

*Ecole des Hautes Etudes Commerciales*

***EHEC***

**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme  
de Master en Sciences Commerciales.**

*Option*

*Affaires Internationales*

*Thème*

**Le transport ferroviaire, un impératif pour  
l'intégration économique maghrébine**

**Cas : Société Nationale des Transports  
Ferroviaires (SNTF).**

*Présenté et soutenu par :*

**Amel MOUHOUB**

*Encadré par :*

**M. Amine REMINI**  
Maître Assistant à HEC Alger

**5ème promotion  
Juin 2018**

# *Dédicaces*

*À la mémoire de mon père, mon exemple éternel, brave et majestueux homme*

*À toi mon père*

*À ma lumière et sacrée maman*

*Dans tes yeux si tendres et ton cœur si grand, on a contemplé les épreuves en  
fleurs, épanouie que j'ai grandi, ensemble on a redit la mélodie de la vie*

*Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal*

*Nous partons maman, ivres d'un rêve héroïque et brutal*

*À mes deux sœurs, mon frère, mon beau-frère, éternellement unis*

*À toi, qui me donne réconfort, joie, et amour, me transmet une lettre érotique  
d'espoir*

*Il est des êtres, dont l'amitié nous a réunis, simplicité et bonté*

*À toute ma famille, oncles et tantes, cousins et cousines*

*À tous mes camarades de HEC et d'EPSECG D'Oran*

*Souhaitons que le fruit de nos efforts fournis*

*Jour et nuit, nous mènera vers le bonheur fleuri.*

*Amel*

# *Remerciements*

*Avant tout développement sur notre expérience professionnelle, il apparaît opportun, de commencer ce mémoire par des remerciements à tous ceux qui nous ont beaucoup appris au cours de ce stage, et même à ceux qui ont eu la gentillesse de faire de ce stage un moment très profitable.*

*Nous sommes par ailleurs, reconnaissants envers notre enseignant et encadreur **M. Amine REMINI** pour sa courtoise disponibilité et pour avoir répondu toujours favorablement à nos sollicitations.*

*Aussi mes hautes considérations vont à notre maître de stage **M. Mounir BOUCHEMA** pour sa qualité de former et d'informer et son accompagnement tout au long du stage avec beaucoup d'implication et de patience.*

*Un merci bien particulier adressé également à **M. Oussama ALI ZITOUNI** et **M. Yacine CHEIKHI** de nous avoir aidé à progresser dans notre réflexion grâce à leurs conseils, leurs esprits critiques et surtout grâce à leur disponibilité.*

*Nos vifs remerciements vont également aux directeurs de la SNTF, **M. GHAMOURI**, **M.HALLICH** et **Mme. DIB** pour leur aimable et sympathie participation à notre humble travail et leurs encouragements pour nos études et future vie professionnelle.*

*Enfin nous tenons à remercier chaleureusement l'ensemble des employés de la SNTF pour les conseils qu'ils ont pu nous prodiguer au cours de notre stage. Nous remercions tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail de recherche.*

## ملخص

إن التكامل المغربي ضرورة اقتصادية لا يمكن تجنبها ، نظراً للمنافسة الشديدة بين الكتل والفرص الإقليمية ، من أجل توفير سوق إقليمية مشتركة للاعبين المغاربة.

يحاول النقل بالسكك الحديدية ، من خلال لجنة النقل المغربي بالسكك الحديدية CTFM ، الذي تم إنشاؤه بين الجزائر وتونس والمغرب ، فرض نفسه في العلاقات المغربية من خلال إنشاء إطار توحيد وتقليدي بين الشبكات المغربية الثلاثة للمصالح المشتركة. أعلنت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) عن استعدادها للاستثمار والمساهمة.

تعتزم لجنة النقل بالقطارات المغربية المشاركة بنشاط في الترتيبات الإقليمية ، ولإنعاش الميزان التجاري المغربي ، الذي يتخذ نهجا أحادي الجانب مع أوروبا. هذا الخيار لا يحب التقارب بين البلدان المغربية. من المحتمل أن يولد تناقضات نظامية لا تطاق.

الكلمات المفتاحية : التكامل الاقتصادي المغربي ، النقل بالسكك الحديدية ، التعاون الإقليمي ، التنافسية.

# Résumé

L'intégration du Maghreb est de toute une nécessité économique incontournable, eu égard à la concurrence intense entre blocs régionaux et aux opportunités, d'offrir un marché régional commun aux acteurs maghrébins.

Le transport ferroviaire, à travers le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins CTFM, créé entre l'Algérie, Tunisie et le Maroc tente de s'imposer dans les relations maghrébines en instaurant un cadre d'unification et conventionnel entre les trois réseaux maghrébins pour des intérêts communs. La Société Nationale des Transports ferroviaires SNTF a déclaré sa volonté d'y investir et de contribuer.

Le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins envisage à participer activement dans les arrangements régionaux, et redynamiser la balance commerciale maghrébine qui se voit opter une approche unilatérale avec l'Europe. Ce choix ne favorise guère le rapprochement des pays du Maghreb. Il est de nature à générer des contradictions systémiques insupportables.

**Mots clés :** Intégration économique maghrébine, transport ferroviaire, coopération régionale, compétitivité.

# *Abstract*

The integration of the Maghreb is an unavoidable economic necessity, given the intense competition between regional blocs and opportunities, to offer a regional market common to Maghreb countries.

Rail transport, through the Committee of Maghreb Rail Transport (CTFM), created between Algeria, Tunisia and Morocco tries to impose itself in Maghreb relations by establishing a framework of unification and conventional between the three Maghreb networks for interests common. The Société Nationale des Transports Ferroviaires SNTF has declared its willingness to invest and contribute.

The Maghreb Rail Transport Committee intends to participate actively in regional arrangements, and to revitalize the Maghreb trade balance, which is taking a unilateral approach with Europe. This choice does not favor the rapprochement of the Maghreb countries. It is likely to generate unbearable systemic contradictions.

**Keywords:** Maghreb economic integration, rail transport, regional cooperation, competitiveness.

## *Liste des abréviations*

**ACR:** Accord Commercial Régional.

**ALENA :** Accord de Libre Echange Nord Américain.

**ASEAN :** Association des Nations de l'Asie du Sud-est.

**CEE :** Communauté Economique Européenne.

**CEMAC :** Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale.

**CETMO :** Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale.

**CNUCED :** La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

**COTIF :** Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

**CTFM :** Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins.

**IDE :** Investissement Direct Etranger.

**LGV :** Ligne à Grande Vitesse.

**MERCOSUR :** Le Marché commun du Sud.

**OMC:** Organisation mondiale du Commerce.

**ONCF :** Office National des Chemins de Fer.

**RFT:** Réseau Ferré Tunisien.

**SDSF :** Schéma Directeur Sectoriel Ferroviaire.

**SNAT :** Schéma National d'Aménagement du Territoire.

**SNCFT :** Société Nationale des Chemins de Fer Tunisienne.

**STIM:** Société de transport Intermodal.

**TCMM :** Tarif Commun Maghrébin Marchandises.

**TCMV :** Tarif Commun Maghrébin Voyageurs.

**TGV :** Train à Grande Vitesse.

**TGVM :** Train à Grande Vitesse Maghrébin.

**UE:** Union Européenne.

**UMA :** Union du Maghreb Arabe.

## Liste des schémas et figures

<b>Numéro</b>	<b>Titre de la figure</b>	<b>Page</b>
<b>I-01</b>	Les composants de la voie ferrée sur ballast	<b>16</b>
<b>I-02</b>	Schéma de la structure générale des réseaux	<b>24</b>
<b>I-03</b>	Schéma de la structure en couches des systèmes de transport	<b>25</b>
<b>I-04</b>	Schéma du rôle transversal de l'information	<b>28</b>
<b>II-01</b>	Les contributions à la croissance du commerce mondial en valeur par région 2011-2015	<b>33</b>
<b>II-02</b>	Croissance des exportations des pays membres de l'UMA 1996-2006	<b>40</b>
<b>II-03</b>	Evolution du commerce intra maghrébin entre 2006-2012	<b>40</b>
<b>II-04</b>	Part du commerce maghrébin entre 2006-2012	<b>41</b>
<b>II-05</b>	Part des articles manufacturés dans le commerce intra-UMA	<b>42</b>
<b>III-01</b>	Statistiques des réalisations de l'activité fret depuis 1962-2016	<b>76</b>
<b>III-02</b>	Evolution trafic (PDS) 2015-2020	79
<b>IV-01</b>	Graphique sur l'évaluation du CA entre 2012-2016	<b>102</b>
<b>IV-02</b>	Graphique de la maîtrise des coûts et le recul de transport fret entre 2012-2016	<b>102</b>
<b>IV-03</b>	La part des filiales dans le produit total de la SNTF	<b>112</b>

## Liste des tableaux

<b>Numéro</b>	<b>Titre du tableau</b>	<b>Page</b>
<b>II-01</b>	Les ACR dans les importants blocs régionaux du monde.	<b>36</b>
<b>II-02</b>	Accords bilatéraux au Maghreb (2006).	<b>39</b>
<b>III-01</b>	Disponibilité de places offertes par jours par la SNTF.	<b>74</b>
<b>III-02</b>	Suivi des réalisations transport marchandises 2012-2016.	<b>77</b>
<b>III-03</b>	Suivi de la disponibilité des engins fret 2012-2016.	<b>78</b>
<b>III-04</b>	Suivi de l'utilisation des locomotives Fret 2012-2016.	<b>78</b>
<b>III-05</b>	Suivi de la productivité du Parc Locomotives 2012-2016.	<b>78</b>
<b>IV-01</b>	Calendrier des réunions de CTFM 2018.	113

# Sommaire

<b>Introduction Générale</b> .....	1
------------------------------------	---

## **Chapitre I : Généralités sur le transport ferroviaire**

<b>Introduction</b> .....	6
---------------------------	---

<b>Section 01 : Définition, caractéristiques et différents modes de transport</b> .....	8
---	---

1.1 Définition de la notion du transport .....	8
--	---

1.2 Les principales caractéristiques du secteur des transports .....	9
--	---

1.3 Les différents modes de transport .....	10
---	----

<b>Section 02 : Transport ferroviaire : Définition et concepts, caractéristiques et infrastructure ferroviaire</b> .....	13
--	----

2.1 Définition & concepts .....	13
---------------------------------	----

2.2 Les caractéristiques techniques du transport ferroviaire .....	15
--	----

2.3 L'infrastructure ferroviaire.....	16
---------------------------------------	----

2.4 Les catégories de voies ferrées.....	19
--	----

<b>Section 03 : Transport ferroviaire de marchandises</b> .....	21
---	----

3.1 Définition de transport de marchandises .....	22
---	----

3.2 Les moyens afférents au transport de marchandises .....	23
---	----

<b>Conclusion</b> .....	29
-------------------------	----

## **Chapitre II : Intégration Economique Maghrébine.**

<b>Introduction</b> .....	31
---------------------------	----

<b>Section 1 : Les échanges commerciaux dans le monde : vue d'ensemble</b> .....	33
--	----

1.1 Les échanges commerciaux dans le monde.....	33
---	----

1.2 Les zones d'intégration régionales dans le monde.....	34
---	----

<b>Section 2 : Les échanges intra-maghrébin / analyse et développement</b> .....	37
--	----

2.1 Définition de l'intégration régionale .....	38
---	----

2.2 Les principaux cadres d'échanges intra maghrébins .....	38
---	----

2.3 Évolution du commerce au sein de la région du Maghreb .....	39
---	----

2.4 Nature des produits échangés .....	42
--	----

<b>Section 3 : Le transport ferroviaire : colonne vertébrale de l'intégration économique maghrébine et euro méditerranéenne</b> .....	43
---	----

3.1 Le projet de l'intégration économique maghrébine .....	43
--	----

3.2 Le transport ferroviaire au Maghreb .....	44
---	----

3.3 Le grand projet de l'intégration maghrébine par rail .....	48
--	----

3.4 Les projets annexes découlant de CTFM .....	51
3.5 L'interopérabilité et l'intermodalité dans l'intégration économique maghrébine .....	53
<b>Conclusion</b> .....	59

### **Chapitre III : SNTF : Société Nationales des Transports Ferroviaires**

<b>Introduction</b> .....	<b>61</b>
<b>Section 1 : Présentation générale de la Société Nationale des Transports Ferroviaires..</b>	<b>62</b>
1.1 Historique et organisation de la SNTF .....	62
1.2 Missions et cadre organisationnel de la SNTF .....	69
1.3 Réseau et matériels roulant de la SNTF .....	70
<b>Section 2 : Les activités de transport ferroviaire voyageurs et fret au sein de la SNTF..</b>	<b>72</b>
2.1 Activité voyageurs au sein de la SNTF .....	72
2.2 Activité fret au sein de la SNTF .....	75
<b>Section 3 : Rôle de la SNTF dans le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins. .</b>	<b>82</b>
3.1 Le CTFM au sein de la SNTF .....	82
3.2 Les participations de la SNTF au CTFM .....	83
<b>Conclusion</b> .....	90

### **Chapitre IV : Présentation de la méthodologie de recherche et ses résultats.**

<b>Introduction</b> .....	<b>92</b>
<b>Section 1 : Méthodologie de recherche. ....</b>	<b>93</b>
1.1 Moyen d'enquête.....	93
1.2 Population ciblée .....	93
1.3 Lieux et période d'enquête .....	94
1.4 Limites de l'enquête .....	94
1.5 Objectifs de l'enquête.....	94
<b>Section 2 : L'analyse de l'enquête .....</b>	<b>95</b>
2.1 Analyse brute .....	95
2.2 Analyse détaillée .....	101
<b>Section 3 : synthèse et recommandations.....</b>	<b>114</b>
3.1 La Synthèse .....	114
3.2 Recommandations .....	115
<b>Conclusion</b> .....	119
<b>Conclusion générale</b> .....	121

# Introduction générale

L'intégration économique régionale représente l'une des réflexions auxquelles s'interroge la politique commerciale, ces dernières années. À ce propos, traiter de ce type de problématique constitue le signe de l'ouverture d'une nouvelle voie, celle de l'analyse d'un monde divisé en bloc où se hausser à ce niveau est devenu la principale préoccupation des pays et des politiques nationales.

L'étude de la formation des blocs régionaux est devenue une partie spécialement vivante de la science économique. Ceci dit qu'aujourd'hui, force est de constater que la scène internationale connaît une tendance grandissante vers la création des ensembles économiques régionaux où l'intégration est devenue primordiale, plus particulièrement entre les pays qui ont le même niveau de développement.

Aujourd'hui, les changements géoéconomiques mondiaux (l'émergence d'une zone de coopération en Asie autour du Japon est progressivement de la chine, ainsi l'Union Européenne), sont autant de défis externes auxquels sont confrontés les pays en développement. Arriver à ce stade de réflexion, il est important de souligner que ces pays ne devraient pas être en retard par rapport à ces changements.

La réalité sur le terrain invite les pays du Maghreb à penser autrement, en cherchant à former un bloc Maghrébin. Cependant, ils devraient réagir mais d'une manière à comprendre qu'intégrer est un concept, qui représente une situation basée sur une nouvelle dimension des relations économiques régionales et internationales, liée à ce qui se passe dans le monde.

Alors que, de grands ensembles Nord-Sud se constituent, l'Europe et son Sud doivent trouver des solutions dans la proximité, la complémentarité, la solidarité et donc faire alliance pour s'imposer dans la mondialisation. Dans ce contexte, l'intégration économique maghrébine est une condition essentielle pour une meilleure intégration euro-méditerranéenne. Le chemin de fer peut et doit avoir une place importante dans cette construction.

Le transport ferroviaire est considéré comme un nœud important dans la chaîne logistique du commerce maghrébin voire euromaghrébin. La Société Nationale des Transports

Ferroviaires –SNTF-, objet de notre recherche, a pris l’initiative depuis 1965, via la création du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins –CTFM- qui a abouti de son côté, à la définition de recommandations portant sur un programme d’actions horizontal, ciblé pour la réalisation d’un couloir ferroviaire transmaghrébin permettant d’assurer le caractère central du ferroviaire, visant la facilitation de la mobilité des personnes, le transport des marchandises et la promotion des activités commerciales entre les pays du Maghreb.

Cette coopération s’inscrit dans le cadre de la promotion du secteur commercial, en tant que pilier fondamental du processus d’intégration maghrébine économique et de la consolidation des activités logistiques, dans une dimension d’intermodalité et d’interopérabilité. Considérant, que les nouveaux paramètres de la politique économique d’aujourd’hui sont désormais définis, en termes de compétitivité et non plus, comme auparavant, en termes de progrès économique et social.

Aussi, pour répondre à ces défis, la politique des transports privilégiée par le secteur ferroviaire, se devait d’intégrer tous les modes de transport pour dégager des synergies et renforcer la contribution vers le développement. Cette démarche devrait permettre à ce secteur et à travers la SNTF, de disposer d’un cadre bien défini lui permettant de jouer pleinement son rôle d’outil de développement social et économique, au niveau national et d’avantage concurrentiel, au niveau international.

Notre pensée, s’est construite à partir de cela et nous essayerons au cours de ce travail, d’apporter des éléments de réponse à notre problématique principale, qui est : ***Comment la SNTF, à travers le transport et la logistique contribuera-t-elle à l’intégration économique Maghrébine ?***

Afin de traiter notre thème de recherche, il convient également de poser les sous-questions suivantes :

- 1- L’intégration économique maghrébine contribue-t-elle dans le processus de développement économique de la zone ?
- 2- Les accords commerciaux entre les trois pays du Maghreb sont-ils une étape à l’intégration économique ?
- 3- L’intégration économique maghrébine est-elle complémentaire avec celle de l’euro-méditerranéenne ?

Compte tenu des hypothèses que nous énoncerons comme suit :

*Hypothèse 1 :*

L'établissement des conventions régionales et la participation à des institutions internationales de transport ferroviaire, permettront la réalisation d'un meilleur modèle logistique maghrébin.

*Hypothèse 2 :*

Le renforcement et l'intensification des accords commerciaux inter et intra blocs, risque de développer une économie régionale à plusieurs vitesses et ouvrir une nouvelle marginalisation pour le Maghreb.

*Hypothèse 3 :*

L'intégration économique maghrébine peut créer un pôle de croissance performant à travers le transport ferroviaire sur le plan technique, institutionnel et international, de façon active aux nouveaux équilibres économiques et géopolitiques.

Les résultats et l'apport de ce mémoire se basent sur une recherche bibliographique approfondie, appuyée, par des données statistiques ainsi qu'une série d'entretiens. Nous avons consulté plusieurs procès-verbaux réalisés par la société dans le cadre des réunions de CTFM, tenues en Algérie ou dans un des pays voisins, pour discuter des états d'avancement des projets , dans le but de repérer les méthodes d'investigation et la transférabilité éventuelle des expériences entre les membres de CTFM.

La démarche proposée dans ce travail visera donc à répondre à ce questionnement à travers quatre (04) chapitres qui structurent notre mémoire :

***Chapitre I : « Généralités sur le transport ferroviaire ».***

Cette première partie sera consacrée au cadre conceptuel du sujet, nous préciserons la genèse de la notion de transport et ses différents modes. Ensuite nous définirons le transport ferroviaire et analyserons ses composantes. Et enfin pour en revenir sur la question du transport de marchandise, nous traiterons ses différents éléments et son fonctionnement.

## ***Chapitre II : « Intégration économique maghrébine ».***

Ce chapitre sera dédié à l'intégration économique par le rail. Dans un premier temps, nous présenterons le niveau des échanges commerciaux dans le monde et les importants regroupements régionaux qu'a connu l'économie mondiale (nouvelle mosaïque du monde). De plus, nous exposerons dans la deuxième section, les échanges intra-maghrébins, analyse et développement. À la dernière section, nous nous intéresserons au transport ferroviaire comme colonne vertébrale de l'intégration économique de la zone maghrébine.

## ***Chapitre III : « Présentation de la Société Nationale des Transports Ferroviaires ».***

Ce chapitre sera consacré à la présentation de la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF), son organisation, ses missions et ses moyens. Nous essayerons par la suite d'analyser d'une manière globale l'activité voyageurs et fret. En dernier point en passera en revue le rôle primordial de la SNTF au sein du CTFM depuis sa création à nos jours.

## ***Chapitre IV : « Présentation de la méthodologie de recherche et ses résultats ».***

Au cours de cette partie, nous nous emploierons à dégager des données permettant de répondre à la problématique énoncée précédemment. Ces informations seront tirées d'entretiens qualitatifs réalisés avec les cadres responsables au sein de la SNTF.

# **Chapitre I : Généralités sur le transport ferroviaire.**

## **Introduction**

Depuis l'antiquité, les transports jouent un rôle déterminant dans le développement des sociétés et la formation des États. L'avènement de la société industrielle a renforcé ce rôle. Les transports exercent une influence horizontale sur le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités modernes, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

Le secteur des transports apparaît comme un secteur clé de l'économie nationale tant par ses caractéristiques propres (par sa présence sur l'ensemble du territoire, capacité de création d'emplois, etc.) que du fait de son impact sur les autres activités économiques, raison pour laquelle, les transports constituent un secteur privilégié au sein de la théorie économique<sup>1</sup>.

A. Smith (1776), dans son livre « *La richesse des nations* »<sup>2</sup> soulignait déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières, grâce à l'extension des aires de marché que ces moyens de transport offraient. En outre, alors que leurs économies stagnaient jusqu'à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, l'apparition des moyens de transport rapide (bateau à vapeur, chemin de fer) au moment de la révolution industrielle, a joué un rôle fondamental dans le formidable essor industriel qu'ont connu les pays développés dès le début du 19<sup>ème</sup> siècle.

Dès ce siècle, les économistes se sont intéressés aux transports autant que spécialité ; leurs recherches se bornaient la plupart du temps à décrire les activités de transport, se limitant souvent et en dehors des questions purement techniques, aux aspects institutionnels, juridiques ou administratifs de l'organisation et de l'exploitation des transports, à la géographie ou à l'évolution historique des différents modes de transports<sup>3</sup>.

Le transport, sous toutes ses formes, constitue donc l'une des variables déterminantes des sciences régionales et portantes, de l'économie et de la géopolitique. Ce terrain d'observation a été un peu abandonné, au profit des autres disciplines, cependant vers le milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, il a connu un regain d'intérêt, en particulier au niveau des recherches qui portaient sur

---

<sup>1</sup>QUINET (E) : transport et théorie économique, Presse de l'école des Ponts, Paris, 1992 .P7.

<sup>2</sup> Est le plus célèbre ouvrage d'Adam Smith. Publié en 1776, c'est le premier livre moderne d'économie et qui reste un des ouvrages les plus importants de cette discipline.

<sup>3</sup>GREFFE(X), MAIRES (J), REIFFERS (J. L) : encyclopédie économique, volume 2, Editions Economica. 1990, PP 1707-1708.

les effets structurants des infrastructures de transport. L'économie de transport est pratiquement une discipline étudiée de manière isolée, sans qu'apparaissent nettement ses rapports avec les autres secteurs de l'économie et, notamment, sans que soient précis les effets du progrès des transports sur la croissance et le développement économique.

La question des transports constituait un problème central dans la réflexion de la géographie économique celle-ci fondée sur la prise en considération de l'espace dans la théorie économique, dès lors la distance apparaît comme une notion clé, comme le souligne Martin BECHMAN: « *distance is the fundamental concept, the distinguishing element of our science* ». Seul le transport peut abolir les distances, il consiste à vaincre l'espace par le temps.

À ceci il faut ajouter l'important nombre des laboratoires de recherche et d'organismes qui se chargent des études consacrées aux transports. Citons quelques-uns à ce propos :

Le LET : Laboratoire d'Economie de Transport Lyon, Institute for Transport Studies au Royaume-Uni, l'Institut National de Recherche sur les Transports (INRETS), le Centre de recherche sur les transports, Ecoles des Hautes Etudes Commerciales (HEC), Montréal et les rapports du CEMT<sup>1</sup>.

Tout d'abord, ce chapitre s'inscrit donc dans ce contexte, et apporte des éléments de définition aux transports en général, afin de se familiariser avec ce secteur considéré comme une parente pauvre de la littérature économique<sup>2</sup>.

Mais avant d'en revenir sur cette question nous essayerons dans une première section à concevoir le transport dans ses différents modes et puis nous exposerons les principales notions et caractéristiques relatives au transport ferroviaire dans la deuxième section. On se penchera dans la dernière section, sur le transport ferroviaire, voyageurs et marchandises ; ainsi nous évoquerons d'une manière plus détaillée le secteur fret qui nous permettra de cerner l'activité sur cet axe.

---

<sup>1</sup>La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CETM) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

<sup>2</sup> Sur le plan académique, on note l'insuffisance des travaux et des recherches consacrés à ce secteur surtout dans les pays du Maghreb, notamment en Algérie.

**Section 01 : Définition, caractéristiques et différents modes de transport.**

Les transports jouent un rôle important dans la mondialisation car ils permettent des déplacements mondiaux. Ils sont devenus un atout avec leurs développements durant l'industrialisation. Ce fut le transport maritime et le transport ferroviaire qui se sont d'abord développés avec les bateaux à vapeur et les trains à vapeur.

**1.1 Définition de la notion du transport**

Le transport se définit comme étant le déplacement d'un bien ou d'une personne d'un point à un autre. C'est un bien économique. Autrement le transport est un service plus qu'un bien parce qu'il est plus immatériel que matériel. C'est un élément fondamental à toute activité économique, loisir, sport, de secours et d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions...etc.) généralement motorisé sur une installation qu'on appelle infrastructure et dont les hommes, les marchandises, l'information et la communication constituent les vrais éléments sur cette chaîne.

Selon le dictionnaire Robert de 1970, le transport est « *le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu, manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient...* ». <sup>1</sup>

Le transport et le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, informations, hommes) ; le mode de transport concerné (rail, route, tube) ; les flux (déplacements) ; l'espace de déplacement qui en résulte et les conditions d'exploitation<sup>2</sup>.

Une autre définition s'ajoute à ce contexte<sup>3</sup>:

Le transport est considéré comme la catégorie d'activité consistant à déplacer des objets matériels (bien et/ ou personne), grâce à la mise en œuvre des moyens spécifiques et déterminés. Certains de ces moyens sont mobiles : les véhicules ou engins moteurs (il s'agit

---

<sup>1</sup>« Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française », Paris, Dictionnaire le Robert 1970.

<sup>2</sup> NONJON, (A) : comprendre l'économie mondiale, éditions Ellipses 1995, P 264.

<sup>3</sup>NETTER, (M)« capacité de transport, coûts de transport et organisation de l'espace » Revue économique, Volume 25, n°2, 1974, pp 257-274, p 257.

des voitures, wagons, locomotives, navires, avions ...). Les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures de circulation (routes, voies ferrées, canaux, etc.) ou de transbordement (gares, ports, aéroports, etc.).

Après avoir bien cerné la notion de transport, nous abordons dans les prochains paragraphes les principales caractéristiques de transport qui marquent sa spécificité parmi les autres secteurs.

## **1.2 Les principales caractéristiques du secteur des transports**

En raison de sa nature très particulière et sa capacité à répartir ses coûts et investissements entre plusieurs clients, le secteur des transports se voit d'une particularité à part entière pour ses caractéristiques suivantes<sup>1</sup> :

**Service de consommation intermédiaire** : constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, de loisir ou de la production. La demande de transport n'est pas érudable, ne peut donc se comprendre qu'en relation avec le mode de vie et l'activité de production comme il n'y a pas de substitution possible à ce facteur.

**Service par autoconsommation** : du fait qu'une large part du travail de transport est fournie par les usagers eux-mêmes qui conduisent leurs propres véhicules.

**Service à forte intensité capitalistique** : la production de transport, ou plus exactement le transport motorisé, met en jeu du capital (des routes, des chemins de fer, des camions, des locomotives, des avions, etc.), des inputs (carburants, électricité), du travail (des camionneurs, des cheminots, des pilotes) et du temps. Cela est vrai pour tous les biens, mais à des degrés divers, et la part du capital, en infrastructure comme en moyens de transport, est plus importante pour le transport que pour la plupart des biens, en particulier des services.

**Service caractérisé de longue durée de ses infrastructures** : ainsi de longueur de la période de leur construction. Le secteur des transports est dit à fortes indivisibilités, ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.

---

<sup>1</sup>Commission européenne, transport et logistique «Analyse sectorielle détaillée des compétences naissantes et activités économiques dans l'Union européenne », rapport 2013.

**Service qui requiert du temps dont la vitesse est un attribut majeur.** Les gains de temps engendrés constituent un des éléments majeurs du choix du moyen de transport.

### **1.3 Les différents modes de transport**

Dans le monde, on trouve deux grands types de transports : le transport de personnes et le transport de marchandises. Dans ces deux types de transports, nous retrouvons le transport maritime, le transport routier, le transport aérien et le transport ferroviaire. Les opérateurs de transport se répartissent entre différents modes ou moyens de transport qui mettent chacun en jeu des engins et infrastructures complémentaires.

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

Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateaux, avions, tubes) en transport par voies navigables, transport terrestre, transport maritime, transport aérien et le transport par conduites.

