité,
 - permettre dès à présent, dans les cahiers des charges, aux entreprises qui ont la capacité et les moyens de proposer des solutions en BC alternatives au BB..

ANNEXE VI : La route et le transport dans le Programme du
Gouvernement (mai 2004)

Chapitre quatrième : renforcer le tissu des infrastructures de base.

La réalisation des infrastructures de base est appelée à se poursuivre sous l'éclairage de la politique d'aménagement du territoire. Cependant, les importants programmes en cours dans ce domaine ainsi que les projets nouveaux envisagés nécessitent des montants importants ce qui dicte la maîtrise des délais et des coûts et le recours, à tout concours extérieur possible y compris par la voie de la concession. Ces objectifs seront atteints notamment par l'adaptation et le renforcement des fonctions de maîtrise d'ouvrage des secteurs concernés ainsi que la valorisation du rôle de la maîtrise d'œuvre des projets. En outre, les infrastructures de base doivent à l'avenir, faire l'objet d'un plus grand effort d'entretien.

A. Les infrastructures routières :

Par delà le grand projet de l'autoroute Est-Ouest, le portefeuille des études et des réalisations comporte également :

- *i.* la rocade des Hauts Plateaux ;
- *ii.* la deuxième rocade d'Alger ;
- *iii.* le parachèvement de la route transsaharienne ;
- *iv.* l'aménagement des routes côtières ;
- *v.* la construction d'ouvrages de désengagement des grandes villes,
- *vi.* ainsi qu'un important programme récurrent d'entretien des réseaux de routes existantes.

Dès lors, il importe de veiller à la maîtrise des coûts, à l'étalement de la programmation et au rythme des ressources dégagées pour ces chantiers. En outre, le recours à la concession pour la réalisation et la gestion de l'autoroute sera concrétisé grâce à l'achèvement des discussions en cours avec divers partenaires étrangers.

Parallèlement, l'entretien des routes fera l'objet d'une approche renouvelée au bénéfice d'abord, de la sécurité des usagers. Les moyens d'intervention seront développés pour garantir la qualité

des travaux. La réhabilitation des maisons cantonnières sera aussi poursuivie avec la formation des personnels qualifiés. Les collectivités locales se doteront également des moyens d'entretien des réseaux routiers locaux.

E. Le transport urbain et la sécurité routière.

La sécurité routière dont la législation sera révisée, connaîtra des sanctions plus rigoureuses des violations du code de la route. Les programmes soutenus de sensibilisation des usagers seront également poursuivis y compris dans les écoles, pour concourir à réduire l'hémorragie en vies humaines causée par les accidents de la route.

ANNEXE VII : La route dans les réalisations de la période 1999-2003 par rapport à l'effort de développement depuis l'indépendance

Désignation	Parc actuel	Realisation . 1999 - 2003	%
I - infrastructures socioculturelles			
Logements (social, participatif, rural, promotionnel)	5.689.906	693.949	12,19 %
Lycées	1.386	232	16,73%
Ecoles fondamentales	3.747	563	15,02 %
Salles de classes (écoles primaires)	130.043	19.546	15,03 %
Internats	896	114	12,72 %
Demi-pensions	1.233	323	26,19 %
Places pédagogiques (enseignement supérieur)	549.300	263.000	47,87 %
Places d'hébergement (enseignement supérieur)	250.168	108.700	43,45 %
Villes universitaires	38	08	21,05 %
Universités	27	12	44,44 %
Cites universitaires	165	78	47,27 %
Instituts de format. Professionnelle	73	10	13,6 %
Centres de format. Professionnelle	514	58	11,28 %
Annexes instituts de format. Prof.	23	14	60,80 %
Annexes centres de format. Prof.	210	101	48,09 %
Hôpitaux	196	11	5,61 %
Polycliniques	500	48	9,60 %
Centres de santé	1.265	129	10,19 %
Salles de soins	4.237	548	12,93 %
Stades (y compris stades communaux)	746	91	12,19 %
Complexes sportifs de proximité	320	120	37,5 %
Salles omnisports	145	80	55,17 %

Le développement de l'infrastructure routière :
Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports.

Ii - infrastructures économiques			
Barrages (non compris ceux inférieurs a 1 million m3)	54	09	16,66 %
Retenues collinaires	403	47	11,66 %
Forages	7.030	5.316	75,61 %
Ports de pêche	20	08	40,0 %
Routes nationales	23.991	2.287	9,53 %
Chemins de wilayas	20.934	1.908	9,11 %
Lignes ferroviaires	3.973	91	2,29 %

Source : www.cg.gov.dz

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Composition du Groupe de travail chargé de l'élaboration du projet de rapport

Conseillers : Messieurs

- AMAMRA Salah (Président de la commission)
- MOUDOUD Belaid(Vice président de la commission)
- HAMOUTENE Rachid (Rapporteur de la commission)
- BEGHOUL Youcef(conseiller)
- BENSLEM Mohamed (conseiller)
- MANKOUR Nouredine(conseiller)
- ZAUCHE Slimane (conseiller)

Administration : Messieurs

- BOURAS Djoudi (Chef de la Division des Etudes Economiques-DEE-)
- DJEKBOUB Saad (Directeur d'Etudes –DEE)

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Commission de l'Aménagement et du Territoire de l'Environnement

Alger, le lundi 06 décembre 2004

Procès-verbal d'adoption

La Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, réunie en séance plénière, le lundi 06 décembre 2004, au siège du Conseil National Economique et Social, a adopté, après débats et échanges de points de vue, l'avant-projet de rapport sur «Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports.

Le Président de la Commission

Mr Salah AMAMRA

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	02
PREAMBULE	03
INTRODUCTION	05

PREMIERE PARTIE

LA ROUTE EN ALGERIE : UN FACTEUR DE DEVELOPPEMENT MAL MAITRISE.....	09
---	----

1.1. Le système national de transport : Aperçu général.....	09
1. 2. L'état du réseau routier national	16
1.2.1 Les principales étapes de son évolution.....	16
1.2.2 Les caractéristiques du réseau routier	27

DEUXIEME PARTIE

QUELLES CONSEQUENCES AUX PLANS ECONOMIQUE ET SOCIAL?	35
--	----

2.1 De l'infrastructure routière.	35
--	----

2.1.1 Les distorsions dans la coordination nationale de la politique routière.....	35
2.1.2 La stratégie en infrastructure routière et la demande de transport.	36
2.1..3 Les conséquences du retard dans la réalisation de l'axe Est-Ouest ..	40
2.1.4 La congestion du réseau routier de la capitale	43
2.1.5 L'ouverture du transport routier	44
2.1.6 La protection de l'environnement.....	46

2.2. De l'insécurité routière	47
-------------------------------------	----

TROISIEME PARTIE	
POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DE LA ROUTE : QUELQUES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS.....	52
ANNEXES	60