#### **1.3.1 Les transports fluviaux**

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

Les moyens mis en œuvre dans ce mode sont essentiellement les infrastructures proprement dites, les flottes de navigation intérieure et le réseau de ports fluviaux. Les infrastructures sont soit naturelles (fleuves, rivières) soit artificielles (canaux). Du point de vue technique deux flottes s'opposent : les automoteurs où le véhicule est à la fois porteur et moteur et la flotte moderne de convois poussés évoluant sur les axes à grand gabarit. Outre les infrastructures et les flottes, le système de navigation intérieure s'appuie sur un réseau de

ports fluviaux qui constitue les lieux de contacts entre la voie navigable et les autres modes de transport, lieux de stockage des marchandises et instruments de desserte de zone industrielle<sup>1</sup>.

### **1.3.2 Les transports maritimes**

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

### **1.3.3 Les transports aériens**

C'est le mode de transport le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide. Infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable. Il s'adresse principalement aux voyageurs ; mais le transport de fret se développe de plus en plus avec la mise en service d'avions cargos spécialisés<sup>2</sup>.

### **1.3.4 Les transports par conduites**

Les transports par conduite ou par oléoduc sont obtenus à l'intérieur d'une infrastructure fixe, par différence de pression, sans utilisation d'un engin mobile. L'infrastructure peut être matérialisée par une canalisation (en forme tubulaire) ou par une ligne (filiforme), ligne électrique. L'usage de ce mode se limite à des catégories très particulières de produits. Il concerne les produits gazeux ou liquide ayant un coefficient de fluidité relativement élevé, comme les produits pétroliers, ou certains de leurs dérivés<sup>3</sup>.

### **1.3.5 Les transports terrestres**

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

#### **a) Les transports routiers**

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de services qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économiques,

---

<sup>1</sup>Caron (F) : Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe, histoire, économie et société.1992, P6.

<sup>2</sup>MERLIN, (P) : Le transport aérien, La documentation française, études de la df-économie. 2000. P43.

<sup>3</sup> WICKHMAN (S) : Economie des transports, Paris, 1969, P24.

psychologiques, sociologiques, etc. Mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations : transports de personnes, transports de marchandises, transports urbains, transports de rase compagne, sur des distances courtes, moyennes et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

### **b) Les transports ferroviaires**

Le transport ferroviaire s'est développé au début du XX siècle surtout dans les régions industrielles. Aujourd'hui il sert davantage à transporter les personnes et les marchandises. Il permet de se déplacer rapidement et de façon plus propre que la voiture. C'est à partir des années 50 que la locomotive à vapeur va être remplacée par des locomotives thermiques (diesel) et c'est aussi le début de l'apparition des locomotives fonctionnant avec du courant. Le temps de transport va être encore plus réduit avec l'apparition du TGV dans les années 70.

Le transport ferroviaire reste plus attractif que le transport aérien selon la distance à parcourir, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord ainsi qu'au Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique.

Le transport par rail est très flexible en ce qui a trait aux véhicules; il en existe une variété affectée à différents usages. Cette flexibilité est toutefois menée par la fixité des lignes ferroviaires ainsi que par une distance standard séparant les deux rails d'une voie.

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

Si nous avons examiné jusqu'à ici les transports d'une manière générale, nous nous pencherons dans ce qui suit sur la question des transports ferroviaires où nous exposerons quelques considérations relatives à ce mode et nous passerons en revue ses propres composantes et caractéristiques essentielles.

## **Section 02 : Transport ferroviaire : Définition et concepts, caractéristiques et infrastructure ferroviaire.**

La croissance rapide des populations urbaines ne constitue cependant pas l'unique facteur à considérer lorsqu'on évalue l'avenir du transport ferroviaire et collectif. Les changements dans l'économie, les nouvelles exigences sociales et environnementales, de même que l'évolution de la démographie, engendrent des défis que doivent relever quotidiennement les exploitants de réseaux. Ils doivent aussi offrir un bon service aux collectivités actuelles autant qu'à celles en expansion, contribuant aussi à régler les problèmes de congestion et à améliorer la qualité de vie des populations urbaines desservies.

### **2.1 Définition & concepts**

**Chemin de fer** : C'est un système transport guidé composé des infrastructures et du matériel roulant. Les infrastructures ferroviaires sont essentiellement composées de la voie ferrée (qui se présente sous la forme de deux files de rails posés sur des traverses), et du matériel roulant.

**Le matériel roulant ferroviaire** : le matériel roulant ferroviaire est composé de l'ensemble des véhicules, moteurs ou remorques, conçus pour se déplacer sur une voie ferrée.

**Wagons** : Les wagons sont les véhicules remorqués (parfois poussés) par une locomotive et spécialisés dans le transport de marchandises. Le terme est assez général et recouvre une grande variété de formes.

**Voiture** : une voiture est un véhicule remorqué spécialement conçu pour le transport de voyageurs, dans des conditions normales de confort et de sécurité. Dans le langage courant, les voitures de chemin de fer sont souvent appelées wagon, mais dans le milieu ferroviaire, ce terme est réservé aux véhicules affectés aux transports des marchandises.

**Locomotive** : C'est un engin moteur, qui se déplace par ses propres moyens, utilisé par le transport ferroviaire pour fournir l'énergie de traction à un train. Le plus souvent, la

locomotive se trouve à l'avant du train et tire les wagons ou les voitures derrière elle. Cette disposition (traction) impose une manœuvre à chaque fois que le train change de direction, la « Pousse » (locomotive située en queue de rame) est donc de plus en plus utilisée pour les rames légères.

**Gare** : une gare est d'ordinaire un lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations pouvant :

- Permettre le chargement et le déchargement des marchandises ou des voyageurs.
- Assurer la supervision, la gestion de la circulation des trains.
- Assurer l'entretien et la réparation des voitures.

À l'origine de la création des chemins de fer, les premières gares furent appelées «embarcadères» (lieu d'embarquement) par analogie avec la voie d'eau, ou parfois «débarcadères». À noter que le terme de gare, venu de la voie fluviale, désignait sur les lignes à voie unique, les points dotés d'une voie d'évitement (de garage) destinée à permettre le croisement des trains.

**Signalisation** : la signalisation ferroviaire est un ensemble de signaux, de dispositifs et de règlements destinés à assurer la sécurité des circulations ferroviaires. Elle est généralement spécifique à un pays, voire d'une compagnie de chemins de fer, et son harmonisation est un enjeu important de l'interopérabilité des réseaux ferroviaires.

**Fourgon** : véhicule ferroviaire sans moteur entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement et pour le transport éventuel de bagages, colis, bicyclettes, etc. Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons, mais comme voitures. Sont compris dans les fourgons les voitures-poste appartenant aux chemins de fer, si elles n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

**Rame** : ensemble de véhicules attelés entre eux. La rame peut être déformable si elle est constituée de voitures à voyageurs ou de wagons.

## **2.2 Les caractéristiques techniques du transport ferroviaire**

Ce mode de transport se caractérise d'un certain nombre de caractéristiques techniques qui font sa particularité par rapport aux autres modes, à priori on note ces trois (03) caractéristiques essentielles comme suit<sup>1</sup> :

### **2.2.1 Roulement acier sur acier**

La caractéristique fondamentale du chemin de fer est le roulement acier (roue) sur acier (rail) à faible coefficient d'adhérence, qui limite très sensiblement la résistance à l'avancement, mais augmente les distances de freinage. La faible adhérence impose aussi des contraintes de tracer des lignes pour éviter les trop fortes rampes : tracées en fond de vallées, ouvrages d'art importants (tunnels, viaducs, etc.).

### **2.2.2 Transport guidé**

C'est un transport guidé (par les rails) qui n'offre aux véhicules qu'un seul degré de liberté, en avant ou en arrière. Les changements de voie ne peuvent se faire qu'aux aiguillages, le dépassement est possible seulement en certains endroits d'une ligne (gares, évitements circulation), la formation des trains nécessite des manœuvres complexes.

### **2.2.3 Circulation en convoi**

Les véhicules (wagons et voitures) ne circulent pas isolément comme sur la route, mais groupés en convoi, le train, tracté par une locomotive. Cela autorise une grande capacité de transport et limite la résistance à l'avancement. Cela impose pour la construction et les attelages des wagons et des voitures à voyageurs des normes minimums de résistance à la compression et à la traction.

Toutes ces caractéristiques induisent un système d'exploitation particulier, qui repose d'abord sur un système de signalisation strict et sur l'établissement d'un graphique de circulation. En contrepartie, elles limitent les dépenses d'énergie et procurent au chemin de fer un haut niveau de sécurité.

---

<sup>1</sup><http://www.etudier.com/dissertations/Les-Transports-Ferroviaires-Logistique/217607.html> (consulté le 12/04/2018 à 14:25).

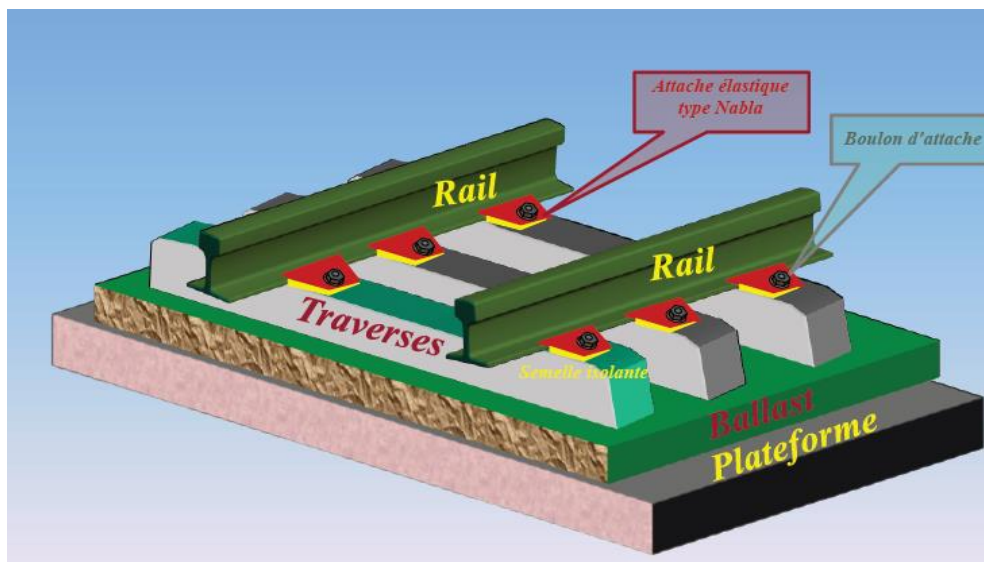
### 2.3 L'infrastructure ferroviaire

Les infrastructures de transport sont des biens immeubles. Larousse de langue française(2007) définit le terme « infrastructure » comme étant un ensemble d'installations et d'équipements nécessaires à une collectivité. C'est ce que the Canadian Oxford dictionary considère comme étant les fondations structurelles constituant l'assise économique d'un pays (routes, ponts, égouts, etc.)

L'infrastructure des chemins de fer est appelée voie ferrée. Elle se compose, la plupart du temps, de deux files de rails posés sur des traverses, d'appareils de voie, de passages à niveau, de la signalisation et, le cas échéant, des installations de traction électrique (sous-stations, caténaires, etc.). La voie ferrée est généralement posée en remblai sur un ballast<sup>1</sup>, et peut emprunter différents ouvrages, tunnels, viaducs, tranchées.

La figure ci-dessous montre les composants principaux d'une voie sur ballast.

**Figure 1 : Les composants de la voie sur ballast**



Source : Cours sélectif 3ème année : cours de génie ferroviaire, p 34.

<sup>1</sup>Chemin de Fer Fédéraux Suisse, mieux comprendre la voie ferrée, parcours au fil des rails, rapport 2015.

### **2.3.1 Définition de l'infrastructure ferroviaire**

Une infrastructure ferroviaire est une installation fixe permettant la circulation des trains. La voie ferrée, les caténaires, les équipements de transport de l'énergie, le système de signalisation ferroviaire, les bâtiments, les ouvrages d'art, le système de communication radio sol-train et les télécommunications sont des infrastructures ferroviaires. C'est un chemin pour trains constitué de deux files de rails dont l'écartement est maintenu constant par une fixation sur des traverses, reposant elles-mêmes sur du ballast<sup>1</sup>.

### **2.3.2 Matériels roulants relatifs à l'infrastructure ferroviaire**

- **Trains**

Les véhicules ferroviaires sont appelés trains. Depuis la seconde moitié du XXe siècle, on a vu apparaître l'expression train à grande vitesse pour qualifier les matériels dépassant les 250 km/h. Les trains que l'on rencontre ont plusieurs structures. La première, la plus classique, est celle d'un convoi composé d'une (ou plusieurs) locomotive(s), de voitures dans le cas de trains de voyageurs ou bien de wagons. Dans le cas où la locomotive peut pousser la rame au lieu de la tirer, on dispose de voitures pilotes, dotées d'une cabine de conduite.

- **Locomotive**

Elles peuvent être de plusieurs types, selon leur source d'énergie. Anciennement, on trouvait des locomotives à vapeur, brûlant du charbon ou du mazout. Actuellement, on trouve surtout des locomotives diesel, mues par un moteur thermique, ainsi que des locomotives électriques, alimentées par caténaire.

Le second cas de figure est celui de convois indéformables comprenant à la fois éléments de traction et compartiments voyageurs appelés rames automotrices. Il existe en Allemagne des rames automotrices destinées aux marchandises. Une rame automotrice à traction diesel est appelée Automoteur, à l'exception notable des turbotrains. Les TGV sont des automotrices, ainsi que la plupart des trains à grande vitesse. Pour les manœuvres ou la traction de trains légers, on a recours à des locotracteurs, électriques ou diesel. Alors qu'en France, on ne trouvera que des diesels, la Suisse dispose d'une majorité d'engins électriques.

---

<sup>1</sup>[https://fr.wikipedia.org/wiki/Infrastructure\\_ferroviaire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Infrastructure_ferroviaire) (consulté le 30/03/2018 à 14:21).

- **Une caténaire :**

Est un ensemble de câbles porteurs en bronze ou en aluminium/acier et de fils conducteurs en cuivre pur à 98% ou cuivre allié à l'étain ou au magnésium destiné à l'alimentation des trains électriques par captage du courant par l'utilisation d'un pantographe.

- **De la ligne de contact à la caténaire :**

Une ligne aérienne de traction électrique est appelée ligne de contact lorsqu'elle ne comporte qu'un ou deux fils de contact. La caténaire (du latin *catena*, chaîne) est constituée d'un ou de deux fils de contact suspendus par des pendules à un ou deux câbles porteurs.

- **Régularité de la distance fil de contact-rail :**

Le captage du courant aux vitesses élevées nécessite un fil de contact présentant une flèche spécifique entre deux points de suspensions consécutives (portée). Des irrégularités se traduiraient par des discontinuités dans le captage de l'énergie électrique entraînant une dégradation prononcée du matériel (bande d'usure et fil de contact).

Certaines lignes sont équipées de caténaires simplifiées, la vitesse sur les portions de ligne équipée de telle caténaire est inférieure à 120 km/h. Dans les gares de triage et les dépôts où la vitesse est toujours réduite, l'alimentation électrique des trains se fait également par une ligne de contact constituée d'un ou de deux fils.

- **Câble porteur :**

Du fait de son poids, un fil tendu entre deux points ne peut pas suivre une ligne droite. Il suit une courbe qu'on appelle la flèche ou bien chaînette (en forme de cosinus hyperbolique). La solution consiste à suspendre le fil de contact, rainuré longitudinalement sur le dessus, à un câble porteur par l'intermédiaire de pendules de longueur variable, suivant le même principe que les ponts suspendus. L'ensemble est tendu par des appareils-tendeurs munis de contrepoids qui exercent une traction équilibrée sur les deux fils et maintiennent une tension mécanique constante pour une plage de températures définie (caténaire entièrement régularisée). On appelle ce montage entre deux contrepoids un équipement.

- **Un système d'électrification ferroviaire :**

C'est l'ensemble des moyens mis en œuvre pour alimenter en énergie électrique les trains (locomotive électrique ou rame automotrice électrique). Les trains sont alimentés en courant alternatif haute tension ou en courant continu. L'alimentation passe par un troisième rail ou une caténaire et le retour du courant se fait par les rails de la voie ou un quatrième rail dédié.

- **La radio sol-train :**

C'est un système analogique de télécommunication utilisé sur une partie du réseau ferroviaire français pour assurer la liaison entre les postes de gestion des circulations et les mécaniciens des trains.

- **Composant d'une voie ferrée :**

Une voie en impasse se termine par un heurtoir (également appelé *butoir*). Les changements de voies se font généralement par des appareils de voie : un train ne choisit pas sa direction, à de rares exceptions près. Les ponts tournants sont utilisés pour le garage des locomotives dans des rotondes.

## **2.4 Les catégories de voies ferrées**

### **2.4.1 Types des catégories de voies ferrées**

Les voies sont classées en plusieurs grandes catégories, chacune sous-entendant une vitesse maximale et une charge à l'essuie. On distingue :

- Les voies principales, affectées à la circulation des trains ;
- Les voies de circulation affectées à desserte interne des grands complexes ferroviaires ;
- Les voies de service, affectées aux manœuvres, qui peuvent être d'anciennes voies principales déclassées ;
- Les voies d'évitement, qui permettent à deux trains circulant à contresens sur une voie unique ou de se croiser ;
- Les voies de garage, qui sont des voies de service affectées au stationnement du matériel roulant ;

- La distinction entre les voies de service et de garage n'est pas toujours évidente. Ces voies peuvent faire partie de réseaux plus globaux incluant le ferroutage dans le cadre de l'intermodalité des transports.

### **2.4.2 Écartement des rails**

Il existe plusieurs normes d'écartement des rails :

- **Voie normale**, 1 435 mm : norme la plus répandue dans le monde (elle fut créée en Angleterre : 4 pieds, 8½ pouces), pour les trains et les tramways. Voie de 1 067 mm : norme au Japon (sauf pour le Shinkansen), en Nouvelle-Zélande, dans le Queensland en Australie, en Afrique du Sud et en Indonésie.
- **Voie métrique**, 1 000 mm : souvent utilisée pour les chemins de fer de montagne et les anciens tramways à longue distance.
- **Voie étroite**, écartement inférieur à 1 m (souvent 600 mm) : utilisé notamment dans les chemins de fer industriels ainsi que certains tramways.
- **Voie large** :
  - 1 520/1 524 mm : (Russie et autres pays de la Communauté des États indépendants, Finlande et les Pays baltes),
  - 1 600 mm : (Irlande, Brésil, Victoria et Australie-Méridionale)
  - 1 668 mm : (Espagne et Portugal),
  - 1 676 mm : (Inde, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, Argentine, Chili).

### **2.4.3 La voie normale**

Dans la plupart des pays du monde (environ 60% des voies ferrées mondiales) l'écartement des rails -la distance entre les flancs intérieurs des deux files de rails- est de précisément 1,435m soit 4 pieds 8 pouces et demi.

Cet écartement dit « écartement de voies normales » se répand de plus en plus afin d'unifier le réseau et le matériel ferroviaire mondial. D'ailleurs, depuis leur entrée dans l'Europe, l'Espagne et le Portugal, respectivement aux normes 1 674 mm et 1 664mm, ont lancé un vaste plan de restructuration de leur réseau pour assurer sa compatibilité avec le reste de l'Europe.

La première ligne de chemin de fer ouverte au public fut en 1825 était la ligne Stockton-Darlington en Angleterre. C'est le créateur de la locomotive du premier train sur cette ligne, George Stephenson, qui réussit à imposer cet écartement. En effet, il s'agissait là à l'époque de l'écartement standard des charrettes et chariots. En choisissant les mêmes dimensions, il assurait une reconversion plus aisée et à moindres coûts des chariots en wagon.

Il faut, pour répondre, remonter à l'époque de la grande Rome il y a 2000 ans. Les Romains sont les inventeurs des routes dallées. À force de trafic, ces dalles se creusent et des ornières se dessinent. Pour ne pas abîmer les roues des chariots, elles ne devaient pas buter dessus et pour éviter les problèmes des écartements variables, il fut décidé d'un écartement fixe afin que tous les chariots puissent rouler sans dommage dans les ornières. C'est pour ces raisons que selon la légende Jules César imposa cette norme de 1435mm<sup>1</sup>.

Les Romains ont adopté cette dimension parce que les créateurs de chars romains ont, au fil de leur expérience, déterminé que c'était l'écartement idéal pour respecter leur contraintes: avoir le meilleur rapport de stabilité par rapport à l'écartement, la meilleure manœuvrabilité et surtout, ne pas gêner les chevaux qui tirent le char. Que ce soit un char de guerre ou un charriot, plus l'écartement des roues est réduit, plus celui-ci est manœuvrable, notamment dans les virages. Cependant, l'écartement ne peut pas non plus être trop réduit d'une part pour assurer la stabilité du char, et d'autre part parce qu'ils étaient tirés par deux chevaux. Les dimensions furent donc choisies comme un compromis d'efficacité et pour que les deux chevaux puissent être attelés en leur laissant une distance suffisante entre les croupes pour ne pas se gêner.

### **Section 03 : Transport ferroviaire de marchandises**

.Le transport de marchandises est un élément clé de l'économie. Il constitue une composante indispensable du processus de production et de distribution des biens matériels, il assure leur mobilité spatiale, qu'il s'agisse d'alimenter les activités de fabrication par des matières premières, d'acheminer les produits jusqu'à leur lieu d'échanges puis jusqu'à leur lieu de consommation ou encore de recueillir, pour les traiter et parfois les réutiliser, les

---

<sup>1</sup><https://axiomcafe.fr/pourquoi-lecartement-des-rails-de-chemin-de-fer-est-il-de-1435m?page=1> (consulté le 02/04/2018 à 22h30).

déchets qui demeurent à l'issue de la consommation. Le transport est ainsi présent à chaque pas du cycle de transformation (fabrication /distribution / consommation / récupération) de tous les biens matériels.

### **3.1 Définition de transport de marchandises**

Le transport de marchandises se définit comme suit : « Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes»<sup>1</sup>.

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises - le fret - d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers ; les transporteurs publics de marchandises.

Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique<sup>2</sup>.

Selon M. Savy, le transport de marchandises est un service dans la mesure où il ne modifie pas la marchandise à laquelle il s'applique, et la production transport ne s'incarne pas dans un objet ou un bien identifiable. Mais on ne peut pas limiter l'opération de transport dans le caractère de service, et donc la considérer comme une activité ancillaire. Le transport est tout à la fois une activité particulière, dont les caractéristiques justifient une approche propre, et une activité mêlée aux autres. D'une part, le transport est une activité industrielle dont la technique, les conditions de travail (notamment l'itinérance de nombre de postes de travail), l'utilisation d'un patrimoine productif collectif énorme (la plus grande part des infrastructures) la différencient fortement des autres activités.

---

<sup>1</sup>TEF CANADA, 20.8 transports de marchandises, rapport 2013.

<sup>2</sup><http://www.vie-publique.fr> (consulté le 14/02/2018 à 15h45).

Ainsi on peut affirmer que le transport est une opération productive, c'est un processus, il apporte une valeur additionnelle aux marchandises. Il forme une industrie particulière qui a pour clients d'autres industries. Il transforme les biens, en modifiant leurs propriétés physiques (coordonnées spatio-temporelles) en les transportant d'un endroit à un autre. En outre de ces considérations naturelles, le transport agit aussi sur des données sociales, ainsi le même produit n'a pas la même valeur d'usage dans deux endroits différents.

### **3.1.1 Marchandises, fret ou bien**

Il est utile de réfléchir sur la notion de marchandises avant de définir le transport. Le terme marchandises est utilisé pour désigner les objets transportés, l'usage de ce terme assigne aux transports une fonction essentielle : assurer la liaison entre le monde de la production et celui de l'échange, c'est-à-dire permettre de transformer les produits en marchandises.

Les Anglo-saxons parlent plutôt de transport de biens (goods transport), dans la mesure où tous les biens transportés ne sont pas destinés à la vente. Quant au terme **fret**<sup>1</sup>, il est plus riche, il désigne à la fois le transport et l'objet transporté. Il a d'autres significations : la cargaison ; le prix de la location ou le louage du véhicule lui-même. Les divers sens du mot fret reflètent bien la diversité des acteurs qui participent aux transport et leurs rôles respectifs, dans un fonctionnement de système. Selon le Dictionnaire historique de la langue française d'Alain Rey (Paris, Dictionnaires Le Robert, 1992, 2 vol.), « fret désigne le prix du transport par mer de marchandises (XIII e s.) –aujourd'hui aussi par route, par avion –, par métonymie et couramment la cargaison elle-même (1596), le prix de location d'un navire (1606) et le louage d'un bateau de transport utilisé au transport de marchandises (1681, à fret), puis s'applique à tout moyen de transport.

### **3.2 Les moyens afférents au transport de marchandises**

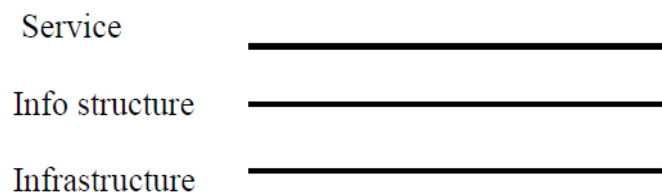
Le transport est représenté comme un système c'est-à-dire comme organisateur. Il est constitué, comme chaque système, d'une structure bien définie, d'un ensemble d'éléments distincts et nécessaires les uns aux autres, insérés dans un cadre formel permettant à la fois d'identifier leur rôle et de démontrer leur interdépendance.

---

<sup>1</sup> SAVY, (M) : Economie du fret, le processus de transport : techniques de l'ingénieur,(2005). p 1

Pour mieux comprendre et gérer le système de transport, il est courant de le décomposer en réseau selon des couches superposées. La décomposition part, de l'élément le plus tangible et fixe constitué par l'infrastructure, pour inclure tous les éléments du dispositif de transport de fret, jusqu'au niveau supérieur constitué des installations des sites d'expédition et de réception, et des relations économiques qui motivent l'opération de transport<sup>1</sup>. Le schéma suivant identifie les couches structurant les réseaux :

**Figure 2 : Schéma de la structure générale des réseaux.**



Source : Savy, (M) : transport de marchandises, éditions EYROLLES, 2006.

L'infrastructure est un élément clé du système de transport, sa division en différents modes permet la segmentation la plus courante du transport (routier, ferroviaire, etc.). Le troisième niveau qui est le service est plus complexe à appréhender car il est constitué de deux éléments distincts l'objet du service qui est le véhicule et l'instrument du service qui est la cargaison, ces deux couches ressortissent à deux agents économiques, le chargeur et le transporteur.

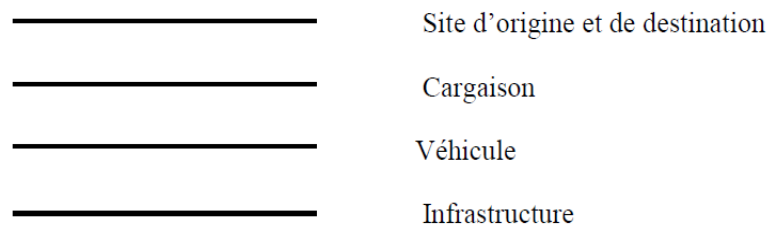
Et enfin, il est nécessaire pour l'accomplissement du mouvement de marchandises ça veut dire pour l'expédition et la livraison des marchandises, la présence des installations du site d'origine et du site de destination.

La nature de ces installations influe sur le type de transport mis en œuvre. Ainsi nous aboutissons à un système de transport constitué de quatre couches identifiées dans le schéma suivant :

---

<sup>1</sup> SAVY, (M) : Transport de marchandises, éditions EYROLLES 2006.

Figure 3 : Schéma de la structure en couches des systèmes de transport.



Source : SAVY, (M) : transport de marchandises, éditions EYROLLES, 2006

Il y a une interdépendance entre les couches, dont l'intensité des liens varie selon ce qu'on considère telle et telle couche. L'interaction entre deux niveaux de couches se traduit par un procès, ainsi le trafic résulte de l'interaction entre l'infrastructure et le véhicule, il se mesure en véhicules- kilomètres, il intéresse les gestionnaires de l'infrastructure pour le dimensionnement des nouveaux projets, et les usagers qui subissent des ralentissements quand l'infrastructure est saturée.

L'interaction entre le véhicule et la cargaison réalise le transport proprement dit. Le volume de transport se mesure en Tonnes-Kilomètres qu'on peut le traduire en véhicules-Kilomètres pour mesurer le trafic nécessaire à l'écoulement de cette même quantité de transport. Et enfin, l'interaction entre la cargaison et le circuit reliant le site d'expédition et le site de réception relève de la logistique.

Nous allons à présent, définir le rôle de chaque couche dans le système de transport afin de construire un réseau et une structure en chaîne.

### **3.1.2.1L'infrastructure :**

Les infrastructures sont, au même titre que les moyens d'acheminement, une ressource de base du transport. Les opérations de transport ne peuvent se réaliser que sur des infrastructures adéquates. À chaque mode correspondent ses infrastructures propres.

Lorsqu'on analyse le système de transport en réseau, on ne considère pas uniquement linéaires (routes, voies ferrées...) ; les infrastructures nodales sont aussi prises en compte, qu'elles soient terminales pour l'entrée et la sortie du dispositif c'est-à-dire les arcs (routes ...), ou qu'elles soient intermédiaires pour la connexion des arcs du dispositif comme les ports, les gares qui constituent les point nodaux.

L'importance des infrastructures en tant que « support » de la mobilité des personnes et des marchandises en fait un élément capital de l'économie générale du pays. Les montants des investissements à consentir pour construire et maintenir ces équipements sont très élevés. Les autorités publiques sont donc, de façon naturelle, les régulateurs de ces infrastructures. Très souvent ce rôle de régulateur est associé au rôle de gestionnaire mais pas nécessairement. Les autorités responsables fixent les modalités d'utilisation et les règles de circulation pour commander le débit maximum du réseau.

L'infrastructure de transport constitue également un équipement collectif, et par conséquent, elle participe au choix et à la politique des autorités intéressées (État, collectivité publique, etc.), pour répondre aux objectifs de l'aménagement du territoire.

Elle constitue l'ensemble des installations qu'il faut aménager pour un bon fonctionnement des systèmes de transport; comme les routes, les gares, les ports et aéroport, etc. La puissance publique a un rôle important à jouer dans la programmation, la réalisation et le financement.

Lorsqu'on évoque le débat sur les infrastructures, on se focalise souvent sur les autoroutes, les grandes lignes ferroviaires ou les lignes électriques à haute tension. Mais au niveau mondial, le sujet clé pour ce siècle sera celui des infrastructures urbaines.

### **3.1.2.2 Le véhicule**

C'est le moyen de transport, il sert à transporter la marchandise. Il détermine dans une large partie la performance du système de transport. Il y a une cohérence entre le type de véhicule et l'infrastructure, ce couple forme le mode de transport. Le véhicule se compose d'une partie matérielle (la machine) et d'une partie humaine (conducteurs ou plus généralement l'équipage). Il peut être automobile (camion, navire...) ou alimenté en énergie par le réseau d'infrastructure (chemin de fer électrifié). Selon certaines techniques on distingue le véhicule moteur (tracteur, locomotive,...) et le véhicule porteur (remorque, wagon...). L'innovation dans les véhicules de transport sert à l'évolution de l'ensemble du système de transport.

Le type et la taille du véhicule ont une influence importante sur le coût du transport et sur sa vitesse potentielle. Les moyens de transport de grande capacité ont un coût d'opération

proportionnellement plus faible que les moyens de petite capacité. Ils ne sont pas attractifs du fait de la mauvaise qualité du service qu'ils procurent, chose qui se répercute sur la fréquence de livraison ou sur le temps d'acheminement. De façon générale la vitesse commerciale diminue avec la capacité du véhicule<sup>1</sup>.

Le véhicule peut appartenir à son propriétaire et dans ce cas de figure on parle du transport privé, ou il appartient à des entreprises de transports qui prennent en charge l'acheminement des produits qui leur sont confiés par des clients, c'est le transport public.

Il existe d'autres cas où le véhicule est loué. La location se divise en deux situations qui donnent aux transports le caractère privé ou public, le premier se réalise lorsque le chargeur lui-même loue le véhicule, et le deuxième résulte du fait que le locataire soit l'entreprise de transports.

La location apparaît comme une bonne solution pour les locataires. Elle leur permet d'obtenir des économies d'échelle, en leur évitant l'entretien d'une part et de centrer leurs actions sur leur métier principal.

### **3.1.2.3 La cargaison :**

Envoi ou cargaison, c'est l'ensemble de marchandises qui seront transportées par le même moyen de transport. Elle se caractérise par divers paramètres, la nature de la marchandise et le poids en sont les principaux, ils déterminent le conditionnement de marchandises (vrac liquide, vrac solide, grands conteneurs, etc.), et celui-là détermine à son tour les exigences en matière du moyen de transport, en d'autres termes, il assure l'adéquation entre le véhicule et la cargaison.

Le véhicule est spécialisé pour chaque famille de produit, d'où le problème de la difficulté de trouver un fret de retour compatible avec le véhicule. Le transporteur qui transporte des objets qui ne lui appartiennent pas, est soumis à plusieurs risques de détérioration des biens lors des manutentions, les pertes et les vols, et à des aléas de circulation et de climat, ce qui explique la nécessité voire l'obligation des assurances dans le dispositif du transport. Le recours au droit explicite les rôles des agents et leurs relations.

---

<sup>1</sup>SEVESTRE, (A) : Pôles de développement économique et logistique d'entreprise, thèse de doctorat en sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne. 2007.

**3.1.2.4 Origine et destination du transport :**

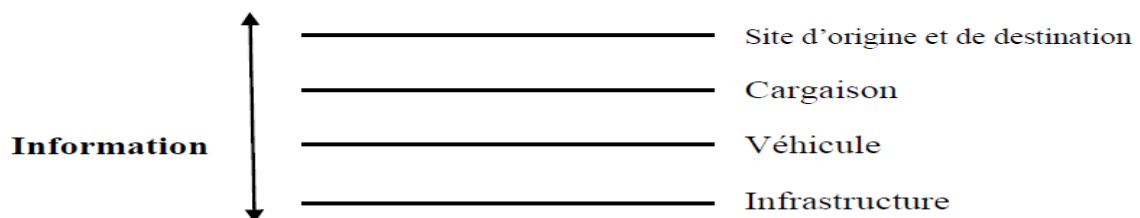
Cette couche donne sens au schéma du transport. L'origine et la destination du transport constituent une relation transactionnelle, et les installations du site d'origine et du site de destination sont nécessaires à l'accomplissement du procès de transport d'une part, et leur nature décide directement ou indirectement du moyen de transport mis en œuvre.

Il convient d'examiner ces sites en prenant en considération la distance qui les sépare, leur branchement sur tel ou tel réseau d'infrastructure, leur équipement en engins de manutention, parkings... le transport met en relation plusieurs sites (usines, magasins, etc.), pour chaque site il y a des logiques de gestion économiques et techniques propres.

Le dispositif de transport ne peut s'accomplir sans information, cette dernière occupe une place très importante et elle est présente dans toutes les étapes du système. Elle sert à diffuser des conseils et des instructions aux conducteurs, de suivre le parcours des marchandises. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) contribuent d'une manière efficace dans la gestion du transport, le suivi en temps réel des véhicules et des marchandises, et l'optimisation des tournées et de l'allocation des conducteurs et des véhicules permettant une meilleure utilisation des capacités de transport.

Le schéma suivant sert à enrichir le schéma de base en ajoutant l'information comme un élément transversal à l'ensemble des couches :

**Figure 4 : Schéma du rôle transversal de l'information**



Source : SAVY, (M) : transport de marchandises, éditions EYROLLES, 2006

## **Conclusion**

Les transports, en permettant la mobilité des hommes et des marchandises, constituent une activité charnière indispensable au fonctionnement de l'économie et à la satisfaction des besoins de la population.

L'activité de transport et notamment des transports de marchandises, continue à former dans le système économique un monde à part. Et donc le transport de marchandises n'est pas juste un service qui consiste à déplacer les choses d'un endroit à un autre. Il est par contre, un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens, et sans lequel l'activité économique se paralyse.

Au cours de toutes les sections de ce chapitre, nous avons vu les différents modes de transport et nous nous sommes intéressés particulièrement au mode ferroviaire où on a diagnostiqué ses caractéristiques et passé en revue le transport de marchandises et son rôle important dans une économie basée sur des échanges.

Cette importance lui confère un intérêt et une préoccupation majeure dans les politiques de l'État en vue d'une recherche permanente pour l'améliorer et le développer pour qu'il puisse remplir ses fonctions de moteur de développement dans la société.

Après avoir fait le contour des concepts et des principales notions relatives au transport ferroviaire et celui de marchandises, nous analyserons dans le chapitre suivant la notion et la genèse de l'intégration économique maghrébine.

# **Chapitre II : Intégration Economique Maghrébine.**

## **Introduction**

Vu le contexte mondial actuel, des puissances et blocs régionaux en place, les pays du Maghreb sont appelés à adhérer à la tendance internationale des regroupements régionaux intégrés, autrement dit, le Maghreb n'a d'autres choix que de s'unir, pour faire face et renfoncer son développement. Mais le processus d'intégration Maghrébine est lent et complexe à cause d'une série d'entraves de nature économique et politique. Et ceux depuis les premières tentatives d'unification, dont la conférence de Tanger en 1958, qui représentait à la fois une volonté populaire et une réponse à la CEE.

Aujourd'hui, les pays maghrébins multiplient les déclarations d'intention. Mais l'UMA créée en 1989 et réunissant les cinq pays du Maghreb est en panne, en particulier depuis 1994 et la fermeture des frontières entre le Maroc et l'Algérie. Sur le plan économique, le blocage du processus d'unification a d'une part des raisons internes qui tiennent à la faiblesse des complémentarités et d'autre part des raisons externes qui tiennent à la force d'attraction du pôle Européen.

Les États maghrébins ont plus d'échanges avec l'Europe qu'entre eux. Parallèlement à la nécessité d'une construction économique maghrébine. Le partenaire euro-méditerranéen lancé à Barcelone en 1995 est d'une importance majeure pour ces pays et pourrait aussi favoriser l'intégration régionale. On retient à ce propos la définition de l' 'intégration économique comme la forme la plus élaborée que peut prendre un accord commercial régional : C'est un marché unique<sup>1</sup> doublé de l'unification des politiques économiques et sociales<sup>2</sup>.

La question relative à la construction du bloc maghrébin peut paraître provocatrice mais elle mérite d'être posée. Elle est donc une question «sensible» dans la problématique qui est la nôtre. Il sera donc indispensable de sensibiliser à l'importance d'une intégration horizontale intra- maghrébine notamment, par le rail exprimée par le Comité des Transports Ferroviaire Maghrébins.

Enfin chercher pourquoi une région comme le Maghreb n'attire pas assez d'IDE malgré une certaine crédibilité de leurs programmes de réformes macroéconomiques. Nous

---

<sup>1</sup> L'union européenne constitue aujourd'hui la forme la plus élaborée d'un marché unique dans le cadre d'une intégration régionale.

<sup>2</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/integration-economique.html> (consulté le 03/05/2018 à 18h).

montrons dans la première section que le monde aujourd'hui est constitué d'un ensemble de blocs qui agissent en groupe et échangent entre eux des biens et services pour un intérêt commun.

La deuxième section, s'étend jusqu'au Maghreb qui reste la seule région, que malgré l'atout de la proximité géographique entre ses membres, la diversité probable des produits échangeables, et les potentialités existences, ne connaît pas encore une construction en unité maghrébine.

La troisième section est réservée au révolutionnaire de cette réalité qui tend à renverser la situation et les préjudices qui condamnent cette zone par la création du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins CTFM où ils les pays membres ont cherché à participer activement dans les arrangements régionaux, envisageant ceux-ci comme une étape vers la mondialisation.

## Section 1 : Les échanges commerciaux dans le monde : vue d'ensemble

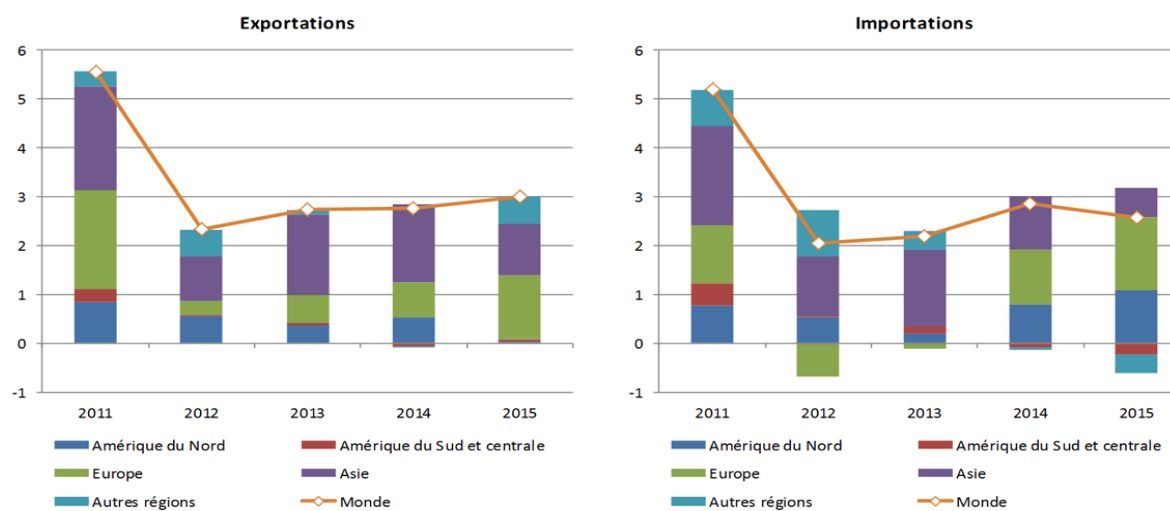
Les flux de marchandises, de capitaux et de services connaissent depuis la fin du XXe siècle une croissance considérable. Même s'ils touchent progressivement toutes les parties du monde, il existe pourtant d'importantes inégalités par rapport aux régions et au mode de transport emprunté.

### 1.1 Les échanges commerciaux dans le monde

Le volume du commerce des marchandises a augmenté à un rythme lent et régulier au cours des dernières années, mais malgré cette régularité, la contribution des régions géographiques de l'OMC à la croissance du commerce en volume a changé au fil du temps. Parallèlement, la part de transport routier dans le transport terrestre de marchandises en particulier croît de façon régulière depuis plusieurs années et à l'échelle mondiale. Entre 1970 et 2004, la route a multiplié par plus de 3,5 fois des prestations au sein des pays de l'Europe centrale et orientale<sup>1</sup>. Ceci est le résultat d'évolutions divergentes : une forte progression de la route, une faible progression de la voie d'eau et un fort recul du fer.

La figure suivante explique en pourcentage le volume contributif des exportations et des importations des différentes régions du monde au volume d'échanges commerciaux mondiaux.

**Figure II-01: Les contributions à la croissance du commerce mondial en volume par région, 2011-2015 (Variation annuelle en %).**



Source : Secrétariat de l'OMC.

<sup>1</sup> CEMT « Evolution des transports 1970-2004 » 2006, P.28.

Les relations économiques d'un pays sont très influencées par sa géographie et donc généralement dominées par ses échanges avec ses voisins. Cet effet de proximité a été renforcé par la mise en place d'unions économiques. L'Asie a contribué plus que toute autre région à la reprise du commerce mondial après la crise financière de 2008-2009. Cependant, la région a moins contribué à la croissance des importations mondiales en volume, du fait du ralentissement de l'économie chinoise et d'autres économies asiatiques.

En 2013<sup>1</sup>, la contribution de l'Asie à l'augmentation de 2,3% du volume des importations mondiales de marchandises était de 1,6 point de pourcentage, soit 73% de la croissance des importations mondiales, mais en 2015, la contribution de la région à l'augmentation des importations mondiales de 2,6% n'a été que de 0,6 point de pourcentage, soit 23% de leur croissance.

En revanche<sup>2</sup>, l'Europe a surtout tiré le commerce mondial vers le bas depuis la crise financière, et a même réduit la croissance de la demande mondiale d'importations en 2012 (-0,7%) et en 2013 (-0,1%). Mais en 2015, elle a de nouveau apporté une importante contribution positive à cette croissance, avec une part de 1,5 point de pourcentage dans la hausse de 2,6% du volume des importations mondiales, soit 59% de la croissance du commerce mondial.

La reprise progressive du commerce intra-UE en 2014 et 2015 explique en grande partie ce rebond, à mesure que s'estompent les effets négatifs de la crise des dettes souveraines en Europe.

## **1.2 Les zones d'intégration régionale dans le monde**

Depuis ces dernières décennies, la mondialisation a bouleversé le paysage économique planétaire (voir annexe n°1). Devant la domination mondiale exercée par les trois géants de la Triade (Amérique du Nord, Europe Occidentale et Japon), on assiste à la mise en place de regroupements régionaux ayant pour objectif de se renforcer ou de concurrencer cette suprématie. C'est ainsi qu'on assiste à l'apparition de l'UE sur le vieux continent, de l'ALENA en Amérique du Nord, de l'ASEAN en Asie du sud-est, et de la CEMAC en Afrique Centrale<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> [https://www.wto.org/french/news\\_f/pres16\\_f/pr768\\_f.htm](https://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr768_f.htm) (consulté le 12/05/2018 à 21h35).

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> <http://www.les-regroupements-regionaux-dans-le-monde.com> (consulté le 13/04/2018 à 19h30).

Elles en dénombraient en 2005 plus de 170 en vigueur. Tous ne sont pas de la même importance, citons donc les plus célèbres: l'Union Européenne, renforcée en 1993 avec le Marché Unique, l'AELE en Europe, l'ALENA<sup>1</sup> depuis 1994 et le MERCOSUR en 1991 respectivement en Amérique du Nord et du Sud, l'ANASE<sup>2</sup> (ou ASEAN) en Asie du Sud-est, qui cherche à s'ouvrir à la Chine ou encore le COMESA en Afrique de l'Est et australe.

Ces ACR entrent dans le cadre de l'émergence du régionalisme, dont nous pouvons alors reprendre la définition choisie par l'OMC, issue du Dictionary of Trade Policy Terms: le régionalisme correspond à « l'ensemble de mesures prises par les gouvernements pour libéraliser ou faciliter le commerce à l'échelle régionale, parfois au moyen de zones de libre-échange ou d'unions douanières ».

Pour l'OMC, un accord commercial régional revêt une signification un peu plus large, puisqu'il ne concerne pas nécessairement des pays appartenant à une même zone géographique (ex: accord UE/Afrique du Sud); il entre dans le cadre de la réglementation de l'OMC concernant la « libéralisation préférentielle du commerce ».<sup>3</sup>

La régionalisation n'entraîne pas une forte augmentation des échanges intra régionaux seulement, elle aurait même tendance à faire augmenter la part liée au commerce mondial. En effet, les exportations des quatre principales zones de libre échange représentent 60% du commerce mondiale.<sup>4</sup>

Beaucoup des accords en restent au stade de la zone de libre échange ou de l'union douanière. De plus de très nombreux accords de coopération entre pays sont restés lettre morte ou ont été éphémères.

### **1.2.1 Les étapes d'intégration régionale**

Le tableau suivant dénombre les principaux blocs régionaux dans le monde associés à leurs Accords Commerciaux Régionaux mis en place.

---

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> [http:// www](http://www), les groupements régionaux dans le monde (consulté le 14/04/2018 à 14h).

<sup>4</sup> Ibid.

Tableau II-01 : les ACR dans les importants blocs régionaux au monde.

ACR Blocs	Libre échange	Union douanière	Le marché commun	Union économique
ASEAN	X			
La Communauté Andine des Nations		X		
ALENA	X			
LE COMESA			X	
AELE	X			
Le MERCOSUR			X	
UE				X
La communauté des Caraïbes				X

Source : élaboré par nous-mêmes.

À mesure qu'augmentent les échanges et les investissements internationaux, on assiste à l'intégration économique de plus en plus poussée de certains groupes de pays. L'exemple le plus manifeste est celui de l'Union européenne. Ce qui était autrefois une série de pays autarciques est devenu un ensemble économique complètement intégré.

Même si les relations entre pays suivent rarement un cheminement aussi précis, l'intégration économique formelle se fait par étapes, la première étant la réduction et la suppression des obstacles au commerce, et la dernière, la création d'une union économique. Nous résumons ces étapes ci-dessous :

**1.2.1.1 Le libre-échange** : est un principe visant à favoriser le développement du commerce international en supprimant les barrières douanières tarifaires et non tarifaires et

les réglementations nationales susceptibles de restreindre l'importation des biens et des services<sup>1</sup>.

**1.2.1.2 Une union douanière** : est un accord commercial régional dont les États membres ont adopté une politique commerciale commune vis-à-vis des États tiers. Une union douanière résulte souvent de l'approfondissement d'une zone de libre échange (laquelle ne définit pas de tarif extérieur commun)<sup>2</sup>.

**1.2.1.3 Le marché commun** : est une union douanière complétée par la libre circulation des personnes, des services et des capitaux. (La libre circulation des marchandises étant comprise dans l'union douanière).<sup>3</sup>

**1.2.1.4 Union économique** : c'est un marché commun (libre circulation des personnes, des biens et services et des capitaux) doublé d'une harmonisation des politiques économiques<sup>4</sup>.

Nous passons alors à la prochaine section. Nous analyserons dans cette partie les échanges intra maghrébins et le potentiel de la zone.

## **Section 2 : Les échanges intra-maghrébin / analyse et développement.**

Les pays du Maghreb sont appelés à adhérer à cette tendance internationale des regroupements régionaux. Edifier l'espace maghrébin et renforcer le commerce intra maghrébin, afin de bénéficier des externalités positives (élargir la taille de marché, créer une dynamique économique régionale susceptible de renforcer la réallocation des facteurs de production à l'intérieur de la zone et de promouvoir l'attractivité de la région pour les flux d'IDE).

---

<sup>1</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Libre-échange> (consulté le 20/05/2018 à 19h12).

<sup>2</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Union\\_douanière](https://fr.wikipedia.org/wiki/Union_douanière) (consulté le 20/05/2018 à 19h18).

<sup>3</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/marche-commun.html> (consulté le 20/05/2018 à 19h30).

<sup>4</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/union-undefiniconomique.html> (consulté le 20/05/2018 à 19h46).

Le projet de création de l'UMA est devenu un impératif dès le début des années 80 du siècle dernier, à la suite des multiples mutations géostratégiques intervenues sur la scène, dont notamment l'émergence et la multiplication des groupements économiques régionaux.

### **2.1 Définition de l'intégration régionale**

1-« *L'intégration régionale est définie comme étant le processus par lequel plusieurs pays cherchent à éliminer les barrières discriminatoires existantes entre eux dans le but d'établir un espace économique unique* ». <sup>1</sup>

2-« On peut définir l'intégration économique régionale par la proximité géographique des échanges : les pays ont tendance à commercer en priorité avec leurs voisins. Mais l'intégration économique est surtout une démarche institutionnelle.

En effet, celle-ci s'ajoute bien souvent aux stratégies des firmes multinationales. C'est évident dans le cas de l'Alena. Ainsi l'intégration est souvent induite à la fois par le marché et par les politiques menées ». <sup>2</sup>

3- Intégration « *regroupement, unification ou articulation et coordination d'éléments antérieurement séparés en vue de construire un ensemble cohérent* ». <sup>3</sup>

4-« *l'intégration est un processus par lequel deux ou plusieurs pays cherchent à éliminer les barrières discriminatoires existant entre eux pour établir un espace économique unique* ». <sup>4</sup>

### **2.2 Les principaux cadres d'échanges intra maghrébins**

En marge des traités de l'UMA, les accords signés au Maghreb sont pour l'essentiel de nature bilatérale, souvent dans la continuité du traité de Marrakech et principalement entre le Maroc, la Tunisie et l'Algérie. Des partenariats se sont ainsi créés, allant d'accords préférentiels sur quelques produits spécifiques à des accords de libre-échange portant sur toute une gamme de produits. Ces accords ont quelques fois tendance à supplanter ceux de

---

<sup>1</sup> <http://www.intégration économique+définition> (consulté le 12/04/2018 à 16h).

<sup>2</sup> [http : //www.les cours de sciences économique et sociales + définition](http://www.les cours de sciences économique et sociales + définition) (consulté le 12/04/2018 à 16h 15)

<sup>3</sup> Ahmed SILEM .Jean. Marie ALBERTINI « *lexique d'économie* » ; édition DALLOZ .Paris.1994.

<sup>4</sup> <http://www.webses intégration. Bloc régionaux et croissance cours 2001-2002.> (Consulté le 12/04/2018 à 16h30).

l'UMA en raison des relations particulières qui lient certains pays, mais on peut également souligner l'absence d'une forte volonté politique pour dynamiser le partenariat multilatéral.

Le tableau ci-dessous résume les types d'accords de commerce bilatéraux au Maghreb.

**Tableau II-01 Accords bilatéraux au Maghreb (2006)**

ALE : Accord de Libre Echange ; CP : Commerce Préférentiel

	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie
Algérie		CP	ALE	ALE	ALE
Libye	CP		ALE	CP	ALE
Maroc	ALE	ALE		CP	ALE
Mauritanie	ALE	CP	CP		ALE
Tunisie	ALE	ALE	ALE	ALE	

Source : Forum pour le Développement en Afrique du Nord : Le commerce pour une croissance créatrice d'emploi.

Ces accords ne consacrent cependant pas une libre circulation des biens et des personnes de même que la liberté totale de commercer. Il convient sur ce point de noter qu'il existe encore des restrictions qui ne permettent pas de conclure en la mise en place de véritables zones de libre-échange.

### **2.3 Évolution du commerce au sein de la région du Maghreb**

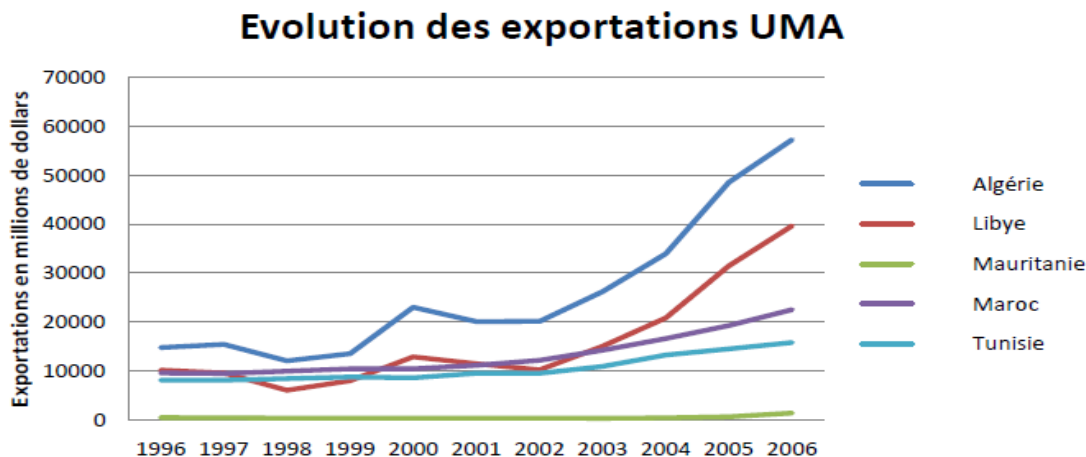
Sur la période 1996-2006 les exportations totales de l'UMA ont été dans l'ensemble plus que doublées<sup>1</sup>. Les hausses les plus remarquables sont celles de l'Algérie et de la Libye qui ont plus que quintuplé leurs volumes d'exportations en l'espace de dix ans. Cela témoigne de la croissance importante du commerce qui s'est opérée dans cette région au cours de cette décennie. Il est tout de même perceptible que cette dynamique n'ait pas été suivie dans les mêmes proportions par tous les pays. En effet, les exportations mauritaniennes ont été en légère croissance mais sont demeurées largement en deçà des performances observées pour leurs pairs tant en proportion qu'en volume.

Le graphique suivant nous donne un aperçu des tendances observées au cours de cette période avec en ordonnée les exportations en millions de dollars et en abscisse les années

<sup>1</sup>MILLOGO (A) « Estimation du potentiel de commerce dans l'Union du Maghreb Arabe par un modèle gravitationnel », Janvier 2012, P16.

correspondantes. Certains chiffres des données sources ont été estimés mais cela ne modifie pas de façon significative les tendances.

**Figure II-02: Croissance des exportations des pays membres de l'UMA (1996-2006).**

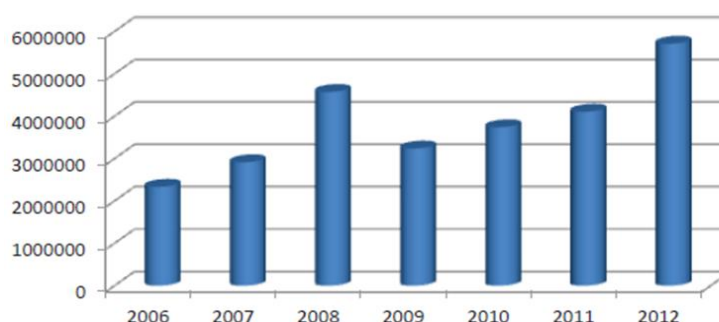


Source : Base de données de la CNUCED (certaines valeurs ont été estimées).

À signaler notamment que, le commerce intra maghrébin était en forte croissance en 2012 puisqu'il a crû de plus de 39% par rapport à l'année 2011. Il s'agit de la deuxième meilleure performance annuelle des sept dernières années. Seule l'année 2008 avait enregistré une meilleure croissance<sup>1</sup>.

La figure ci-après démontre la continuité de l'évolution du commerce intra maghrébin ces dernières années jusqu'à 2012.

**Figure II-03 : Evolution du commerce intra maghrébin entre 2006-2012.**



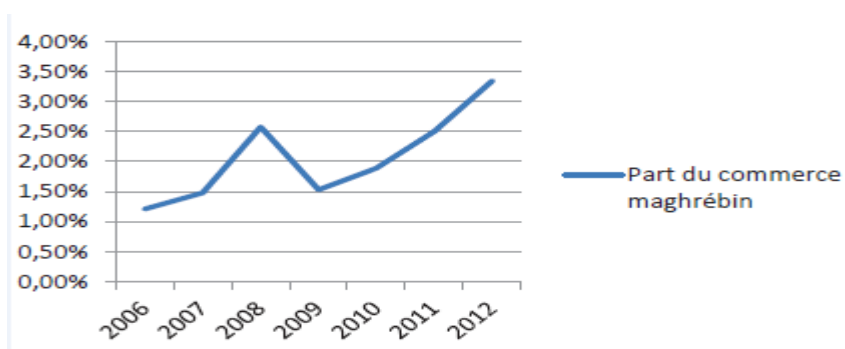
Source : La Commission Economique pour l'Afrique sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord, Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce, rapport Décembre 2013.

<sup>1</sup> La baisse enregistrée après 2008 s'explique par les effets de la crise internationale sur les économies de la sous région. La relative faible reprise, depuis cette date, tend à être justifiée par l'impact du ralentissement économique qu'a connu la région après les événements sociopolitiques de 2011.

Toutefois, et à l'image de ce qu'a été avancé sur la relative faiblesse du commerce intra-Afrique du Nord, le groupement économique de l'Union du Maghreb commerce très peu à l'intérieur de ses frontières. Seuls 3,35%<sup>1</sup> des exportations des pays membres de l'UMA sont destinées au marché maghrébin, ce qui représente une part extrêmement faible par rapport aux performances enregistrées par les autres communautés économiques régionales du continent africain.

L'évolution de ces dernières années est cependant positive. À l'exception de la chute enregistrée en 2009, la part du commerce maghrébin dans les exportations globales est en hausse régulière, comme le montre le graphe suivant :

**Figure II-04 : Part du commerce Maghrébin entre 2006-2012.**



Source : La Commission Economique pour l'Afrique sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord, Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce, rapport Décembre 2013.

Si la bonne dynamique commerciale en matière d'exportation reste encourageante, la structure de ces exportations reste encore un peu floue. En effet, elles semblent peu diversifiées au regard de la part très imposante des combustibles au niveau régional.

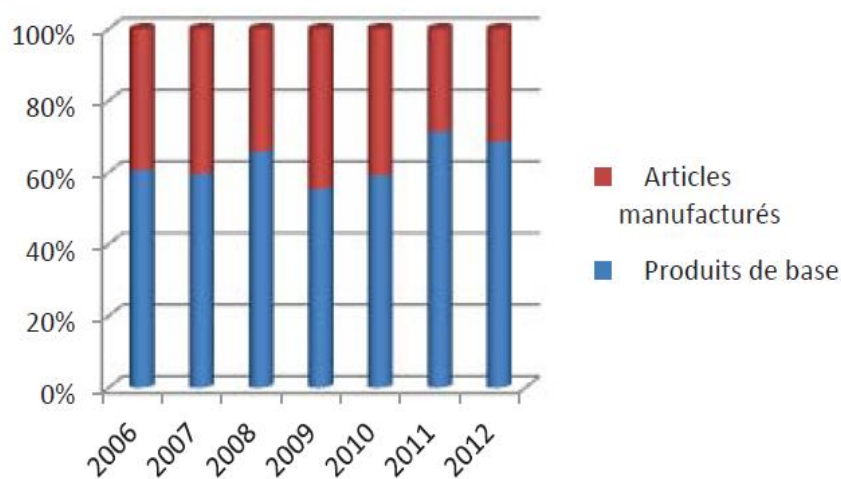
Ce manque de diversification se perçoit davantage sur les derniers rapports de la CE où la Tunisie et le Maroc apparaissent comme les principaux exportateurs hors combustibles. Ils montrent également la forte dépendance des économies algérienne et libyenne vis-à-vis des exportations de combustibles.

<sup>1</sup>La Commission Economique pour l'Afrique sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord, Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce, rapport Décembre 2013, P18.

#### 2.4 Nature des produits échangés

La transformation structurelle des économies de l'UMA passe par une modification de sa structure économique, essentiellement productrice de produits de base non ou très peu transformés à une économie industrielle portée sur des produits de plus grande valeur ajoutée. Le développement de la production et la commercialisation d'articles manufacturés sont à ce titre des conditions fondamentales pour le décollage économique voulu par les pays maghrébins. La figure ci-après indique la part des articles manufacturés dans le commerce maghrébin.

**Figure 9 : Part des articles manufacturés dans le commerce Intra-UMA.**



Source : La Commission Economique pour l'Afrique sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord, Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce, rapport Décembre 2013.

Force est de constater qu'au lieu de prendre une place de plus en plus importante dans le commerce intra maghrébin, les articles manufacturés, dans leur ensemble perdent d'importance dans cette évolution au profit des produits de base. En 2012<sup>1</sup>, ils ne représentent que 31.34% du commerce au sein de l'UMA alors que ce taux était de 44.69% en 2009. L'évolution positive des exportations échangées sur le marché maghrébin semble profiter essentiellement aux produits de base.

Si le commerce maghrébin est, en 2012, à plus de 68% à base de produits primaires à faible valeur ajoutée, plus de 76% de ces derniers, viennent des exportations de combustible. Autrement dit, plus de la moitié des exportations des pays de l'UMA (52.7%) vers les pays membre est constituée des combustibles, pétrole et gaz naturel. Les articles manufacturés de

<sup>1</sup> Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique, Op.cit, P19.

hautes technologies et à compétences élevées ne représentent quant à eux que 8.5% du total du commerce maghrébin.

Le leader traditionnel du commerce intra maghrébin, la Tunisie, a perdu sa première place depuis 2011 au profit de son voisin algérien. En effet, La Tunisie a historiquement dominé les échanges commerciaux au sein de l'UMA, avec une part de marché moyenne de près de 40%. Les événements politiques de 2011 et l'instabilité institutionnelle qui a suivi ont, entre autres, fortement réduit son dynamisme économique au sein du l'Union.

### **Section 3 : Le transport ferroviaire : colonne vertébrale de l'intégration économique maghrébine et euro méditerranéenne.**

#### **3.1 Le projet de l'intégration économique maghrébine**

##### **3.1.1 De la nécessité à l'intégration économique maghrébine**

Bien que certaines voix s'élèvent pour la dénoncer, la mondialisation est un concept qui prédomine dans les relations économiques internationales. Les pays du Maghreb, chacun à son rythme, essaye de s'insérer dans ce mouvement. Certains 's'interrogent sur le fait de savoir s'il faut y aller en rang dispersé. D'autres estiment, qu'on ne peut affronter ce tourbillon que dans un « bloc » régional ; sachant que les deux mouvements mondialisation-régionalisation ne sont pas contradictoires, l'un ayant un effet accélérateur, l'autre un effet correcteur<sup>1</sup>.

Il est légitime d'exprimer ces regrets liés à ces deux pensées opposées quand on sait que :

- Le coût du « non-Maghreb » est estimé à une perte de croissance de plus de 2% ;<sup>2</sup>
- L'intégration par la seule dynamisation des services de transports et de la logistique peut être un gisement pour la résorption du chômage, problème majeur dans les trois pays de la région;
- Le marché unifié du Maghreb constitue une très grande source d'attractivité pour les flux internationaux d'investissements directs étrangers (IDE) ;

---

<sup>1</sup> [http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/libris/3303330403174/3303330403174\\_EX.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/libris/3303330403174/3303330403174_EX.pdf) (consulté le 21/04/2018 à 22h).

<sup>2</sup> [https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file\\_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-fr.pdf](https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-fr.pdf) (consulté le 21/05/2018 à 22h50).

- Le commerce inter maghrébin, bien qu'en croissance lors de la dernière décennie, reste à un niveau médiocre par rapport au potentiel et comparativement à la situation qui prévaut dans d'autres régions du monde.

Le réveil des institutions d'intégration maghrébine sera certainement très bien accueilli par les populations, les opérateurs économiques et financiers ainsi que par les partenaires internationaux des trois pays. Aux avantages économiques et sociaux très largement développés, s'ajoute aujourd'hui une contrainte géopolitique liée à la paix dans la région et à sa sécurité.

Il est unanimement reconnu qu'une intégration régionale pour réussir doit s'appuyer sur un système de transport adéquat, efficace, sécurisé, fiable et à moindre coût. Il s'agit d'une condition préalable et incontournable vue son rôle dans l'élargissement et l'intégration des marchés par la facilitation des mouvements des personnes et des biens. Sur ceci, le transport ferroviaire a pris son initiative au Maghreb pour faire intégrer la zone.

### **3.2 Le transport ferroviaire au Maghreb**

#### **3.2.1 Évolution probable du secteur des transports au Maghreb**

Les pays du Maghreb échangent nettement en dessous du niveau mondial et ce constat a été également dénoncé dans le rapport de Lahcen Achy <sup>1</sup> sur le potentiel de commerce en Afrique du Nord. L'analyse des perspectives d'évolution du secteur des transports au Maghreb laisse apparaître deux tendances prédominantes :

- Il s'agit tout d'abord du "désengagement" progressif de l'Etat, permettant ainsi à l'économie de marché de gérer dans la plus grande liberté le secteur des transports. En effet, tout indique que les politiques d'ajustement structurel mises en œuvre pour permettre l'élargissement du champ de l'économie du marché<sup>2</sup> devront se traduire, au niveau du secteur des transports par une libéralisation du système. Cette tendance concerne avant tout le Maroc et la Tunisie. En Algérie, le processus de libéralisation en matière de transport fait lentement

---

<sup>1</sup> Le Bureau CEA Afrique du Nord, Le commerce en Afrique du Nord : évaluation du potentiel de l'intégration régionale en Afrique du Nord, Rapport 2006.

<sup>2</sup> BENLAHCEN (M), « *Endettement et restructurations économiques et financières au Maghreb* », Revue Française d'Economie, été 1991.

son chemin. En revanche la Libye n'est pas encore concernée par ce vent de libéralisation qui souffle sur le Maghreb, où l'Etat reste le seul acteur présent dans le secteur des transports.

- Il s'agit en second lieu de la mise en place de projets de coopération entre les différents partenaires maghrébins, en matière de transport routier, ferroviaire et maritime, qui donnent une dimension nouvelle au secteur des transports à l'échelle de la région et qui constituent les premiers exemples concrets dans l'édification d'une politique d'intégration maghrébine.

### **3.2.2 Les chemins de fer au Maghreb**

Le chemin de fer au Maghreb est plus que centenaire. Il y a un siècle, le Maghreb était quadrillé par plus de 8 000 km de voies ferrées reliant les principales villes, les grands ports et transportant l'essentiel de la production minière et agricole. Depuis cette date, les réseaux du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie étaient interconnectés et un trafic passagers et fret entre les trois pays étaient organisés.

À l'indépendance des trois pays, le réseau ferroviaire maghrébin n'a pas bénéficié des investissements nécessaires à sa maintenance et à son extension. Seules quelques lignes à vocation minière telles que Nouaceur-Borj Lasfar au Maroc et Gafsa-Sfax en Tunisie ont été construites depuis. En revanche, l'infrastructure routière a connu un remarquable essor engendrant l'hégémonie du transport par route au détriment du ferroviaire, qui a subi un rétrécissement de ses parts de marché et une désaffection de sa clientèle autre que celle opérant dans les segments entièrement captifs. De plus en plus conscientes des avantages spécifiques du transport ferroviaire, les autorités des trois pays consacrent, à nouveau, depuis le début des années 1990 une attention particulière à sa revitalisation.

Des réformes juridiques et institutionnelles ont été initiées avec la promulgation de plusieurs textes de loi allant dans ce sens<sup>1</sup>. Ces réformes visaient notamment :

- La définition claire des rôles : les États restent propriétaires de l'infrastructure et les opérateurs agissent en tant que concessionnaires. En Tunisie, le RFT a été mis en place pour consacrer cette répartition des rôles. Au Maroc, la nouvelle législation en

---

<sup>1</sup> BEN AMOR (K) : *les transports ferroviaires au Maghreb, Etudes et Analyses, rapport IPAMED*, Novembre 2014, PP. 7-8.

vigueur depuis 2005, fait la distinction entre « la convention de concession » et « la licence d'exploitation ».

En Algérie, l'ANESRIF, société nationale avec statut d'EPIC, est chargée de la maîtrise d'ouvrage de tous les nouveaux investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

- La clarification des engagements des États en matière d'investissements et de compensation des services à caractère social : dans les faits, les États financent l'intégralité des investissements en infrastructure, compensent les réductions tarifaires des services à caractère social et épongent périodiquement les déficits cumulés des résultats d'exploitation enregistrés par les bilans des opérateurs. Cette règle est toujours d'actualité en Tunisie et en Algérie. Le cas du Maroc est plus nuancé dans la mesure où l'Office nationale des chemins de fer (ONCF) enregistre, depuis la mise en place du plan des réformes en 2010, des résultats d'exploitation excédentaires. De plus, de par les lois en vigueur, les investissements privés dans l'infrastructure ferroviaire sont acceptés.
- L'introduction de plus de souplesse dans les règles de gestion des entreprises ferroviaires et de l'exercice de la tutelle : au Maroc, il est même prévu de transformer l'actuel statut de l'ONCF (EPIC) en société anonyme qui sera appelée Société marocaine du chemin de fer (SMCF). Pour ce qui est de la fixation des tarifs des transports ferroviaires aussi bien fret que passager, seul l'ONCF au Maroc jouit d'une liberté en la matière ce qui explique partiellement les résultats positifs d'exploitation, contrairement à ceux des opérateurs algérien et tunisien.

Des refontes structurelles et organisationnelles ont été initiées par les entreprises ferroviaires maghrébines<sup>1</sup>. Après une longue période où ces entreprises étaient figées dans un schéma organisationnel à forte connotation technique puisque articulé autour des fonctions jugées essentielles (voie et travaux, matériel et traction, exploitation), des adaptations ont été opérées pour dynamiser leur fonction commerciale. Cette tendance s'est concrétisée par la création de filiales et la mise en place d'unités d'affaires par la SNCFT et la restructuration en pôles de l'organigramme de l'ONCF. Les résultats engendrent en matière d'augmentation du niveau du trafic restent néanmoins mitigés voire décevants pour certains.

---

<sup>1</sup> BEN AMOR, (K): Op.cit p.8.

Des schémas directeurs et des plans de développement consacrant des enveloppes budgétaires conséquentes ont été élaborés et réalisés généralement dans le cadre de contrats programmes établis entre les États et les trois opérateurs ferroviaires. Dans les trois pays, trois phases peuvent être distinguées : rattrapage et assainissement, mise à niveau et développement.

Lors des deux premières phases, il s'agissait de rattraper les retards accumulés dans la maintenance en multipliant les opérations de renouvellement de la voie, rectification des courbes pénalisantes, mise hors eau des zones inondables, doublement de lignes ou de tronçons de ligne et adoption de standards internationaux pour l'armement de la voie (attaches, soudures, aiguillages...).

Pour ce qui est de la troisième phase, les plans en cours, Rihane50<sup>1</sup> et Plan Rail 2040<sup>2</sup> au Maroc, Schéma directeur du secteur ferroviaire<sup>3</sup> (SDSF) en Algérie et Plan de développement ferroviaire<sup>4</sup> en Tunisie, recèlent un engagement ferme pour la modernisation et l'extension du réseau ferroviaire maghrébin.

Il est prévu que ces réseaux s'étendent sur 21 500 km à l'horizon 2040 contre 8 100 km actuellement. Des lignes à grande vitesse commencent à voir le jour, la ligne Tanger-Casablanca étant en cours de construction, et totaliseront une longueur de plus de 4 000 km pour relier les principales villes maghrébines dans le cadre du TGVM.

Le corridor maghrébin de fret, en cours d'étude, sera un atout majeur pour le développement du trafic fret euromaghrébin. Sachant que plus de 65%<sup>5</sup> du commerce extérieur des trois pays est réalisé avec l'Union européenne, l'implication de celle-ci dans la conception et le financement de ce projet est vivement souhaitée et attendue. Le développement du réseau ferroviaire maghrébin cherche par ailleurs une plus grande implication dans les zones logistiques en cours de réalisation ou de conception dans les trois pays et la conclusion de partenariat avec les entreprises économiques, les opérateurs maritimes et les acteurs du secteur de la logistique.

---

<sup>1</sup> <http://entreprise.oncf.ma/StrategieEtDeveloppement/Pages/ProjetdEntreprise/Rihane50.aspx> (consulté le 10/05/2018 à 14h:50)

<sup>2</sup> Conseil Régional de Tourisme Région Guelmim Es Smara, référence 03, région 1\_1 (consulté le 10/05/2018 à 15h)

<sup>3</sup> Schéma national d'Aménagement du Territoire (SNAT 2025).

<sup>4</sup> République Tunisienne, Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale, Le Plan de Développement 2016-2020.

<sup>5</sup> BEN AMOR, (K): Op.cit p.8

Les résultats du trafic restent mitigés. D'une façon générale, le développement de l'infrastructure ferroviaire au Maghreb n'a malheureusement pas été accompagné d'une croissance satisfaisante des résultats du trafic et des parts de marché de celui-ci continue à diminuer. La situation surtout au niveau du fret est parfois préoccupante.

### **3.3 Le grand projet de l'intégration maghrébine par rail**

#### **3.3.1 Création du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins**

Le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins (CTFM) a été créé le 11 Novembre 1965 sous l'égide du Comité Permanent Consultatif du Maghreb (CPCM). La convention relative à sa création a été publiée en Algérie par Décret N° 68 - 63 du 08 Mars 1968, au Maroc par Dahir N° 374 - 68 du 11 Novembre 1968, en Tunisie par Décret N° 68 - 159 du 11 Juin 1968 (voir annexe n°2).

Au départ, le comité était constitué des trois (03) réseaux fondateurs notamment :

**ONCF**, Office National des Chemins de Fer -Maroc-  
**SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer Tunisien –Tunisie-  
**SNTF**, Société Nationale des Transports ferroviaires - Algérie –

Lors de sa réunion extraordinaire en Mai 1990, le CTFM a été élargi à deux autres réseaux Maghrébins et une autre entreprise Algérienne:

**RAPCO** - Libye  
**SNIM** Société Nationale Industrielle et Minière – Mauritanie-  
**ANSFRIF**<sup>1</sup> : Agence Nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires

#### **3.3.2 Présidence de CTFM**

Conformément à la convention qui le régit, le CTFM se réunit en session ordinaire deux fois par an et en réunion extraordinaire autant de fois que de besoin à la demande des réseaux membres. La présidence du CTFM est confiée, par roulement et pour une période d'un an, à chacun des réseaux membres de ce comité.

#### **3.3.3 Organes du CTFM**

Le CTFM est composé des organes suivants (voir annexe n°3) :

---

<sup>1</sup> Cette société créée par le Ministère de transport, est exclusivement sous sa tutelle, a pour objectif de prendre en charge tous les travaux liés à l'infrastructure en Algérie. Elle a rejoint le CTFM en 2012.

a) **Un Secrétariat Permanent** : dont le siège est fixé par les textes à Alger (SNTF) chargé d'assurer :

- La coordination entre les réseaux des activités du CTFM.
- Le suivi de l'application des décisions prises lors des réunions.
- La préparation et les convocations aux réunions tant ordinaires qu'extraordinaires.
- L'élaboration et la présentation du rapport annuel d'activités.

b) **Un Bureau Central de Compensation Maghrébine (BCCM)** :

Créé en 1968 et régi par un texte législatif, le BCCM a pour mission principale le règlement des soldes des décomptes compensés découlant du trafic voyageurs et marchandises inter réseaux. Son siège est fixé à Alger (SNTF). Cet organisme qui jouit de la personnalité civile a donc pour mission fondamentale la gestion des flux financiers inter réseaux.

c) **Un Office des wagons**

Son siège est fixé à Alger (SNTF). Il est régi par une convention entre les trois réseaux de Novembre 1968. Il a pour mission principale de gérer les opérations d'interpénétration du matériel ferroviaire entre les trois pays : Algérie - Tunisie - Maroc et d'en notifier les décomptes au BCCM pour compensation.

### **3.3.4 Missions & actions de CTFM**

Le CTFM est chargé de traiter et d'étudier toutes questions d'intérêt commun, d'assurer la coordination et l'initiation d'actions susceptibles d'améliorer et/ou de développer le transport par fer dans les pays du Maghreb.

La compétence du CTFM s'étend également aux questions concernant l'unification et l'amélioration des conditions d'exploitation des réseaux Maghrébins et en particulier, à l'adoption en commun des dispositions générales techniques et économiques se rapportant à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires dans les pays du Maghreb tant en ce qui concerne le matériel utilisé et les règles d'exploitation qu'en ce qui concerne la gestion du personnel et sa formation.

L'action principale du CTFM reste à ce moment, l'amélioration de la prestation du Trans maghrébin reliant Tunis à Casablanca via Alger dans des conditions de temps, de confort et de sécurité acceptables. À ce propos, il a été retenu :

**En première étape**, de réduire le temps de parcours de 48 heures à 30 heures entre Casablanca et Tunis.

**En deuxième étape**, de ramener le temps de parcours à 25 heures.

Cet objectif est subordonné à la réalisation des travaux de modernisation des infrastructures existantes en particulier :

- Renforcement de l'infrastructure existante ;
- Doublement de la voie sur les tronçons saturés ;
- Renouvellement de la voie actuelle ;
- Amélioration des tracés à faible rayon ;
- Modernisation des gares ;
- Modernisation de la signalisation – Télécommunications ;
- Acquisition du matériel roulant.

**En troisième étape**, de ramener le temps de parcours à 8 heures.

### **3.3.5 La fonction du Comité**

La mise en œuvre des décisions et/ou l'initiation des actions susceptibles d'améliorer ou de développer les prestations par chemin de fer, est prise en charge au sein du CTFM par des Commissions Spécialisées créées à cet effet et composées d'un représentant de chaque réseau membre.

Les principales commissions constituées sont :

Le Comité Permanent chargé d'administrer le BCCM

Quant aux commissions permanentes spécialisées sont les suivantes :

- Commission Sécurité & Interopérabilité.
- Commission Passagers.
- Commission Fret & Logistique.
- Commission Ressources Humaines
- Commission Appui

Les « Commissions » sont constituées pour permettre aux membres intéressés, par leur objet de débattre, émettre des décisions, avis, positions, suggestions, demandes concernant les

politiques dans chacun des grands domaines professionnels de l'activité ferroviaire : l'infrastructure, les voyageurs, le fret, etc.

### **3.4 Les projets annexes découlant de CTFM**

#### **3.4.1 Le Train à Grande Vitesse Maghrébin**

L'idée de développer le TGV Maghrébin desservant les pays du Maghreb date des années 1980. L'objectif est de relier Casablanca à Tunis, via Alger (2 000 km), en dix heures. Sur recommandation du CTFM, l'ONCF a présenté, en 2006, un cahier des charges pour l'étude de faisabilité technico-économique du projet. Cette étude cherchait le pré dimensionnement des infrastructures, des systèmes (équipements ferroviaires) et de matériel roulant et la vérification de la faisabilité technique, économique et financière de la ligne à grande vitesse.

Ce document est adopté par le CTFM lors de sa réunion tenue à Tunis, en Novembre 2006, et par le Conseil des Ministres Maghrébins chargé des transports lors de sa réunion de Skhirat en mars 2007.

Une requête de financement a été adressée aux organismes financiers internationaux (BAD<sup>1</sup>, BEI<sup>2</sup> et AFD<sup>3</sup>). Le dossier est présenté aussi en 2008 à la Commission européenne. Conformément aux recommandations du Conseil maghrébin des ministres en charge des Transports, la BAD a lancé, en mai 2014, dans le cadre du financement par le fonds FPPI-NEPAD<sup>4</sup>, un appel d'offres pour la réalisation d'une étude de faisabilité, de modernisation et de la liaison ferroviaire transmaghrébine entre Casablanca, Alger et Tunis permettant de présenter l'ensemble des éléments nécessaires à la prise de décision d'investissement. Il s'agit de définir les actions complémentaires de mise à niveau et de modernisation du parcours actuel.

---

<sup>1</sup> Banque Africaine de Développement.

<sup>2</sup> Banque Européenne d'Investissement.

<sup>3</sup> Agence Française de Développement.

<sup>4</sup> Le Mécanisme de financement de la préparation des projets d'infrastructure (FPPI) du NEPAD est un fonds fiduciaire multi donateurs géré par la Banque africaine de développement (BAD) pour le compte du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD). Le FPPI-NEPAD a été créé par le Canada et la BAD, suite à la réunion du G8 qui s'est tenue en 2002 à Kananaskis. Il s'agissait au départ d'un fonds bilatéral qui s'est transformé, depuis 2005, en un fonds fiduciaire multi donateurs. Il est né de la volonté des Africains de répondre au besoin pressant d'infrastructures transfrontalières sur le continent et au manque de projets prêts à recevoir des investissements susceptibles de favoriser le développement du commerce régional et des liens commerciaux.

Le NEPAD considère l'infrastructure comme l'un des principaux moteurs de la croissance économique et de la lutte contre la pauvreté en Afrique. Il reconnaît que l'état actuel de l'infrastructure et le fossé qui sépare de toute évidence l'Afrique et la plupart des autres régions du monde constituaient un sérieux handicap à l'amélioration de la productivité et de la compétitivité des économies africaines.

Au vu des différents plans d'investissements élaborés par les trois réseaux maghrébins, l'idée d'un TGV maghrébin est nettement perceptible seulement au Maroc puisque la ligne maghrébine (Rabat-Fes-Oujda) inscrite au schéma directeur LGV est prévue pour 2035. En Algérie et en Tunisie, l'idée n'est pas totalement ignorée mais elle ne fait l'objet d'aucun engagement effectif à l'heure actuelle.

La SNTF s'est engagé dans un projet majeur pour le Maghreb ; la construction d'une ligne de train à grande vitesse de plus de 1.200 km pour relier l'Algérie, la Tunisie et le Maroc. L'idée avait déjà été évoquée il y a près de 10 ans, mais le président algérien Abdelaziz Bouteflika l'avait alors enterrée.

En 2016, le ministre algérien des transports, l'avait exhumé, annonçant le lancement d'appel d'offres. De son côté, le directeur général de SNTF a confirmé la nouvelle, que ce projet sera au service des citoyens des trois pays maghrébins. Les études techniques ont été entamées en 2014 coté algérien. Au Maroc, le premier TGV maghrébin devrait rouler en 2017, le projet est plus avancé, même s'il a pris deux ans de retard. La première ligne du royaume reliant Kenitra à Casablanca devrait entrer en service en Juin 2018. Et, sur cette portion, les rames fournies par Alstom circuleront à 320 km/h.

Le chantier devrait donc ensuite être poursuivi jusqu'à la frontière algérienne afin de relier Casablanca à Rabat, Oujda, Alger et Tunis. Aucune indication n'a été fournie, ni sur le calendrier de réalisation, ni sur le tracé. Tout juste sait-on que cette ligne à grande vitesse devrait permettre d'atteindre, en Algérie, la vitesse de 220 km/h sur certains tronçons, alors qu'actuellement sur le réseau ferré algérien les trains ne circulent pas au-delà de 120km/h.

### **3.4.2 Le corridor fret Maghrébin**

Sous l'impulsion de l'UIC, et dans le cadre des relations euromaghrébines, l'idée de définir un corridor de fret maghrébin est en train de faire son chemin. La SNCFT, en collaboration avec l'UIC, a organisé à Tunis en Novembre 2006, un séminaire international où différents aspects liés à la question ont été débattus. De son côté, le CTFM a décidé de parrainer le projet en décidant, lors de la réunion qui s'est tenue à Alger en Décembre 2010, de lancer une étude de faisabilité couvrant les aspects techniques, économiques, juridiques et financiers du projet. Une demande pour la recherche de financement de l'étude a été placée auprès du l'UMA.

Les réalisations opérées par les trois réseaux sur le plan national sont de nature à contribuer efficacement à l'exploitation d'un service fret intermaghrébin dans de bonnes conditions, les questions d'interopérabilité et d'intermodalité étant largement résolues. Néanmoins, il faut résoudre le problème du franchissement des frontières algéro-marocaines et la solution définitive des points de connexion tuniso-algériens (cas de la liaison Tabarka-Annaba).

## **3.5 L'interopérabilité et l'intermodalité dans l'intégration économique maghrébine**

L'examen du ferroviaire, démontre qu'il joue un rôle important dans l'intégration de la zone maghrébine et de la région euro-méditerranéenne. L'état de l'interopérabilité détermine d'autant plus la facilitation des échanges intra-maghrébins quant à l'intermodalité, qui opère sur la dimension internationale. Les états des lieux sont dressés ci-après :

### **3.5.1 L'interopérabilité**

Selon le dictionnaire français LAROUSE, l'interopérabilité est « *la compatibilité des équipements, des procédures ou des organisations permettant à plusieurs systèmes, forces armées ou organismes d'agir ensemble* ».

Pour s'insérer dans une nouvelle dynamique, les opérateurs ferroviaires maghrébins et leurs ministères de tutelle devraient également se ressaisir sur l'état de panne de l'intermodalité actuelle entre les trois réseaux de la région, renforcer le rôle du CTFM, leur organes de coopération, et tonifier leur force commerciale.

### **3.5.1.1 Sur le plan technique**

#### **a) Infrastructure**

En termes d'infrastructure, à l'exception de la singularité du réseau ferré tunisien avec l'existence du double écartement, les échanges commerciaux intermaghrébins par chemin de fer ne souffrent pas d'entraves majeures. La ligne Tunis-Alger-Casablanca est standardisée en écartement normal (1,435m) et le transbordement en gare de Tunis vers la voie étroite (1m) aussi bien des voyageurs que des marchandises se fait dans des conditions acceptables.

Cependant, le nombre de points d'interconnexion entre les trois réseaux est nettement insuffisant avec un seul point entre le Maroc et l'Algérie Tlemcen-Oujda, et un autre entre l'Algérie et la Tunisie Souk Ahras-Ghardimaou (voir annexe n°4). Un deuxième point de connexion entre la Tunisie et l'Algérie (Haidra-Rhilane) existait depuis 1906 et a été abandonné depuis longtemps. En 1990, le Comité des transports ferroviaires maghrébins a remis à l'ordre du jour la réactivation de cette connexion, mais depuis, aucune action notable n'est à signaler.

#### **b) Les normes**

Les trois réseaux ont adopté dès l'origine des caractéristiques techniques et des normes similaires ou équivalentes pour leurs équipements, leurs matériels et leurs infrastructures, à savoir :

- Les fiches UIC éditées par l'Union Internationale des Chemins de Fer dont les trois réseaux sont membres ;<sup>1</sup>
- Les normes EN fixées par le Comité Européen de Normalisation dont la Tunisie et le Maroc sont membres affiliés ;

---

<sup>1</sup> Cette organisation mène une double action :

- D'une part de coopération entre les entreprises ferroviaires pour renforcer la cohérence d'ensemble du secteur ferroviaire, contribué à améliorer sa compétitivité et son interopérabilité. À ce titre, l'UIC publie des « fiches » de prescriptions concernant la technique, l'infrastructure ou l'exploitation, ayant un caractère selon le cas, obligatoire, recommandé ou simplement informatif ;
- D'autre part de promotion du chemin de fer auprès des gouvernements et des organisations internationales. À ce titre, l'UIC représente le secteur du transport ferroviaire auprès de l'ONU avec un statut consultatif, ainsi qu'auprès de nombreuses organisations internationales, dont la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports).

- Les normes CEI dans les domaines de l'électricité et de l'électronique ;
- Les spécifications ITU-T (ex-CCITT) dans le domaine de la téléphonie.

Bien que les règlements généraux de sécurité des trois réseaux soient fondamentalement similaires, le CTFM a entrepris une uniformisation notamment des lignes concernées par le trafic maghrébin. L'examen des différentes actions menées par ce comité fait apparaître l'organisation de plusieurs séminaires et formations dédiés au personnel des trois réseaux et portant sur tous les aspects d'interopérabilité (Sécurité, matériel, management, etc.). Pour ce qui est des projets communs (LGV et corridors fret) en cours d'initiation, le CTFM veille au sein des commissions techniques mixtes, à leur uniformisation et standardisation en s'appuyant sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

### **3.5.1.2 Sur le plan institutionnel et procédural**

Dans ses missions, le CTFM est chargé :

- D'unifier et améliorer les conditions d'exploitation.
- Adopter, en commun, des dispositions générales techniques et économiques de coordination et d'harmonisation concernant les matériels utilisés, les règles d'exploitation et la gestion du personnel.

C'est dans ce cadre que plusieurs conventions et actions ont été développées :

- La mise au point des « règles uniformes concernant le fret maghrébin » qui régit les formalités d'expédition et de livraison ainsi que toutes les procédures d'acheminement et de transit. De plus, les principes et les modalités d'application d'un "tarif commun fret" y sont énoncés<sup>1</sup> ;
- L'adoption d'une « lettre de voiture maghrébine » et d'un contrat de transport unique assurant le suivi des expéditions ;
- L'instauration du Bureau Central de Compensation Maghrébine (BCCM) pour la gestion des flux financiers générés par les trafics voyageurs et marchandises inter réseaux et du suivi du règlement des décomptes et des soldes en découlant ;

---

<sup>1</sup> Cf au contrat « Trafic Commun Maghrébin Fret » document interne à la société. Le présent tarif contient les dispositions applicables en trafic marchandises – wagon complet entre les Chemins de Fer du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie.

Il se compose de deux parties :

- Une partie relative au cadre légal du transport Maghrébin ;
- Une partie concernant les dispositions purement tarifaires.

- La création de l'Office des wagons dont la mission principale est de gérer les opérations d'interpénétration et d'inter mobilité du matériel ferroviaire entre les réseaux et d'en notifier les décomptes au BCCM pour compensation ;
- La mise en place de conventions bilatérales concernant la gestion des gares communes et des tronçons de voie frontalières ;
- L'instauration de Commissions techniques mixtes pour l'étude et le suivi des projets LGV et corridors fret.

Le CTFM est chargé, entre autres, de la coordination technique des projets communs futurs. Il assure aussi un rôle très apprécié pour la mise en place d'institutions et de procédures communes pour la facilitation du trafic ferroviaire intermaghrébin (compensation financière, échange de matériels, documents commerciaux, etc.).

En plus des actions citées ci-dessus, le CTFM agit en matière de gestion et de formation du personnel, d'approvisionnement soit par l'échange de pièces ou par des achats en commun. Le CTFM a également tenté d'initier, sans grande conviction, le développement d'une industrie ferroviaire maghrébine.

### **3.5.2 L'intermodalité**

Dans le domaine du transport de marchandises, le transport intermodal consiste à utiliser au moins deux modes de transport successifs pour acheminer des marchandises à destination.<sup>1</sup>

Les réseaux de transports modernes coûtent de plus en plus cher. La logique visant à réduire ces coûts conduit à les hiérarchiser de plus en plus pour réduire le nombre de lignes et/ou de nœuds du réseau. L'intermodalité permet d'accompagner cette réduction des nœuds en superposant au premier réseau, un réseau de transport plus local qui permet de diffuser l'effet du nœud de transport sur un territoire plus vaste sous forme d'une chaîne de transport et de logistique.<sup>2</sup>

#### **3.5.2.1 Le commerce avec les pays européens du GTMO (5+5)**

Le volume des échanges de marchandises entre les pays maghrébins et leurs homologues européens du GTMO (5+5) et essentiellement avec la France, l'Italie et l'Espagne, est de 110

---

<sup>1</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/transport-intermodal.html> (consulté le 02/04/2018 à 14:50)

<sup>2</sup> La logistique correspond ici à la gestion des flux physiques et informationnels.

millions de tonnes (2013) dont 33% dans le sens sud-nord et 67% dans le sens nord-sud<sup>1</sup>. Les marchandises en vrac constituent 80% des flux sud-nord, les marchandises conteneurisées ne représentent que 3% alors qu'elles représentent 35% des flux nord-sud.

Le GTMO (5+5), est le groupe de transport de la Méditerranée Occidentale, il a été mis en place en 1995 pour constituer un cadre de travail et de coopération pour les Ministres des Transports d'Algérie, de Libye, du Maroc, de Mauritanie et de Tunisie, d'un côté, et d'Espagne, d'Italie, de France, de Malte et du Portugal de l'autre côté. En plus de l'élaboration de plusieurs études, dont l'étude INFRAMED<sup>2</sup> sur les besoins en infrastructures en 1997, et de l'organisation de plusieurs séminaires. Le GTMO a mis au point deux projets d'envergure :

Le projet DESTIN, sur la période 2003-2005, dont l'objectif était d'identifier le réseau d'infrastructures de transport d'intérêt commun pour les pays de la région et d'évaluer les besoins et priorités pour son développement, principalement dans les pays du Maghreb, et le projet REG-MED, qui consistait à analyser et débattre des priorités pour la facilitation du transport international de marchandises dans la Méditerranée Occidentale.

Il s'agissait d'identifier et d'analyser les obstacles, chercher et proposer des solutions pour y remédier et enfin d'évaluer la contribution des accords et des conventions internationaux dans la facilitation des échanges.

Depuis, le GTMO travaille pour impliquer davantage la Commission Européenne dans ses initiatives et pour renforcer son rôle dans le processus d'association euro méditerranéenne. C'est dans ce sens que, le GTMO compte avoir une participation influente pour y introduire une approche plus utile aux pays maghrébins et être associé au suivi du développement futur du Réseau Méditerranéen d'Infrastructures de Transport (RTM-T) et de l'extension des grands axes transeuropéens aux pays voisins.

Depuis 2013, le GTMO agit pour la mise en place d'une stratégie conjointe pour le financement du RTM-T et propose la création par l'UE d'un mécanisme, sous forme de don, assurant un financement partiel des projets s'inscrivant dans la logique du RTE-T. Par ailleurs, le GTMO souhaite établir une coopération avec la BEI pour le suivi des activités de

---

<sup>1</sup> CETMO, Les relations Nord-Sud dans le transport maritime des marchandises des pays du GTMO (5+5), rapport Octobre 2013.

<sup>2</sup> <http://docplayer.fr/25799095-Projet-inframed-synthese-finale-version-definitive-5-decembre-consortium-inframed.html> (consulté le 22/05/2018 à 14:55).

celle-ci dans la région en matière de transport et pourrait poursuivre la réalisation d'études pour le développement du transport dans la région autour des axes suivants :

- Création d'un observatoire du trafic, financement des études et des constructions des projets prioritaires pour l'intégration de la région ;
- Développement de la logistique et facilitation des échanges ;
- Et enfin le soutien à la mise à niveau des entreprises maghrébines de transport et au développement du secteur privé.

Le trafic conteneurisé et par RoRo<sup>1</sup>, qui peut représenter la cible commerciale des chemins de fer maghrébins, est en pleine expansion. En Algérie<sup>2</sup>, 16% du trafic total de marchandises s'effectue par conteneur et essentiellement via les ports de Valencia, Barcelone.etc., sachant qu'il s'agit majoritairement des marchandises liquides et en vrac (57%). Pour le Maroc, c'est 31% du trafic qui transite par ces ports. 39% du trafic total de marchandises de la Tunisie s'effectue par conteneurs via les ports de Marseille et de Gènes. Le trafic RoRo tient une place de choix avec 14% du total des flux et plus de 40% des échanges, en valeur.

Actuellement et mis à part le transport des minerais et leurs dérivés, la présence des réseaux ferroviaires maghrébins dans le trafic international de marchandises est quasi-insignifiante. Quelques initiatives éparses ont été lancées mais avec peu de succès compte tenu de leur manque de structuration.

Il est évident que le potentiel d'insertion des chemins de fer dans ce trafic est réel, sous réserve de développer les structures adéquates et de faire valoir leurs avantages spécifiques en matière de coûts et d'environnement, notamment comme solution pour la décongestion des grands ports.

---

<sup>1</sup> Technique de manutention particulièrement adaptée au transport de conteneurs ou caisses mobiles sur une rampe portuaire (en opposition au chargement LOLOL (Lift-on, Lift-off) par grue ou porte-conteneur).

<sup>2</sup> BEN AMOR, (K): Op.cit p.8.

## **Conclusion**

L'intégration régionale est donc conditionnée par l'amélioration de la compétitivité qui met en première ligne l'action dans le domaine des transports à savoir le transport ferroviaire à travers leurs aptitudes à générer des accords de coopération.

Le Maghreb reste encore au stade de l'économie de coûts de facteurs, stade depuis la fin des années quatre-vingt, les pays en développement cherchent les moyens et modalités qui leur permettent d'assurer leur intégration dans le nouvel ordre mondial (la conclusion d'un nombre grandissant d'accords commerciaux créant des zones de libre-échange pour les biens et services et la libre circulation des capitaux) et à mettre leurs économies sur les sentiers d'une croissance viable et équilibrée.

On note la capacité des pouvoirs publics dans les pays du Maghreb à soutenir les programmes de mise à niveau comme première stratégie de réalisation du bloc maghrébin à priori, soutenir le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins.

**Chapitre III : SNTF : la Société  
Nationales des Transports  
Ferroviaires**

## **Introduction**

Aujourd'hui encore, de nouvelles liaisons se développent constamment. La Chine ambitionne un commerce ferroviaire sur des liaisons de transport Europe-Asie d'un montant d'un milliard d'euros. De même, sur le continent africain, un ambitieux projet de boucle ferroviaire fut démarré (Vincent Bolloré en 2014) censé relier cinq pays de l'Afrique de l'Ouest (Bénin, Niger, Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Togo) au moyen d'un investissement de 2,5 milliards d'euros<sup>1</sup>. D'où l'importance du Fret ferroviaire dans le développement des économies.

Cependant, moins souple que la route, le rail implique des ruptures de charge, et ne devient compétitif qu'au-delà d'un certain nombre de kilomètres (moy. 400/450 Km). Or, les distances moyennes parcourues par les marchandises en Fret ferroviaire restent faibles. C'est le cas pour la Société Nationales des Transports Ferroviaires SNTF.

Le principal problème du chemin de fer, c'est qu'il ne pouvait pas concurrencer la route. Le rail est non seulement plus lent, mais aussi moins fiable en ce qui concerne le respect des horaires par rapport au Fret routier. Il présente, cependant, l'avantage unique d'être un transport de masse, sûr et non polluant. En le relançant, on pourrait réellement délester le transport routier.

La part du marché de la SNTF ne dépassant pas les 3 %<sup>2</sup> dans le Fret national, des mesures se devaient être prises. La SNTF a pris les premières mesures dans ce sens depuis quatre années, avec l'acquisition de nouvelles machines et la réhabilitation de son matériel roulant obsolète.

Le présent chapitre, présente la SNTF et son rôle majeur dans le CTFM. Nous y consacrons la première section à la présentation de la Société Nationale des Transports Ferroviaires, mission, organisation et statut. En deuxième section, on va s'intéresser aux activités de transport ferroviaire voyageur et fret.

On finira sur le rôle et les principales participations de la société sein du CTFM.

---

<sup>1</sup> <http://lastree.eklablog.com/afrique-de-l-ouest-c20747989> (consulté le 01/05/2018).

<sup>2</sup> Plan de développement Stratégique, document interne de la société.

**Section 1 : Présentation générale de la Société Nationale des Transports Ferroviaires.**

En Afrique, l'histoire du chemin de fer est intimement liée à celle de la colonisation. Le chemin de fer a été développé pour l'essentiel à des fins stratégiques. Construites pour la plupart par des militaires, les voies ferrées ont servi de voies de pénétration, sans se soucier de l'intégration économique du pays.

Les voies ferrées ont été généralement construites à partir des ports maritimes afin d'assurer une pénétration vers l'intérieur du pays pour drainer les matières premières vers les ports, à destination des métropoles européennes d'une part, et d'autre part elles servaient pour le transport de troupes militaires.

**1.1 Historique et organisation de la SNTF**

**1.1.1 Historique : Les étapes de la réalisation**

En Algérie, l'idée de la création d'un chemin de fer est lancée en 1844 par les autorités coloniales. La réalisation du réseau de chemin de fer s'est faite par étapes successives. Durant la période coloniale, trois (3) programmes ont été initiés par l'administration : le programme de 1857 de 1897 et celui de 1907.

**1.1.1.1 Le programme de 1857<sup>1</sup>:**

Le 12 décembre 1859, l'armée d'occupation ouvre le chantier de la ligne Alger – Blida. Une entreprise de statut privée, appelée "Compagnie des Chemins de Fer Algériens" est créée et celle-ci prend le relais de l'armée à partir du 11 juillet 1860 pour achever la ligne. Cette compagnie obtient en même temps une concession pour la réalisation des lignes Oran- Sig et Constantine- Skikda, mais elle rencontre des problèmes de financement et seule la ligne Alger- Blida a pu être réalisée et ouverte aux services voyageurs le 8 septembre 1862.

La poursuite des travaux pour les autres lignes est assurée par cinq (5) compagnies :

- La compagnie Bône- Guelma (BG) ;

---

<sup>1</sup> Un décret daté du 8 avril 1857 autorise la construction de 1357 Km de lignes.

- La compagnie de l'Est Algérien (EA) ;
- La compagnie Paris- Lyon- Méditerranée (PLM) ;
- La compagnie franco-Algérienne (FA).

Au cours de la période 1857-1878 les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1365 Km, ont été réalisés :

- Annaba-AinMokra ; Annaba-Boucheouf-Guelma ; Khroub-OuedZenati
- Alger-Oran ; Alger-Thénia ; Constantine-Sétif
- la Mackta-Mohammadia ; Mohammadia-Mécheria
- Oued tlétal-SidiBel Abbes.

#### **1.1.1.2 Le programme de 1879 :**

Les lignes sont classées soit d'intérêt général, soit d'intérêt local. Seules les lignes d'intérêt général ont bénéficié d'une participation financière de l'Etat pour leur réalisation.

Une loi datée du 18 juillet 1879 définit les lignes d'intérêt général et ajoute un programme de 1 747 Km de lignes nouvelles au réseau existant.

Au cours de la période 1879-1906 les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 2 035 Km, ont été réalisés ou entamés :

- Souk Ahras-Tébessa-le Kouif et embranchement vers la frontière ;
- Ain-Mokra –Ramdane Djamel ;
- OuledRahmoune – Khenchela ;
- El Guerrah –Biskra ;
- Sétif – Thénia avec embranchement vers TiziOuzou, Béjaia, et Sour El Ghozlane ;
- Blida –Berrouaghia ;
- Mostaganem- Relizane- Tiaret ;
- Oran-Arzew ;
- Sénia-Temouchent ;
- Sidi Bel Abbas-Tlemcen-Frontière ;
- Tabia-Crampel ;
- Mechria-Béchar ;
- TiziOuzou- Mascara.

#### **1.1.1.3 Le programme de 1907 :**

En 1907, un troisième (3ème) programme de nouvelles lignes portant sur 1 256 Km de lignes est établi et vient s'ajouter au réseau existant de 3 400 Km de lignes ouvertes ou encours de réalisation.

Au cours de la période 1907-1946 les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1614 Km, ont été réalisés :

Ain Beida-Tébessa ;  
El Milia- Jijel ;  
Biskra-Tougourt avec embranchement vers Tolga et El Oued (cette ligne classée secondaire d'une longueur de 387 Km a été réalisée en plus du programme de 1256 Km)  
Constantine-OuedAthmania ;  
Berrouaghia-Djelfa ;  
SidiBel Abbes TiziOuzou  
Mostaganem-La Macta.

En 1946, le réseau algérien comprenait 5 014 Km de lignes en exploitation sans compter les embranchements miniers, et les lignes de chemin de fer sur routes (CFRA).

Les compagnies concessionnaires ont connu des déficits d'exploitation et l'État a racheté les concessions des compagnies Franco-Algériennes, Bône-Guelma, Est Algérien, et Ouest algérien en 1900, 1905, 1908 et 1920.

Le 27 septembre 1912, est créée la compagnie des Chemins de Fer Algériens de l'État (CFAE) qui prend le relais de l'exploitation des réseaux des concessionnaires à l'exception du réseau PLM<sup>1</sup>.

Le 1er juillet 1921, la CFAE et PLM se répartissent les lignes : La PLM exploite la ligne Alger-Oran, et les lignes Oran-Témouchent, et la CFAE exploite le reste du réseau.

Le 30 mai 1938, les lignes CFAE et PLM d'intérêt général sont rattachées à la SNCF (France) récemment constituée, et le réseau algérien sera considéré comme une région du réseau SNCF.

Le 1er janvier 1939, est institué un Office des Chemins de Fer Algérien (office CFA), le 30 Juin 1959 est établie la convention entre l'État et l'office CFA.

#### **1.1.1.4 Période post indépendance : 1962-1979<sup>2</sup>**

Durant la période 1962-1979 le secteur ferroviaire a été laissé au second rang des préoccupations des pouvoirs publics, si quelques investissements ont été réalisés dans le

---

<sup>1</sup> La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le nom de Paris-Lyon-Méditerranée ou son sigle PLM, est l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises.

<sup>2</sup> Le 16 Juin 1963 fut créée la Société Nationale des Chemins de Fer Algérien (SNCFA).

renouvellement du matériel roulant, l'infrastructure n'a bénéficié que de moyens négligeables pour son entretien courant qui ont conduit à sa dégradation. Durant cette période il n'a été réalisé que :

- Le renouvellement de 280 km de voie ;
- Le doublement de 10 km de voie pour desservir El Hadjar ;
- La desserte d'une trentaine d'embranchements ;
- La construction de 2 gares (Bab Ezzouar et Hadjar Sud) ;
- Le doublement et modernisation du tronçon El Gourzi- Constantine-Ramdane Djamel ;

#### **1.1.1.5 Période 1980-2000**

Après 1980 le chemin de fer a bénéficié d'un important programme d'investissement destiné à assurer son renouvellement, sa modernisation et son extension. L'effort principal en matière d'infrastructures a porté sur :

- La réalisation de la ligne nouvelle Jijel-Ramdane Djamel (140 km) ;
- La réalisation des dessertes des cimenteries de Beni Saf(23 km), Saida(23 km) et Ain Touta (15 km) ;
- Le renouvellement (voie et ballast et appareils de voie) d'environ 1400 km de voies, essentiellement situé sur la rocade nord ;
- le renouvellement et le renforcement des ouvrages d'art, soit 224 ponts et 9 tunnels ;
- La mise à double voie de 200 km sur la rocade Nord ;
- l'aménagement et, la modernisation et la reconstruction de gares ;
- l'aménagement ferroviaire partiel des banlieues de Annaba et d'Alger ;
- La réalisation d'une trentaine d'embranchements particuliers au profit de zones industrielles ;
- La réalisation des nouvelles lignes : BBA-Msila ; Ain Touta-Msila ; Tebessa- Ain Mlila ; Gué de Constantine-Oued Smar ; TiziOuzou-Oued Aissa ; Senia-Arzew ; RedjemDemouche-Mécheria-Béchar ;
- électrification de la voie de la région algéroise.

**1.1.1.6 Période 2001-2013 :**

Le programme dit « complémentaire de soutien à la croissance (PCSC) » lancé en 2005 accorde la priorité à la modernisation du réseau et son extension tout en assurant conformément au SDSF approuvé par le gouvernement et qui prévoit la réalisation des lignes nouvelles suivantes :

- Touggourt-HassiMessaoud (ville nouvelle)-Hassi Messaoud (pôle pétrolier) ;
- Blida-Médéa-Berrouaghia-Boughezoul –Djelfa-Laghouat.
- MouleySlissen-Saida-Tiaret-Tissemsilt-Boughezoul-Msila (rocade des hauts plateaux)
- Relizane-Tiaret
- Mecheria-El Bayadh
- Birtouta-Nouvelle ville de Sidi Abdellah-Zeralda
- Oued Tlélat-Frontière algéro-marocaines
- Tabia-RedjemDemouche
- Doublement de la rocade Nord
- El Affroun-Khemis Mil

**1.1.1.7 Période 2013-2017 :**

Le programme de réalisation précédemment exposé, confié en majorité à des entreprises nationales devait être finalisé en 2016, malheureusement pour des raisons diverses les travaux ont pris un grand retard.

Le programme complémentaire qui a été lancé porte sur :

- Electrification de la rocade Nord ;
- Modernisation de la Signalisation ;
- Modernisation de la ligne minière ;
- Réalisation de la desserte de l'aéroport d'Alger à partir de la gare de Bab Ezzouar ;
- Modernisation et électrification de ligne Thénia-Tizi Ouzou ;
- Aménagement de la région algéroise.

**1.1.1.8 En 2018**

Il est prévu ce qui suit :

- ✓ La mise en service de toute la rocade des hauts plateaux (SAIDA- TIARET- TISSEMSILT- BOUGHEZOUL- MSILA- BATNA) ;
- ✓ La mise en service de la desserte de l'aéroport d'Alger ;
- ✓ La mise en service de la ligne THENIA- TIZI OUAZOU- OUED AISSI électrifiée.

**1.1.2 Organisation de la SNTF : Statut juridique**

**1.1.2.1 Statut juridique**

- 1) Le réseau ferroviaire a été géré sous le sigle CFA (Chemins de Fer Algériens) de 1938 à 1959 ;
- 2) Les CFA deviennent SNCFA (Société Nationale des Chemins de Fer Français en Algérie) par convention du 30.06.1959<sup>1</sup> ;
- 3) La nationalisation intervenue en 1963 (Décret 63-183) a permis le rachat par l'état algérien de 51 % des actions et l'entreprise change de dénomination pour devenir Société Nationale des Chemins de Fer Algériens ;
- 4) La nationalisation à 100 % est intervenue en 1969 par le rachat de l'Etat algérien des 49 % des actions restantes ;
- 5) Malgré cette nationalisation totale, la gestion de la SNCFA a continué à être régie par les mêmes statuts et par la convention de juin 1959 ;
- 6) Par ordonnance 76-28 du 25 mars 1976 la SNCFA est dissoute au profit de la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF), gérée depuis, selon les statuts issus des textes portant Gestion Socialiste des entreprises (GSE) ;
- 7) En 1980, une convention définissant les responsabilités respectives de l'État et de la SNTF a été instituée par décret N° 88-128 du 28 juin 1988. Cette convention est toujours en vigueur, elle reprend certaines dispositions de l'ancienne convention de juin 1959 concernant l'infrastructure et la compensation de service public ;
- 8) Jusqu'au 1er décembre 1990, la SNTF était régie par l'ordonnance N° 76-28 du 25 mars 1976 portant création de la société nationale des transports ferroviaires. Cette ordonnance stipulait, entre autres, que la structure, la gestion et le fonctionnement de la SNTF obéissent aux dispositions édictées par l'ordonnance 71-74 du 16 novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et aux textes pris pour son application ;

---

<sup>1</sup> À l'indépendance, la création de la Société nationale des chemins de fer algériens (SNCFA) fut en juin 1963 et a concrétisé la main mise du nouvel Etat indépendant sur le réseau ferroviaire. Par ordonnance n°76-28 du 25 mars 1976, l'actuelle Société nationale des transports ferroviaires a été créée pour prendre le relais de la SNCFA. Le réseau hérite, bien qu'assez dense, était hétérogène et en très mauvais état. Il s'en est suivi une période où plusieurs lignes en état de vétuste avancée ont été fermées au trafic. Depuis 1980 et avec la relance économique, le secteur des transports ferroviaire s'est vu accorder une plus grande attention et bénéficie depuis lors d'un ambitieux programme d'investissements à réaliser en trois étapes : Étape de rattrapage, de consolidation et d'extension.

9) En 1990, avec la promulgation du décret exécutif N° 90-391 du 1er décembre, la SNTF est en vertu des dispositions des articles 4,44 et 47 de la loi N° 88-01 du 12 janvier 1988, transformée en Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC).

À partir de cela, la SNTF est désormais une personne morale de droit public, l'EPIC-SNTF est réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, notamment ses clients, fournisseurs et ses sous-traitants.

À ce titre, la SNTF est soumise :

- Aux règles applicables à l'administration dans ses relations avec l'Etat, en tant que service public;
- Aux règles de droit commun pour les autres relations avec les tiers.

#### **1.1.2.2 SNTF, un service public**

À partir de 1988, des relations contractuelles Etat/SNTF ont fait l'objet d'une convention qui reconnaît à la SNTF, la mission de service public de transport de voyageurs et de marchandises.

À cet égard, elle est chargée, dans le cadre du plan national de développement économique et social, de l'extension, la modernisation, l'exploitation et la maintenance des matériels, infrastructures et installations ferroviaires.

Des dispositions de cette convention, il ressort que la SNTF doit recevoir de l'état : Une compensation pour les sujétions de service public, notamment sur les lignes déficitaires et l'insuffisance tarifaire subséquente.

- Une compensation pour les transports gratuits et les tarifs réduits accordés à certaines catégories de voyageurs ;
- Une contribution aux dépenses d'entretien de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité ;
- Une contribution au titre du gardiennage des passages à niveau.
- Le financement, sur concours définitif de l'Etat, des investissements relatifs aux études, réalisations, renouvellement et modernisation des installations fixes du chemin de fer.

**1.2 Missions et cadre organisationnel de la SNTF**

**12.1 Missions de la SNTF**

La mission principale de l'entreprise de transport et de travail ferroviaire est le transport des passagers, bagages, fret, et courriers dans les conditions optimales de confort, de sécurité et de régularité. Parmi ses principales missions sont :

- L'exploitation des transports de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du territoire national dans le cadre du système national des transports et sur les territoires limitrophes dans la limite des conventions et accords internationaux en la matière.
- L'entretien du réseau ferroviaire : voies, bâtiments, installation diverses. La modernisation et l'extension du réseau ferroviaire.

**1.2.1.1 Les moyens humains y afférents à l'activité :**

Comme toute entreprise qui se respecte, le personnel constitue sa force de frappe pourvu qu'elle soit prise en charge correctement par une politique de gestion de cette ressource et de la considérer comme un potentiel de développement. Avec un effectif, dépassant les 12000 agents (données de 2016), la SNTF est en train de s'atteler à cette dynamique. Dans ce cadre la SNTF accorde une grande priorité au développement de la gestion des ressources humaines et la formation de son personnel. Pour ce faire, la SNTF mobilise annuellement des ressources financières importantes pour la formation de ses agents, en vue de les adapter aux différentes fonctions et élever par la même leurs qualifications.

Des programmes annuels sont établis en prenant en considération les besoins réels liés aux différentes activités de l'entreprise en interne et en externe et qui sont renforcés selon les besoins par des séminaires et des journées d'études.

### **1.2.2 Le cadre organisationnel de la SNTF**

En plus des entreprises spécialisées dans les travaux de voie, le secteur ferroviaire algérien compte avec deux acteurs majeurs, la SNTF et l'ANESRIF toutes les deux placées sous la tutelle du ministère de Transport. Créée par décret n°35-256 du 20-07-2005, l'ANESRIF qui compte un effectif en personnel de l'ordre de 500 agents dont 70% de cadres, assure par délégation la maîtrise d'ouvrage des investissements en infrastructure ferroviaire. Ses relations avec le ministère de tutelle sont consignées dans un cahier des charges.

L'externalisation de plusieurs fonctions (création d'entités autonomes) correspond au souhait des autorités publiques pour que la SNTF se concentre essentiellement sur la réalisation de sa mission commerciale. Cette volonté est expressément annoncée par l'article 2 du décret n°90-391 du 1er-décembre 1990.

La SNTF a ainsi entrepris une stratégie de création de nombreuses filiales (quatorze) dont certaines en partenariat (voir annexe n°5). Selon leur champ d'action, ces filiales peuvent être classées en trois groupes :

- **Filiales commerciales** : STIM (rail-route), STG (céréale), STPE (énergie)  
RAIL LINK (conteneurs) RAIL EXPRESS (groupage), STFBA (voyageurs) ;
- **Filiales services** : RAIL LOGISTIC, RESTAURAIL et RAIL PUB AFFICHAGE ;
- **Filiales techniques** : SETIRAIL, RAIL TELECOM, RAIL ELECTRICITE,  
ESTELRAIL, INFRARAIL.

### **1.3 Réseau et matériels roulant de la SNTF**

#### **1.3.1 La consistance du réseau**

La SNTF exploite aujourd'hui un réseau ferroviaire de 3 854 km (voir annexe n°6) avec les caractéristiques suivantes :

- Longueur totale des lignes du réseau ferroviaire algérien s'élève à 4 573 km.
- Longueur des lignes en exploitation : 3 995 km. 2017
- Longueur des lignes en doubles voies : 450 km.
- Longueur des lignes en voie unique 3 404 km.

- Longueur des lignes électrifiées : 323,7 km.

Le réseau est en développement depuis quelques années à travers son extension et du développement de lignes à grande vitesse. La SNTF disposera aux horizons de 2025 d'un réseau de 6 553 km de voies standards et électrifiées.

### **1.3.2 Le parc matériel roulant et les centres de maintenance.**

La SNTF dispose d'un parc qui se compose de :

- 152 locomotives diesel électriques de ligne à voie normale pour le service fret avec une moyenne d'âge de trente-trois ans ;
- 39 locomotives diesel électriques de ligne à voie normale pour le service voyageur avec une moyenne d'âge de onze ans ;
- 14 locomotives électriques de ligne à voie normale avec une moyenne d'âge de dix-sept ans ;
- 22 locomotives de manœuvre avec une moyenne d'âge de vingt-sept ans ;
- 23 locotracteurs avec une moyenne d'âge de treize ans ;
- 25 locomotives diesel électriques à voie métrique avec une moyenne d'âge de trente-trois ans 17 automotrices diesel hydrauliques à voie normale acquises en 2008-2009 ; 64 automotrices électriques à voie normale pour la banlieue d'Alger acquises en 2008-2010 ;
- 424 voitures dont 227 destinées au service transport de voyageurs des grandes lignes sur voie normale avec une moyenne d'âge de trente-trois ans ;
- 11 510 wagons dont 4 016 wagons spécialisés en minéraliers, phosphates, céréaliers et citernes. L'âge moyen du parc remorque à marchandises est de trente-quatre ans.

La SNTF dispose de plusieurs centres pour la maintenance du matériel roulant :

- Base principale de maintenance des locomotives de Rouiba ;
- Atelier de maintenance ferroviaire de Sidi Bel Abbes, de Mohammedia et de Sidi Mabrouk à Constantine ;
- Atelier de maintenance, de remisage et de nettoyage des automotrices électriques du Caroubier. Mises en service en 2011, les installations de Caroubier prennent en charge

toutes les activités de maintenance et d'entretien du parc automoteur électrique avec une capacité de traitement de cent vingt rames automotrices ;

- Centre de maintenance intégrée de Mecheria. Il a été transféré de l'ANESRIF à la SNTF le 12 Août 2013. Ce centre est chargé de la maintenance du matériel moteur et remorque.

## **Section 2 : Les activités de transport ferroviaire voyageurs et fret au sein de la SNTF**

### **2.1 Activité voyageurs au sein de la SNTF**

À nos jours, le transport par trains est devenu le secteur le plus sollicité par les voyageurs grâce aux nouveaux moyens matériels acquis récemment par la SNTF, infrastructures et des efforts considérables déplorés par le ministère aux profits de la Société National des Transports Ferroviaires, et grâce aussi à la maîtrise des métiers et la gestion rationnelle des moyens de production. La SNTF dévoile son développement et son expérience aux voyageurs d'une part, la disponibilité et l'amélioration en permanence de transports sur son réseau ferré et d'autre part, par l'écoute aux exigences de sa clientèle qui proclame toujours une meilleure offre en termes de disponibilité, ponctualité, confort, et sécurité.

#### **2.1.1 Les services offerts aux voyageurs**

Les services dédiés aux voyageurs par la SNTF sont organisés en trois (03) principales catégories à savoir le transport de la banlieue, le transport régional, et le transport de grande ligne. La particularité de chaque catégorie est expliquée ci-dessous :

##### **a) Le transport banlieue**

Le transport de voyageurs de banlieue est un transport « domicile-emploi » il concerne les travailleurs et les étudiants. Il est organisé dans les zones urbaines et suburbaines des principales villes. Il offre une fréquence, une régularité et un horaire des trains étudiés de façon à transporter les clients à leurs destinations dans des délais appréciables et ce, sur un rayon n'excédant pas les distances ci-après :

- 70 Km au départ ou vers la gare d'Alger ;
- 30 Km au départ ou vers la gare d'Oran.
- 15 Km au départ ou vers la gare d'Annaba ;
- 50 Km au départ ou vers la gare de Constantine

Les dessertes de la banlieue Algéroise sont réalisées par des automotrices électriques climatisées. et conçues pour un transport urbain, il est le plus performant.

Des abonnements hebdomadaires et mensuels, offrant des avantages conséquents, sont proposés aux clients. La SNTF offre plus de 147 trains chaque jour sur l'est et l'ouest de la banlieue Algéroise et ce sur les relations Alger-Thénia (54km) / Alger-El Affroun (68km)/ Alger-Tizi Ouzou(103Km) / Agha-Zeralda(39K. ).

### **b) Le transport régional**

C'est un transport qui relie les grandes villes telles qu'Alger, Oran Annaba et Constantine aux villes de moindre importance environnantes.

Le parc de transport régional est composé de 64 trains chaque jour répartis comme suit :

55 Trains sont assurés par des rames classiques, on trouve soit des trains conventionnés avec des organismes tels que les œuvres universitaires, soit des trains ouvriers qui ne dépassent pas les 120Km assurant le transport des petites villes vers les grandes villes ou vers les zones industrielles.

(09) Autorails luxueux et confortables acquis récemment, assurent les relations Oran/Tlemcen ; Oran /Temouchent; Alger/Setif ; Alger/Bejaia ; Oran/Saida.

### **c) Transport grandes lignes**

Ce transport concerne les longues distances, il relie les principales villes du Nord de l'Algérie à la capitale Alger. Il s'agit des relations Alger/Oran ; Alger/Constantine et Alger/Annaba.

Chaque jour, 12 Trains sont mis à la disposition de la clientèle. Le transport des voyageurs est effectué par des trains composés de voitures de première et deuxième classes sur des trains rapides et d'autres rapides avec « confort ».<sup>1</sup>

Un service buvette et menu-collation existe dans tous les trains de grandes lignes. Il est assuré par la filiale Restau rail.

Les trains circulant la nuit assurant la relation Alger-Annaba comportent en plus des places assises, des places couchettes ; Un train complet couchette assurait dans les années 1990 la relation Alger/Oran et avait un grand succès auprès des clients.

En récapitulant les trois (03) services de la SNTF, on aura un nombre total de 264 250 places offertes détaillée comme suit :

**Tableau III-01: Disponibilité des places offertes par jour par la SNTF.**

<b>Services</b>	<b>Places offertes</b>
<b>Grandes Lignes</b>	<b>8 718</b>
<b>Autorail</b>	<b>4 378</b>
<b>Rame Classique</b>	<b>30 354</b>
<b>Service Régional</b>	<b>34 732</b>
<b>Automotrice</b>	<b>189 000</b>
<b>Rame Classique</b>	<b>31 800</b>
<b>Banlieue</b>	<b>220 800</b>
<b>TOTAL</b>	<b>264 250</b>

Source : Direction clientèle.

Le nombre des voyageurs ainsi que le chiffre d'affaires réalisé depuis 2010 à 2017 témoigne que l'entreprise a réalisé jusqu'à 91 % de ses prévisions en 2016 (voir annexe n°7) La société SNTF veille à offrir un service meilleur à sa clientèle.

---

<sup>1</sup> Les voitures « confort » sont réhabilitées et équipées au niveau des ateliers de la SNTF à Sidi Belabes (climatisées et avec réservation). Ce projet rentre dans le cadre de la modernisation de la SNTF entamé début Janvier 2018.

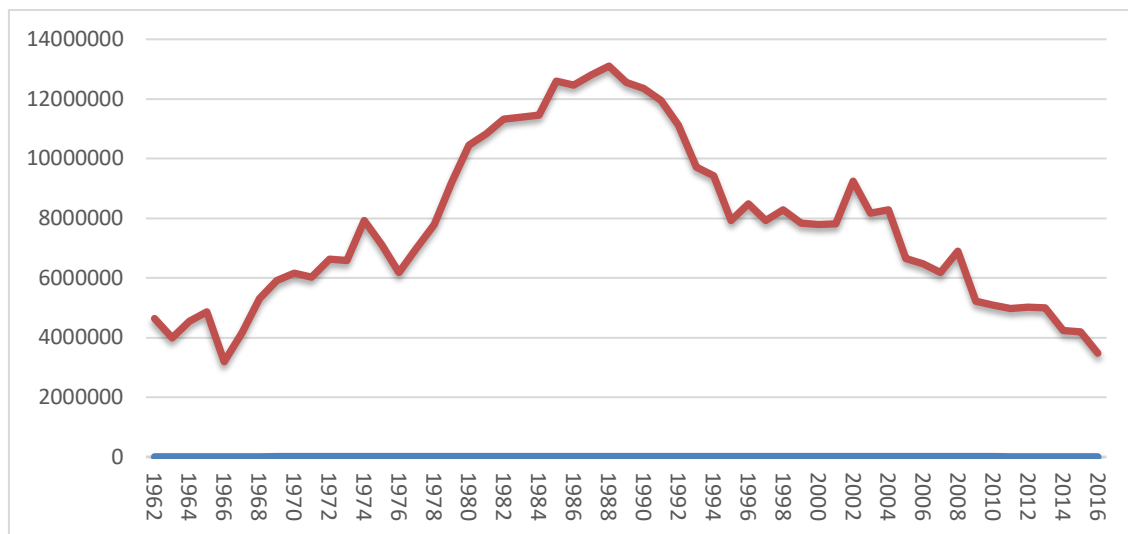
## **2.2 Activité fret au sein de la SNTF**

### **2.2.1 L'évolution du secteur fret en Algérie**

L'évolution du transport de marchandises par voies ferrées a connu, depuis l'indépendance, quatre (04) grandes étapes :

- 1962-1966 : marquée par une stabilité du volume de marchandises transportées qui oscillait autour de 4 Millions de tonnes ;
- 1967-1988 : durant cette période, le trafic fret a connu une évolution ascendante d'année en année jusqu'à atteindre un seuil record de 13 millions de tonnes et ce à la faveur des grands investissements réalisés par l'Algérie (dont ceux accomplis dans le secteur ferroviaire) dans le cadre de la nouvelle politique de développement basé principalement sur l'industrie et l'équilibre régional, d'une part et la faiblesse de la concurrence d'autre part.
- 1989-2004 : marquée par le passage de l'économie dirigée à l'ouverture économique (économie de marché) et l'incertitude née de l'instabilité qui s'est ensuivie. Durant cette période le secteur des transports ferroviaires, qui a fait l'objet d'importants préjudices (dégâts commis aux matériels, infrastructures, personnes) des suites d'actes de destruction, connaîtra l'amorce d'une progressive régression en dépit de la mobilisation et des efforts déployés par l'ensemble de ses personnels pour préserver et maintenir les acquis et la place du rail dans le marché des transports.
- 2005-2016 : nonobstant l'amélioration notable de la situation générale (financière et sociale) du pays et des investissements réalisés, notamment en matière de matériel de traction, le transport ferroviaire n'a pas, pour autant, renoué avec la croissance tant espérée, pis encore, la situation ne cesse de se dégrader de plus en plus à tel point que la SNTF n'arrive même pas à préserver ses parts dans le marché où elle dispose, pourtant, des meilleurs atouts, capacités et avantages à faire valoir.

**Figure III-01 : Statistique de réalisations de l'activité Fret depuis 1962 à 2016.**



Source : document interne à l'entreprise.

Sans constituer une fatalité en soi, le présent constat dénote que le transport ferroviaire de marchandises traverse une des périodes les plus délicates de son histoire, marquée par une perte sensible de ses parts de marché eu égard aux énormes opportunités induites par l'extraordinaire développement de ce segment de transports et interpelle, de ce fait, tout un chacun pour apporter sa contribution à même d'assurer une sortie, sans grandes incidences, de cette crise et garantir par la même, la pérennité et le maintien du transport ferroviaire de marchandises.

Dans cette optique et pour permettre à la SNTF de se préparer pour faire face aux grandes échéances futures, la Direction de la Clientèle, a mis en place un groupe de travail chargé de porter une vision qui définira et/ou cernera les grandes lignes et les contours de la nouvelle politique stratégie commerciale à adopter, pour les années à venir, en vue de donner une impulsion au développement du transport de marchandises par voie ferrée qui permettra à l'entreprise de se redéployer au niveau des segments et créneaux porteurs.

Il s'agit, à cet effet, de déterminer les attentes et besoins immédiats et les perspectives à moyen et long termes exprimés par le marché et tenter de définir la part que la SNTF peut prendre en charge en tenant compte des capacités disponibles et futures à mettre en œuvre.

**2.2.2 La politique fret de la SNTF**

Ainsi, la stratégie commerciale envisagée en matière de transport de marchandises se présente comme suit :

Stabiliser la régression de l'activité fret à court terme.

Consolider ses parts de marché à moyen terme.

Intégrer progressivement le schéma national à long terme.

a) Stabiliser la régression de l'activité fret (court terme 2013 – 2014)

Actuellement, le transport ferroviaire de marchandises est orienté principalement vers le marché de transport des produits des industries extractives concentrés surtout dans la région de Annaba (phosphates et minerais) et le marché du vrac tels que céréales, carburants, Divers.

Pour des raisons endogènes liées aux diverses contraintes d'exploitation rencontrées par l'entreprise et exogènes induites par la contre-performance de ses principaux clients, l'évolution et la mutation rapide du marché et le développement de la concurrence etc...., les réalisations en matière de transport de marchandises par rail n'ont pas suivi le rythme imposé ni même atteint les objectifs assignés par les divers plans et projections envisagées par l'entreprise.

Une simple lecture des bilans de réalisation, ci-dessous, nous permet de conclure aisément que cette forte dépendance des produits classiques peut, selon le choix de la stratégie à adopter, constituer aussi bien une opportunité comme elle peut constituer un risque sur l'avenir de l'entreprise.

**Tableau III-02 : Suivi réalisations Transport Marchandises 2012-2016.**

Réalisation Transport Marchandises					
<b>Année</b>	2012	2013	2014	2015	2016
Tonnage (VN)	<b>4948433</b>	<b>4916633</b>	<b>4246621</b>	<b>4163109</b>	<b>3410895</b>
TK (10*3)(VN)	<b>1238188</b>	<b>1114958</b>	<b>1010551</b>	<b>920703</b>	<b>868679</b>

Source : direction clientèle fret (SNTF)

**Tableau III-03 : Suivi de la disponibilité des Engins Fret sur voie normal 2012-2016.**

Disponibilité Engins Fret VN					
Inventaire	<b>166</b>	<b>166</b>	<b>166</b>	<b>166</b>	<b>166</b>
Disponibilité /Jour	<b>54</b>	<b>49</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>50</b>

Source : direction clientèle fret (SNTF)

**Tableau III-04 : Suivi de l'utilisation des locomotives Fret 2012-2016.**

Indicateurs d'Utilisation Locomotives						
Locos Fret(VN)	% d'utilisation	<b>50%</b>	<b>51%</b>	<b>49%</b>	<b>52%</b>	<b>42%</b>
	Parcours Km	<b>5217740</b>	<b>4551960</b>	<b>4165733</b>	<b>3300701</b>	<b>3477390</b>
	Parcours Km/Jr	<b>263</b>	<b>255</b>	<b>248</b>	<b>22</b>	<b>243</b>

Source : direction clientèle fret (SNTF)

**Tableau III-05 : Suivi de la productivité du parc des locomotives 2012-2016**

Productivité du Parc locomotives					
Tonnage loco Fret (T/Loco/Jour)	<b>249</b>	<b>275</b>	<b>253</b>	<b>265</b>	<b>187</b>
Productivité Loco (TK/Loco/Jour)	<b>62401</b>	<b>62340</b>	<b>60188</b>	<b>58662</b>	<b>47599</b>

Source : direction clientèle fret (SNTF)

À ce titre, le créneau de transport de conteneurs par rail pourrait être une des solutions la plus appropriée, car elle procure des volumes de transport conséquents et à court terme. La tendance dans le commerce international de marchandises est portée sur la conteneurisation (70% du volume commercialisé est conteneurisé) et le potentiel prometteur de ce transport à présent et dans les années à venir ne peut que conforter cette approche.

Les points forts de développement de ce segment de transport :

- Existence de Rail-Link Algérie, société spécialisée dans le transport conteneurs par rail, créée en partenariat SNTF-CMA CGM ;
- Existence du port sec à Rouiba « Alterco » raccordé au réseau ferré ;
- Existence d'une convention de coopération et de partenariat entre la SNTF et SOGEPORIS, portant sur l'activité ferroviaire au niveau des ports ;
- Existence de wagons porte-conteneurs (133 wagons plats transformés) ;
- Existence d'un nouveau barème de tarifs plus attractifs.

b) Consolider ses parts de marché fret (moyen terme 2015-2020).

On entend par consolidation : une intensification du trafic de conteneurs entre les ports maritimes et les ports secs en généralisant l'expérience du port d'Alger sur l'ensemble des ports commerciaux, une amélioration du rendement du transport classique (ligne minière, céréales et carburants) et enfin le développement du transport de divers.

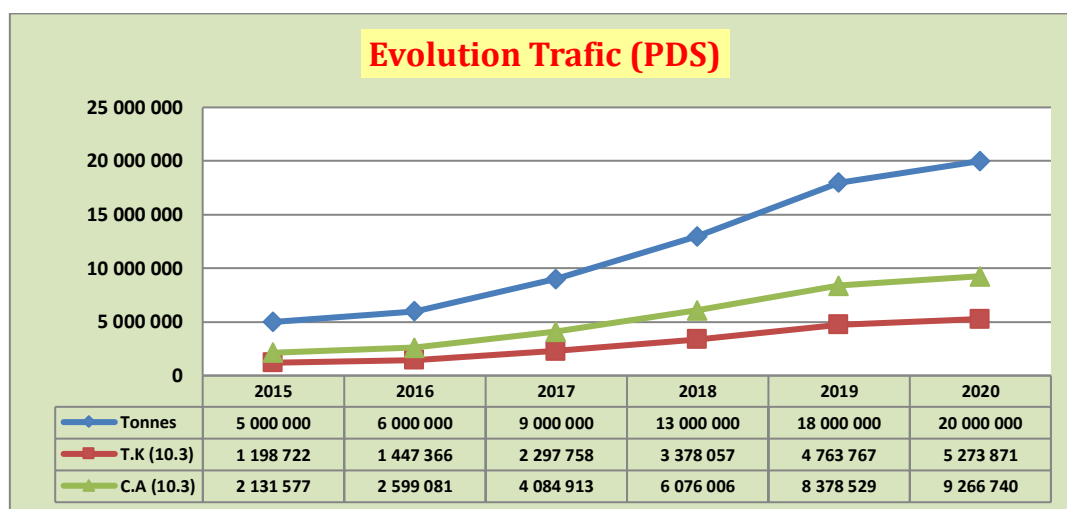
Pour atteindre cet objectif et de s'affermir sur le marché du transport, la SNTF doit tout d'abord mettre en œuvre un plan d'action ci-après :

- Acquisition de moyens roulants ;
- Mise à niveau et assainissement du parc roulant existant ;
- Amélioration des conditions d'exploitation des lignes à forte densité de trafic ;
- Adoption d'une organisation par segment de transport au lieu par région.

Ce préalable considéré incontournable, nécessiterait une période de mise en place de deux années au minimum. C'est la raison pour laquelle, la consolidation de son activité fret ne peut être envisageable qu'à compter de 2015.

L'évolution de trafic depuis 2015 et les es prévisions de transports prévues jusqu'à 2020 sont dressées dans la figure suivante :

**Figure III-02 : Evolution Traffic (PDS) 2015-2020.**



Source : Plan de développement Stratégique de la SNTF, document interne.

NB : Atteindre les 13 millions de tonnes en 2018 est réparti sur un tonnage basé principalement sur le phosphate et les minerais de fer (voir annexe n°7).

**c) Développer l'activité ferroviaire dans la chaîne logistique (long terme au-delà de 2020) :**

En parfaite symbiose avec les principes du SNAT, le SDSF a prévu trois phases. Une première phase de rattrapage, concernait les retards consentis dans l'achèvement des projets en infrastructures déjà lancés. Deux autres phases de consolidation et d'extension de l'ossature ferroviaire sur l'ensemble du territoire du pays ont été également prévues. La seconde phase dite de consolidation concerne les aménagements ferroviaires des régions d'Alger, Oran, Annaba et Constantine, et la réalisation du corridor de la Rocade des Hauts Plateaux. Ceci coïncide avec la mise en œuvre du schéma directeur du secteur portuaire.

Cette densification du réseau ferroviaire conjuguée avec la modernisation des installations portuaires et implantation des plateformes logistiques en arrière-ports et en arrière-pays, constitue un environnement idéal à l'émergence de chaînes de services logistiques intégrés fondée sur l'inter-modalité. Par ailleurs, en tenant compte des perspectives d'adhésion de l'Algérie à la zone de libre-échange avec l'union européenne, la SNTF doit, au risque d'hypothéquer ses chances de développement à long terme, s'atteler à l'idée de se préparer à intégrer ces nouveaux concepts.

En phase de consolidation, le trafic de conteneur entre les ports d'Annaba, Skikda, Djen-Djen, Béjaïa, Alger et Oran qui constituent, pour la SNTF, une ceinture de jonction avec les activités portuaires, sera intensifiée vers les ports secs à des distances de (10 à 30 Km). Une telle configuration est d'une très grande importance pour la SNTF sur le plan commercial.

Les trains navettes entre les ports humides et les ports secs, non seulement, procurent des parts de marchés certaines pour la SNTF, comme il a été suffisamment expliqué dans La partie réservée au court terme, mais aussi, répondent parfaitement au besoin d'évacuation massive en régime sous-douane des conteneurs. Ceci contribuera à l'amélioration des performances commerciales de nos ports et les retombées positives sur l'économie nationale ne tarderont pas à se faire sentir.

En prolongement de ce dispositif, vers les profondeurs du pays, on peut envisager deux ceintures parallèlement aux ports secs. La première tout le long des hauts plateaux et la seconde plus loin vers le grand Sud. Sur ces deux rideaux, seront implantés des terminaux intermodaux, créant ainsi des pôles d'éclatement (des hubs). Entre les ports secs et ces hubs, le train peut jouer un rôle déterminant en assurant des dessertes directes en trafic massif et

régulier, meilleur moyen d'éviter les opérations de rupture de charge, particulièrement coûteuses.

De l'est vers l'ouest les zones susceptibles d'accueillir des bases logistiques (hubs) sont :

- **Constantine** : un hub au niveau de Khroub constituera un choix stratégique. Situé en arrière-port sec de l'Allalek (Annaba), Hammadi Krouma (Skikda) et la zone franche de Bellara. Disposant également d'une connexion avec une autre base logistique de BBA à l'ouest ainsi d'une autre connexion vers le Sud (Tougourt).
- **Béjaïa** : deux hubs sont possibles à BBA et/ou à Tixter. Ces deux hubs seront d'un très grand apport pour assurer une continuité de la chaîne logistique entre le port de Béjaïa vers l'est (Khroub), le Sud vers future nouvelle ville de Boughezoul et vers l'ouest sur Alger.
- **Oran** : des hubs pourraient être implantés à Tlemcen, Saida et Sidi Bel-Abess. Ces trois hubs auront une connexion avec Bechar vers le sud.

Toutefois, il demeure bien entendu que le démarrage de transport de conteneurs des ports secs vers les hubs (longue distance) demeure tributaire particulièrement du renforcement de la capacité de transport en termes de moyens de traction et de wagons, de l'avancement du schéma national de création de bases logistiques et des problèmes de permisivité des conteneurs de type High-Cube dans certains tunnels du réseau ferré.

Pour un lancement partiel à compter de 2015 avec un chevauchement certain, selon les estimations de la SNTF, sur le long terme, les dispositions ci-après devraient être prises dès 2013 :

- Concrétisation de l'acquisition, l'assainissement et la mise à niveau du matériel roulant (2013-2014).
- Création, mise en exploitation et mise à niveau des triages régionaux aux nœuds principaux du réseau afin de rationaliser les acheminements des trafics marchandises.
- Recensement des gares ferroviaires susceptibles d'accueillir des terminaux multimodaux et de les proposer aux opérateurs logisticiens moyennant une assistance et un accompagnement pour la réhabilitation des établissements ayant suscité un intérêt commercial.

- Actualisation des tests de perméabilité des high-cube sur l'ensemble du réseau. Cette actualisation pourrait aboutir à une décision d'acquisition des wagons spécifiques (surbaissés), si l'opportunité commerciale le justifiera.
- Implication des filiales (Restau-Rail, Rail-Express, Rail Pub Affichage, Rail Télécom).

### **Section 3 : Rôle de la SNTF dans le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins.**

La SNTF, en collaboration avec le CTFM, et via son Secrétariat Permanent est chargée d'unifier et d'améliorer toutes les conditions d'exploitation des réseaux maghrébins en prenant en considération l'ensemble des dispositions techniques et particulièrement économiques se rapportant à l'harmonisation du rail maghrébin. Sa mission également partagée avec les pays voisins, est chargée d'étudier et de mettre en place un train à grande vitesse maghrébin qui devrait relier Casablanca via Alger jusqu'à Tunis.

Ce TGVM permettra l'amélioration des prestations transmaghrébines pour les voyageurs ainsi que pour le fret, en réduisant le temps de parcours pour passer de 48h actuellement, à 10h selon les prévisions faites à long terme.

#### **3.1 Le CTFM au sein de la SNTF**

Alors que le Secrétariat Permanent et le Bureau Central de Compensation Maghrébine (BCCM) ainsi que l'Office National des Wagons sont permanents au sein de la SNTF. La présidence du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins (CTFM) est confiée par roulement et pour une période d'une année à chacun des réseaux membres de ce Comité. La convention relative à la création du CTFM a été publiée, en Algérie par décret N°68-63 le 8 Mars 1968.

La Société a le privilège d'accueillir les trois organes du Comité dans son siège à Alger, néanmoins, ces organes ne connaissent pas une véritable organisation indépendante au sein de la société. Les responsables ont des doubles casquettes, ils opèrent autant que fonctionnaire à la SNTF comme une fonction ordinaire et des intervenants au sein de CTFM en cas de besoin.

Les activités relatives au réseau maghrébin sont considérées comme des activités annexes à la fonction principale de la SNTF en raison de la discontinuité des responsabilités.

La société n'envisage pour le moment présent, de bâtir une organisation à part entière pour accueillir le comité dans son siège, dès l'instant où les trois réseaux maghrébins n'ont pas décidé de surmonter la simple expression de leur volonté de construire un Maghreb uni.

### **3.2 Les participations de la SNTF au CTFM**

#### **Entre 1989-1992**

Compte tenu des difficultés d'application de la convention relative à l'exploitation de la section de la ligne OUJDA à la frontière ALGERO - MAROCAINE et l'utilisation en commun de la gare d'OUJDA. En 1989, il a été retenu la création d'une gare mitoyenne avec la gare frontière AKID ABBES. La SNTF avait alors organisé un séminaire sur la maintenance du matériel roulant à la même période.

Lors des réunions tenues respectivement les 19/07 et 18/09/1989. Les Directeurs Généraux (ONCF, SNTF, SNCFT) se sont mis d'accord sur les étapes futures d'amélioration de la prestation du transmaghreb avec l'objectif de ramener le temps de parcours de 44 heures à 25 heures en 1995. Un programme d'étude et de réalisation avec les moyens matériels et financiers nécessaires a été lancé concernant le TGVM. L'entreprise avait alors organisé un séminaire sur la fonction "Matériel" à Alger les 16-17 et 18 Juin 1990.

En 1991, La SNTF avec ses homologues maghrébins a élaboré un projet de contrat pour la réalisation de l'étude préliminaire concernant le TGVM afin de lancer un appel d'offres en Janvier 1992. À ce niveau, le groupe a pris des dispositions également concernant le franchissement des frontières, notamment auprès des autorités police et douane pour effectuer les contrôles à bord des trains durant le voyage ce qui diminuera la durée du contrôle de deux heures.

La SNTF a été chargée de faire une étude économique de rentabilité à présenter à la commission tripartite ONCF, SNTF et SONATRACH-NAFTAL pour un transport de gaz. En 1992, alors que l'étude réalisée par la SNTF a été concluante et positive, la réalisation de cette opération a été entamée pour le transport du gaz liquéfié.

L'accord est donné par les trois réseaux pour la mise en application du billet international.

**Entre 1993-1995**

La période a été caractérisée pas la soumission des dossiers relatifs à l'intégration industrielle et au TGVM à l'examen du Conseil des Ministres des Transports Maghrébin tenu à Alger les 1 et 2 juillet 1993. Celui-ci a décidé leur adoption pour être ensuite remis au Conseil des Ministres de l'Industrie pour être intégrés dans le cadre d'une stratégie globale de l'intégration industrielle maghrébine

Accord de la SNTF pour investir dans l'embranchement NAFTAL à Arzew et pour l'acquisition en commun de wagons spéciaux. Une trentaine de ces wagons, appartenant à l'ONCF, sont mis en exploitation pour commencer ce transport de l'Algérie vers le Maroc.

Pour l'amélioration du transmaghreb. La SNTF a passé commande pour l'acquisition de 10 locomotives pour les besoins du transmaghreb. L'ONCF a proposé un appel d'offres en commun pour les pièces et matières nécessaires à la fabrication de 200 voitures dont 100 pour la SNTF. En outre, le renouvellement de la voie est entamé pour une partie du réseau tunisien.

La représentation du CTFM auprès des organisations internationales. En 1993, L'UIC a donné quant à la représentation commune des réseaux maghrébins (Algérie - Tunisie - Maroc) au sein de son conseil d'administration en octroyant un siège au CTFM.

En 1994 et dans le but de faciliter le dépannage réciproque, l'échange des pièces à mouvement lent et l'identification d'autres articles pouvant faire l'objet d'achat groupé, une opération de création d'une banque de données a été entamée. Chaque réseau devrait fournir un fichier indiquant clairement sa nomenclature propre, la désignation de ses articles et la liste des constructeurs et sous-traitants.

L'année 1995 été caractérisée pas la soumission des projets transmaghrebins et le TGVM au Conseil des Ministres des Transports Maghrébins pour essayer de trouver un financement auprès d'institutions spécialisées notamment 'Le Fonds Arabe de Développement', 'Le Fonds Koweïtien de Développement' et les institutions de l'union européenne.

**Entre 1999-2003**

Les Coopérations Maghrébines :

**SNTF / ONCF** : Une délégation de la SNTF composée du Directeur des Ressources Humaines et de deux cadres syndicaux a effectué une visite de travail à l'ONCF du 03 au 05 Avril 2002 en vue de s'enquérir des réformes entrepris par l'ONCF dans le domaine des ressources humaines.

**SNTF / SNCFT** : Une délégation de la SNTF composée de trois cadres administratifs et syndicaux a effectué une visite de travail à la SNCFT pour s'enquérir de l'expérience Tunisienne dans le domaine de la restructuration du transport ferroviaire.

**SNCFT / SNTF** : Une délégation SNCFT composée de trois cadres a effectué une visite de travail à RESTAURAIL (filiale de la SNTF) du 08 au 11 Juillet 2002 afin de bénéficier de l'expérience en matière de restauration à bord des trains et des autres activités gérés par RESTAURAIL.

Le Comité chargé du dossier Corridor Maghreb/Europe Fret s'est réuni le 02 Décembre 2003 à Paris (France) pour préparer un document préliminaire précisant le concept de corridors Maghrébins et Euro -Maghrébin du Fret, la situation des chemins de fer du Maghreb et leur développement, le potentiel du trafic et les échanges commerciaux entre le Maghreb et l'Europe et leurs implications sur le transport notamment au niveau des principaux ports maritimes traitant le trafic conteneurisé.

**Entre 2004-2008**

Les trois réseaux Maghrébins ont présenté deux rapports, l'un sur les travaux réalisés et en cours de réalisation concernant le parcours du transmaghrébin et l'autre sur l'évolution des Projets et des Investissements Ferroviaires. Ces rapports ont été transmis aux réseaux concernés.

Vu les nouvelles données concernant le réseau Algérien, relatives aux engagements de ce dernier pour entamer l'étude et la réalisation du projet de modernisation et de l'électrification de la ligne reliant les frontières marocaines et les frontières tunisiennes, il a été décidé en 2005 de réviser le cahier des charges proposé par le réseau Marocain.

La SNTF a organisé un séminaire International sur " Le Développement des Chemins de Fer en Relation avec les Infrastructures et le Matériel" à Alger, avec un groupement d'entreprises suisses le 03 Décembre 2005 sous le patronage de Messieurs le Ministre des Transports Algérien et le Ministre de l'Economie Suisse et en présence de tous les réseaux maghrébins, l'Union International des Chemins de Fer et l'Union Arabe des Chemins de Fer.

Toujours dans cette démarche de coopération Maghrébine d'autres initiatives se sont suivies notamment :

**SNTF/ ONCF** Une délégation de la SNTF a effectué une visite de travail à l'ONCF du 02 au 06 Avril 2006 dans le but de s'enquérir des méthodes de maintenance utilisées ainsi que des projets de réhabilitation du matériel moteur et remorqué.

**SNTF/ SNIM** Une délégation de la SNTF a effectué une visite de travail à la SNIM du 14 au 17 Mai 2006 pour échanger les informations en vue de diversifier les fournisseurs, en particulier pour les pièces des locomotives GM.

**ONCF/ SNTF** : Une délégation de L'ONCF a visité la SNTF du 10 au 14 Juin 2006. Lors de la réunion tenue à la Direction du Matériel et de la Traction le 11 Juin 2006, une présentation de la SNTF et de ses grands projets d'acquisition de matériel roulant ainsi que le projet de réhabilitation des voitures voyageurs lui ont été exposées.

**SNCFT / SNTF** : Une délégation de la SNCFT a effectué une visite de travail à la SNTF du 21 au 24 Juin 2006. La délégation a visité l'Institut de formation ferroviaire de Rouiba, le nouveau Complexe de maintenance de Rouiba ainsi que la Filiale Rail Express (Blida).

**SNCFT/ SNTF** Une délégation de la SNCFT et la société de phosphate de Gafsa ont effectué une visite de travail à la SNTF pour s'enquérir des spécifications techniques des wagons à trémies pour le transport de phosphates du 26 au 31 Janvier 2007.

**RAPCO/ SNTF** Une délégation de RAPCO a effectué une visite de travail à la SNTF pour s'enquérir du programme de développement et de modernisation du chemin de fer Algérien notamment le projet électrification du réseau ferroviaire et les projets de réalisation des lignes Méchria/Béchar et Bordj Bou Arréridj/M'Sila. Elle a également visité l'Institut

Supérieur de Formation Ferroviaire et la filiale SETIRAIL spécialisée dans l'engineering des chemins de fer à Rouiba.

Dans le cadre d'échange d'expérience entre **SNTF/ SNCFT** et dans le cadre de la mise en place de l'unité d'affaire banlieue algéroise, une délégation de la SNTF a effectué une visite à Tunis du 03 au 06 Mars 2008 pour s'enquérir de l'expérience du réseau ferroviaire tunisien dans la gestion des unités d'affaires de transport voyageurs au niveau des banlieues.

### **Entre 2008- 2014**

Les délibérations selon les commissions sont comme suit:

#### Commission Fret et Logistique

- Projet de cahier des charges sur l'étude de la demande de transport fret sur les réseaux Maghrébins.
- Etablir un programme de travail pour 2013 - 2015.

#### Commission Passagers

- Etude du Projet charte du voyageur Maghrébin.
- Projet cahier des charges sur l'étude relative à la demande de transport voyageur sur les réseaux Maghrébins.
- Méthodologie de mesure du degré de satisfaction des clients ainsi que l'expérience du client mystère dans les gares et à bord du train.
- Procédures adoptées pour la prise en charge du voyageur en termes d'assurance contre les accidents.
- Elaboration d'un dictionnaire pour uniformiser les termes ferroviaires au niveau des réseaux maghrébins sur le Site Web du CTFM.
- Constitution d'une sous-commission multidisciplinaire (juridique, technique, commerciale,...) au niveau des réseaux Maghrébins
- Organisation de visites techniques entre les réseaux concernant:
  - Etudes adoptées pour le suivi de la qualité des prestations et la satisfaction du client.
  - Système de vente des titres de transport et des cartes commerciales dans les gares et à bord des trains, sur le réseau internet et par le distributeur automatique.

Commission Technique Actualisation du Règlement Intérieur du CTFM

- Projet actualisation du Règlement Intérieur du CTFM.
- Activation des démarches juridiques à mettre en œuvre par le réseau siège du Secrétariat Permanent pour l'ouverture d'un compte bancaire du CTFM.
- Création d'un budget pour la couverture des frais afférents aux activités organisées annuellement par le CTFM dans le cadre des échanges d'expérience entre ses membres (séminaires, ateliers de travail, ...etc)
- Organisation d'un séminaire auquel seront conviés tous les opérateurs exerçant dans le domaine ferroviaire ou dans les activités en relation dans tous les pays du Maghreb financé par les contributions des participants et le sponsoring pour :
  - Présenter les activités du CTFM, son domaine de spécialisation, ses produits et sa capacité.
  - Trouver des opportunités de coopération commerciale commune.
  - Développer des mécanismes pour la coopération entre les participants.
  - Possibilité de créer des groupements professionnels compétents plus tard.

Commission TGVM

- Actualisation du cahier des charges de l'Etude sur le Train à Grande Vitesse Maghrébin (TGVM).

Depuis 2014, la SNTF et ses homologues maghrébins continuent d'effectuer des rencontres dans le cadre d'échanges des expériences et le partage du savoir faire dans plusieurs activités et fonctionnalités. Les réunions se tiennent chaque année dans l'un des pays maghrébin et sont sanctionnées à chaque fin de réunion par un procès-verbal signé par les membres participants et fusionnés dans un bilan d'activité à la fin de chaque année qui servira de document de référence dans les prochaines réunions.<sup>1</sup>

Des coopérations ont été initiées afin de promouvoir les échanges entre les pays du Maghreb précisément avec la Tunisie mais qui finissent malheureusement sur de mauvaises surprises. Ce devait être pour le mois de Mai 2017, un train allait circuler depuis Alger vers Tunis dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Or, qu'en raison de commodités

---

<sup>1</sup> Nous signalons à ce propos, que les informations et les réunions tenues depuis 2014 à nos jours sont confidentielles et la responsable du Secrétariat Permanent nous avoue la confidentialité des documents internes ainsi que certaines informations sur les projets en cours.

techniques, la réouverture de cette ligne ferroviaire est reportée à une date ultérieure, dévoile la SNTF à ses clients.

## **Conclusion**

La société nationale des transports ferroviaires (SNTF) a progressé dans le temps et subi des transformations économiques, politiques et finalement structurelles importantes qui ont impacté son activité et sa stabilité.

Aujourd'hui, elle mise sur une nouvelle dimension stratégique particulièrement dans l'activité fret, considérée comme le maillon faible de la société, et ce, pour équilibrer à l'horizon 2023 ses résultats financiers fortement dépendants des dotations de l'Etat.

S'agissant d'un moyen de transport terrestre de masse par excellence, sécurisé, propre et économique, la SNTF peut jouer un rôle déterminant dans le développement de nouveaux services de logistique intégrés. Pour cela, il a paru nécessaire de définir un plan d'acheminement futur répondant aux nouvelles exigences commerciales inhérentes aux nouveaux concepts projetés par le schéma global de la logistique.

En vertu de ces plans de développement, la SNTF prévoit de tripler, voire davantage, ses recettes de transport de marchandises à même de lui permettre d'équilibrer ses charges financières.

Dans ce cas, la vulnérabilité ne peut être atténuée que par une diversification immédiate et l'orientation de l'activité fret vers des créneaux rentables et moins contraignants en termes de tension sur les moyens de production (transports sur de courtes distances) notamment les conteneurs, divers produits, charbon, sable etc.

# **Chapitre IV : Présentation de la méthodologie de recherche et ses résultats.**

## **Introduction**

La question relative à la construction du bloc maghrébin peut paraître provocatrice mais elle mérite d'être posée. Elle est donc une question «sensible» dans la problématique qui est la nôtre. Il sera donc indispensable de sensibiliser à l'importance d'une intégration horizontale intra- maghrébine et aller ensuite vers une intégration verticale Nord-Sud et même une intégration euro-méditerranéenne.

Nous avons donc, décidé d'apporter des éléments de réponses à notre problématique ainsi que les sous-questions qui en découlent de ce thème, en allant creuser et essayer d'avoir ces réponses auprès des responsables de la SNTF intervenants dans le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins le CTFM et qui, depuis sa création se bat économiquement et politiquement pour faire intégrer le Maghreb.

Cette partie cruciale de ce travail va nous permettre de mieux voir la réalité du Maghreb et son avancement. En effet, l'unification économique du Maghreb est devenue désormais incontournable et l'intensification des échanges commerciaux entre les pays de la région, impérieuse, car l'une comme l'autre, constituent des éléments d'appui indéniables pour une insertion réussie des pays maghrébins dans l'économie mondiale.

Pour traiter cette préoccupation, nous avons consacré trois (03) sections :

Une première, pour présenter la méthodologie de recherche, la deuxième pour apporter les éléments des réponses de nos interviewés en analyse brute et détaillée. Une dernière section réservée à la synthèse générale et aux recommandations personnelles.

## **Section 1 : Méthodologie de recherche.**

### **1.1 Moyen d'enquête**

Pour l'enquête qui va nous permettre d'apporter des éléments de réponses à la principale problématique posée dans ce travail, nous avons décidé d'effectuer des entretiens. En effet, le sujet que nous avons choisi de traiter est essentiellement d'ordre stratégique et politique au sein de la Société Nationale des Transports Ferroviaires –SNTF-.

C'est donc qui ressort des enquêtes qualitatives et non quantitatives. Ainsi, il nous semblait évident et pertinent d'effectuer des entretiens plutôt que des questionnaires. Les entretiens sont au nombre de trois. Nous avons choisi de se limiter à ce nombre d'entretiens dans la mesure où une partie des questions, induit certains éléments de réponse, et donc les éléments que nous souhaitons vérifier seront validés ou non quel que soit le nombre d'entretiens.

De plus, pour la qualité de l'analyse de l'enquête, il nous a semblé pertinent de se limiter au nombre de trois puisqu'il sera nécessaire de cibler les personnes les mieux placées qui pourront répondre aux questions posées.

Ces trois entretiens ont été enregistrés avec l'accord préalable des interviewés puis retranscrits. Ces derniers ayant un but de vérification et d'approfondissement de la problématique, ils sont tous semi-directifs. Le guide d'entretien se compose de cinq (05) principaux axes avec un nombre de questions découlant de la principale thématique (voir annexe n°8). La durée initialement prévue pour chaque entretien est de 45 minutes.

### **1.2 Population ciblée**

La population que nous avons choisi d'enquêter tient compte de deux variables décrites ci-dessous:

***Poste occupé au sein de la société*** : nous avons choisi de différencier les interviewés par leur poste occupé à la SNTF dans la mesure où nous serons capables d'arracher les informations surtout celles dites « confidentielles » car la problématique traitée relève d'ordre stratégique et donc sensible à la divulgation.

**Rôle au sein du CTFM** : concernant leurs rôles et relation avec le CTFM, nous avons décidé de cibler nos enquêtes vers les personnes ayant des participations plus au moins directe avec le CTFM.

**Les interviewés sont :**

M. GHAMOURI : Directeur Voyageurs à la SNTF et Ex-secrétaire au Secrétariat Permanent du CTFM.

Mme. DIB : Responsable du Secrétariat Permanent du CTFM.

M. HALLICH : Directeur Fret et Logistique à la SNTF.

### **1.3 Lieux et période d'enquête**

Pour chacun des enquêtés, l'entretien s'est déroulé sur leur lieu de travail durant le mois d'avril 2018.

### **1.4 Limites de l'enquête**

La première limite réside dans le fait est que le thème qui fait l'objet de l'enquête est un thème dit « sensible » dont les décisions politiques émises par l'Etat empêchent les personnes interviewées de parler en toute liberté économique. La seconde limite se situe dans la subjectivité des réponses apportées. En effet, chaque enquêté va fournir des réponses différentes et parfois personnelles de la situation, ainsi leur mise en commun en vue de l'analyse peut constituer un obstacle. Une troisième limite s'ajoute, et qui s'articule autour de la non-disponibilité des documents nécessaires justifiant la dynamisation du projet en question ou leurs confidentialités.

### **1.5 Objectifs de l'enquête**

Les objectifs de l'enquête sont multiples mais s'axent autour d'un même thème:

- ✓ Comprendre la manière dont chaque responsable perçoit sa professionnalisation actuelle, étant en exercice ;
- ✓ Identifier et explorer les atouts et les freins de la Société Nationale des Transports Ferroviaires ;
- ✓ Analyser les systèmes d'exploitations des réseaux ferroviaires maghrébins ;
- ✓ Analyser l'implication de la SNTF au sein de du CTFM ;

- ✓ Confirmer et infirmer les hypothèses relatives à la problématique de ce travail.

## **Section 2 : L'analyse de l'enquête**

Le travail d'analyse qui va suivre constitue la finalité de ce mémoire de fin d'étude. En effet, il convient d'effectuer une analyse complète des entretiens menés auprès des directeurs des différentes fonctions afin d'en dégager des axes d'ouverture et des éléments de réponses qui ne constitueront cependant pas une réponse définitive à la problématique initiale. Ainsi, cette analyse se déroulera en deux temps. Premièrement, une analyse brute des entretiens avec l'identification des réponses des directeurs et deuxièmement, une analyse de ces réponses avec une mise en lien de celles-ci avec le cadre conceptuel développé au début de ce mémoire.

### **2.1 Analyse brute :**

Afin de mener cette analyse brute, nous avons choisi d'analyser les réponses en les catégorisant selon le déroulé des entretiens. Ainsi, chaque question va faire l'objet d'une analyse synthétique et d'un bilan des quatre réponses recueillies; une conclusion générale des réponses suivra ces analyses partielles.

#### ***-Axe 1 : Présentation de la SNTF***

Cette question traite du domaine des chemins de fer et du parcours personnel de chaque personne interviewée au sein de la société. Ainsi on retrouve plusieurs similitudes quant à leur appréciation au domaine ferroviaire et surtout leur degré d'implication dans le travail. On peut tout de même distinguer une différence quant à l'expérience en termes d'années.

En effet, ils déclarent que la SNTF se porte bien ces dernières années à cause d'une nouvelle vision de l'entreprise quant à la précarité financière nouvellement introduite par le Directeur Général de la SNTF. Autant que directeur voyageur, fret ou même responsable du Secrétariat Permanent du CTFM, et par l'ancienneté de leur poste au sein de la société, leur rôle autant que directeur, leur confèrent une responsabilité à temps complet, des objectifs à atteindre dans les délais préalablement déterminer afin d'atteindre les objectifs de la société.

L'activité ferroviaire se limite selon non interviewés à l'exploitation de la voie seulement. L'infrastructure reste de la propriété de l'Etat et la SNTF à ce propos, veille à offrir un service complet à ses clients qui sont de plus en plus exigeants.

***Axe 2 : Le Réseau Ferroviaire Algérien et voisins :***

Cette question des états des lieux a suscité des réactions un peu différentes selon les professionnels. En effet ils affirment au début que le réseau ferroviaire algérien voit le jour avec les nouveaux investissements qui lui sont dédiés, il est en pleine extension pour désenclaver les régions éloignées du pays et assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

Nous y revenons sur les moyens matériels dont dispose la SNTF. Les différents profils interviewés dénoncent l'insuffisance du matériel roulant que ça soit pour voyageurs ou fret. Certains investissements à ce propos, ont été partagés par nos interlocuteurs afin de définir le cadre évolutif des investissements. La phase de modernisation qu'a entreprise la société pour réaliser un ambitieux programme d'investissement pour la période 2012-2015 a été achevée par une enveloppe de 127 milliards de DA qui porte sur deux axes : l'un concernant la réhabilitation et la modernisation du matériel existant et l'autre sur l'acquisition de nouveaux matériels.

La SNTF a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de 30 nouvelles locomotives diesel électriques, a avancé le Directeur voyageurs de la SNTF. Dix-sept autorails de grandes lignes doivent par ailleurs, être achetés par la SNTF afin d'assurer le transport des voyageurs sur les nouvelles lignes en cours de réalisation. Le transport des voyageurs sera encore renforcé par l'achat prévu de vingt automotrices électriques de grande ligne et de trente voitures couchettes pour les trains de nuit. Et, pour augmenter la capacité du transport des marchandises, il est en outre prévu l'acquisition de vingt locomotives électriques bitension<sup>1</sup>,

L'acquisition de 380 "wagons à boggies" de 60 tonnes est par ailleurs programmée pour le transport de minerais, phosphates et engrais notamment dans l'est du pays.

Le directeur voyageur, M GHAMOURI a complété de son côté que, la SNTF a lancé en 2018 ses trains réhabilités en y introduisant un nouveau "design" avec de nouveaux

---

<sup>1</sup>C'est-à-dire aptes à fonctionner sur des lignes électrifiées en 25 kilovolts (KV) alternatif ainsi que sur la ligne minière équipée en 3 KV courant continu.

aménagements intérieurs, d'un système d'information et de communications à bord des trains ainsi que d'un nouveau système de climatisation.

Conformément à la stratégie de développement, la SNTF a commandé en Juillet 2015 pour une livraison entre Janvier et Juillet 2018, 17 trains Coradia polyvalent auprès du constructeur français Alstom pour un montant de 200 millions d'euros afin de satisfaire la demande voyageurs. Les premiers trains réceptionnés en mois de Mars 2018 sont opérés sur la liaison longue distance Alger –Oran et prochainement sur la ligne Alger – Annaba.

Financièrement, et selon nos interlocuteurs la SNTF est en pleine mutation financière lorsqu'ils se réfèrent aux notes du DG de la société, M. BENDJABALLAH qui notifie les axes stratégiques<sup>1</sup> avisés par son entreprise et qui porte sur trois points principaux :

- Relancer le transport ;
- Consolider le groupe SNTF ;
- Valoriser le patrimoine.

L'idée également a été nettement partagée sur le fait est que, l'entreprise doit y investir encore sur le capital humain, premier facteur productif afin de pouvoir réaliser les prévisions et les investissements préalablement établis.

À travers le positionnement stratégique de l'Algérie dans le Maghreb, nous sommes amenés à avoir des relations commerciales régulières avec nos voisins. Cette réflexion nous a poussé à interroger nos interviewés sur le système d'exploitation du réseau ferroviaire au Maroc et en Tunisie.

La réponse globalement partagée, est que chaque pays a son propre système d'exploitation. Au Maroc, l'ONCF a connu une restructuration profonde du cadre institutionnel qui est nécessaire de manière à lui donner une autonomie complète de gestion et à l'inciter à adopter une gestion résolument commerciale. Ainsi, la transformation de l'ONCF en société anonyme et la réforme du contrôle de l'Etat accroîtront, et renforceront la transparence de sa gestion, son efficacité, son autonomie, sa compétitivité et son orientation vers une satisfaction meilleure des besoins du marché.

---

<sup>1</sup>Le bilan de la mise en œuvre du plan stratégique de relance 2015 – 2020 (document interne à l'entreprise).

En Tunisie, l'exploitation du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens. La SNCFT est l'opérateur ferroviaire national dont l'activité est portée sur les grandes lignes, le fret et les services de banlieue dans toute la Tunisie. Elle exploite notamment déjà la ligne de banlieue Sud-Est du Grand Tunis, future ligne A intégrée au réseau RFR (Réseau Ferré Rapide).

Néanmoins, le directeur voyageur, M.GHAMOURI indique, que les trois réseaux sont membre de l'UIC et de COTIF ce qui nous emmène à dire qu'ils partagent globalement et sur le plan juridique de l'exploitation les mêmes références.

Toujours dans cette trajectoire, nous avons sollicité le directeur fret, M. HALLICH pour nous apporter son point de vue sur la logistique où il dresse un état sans complaisance de cette fonction en Algérie. Il pointe du doigt l'immense retard dans ce domaine par rapport au Maroc et à la Tunisie, ce qui réduit la compétitivité de l'économie nationale par rapport à celles des autres Etats de la région. La SNTFest désormais influencée par cette tendance de la performance des flux de produits et d'informations de porte-à-porte, au moindre coût, juste à temps et en flux tendu mais reste beaucoup à travailler pour enchaîner sur cette ligne.

En général, au Maroc et en Tunisie la chaîne logistique n'est pas autant contrariée par un environnement administratif pointilleux, comme elle n'est pas autant soumise aux lenteurs des organismes publics commerciaux (ports, banques, transporteurs, etc.). Le classement du Maroc dans les tops 50 des pays les plus performants témoigne nettement de son développement et persistance. La responsable du Secrétariat Permanent du CTFM Mme.DIB, résume cette situation en une seule phrase : « *La logistique est la spécialité des marocains* ».

### ***AXE 3 : Intégration économique maghrébine et le Comité des Transports ferroviaires Maghrébins CTFM.***

Cette partie était consacrée à la dimension régionale du Maghreb. Nos interlocuteurs nous révèlent à travers leurs réponses, l'enthousiasme qui les fait espérer que cette intégration puisse voir le jour et apportera ses fruits à la région.

Ils partagent l'idée que l'intégration économique maghrébine est un destin obligé et un chemin à prendre en bloc car les avantages que puisse gagner l'Algérie avec les autres pays de la région sont encore plus importants et plus signifiants que l'on peut imaginer d'une manière abstraite la situation.

Les directeurs de la société interrogés avouent que cette intégration économique de la zone maghrébine peut se rendre possible par cette initiative extraordinaire entre les trois réseaux fondateurs du Comité des Transports Ferroviaire Maghrébins qui décident de faire intégrer le Maghreb sur une ligne ferroviaire desservant les trois pays Algérie, Maroc et Tunisie.

Le comité s'organise en commissions permanentes avec des groupes de travail, discutant des différents points communs à régler et à entreprendre afin de réaliser les objectifs dressés. Toutes les propositions des différents membres sont prises en considération et font l'objet d'étude.

Mme.Dib témoigne via son rôle principal au sein de CTFM, que toutes les préoccupations des sociétés membres sont mises en débat pour assurer l'intérêt commun de la région. Elle pointe du doigt, un point important qui n'est pas discuté autour de la table de réunion qui est « les questions politiques », en passant en revue que les membres du comité à nos jours, n'arrivent pas à déterminer la carte maghrébine à cause du Sahara Occidentale. Nos interlocuteurs insistent sur le fait est que cette intégration qu'ils souhaitent réaliser est une intégration économique voire socio-économique uniquement.

Nous avons poussé le bouchon encore plus loin, puisque le sujet a été abordé, pour les interroger sur l'évolution de la situation entre l'Algérie et le Maroc. Nos interlocuteurs ont indiqué qu'ils sont optimistes quant à cette intégration économique, car tous les signes indiquent la faisabilité désormais technique dans le ferroviaire, la SNTF sera prête à faire circuler son train depuis le Maroc vers la Tunisie en passant par l'Algérie dans les meilleures conditions d'interopérabilité si les frontières marocaines s'ouvrent.

#### ***Axe 4 : Politique de la SNTF dans le cadre de CTFM***

Etant donné que le ferroviaire connaît un retour remarquable après une période de déclin. Le CTFM est une parfaite expression d'une entité économique et sociale avec laquelle il faut compter. Sur ce nous avons souhaité comprendre comment la SNTF s'intègre-t-elle ? Les interviewés ont déclaré que depuis la création du CTFM en 1965, la Société Nationale des Transports Ferroviaires ne cesse de contribuer via ces partenariats avec les autres réseaux, l'amélioration de son activité nationale et promouvoir tout projet ayant un intérêt commun pour la région.

Les personnes interviewées attestent que la politique régionale de la SNTF rentre en parfaite corrélation avec celle dégagée par les autres sociétés voisines pour en bénéficier des avantages collectifs qu'elles peuvent avoir dans le cadre d'un bloc régional. Mme DIB à son tour, en a dénoncé la perte que génère chaque société lors de sa contribution individuelle à L'UIC, tant dit que la contribution collective au tant que bloc régional à travers le CTFM lui économisera une somme importante.

Toujours dans ce contexte, les responsables ont insisté que dans le cadre de CTFM, aucune stratégie individuelle n'est tolérée. Les intérêts communs priment sur ceux de chaque société.

Deux piliers principaux de l'intégration économique par rail font l'objet d'étude à chaque réunion à savoir, l'interopérabilité et norme et plan procédural. Les interlocuteurs indiquent que pour ce qui est de l'interopérabilité, sur le plan technique (infrastructure et normes), les réseaux du Maghreb arborent de bonnes conditions d'intégration.

En effet, l'infrastructure ne présente pas d'entraves majeures puisqu'il s'agit du même écartement (1, 435 m) sur toute la ligne Marrakech-Tunis. Néanmoins, si la voie à écartement métrique est appelée à disparaître en Algérie, elle reste l'armature principale du réseau de la Tunisie et des problèmes de transbordement continueront à se poser pour le trafic à destination du centre et du sud du pays. Deux points d'interconnexion (Oujda et Ghardimaou) restent nettement insuffisants, nous déclarent les directeurs responsables. Et sont source de handicap technique, commercial et stratégique. Cette situation risque de perdurer puisque les différents plans de développement et d'extension n'y ont rien consacré.

#### ***Axe 5 : Le plan prospectif de l'intégration maghrébine***

La zone maghrébine connaîtra forcément une évolution commerciale importante. Ils estiment qu'accélérer la cadence des échanges entre les pays du Grand Maghreb est le plus grand vœu de tous les Chefs d'Etats de la région. Il est également le rêve le plus absolu de tous les entrepreneurs qui cherchent, aussi bien à liquider leurs marchandises sur des marchés voisins ou à étendre leurs affaires en dehors des frontières. Des revendications légitimes et fondamentales afin de réaliser l'intégration espérée pour une réelle zone de libre-échange et un groupement économique maghrébin.

Partant de ce constat, nos interlocuteurs affirment qu'il est utile de relever les avantages dont profiterait chacun des trois pays grâce à l'intégration économique. La responsable du Secrétariat Permanent indique que d'un point de vue commun aux trois pays, et selon le Secrétariat Générale de l'UMA, c'est une perte de 2%<sup>1</sup> de croissance annuelle que le « non-Maghreb » inflige aux pays de la région. Tout autant significatif, « le commerce entre Etats d'Afrique du Nord équivaut à 1,3% de leurs échanges extérieurs, le taux régional le plus bas du monde »<sup>2</sup> nous révèle le directeur fret. Ainsi la nécessité de s'interroger sur la réalité de la complémentarité de marchés. Cependant, le directeur fret nous déclare qu'au Maroc par exemple, plusieurs rapports mettent en avant l'avantage comparatif des producteurs locaux, dans le secteur des produits de la mer, sur le marché tunisien. Sur le marché algérien, c'est dans le secteur de l'agroalimentaire que les produits marocains pourraient se tailler la part du lion.

Outre le commerce des biens et services, les avantages à tirer d'une intégration se situent au niveau des coopérations industrielles et techniques. Ces coopérations permettraient de créer des biens exportables de plus grandes valeurs et de coûts moindres. L'intégration économique ne doit donc pas seulement s'envisager sur la base des productions nationales existantes mais bel et bien sûr les potentialités de production futures.

Dans le ferroviaire, nos interlocuteurs partagent intimement l'idée des deux grands projets supranationaux, le TGVM et le corridor maghrébin fret. Une fois réalisés, ils constitueront non seulement un vecteur important de l'intégration maghrébine, mais ils seront également la plateforme idéale pour la promotion des échanges commerciaux avec l'autre rive de la Méditerranée.

## **2.2 Analyse détaillée**

Il convient désormais de mettre en lien les éléments extraits des entretiens avec le cadre conceptuel préalablement exposé. Nous reprendrons dans cette partie analytique, comme référence les informations étalées dans les chapitres précédents.

---

<sup>1</sup>BEN AMOR (K). Op.cit P5.

<sup>2</sup>GHILES, (F), Le « non-Maghreb » coûte cher au Maghreb, éditions Monde Diplomatique, janvier 2010, P14.

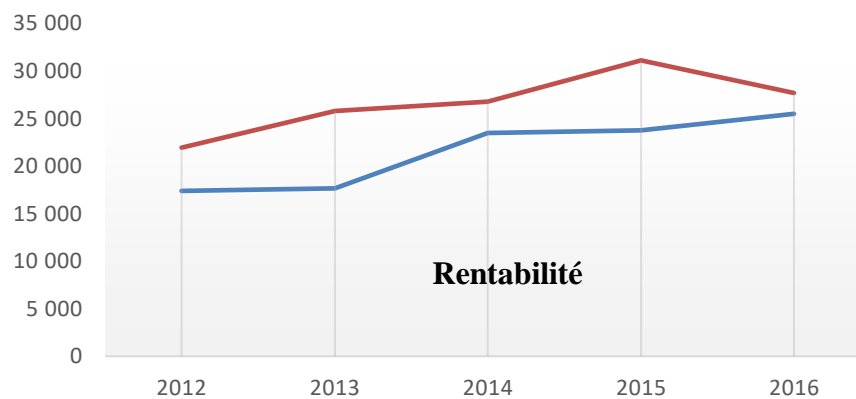
### **La SNTF, d’aujourd’hui**

Le secteur du transport ferroviaire a connu ces dernières années un développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d’assurer une croissance économique et sociale équilibrée. Ainsi l’Algérie qui vise à s’imposer sur le marché africain est dans l’obligation d’améliorer son réseau ferroviaire comme seul moyen de tisser des liens avec les pays du continent.

La SNTF, aujourd’hui à travers sa nouvelle stratégie entamée depuis 2015, reflète la bonne santé des indicateurs financiers de l’entreprise. Notamment selon le bilan de la mise en œuvre du plan stratégique de relance 2015 – 2020, il démontre que la société veut basculer de la rentabilité vers la solvabilité à travers un ensemble d’actions.

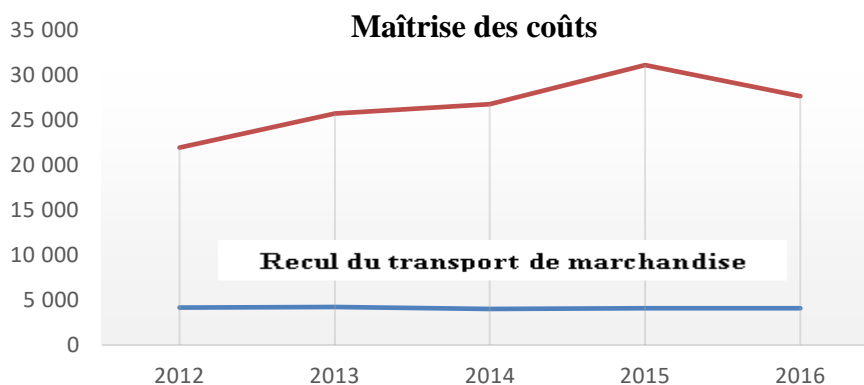
Les figures ci-après illustrent cette transaction de la société.

**Figure IV-01: Graphique sur l’évolution du CA en millions de dinars entre 2012-2016.**



Source : Le bilan de la mise en œuvre du plan stratégique de relance 2015 – 2020

**Figure IV-02 : Graphique de la maîtrise des coûts et le recul de transport fret entre 2012-2016.**



Source : Le bilan de la mise en œuvre du plan stratégique de relance 2015 – 2020.

Ces actions se traduisent par les différents assainissements financiers dont a bénéficié la SNTF :

- Augmentation de la contribution de l'Etat ;
- Rachat de la dette externe ;
- Crédits; pièces de rechange et renouvellement ;
- Gel des découverts bancaires exercice 2011 a atteint 21 300 MDA.

Les pouvoirs publics n'ont jamais lésiné sur les moyens pour moderniser le secteur ferroviaire, et cela pas l'acquisition des trains ultramoderne. Cependant, ce qui fait défaut, c'est l'entretien de ce matériel qui coûte aujourd'hui des sommes faramineuses au Trésor public.

La SNTF, dans sa nouvelle réorganisation et modernisation décide de ne plus se focaliser sur l'acquisition des moyens tout en omettant le côté entretien. Effectivement les responsables de la SNTF ont demandé à l'Etat de restructurer le budget dédié initialement pour l'acquisition des moyens et de réserver une bonne partie à la mise à niveau de leurs ateliers. Les choses ont été lancées l'année en cours pour qu'en janvier 2018 les trains subissent des entretiens aux standards internationaux et soit opérable sur les relations les plus demandées.

La SNTF est en train d'aller vers la mise à niveau de ses compétences pour entretenir ce matériel. Probablement et selon les prévisions établies à ce propos, l'entreprise devrait commencer dès l'année prochaine le paiement des frais du matériel qui est en train de circuler, et qui a été acquis en 2009.

Les produits transportés par la société ne sont pas très nombreux, on note le phosphate, les carburants, les minerais de fer, céréales dont la quantité n'est pas spectaculaire, en 2017, le tonnage escompté à la fin de l'année est à peine arrivé à 4 millions de tonnes et qui n'a pas connu une grande évolution depuis de 2009.

Les embranchements ferroviaires vers les ports (importation / exportation) témoignent d'un tonnage de moins de 1 million de tonnes sur les huit (08) ports pour les opérations d'importation et un tonnage de 316 108 de tonnes vers l'exportation, principalement via le port de Annaba pour l'exportation de phosphate transporté depuis Djbel el Onk vers les Installations Portuaire de Annaba (IPA) (voir annexe n°9).

Quant aux lignes ferroviaires en exploitation actuelle, en Algérie sont arrivées à 3995 Km tant dit 1632 Km sont en projet réparti comme suit :

- ❖ Thenia –BordjBouArreridj : **175 Km**
- ❖ M’sila – Bouguezoul : **151 Km**
- ❖ Bouguezoul – Tissemsilt : **139 Km**
- ❖ Bouguezoul – Djelfa : **140 Km**
- ❖ Djelfa – Laghouat : **110 Km**
- ❖ Saida – Tiaret : **168 Km**
- ❖ Relizane – Tiaret – Tissemsilt : **183.5 Km**
- ❖ Oued Tlelat – Tlemcen : **132 Km**
- ❖ Tlemcen – Frontières Marocaine : **68 Km**
- ❖ Mechria – El Bayadh : **130 Km**
- ❖ Touggourt – Hassi Messaoud : **179 Km.**

La longueur du réseau voisin coté Ouest s’élève à 3 657 Km en exploitation (voir annexe n°10). La ligne à grande vitesse Tanger-Casablanca, via Kénitra et Rabat, devrait entrer en service en 2018. C'est la première LGV d'Afrique. Cette ligne, dite "Ligne Atlantique", reliera à terme Marrakech et Agadir. Une autre LGV reliera le nord-est du Maroc (Nador et Oujda) via Fès, ce qui permettra de rapprocher le Rif oriental de l'ouest marocain.

La longueur du réseau voisin à l’Est s’élève à 1 686 Km en exploitation dont 90 km est électrifié. 471 Km est à voie normal, le reste c’est une voie métrique (voir annexe n°11). La Tunisie engagera des études pour la création des lignes à grande vitesse LGV.

Sur ce, nous soulignons que malgré la différence en termes de longueur des lignes exploitées dans les trois pays du Maghreb, Il faut savoir que les références du système d’exploitation (UIC et COTIF) et le régime procédural reste pratiquement le même.

### **La démarche logistique en Algérie**

La « SNTF dans une nouvelle démarche logistique » est la solution pour la société pour pouvoir faire face aux exigences de ses clients actuels et les futurs clients qu’elle souhaite séduire.

La SNTF détient actuellement 3% à 4% du fret national et elle ambitionne d’atteindre les 17%. Pour cela, la société n’a d’autre choix que d’aller vers une offre globale en logistique. Raison pour laquelle, La société s’est lancée dans la réalisation de plateformes logistique, notamment à Rouïba et à Oran.

Cette nouvelle approche de la SNTF consistant à se doter de bases logistiques est dictée par le souci de l'entreprise de reconquérir les parts de marché du fret car ce concept de gare à gare est révolu et l'entreprise doit s'acheminer vers une offre globale de la Supply Chain Management.

Ses plateformes logistiques sont dédiées aux opérations de chargement et déchargement de marchandises entre trains et camions. L'inter-modalité implique l'utilisation d'au moins deux modes de transport qui sont intégrés dans une chaîne de transport de porte-à-porte.

À ce propos<sup>1</sup>, le service Fret SNTF et des filiales du groupe, notamment celles intervenant dans le Transport et la Logistique (Rail Logistic, STIM, Rail Express) démontrent les capacités dont dispose le site GM Rouiba (Gare Marchandise Rouiba) que ce soit en sa géolocalisation, en ses dessertes Rail/Route, en ses terrains et en son Port Sec.

Il a été expliqué, qu'avec la mise en place d'une plateforme logistique de distribution, la SNTF tend à fédérer les interventions de ces filiales dans l'objectif est de permettre au groupe de mettre à la disposition du client une offre globale. Une offre qui puisse débiter par les formalités douanières et de transit jusqu'à aboutir à la distribution du dernier kilomètre (Client final) en passant par la gestion des stocks au niveau de la plateforme logistique de distribution. Seule issue permettant aux sociétés de chemins de fer à reconquérir une partie du marché détenu par le Fret routier.

L'ONCF et la SNCFT sont allées dans le même sens, et il a été constaté la même vision quant à la nécessité de développer l'activité logistique comme support à celle du transport. À noter, cependant, que le réseau marocain a quand même pris une avance considérable dans ce domaine par la mise en place d'une plateforme Logistique de distribution « Casa Mita » à Casablanca<sup>2</sup>.

À l'effet de les concrétiser dans le cadre du développement des infrastructures logistiques, il a été décidé ce qui suit :

1. Etablissement d'un projet de mise à jour du TCMF par l'ONCF (Opération déjà décidée lors de la dernière réunion de la commission en Novembre 2016 à Rabat), et son envoi aux différentes parties, pour examen et avis ;

---

<sup>1</sup>Cf. : Procès verbal de la Commission Fret et Logistique dans le cadre du CTFM, effectuée le 27 et 28 Décembre 2017 à Nouadhibou – Mauritanie.

2. Au projet d'avenant portant reconduction de la durée de validité de l'accord traitant de l'emploi réciproque des wagons entre réseaux, il y a lieu de prévoir une disposition portant sur la location de wagons entre les réseaux ferroviaires. (Un projet d'avenant à établir par le Fret SNTF et qui sera transmis par voie mail pour examen et avis des autres réseaux) ;
3. Réactivation du travail de la sous-commission Algéro-tunisienne déjà mise en place à l'effet de développer les échanges entre les deux réseaux SNTF et SNCFT ;
4. Entretenir des contacts permanents entre les membres de la commission à l'effet d'être au fait du développement des projets logistiques entrepris et faire en sorte de concrétiser les échanges souhaités entre les différents réseaux.

De ce fait, en Algérie, à l'instar du SDSF, un Schéma Directeur des Plateformes Logistiques a été défini. Plus d'une douzaine d'unités sont prévues, la majorité se situant dans les zones des grands ports.

L'année 2012 a vu le lancement de trois zones logistiques pour congestionner le port de Bejaia, dont celle de Tixter (20 ha, 3,5 millions de DA) et où la SNTF est appelée à jouer un rôle important par le biais de ses filiales (Rail Logistic et STIM) qui exploiteront un terminal conteneurs. Une importante zone est programmée au port de Ghazaouet (le plus proche de la frontière avec le Maroc) afin d'assurer le relais entre le port Tanger-Med et les autres ports algériens. La SNTF assure la gestion de plusieurs plateformes logistiques dont certaines en partenariat avec des clients.

### **Intégration économique Maghrébine et le CTFM.**

L'instauration d'un «corridor économique» entre l'Algérie et ses voisins pour réaliser une intégration régionale réussie est devenue «une nécessité incontournable» pour faire face aux enjeux de la mondialisation. Dans ce contexte l'importance pour les pays du Maghreb de s'inspirer de l'expérience des zones d'intégrations qui constituent le monde des échanges actuellement, aidera ces pays à l'établissement des relations économiques et commerciales bénéfiques entre eux.

«*On commerce toujours mieux avec son voisin*»<sup>1</sup>. L'instauration d'un corridor économique entre l'Algérie et ses voisins, se basant sur une approche qui fait passer en premier lieu les intérêts des pays maghrébins loin des antagonismes politiques. L'intégration économique régionale si réussie, est considérée comme facteur de croissance et de développement de la région à long terme, en soulignant que la création de zones économiques spéciales signifie forcément l'établissement d'une intégration économique maghrébine.

À cet effet, C'est en Septembre-Octobre 1964, lors de la première réunion des ministres maghrébins de l'économie qu'est née la première institution de l'intégration économique du Maghreb: la conférence des ministres que l'on dénomme également Conseil des Ministres et qui s'est érigée de facto en véritable instance suprême de la coopération économique intermaghrébine<sup>2</sup>. Cette conférence s'est employée dès 1964 à asseoir l'entité maghrébine sur des bases institutionnelles par la création du Comité permanent consultatif (C.P.C.M.) « chargé d'étudier l'ensemble des problèmes afférents à la coopération économique dans le Maghreb », renforcé par un Centre d'études industrielles et d'autres institutions spécialisées, une vingtaine environ de comités ou de commissions placés sous sa tutelle.

Depuis, plusieurs institutions et cadres juridiques ont été dressés pour cadrer et organiser la zone. On dénombre à la tête de la liste, le CPCM, le Comptoir Maghrébin de l'alfa, Centre d'Etude Industriel du Maghreb, le Bureau Central de Compensation Maghrébin (BCCM), La commission maghrébine des Transports et Tourismes qui compte quatre (04) comités :

Le Comité maghrébin des transports aériens (C.M.T.A.), le Comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), le Comité maghrébin des transports routiers (C.M.T.R.) et le Comité maghrébin des transports maritimes (C.M.T.M.). Ils sont tous chargés de développer dans leurs secteurs respectifs la coopération et la coordination des transports: création de compagnie unique, exploitation en commun des lignes de transports, harmonisation des législations<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>JOEL RUET, (M) : Créer un corridor économique entre l'Algérie et ses voisins, par le Cercle d'action et de réflexion autour de l'entreprise (CARE), 29 /01/2011.

<sup>2</sup> BACRICHE, (H) : Les aspects institutionnels de l'intégration économique du Maghreb. Bulletin spécial (9), avril 1969. CPCM, Tunis.

<sup>3</sup>SUNTUCCI, (JC) : L'unification maghrébine : réalisations institutionnelles et obstacles politiques, Editions du CNRS, Paris, 1971, PP 135-143.

### **Politique de la SNTF dans le cadre du CTFM**

Hors territoire national, la SNTF est le vecteur qui permettra à toutes les entreprises algériennes d'être compétitives sur le marché international. Elle s'attaque au marchémaghrébin en premier lieu, en permettant aux entreprises d'avoir des gains à travers la SNTF pour pouvoir placer leurs produits hors l'Algérie.

Dans une sphère d'union régionale, le Maghreb veille à renforcer ses deux principaux piliers à savoir l'interopérabilité et l'intermodalité des réseaux ferroviaires maghrébins et euro-méditerranéens.

Relativement aux systèmes d'exploitation Algérien et voisins, l'examen de la liste des organismes internationaux agissant dans le domaine de l'interopérabilité du transport ferroviaire international donne une priorité à deux institutions, à savoir, l'Union Internationale de Chemins de fer (UIC) et l'Organisation pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Ainsi les trois (03) réseaux ferroviaires y sont concernés et sont membres.

Tous les réseaux concernés par l'intégration maghrébine et euro-méditerranéenne ont des membres actifs de cet organisme. L'Union publie, par le biais de sa filiale Editions Techniques ferroviaires (ETF) des fiches fixant un ensemble de normes et spécifications dont plusieurs ont un caractère obligatoire, le but étant « de renforcer la cohérence du secteur ferroviaire pour une meilleure compétitivité et interopérabilité ». Ces fiches réglementent tous les domaines de l'activité ferroviaire (infrastructure, matériel roulant, équipements et installations de sécurité, systèmes d'information, etc.).

L'UIC s'intéresse aussi à la promotion des corridors internationaux de fret notamment, dans leur aspect interopérabilité. C'est dans ce cadre que plusieurs réunions et séminaires ont été consacrés au corridor maghrébin de fret et aux lignes grandes vitesses. La dernière a eu lieu à Tunis (28-29 février 2012), en présence des organismes régionaux (UE et UMA) et financiers dont la Banque européenne d'investissement, et était consacrée aux LGV du Maghreb.

Quant à la deuxième organisation, il s'agit d'un organisme gouvernemental chargé de la mise en pratique et du suivi de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF, 1999) dont la dernière révision est connue aussi sous le nom de Protocole

de Venius, entre en vigueur le 1er juillet 2006 et applicable à compter du 1er janvier 2011. Sa mission essentielle porte sur le développement du droit des transports et des règles uniformes pour les contenus suivants :

- Les contrats de transport en trafic international de voyageurs (CIV) et de marchandises (CIM) ;
- Le transport des marchandises dangereuses (RID) ;
- Les contrats d'utilisation de véhicule (CUV) ;
- Le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CUI) ;
- La validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU-APTU) ;
- L'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF).

Les trois pays maghrébins et leurs homologues européens sont membres, de cette organisation et sont tous signataires, avec ratification, de la COTIF.

Il est donc clair que les trois réseaux maghrébins disposent d'un arsenal complet d'organes et de règlements pour assurer, dans de bonnes conditions, le trafic commun.

De même, sur le plan international, les instruments auxquels les pays concernés adhèrent peuvent constituer une base commune, avant adaptation à leurs besoins et exigences plus spécifiques. Il y a lieu, entre autres, de réactiver l'inscription dans le cadre de la COTIF des lignes maritimes comme ce fut le cas par le passé pour les liaisons Tunis-Gènes et Tunis-Marseille, avec l'implication des opérateurs maritimes.

L'identification du corridor par le CETMO<sup>1</sup> n'est qu'un premier pas vers une configuration régionale des infrastructures, car il est nécessaire de l'accompagner également d'une série de mesures de coordination à l'échelle régionale qui lui donneront sens comme corridor transmaghrébin.

---

<sup>1</sup>CETMO est une organisation créée en 1985 par l'accord entre les pays de Méditerranée Occidentale (Algérie, France, Italie, Maroc, Portugal, Espagne, Tunisie, Mauritanie, Libye et Malte). L'objectif principal du CETMO est la coopération pour l'amélioration des conditions de transport des pays de l'Europe du sud et du Maghreb au moyen de l'étude des infrastructures, des flux, des statistiques et de la législation du transport dans la Méditerranée Occidentale, ainsi que la mise en place d'initiatives pour la facilitation du transport.

Ceci est fait moyennant des plans d'action de mesures horizontales pour les axes autoroutier et ferroviaire qui ont l'objectif de promouvoir les activités de coordination de la gestion des infrastructures au niveau régional.

- Le plan d'action de mesures horizontales pour l'intégration et la coordination de la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin a été approuvé lors la conférence ministérielle du GTMO 5+5 à Lisbonne en octobre 2014.
- Le plan d'action de mesures horizontales pour l'axe ferroviaire transmaghrébin est en phase d'élaboration.

Ce présent plan d'action comprend certaines directives :

- Les plans d'action de mesures horizontales sont composés d'une série d'actions à l'échelle régionale qui, avec l'union physique des infrastructures, donneront à celles-ci leur sens comme corridor transmaghrébin.
- Les plans d'action proposés ont une durée initiale d'environ deux ans qui vise à renforcer la coopération, l'intégration et les relations entre les acteurs intervenant dans le fonctionnement des infrastructures maghrébines.
- Il s'agit de plans d'action à mettre en place dans une perspective de somme de connaissances et compétences mais aussi de dialogue, pour une optimisation des ressources et l'obtention de meilleurs résultats pour les pays bénéficiaires.
- Leur mise en place requiert la collaboration et participation des institutions impliquées dans le développement de la région et possédant une longue expérience dans chaque section définie dans les plans d'action. Celles-ci adapteront les actions dont elles auront la charge, à leur méthodologie et techniques habituelles.

### **Plan prospectif de l'intégration maghrébine**

La SNTF et ses homologues maghrébins peuvent réellement booster l'économie régionale de la zone. En effet, les défis à relever par la région sont multiples et sur différents plans.

Concernant l'harmonisation du **cadre juridique et réglementaire** dans les pays du Maghreb<sup>1</sup>, la BAD a financé en 2011, dans le cadre du Fonds IPPF-NEPAD, une étude de faisabilité visant l'harmonisation de ce secteur stratégique dans l'espace maghrébin.

L'étude a identifié un nombre d'incohérences juridiques et réglementaires entre les systèmes existants dans ces pays et par apport, également, aux bonnes pratiques connues sur la scène mondiale. Elle a préconisé, par ailleurs, un certain nombre de solutions dont les plus importantes sont:

- Une harmonisation progressive est adaptée au modèle de chaque pays, tout en œuvrant à un alignement progressif sur les standards européens;
- Des activités diplomatiques intenses entre les cinq pays du Maghreb arabe (Maroc, Algérie, Tunisie, Mauritanie, Libye), se font ces dernières années afin de relancer le projet d'intégration régionale et d'activer **les accords commerciaux** conclus dans le cadre de l'Union du Maghreb arabe.

À côté d'autres agents, la SNTF reste l'opérateur majeur de la scène ferroviaire algérienne. L'ANESRIF, société possédant une autonomie totale de gestion, à la charge de la maîtrise d'ouvrage de toutes les réalisations en infrastructure. Si le statut de l'ANESRIF nous paraît judicieux, il n'empêche que ses relations fonctionnelles avec la SNTF, future exploitant des projets qu'elle pilote, doivent être institutionnalisées.

L'entrée en exploitation de toute nouvelle infrastructure devrait ainsi être accompagnée de mesures de renforcement du personnel (recrutement, formation, motivation, encadrement), de gestion du matériel roulant (acquisition, maintenance, etc.), de définition des méthodes d'organisation des circulations et d'utilisation et d'entretien des installations de sécurité. Pour

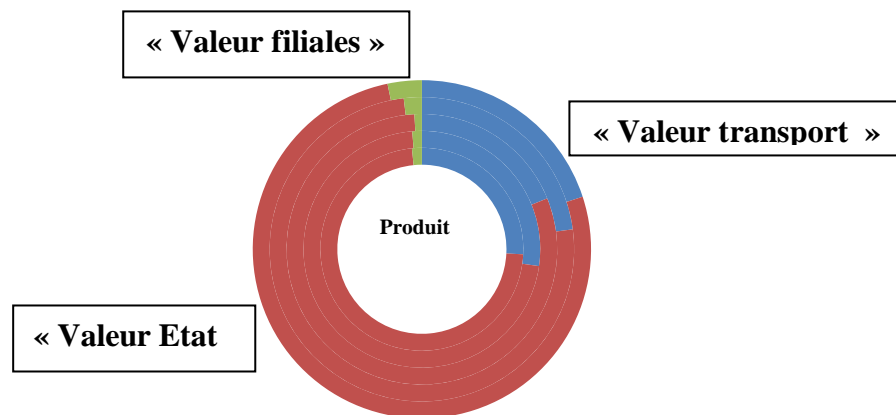
---

<sup>1</sup>SEBOUAI (LOTFI) : l'étude d'évaluation de la conformité et de l'interopérabilité dans les pays du Maghreb, Tunis, du 09 au 11/12/2014.

cela, la SNTF doit jouir d'un droit institutionnalisé de suivi sur les travaux de réalisation des infrastructures qui lui seront remises pour exploitation.

Sur le plan interne, la SNTF a opté pour la solution de la filialisation pour dynamiser sa fonction commerciale. Or, l'analyse des statistiques du trafic, fait ressortir une grande faiblesse des résultats, même dans les segments concernés par des filiales spécialisées (céréales, hydrocarbure). L'entreprise compte booster l'implication des filiales jusqu'à 8% d'ici 2019 (voir annexe n°12). La figure ci-après dénonce la faiblesse des parts des filiales dans le chiffre d'affaires du groupe.

**Figure IV-03 : La part des filiales dans le produit total de la SNTF.**



Source : *Bilan de la mise en œuvre du plan stratégique de relance 2015 – 2020.*

Il serait opportun d'engager des conseillers externes pour leur confier une mission de diagnostic, de propositions correctives et d'évaluation de la force commerciale interne aussi bien au niveau central que régional.

À ce niveau même, la SNTF, SNCFT et l'ONCF ont exprimé un besoin quant aux matériels roulants, en décidant ainsi d'établir un avenant pour compléter la convention de 2006, portant sur la location du matériel entre les réseaux. L'avenant a été établi par le Secrétariat Permanent et reste en attente d'approbation par les autres réseaux pour signature dans les prochaines réunions qui se tiendront notamment selon le calendrier suivant :

**Tableau IV-01 : Calendrier des réunions de CTFM 2018**

<b>Commissions</b>	<b>Pays Président</b>	<b>Lieu de réunion</b>	<b>Date de la réunion</b>
<b>Voyageurs</b>	Tunisie	Maroc	Novembre 2018
<b>Sécurité et interopérabilité</b>	Algérie	Maroc	Octobre 2018
<b>Fret et logistique</b>	Maroc	Algérie	Octobre 2018
<b>RH</b>	Maroc	Tunisie	Octobre 2018
<b>Appui</b>	Secrétariat Permanent	Tunisie	Novembre 2018

Source : Cf., Procès-verbal, Commission Fret et Logistique, 28 Février, 1er Mars 2018.

Passons **au plan international**. La pièce maîtresse dans la région euro-méditerranéenne, est le Maghreb qui est sollicité par l'Union européenne, par les USA et la Chine dans le cadre d'une compétition entre ces trois pôles dans leur recherche d'une hégémonie économique.

Les trois pays de l'UMA, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, ont signé des accords « euro-méditerranéens d'association » allant bien au-delà de la simple libéralisation des échanges telle qu'initiée dès la fin des années 1960 dans le cadre des premiers accords commerciaux euromaghrebins. Force est de reconnaître, que les résultats de cet accord d'association sont mitigés.

Mais depuis, nous avons une nouvelle donnée qui est celle de l'Union pour la Méditerranée qui tend à être supplantée actuellement par le sommet des 5+5 qui inscrit comme priorité, la coopération économique et l'intégration maghrébine.

### **Section 3 : synthèse et recommandations**

#### **3.1 La Synthèse**

Après avoir dépouillé les entretiens, analysé les situations et les points importants à débattre. Ci-après la synthèse des résultats obtenus concernant le rôle de la SNTF à travers le transport et la logistique dans l'intégration économique maghrébine :

- 1- Le Maghreb ayant toutes les potentialités pour devenir un espace pivot dynamisant et de stabilité ne connaît pas encore une véritable intégration régionale.
- 2- Le ferroviaire joue un rôle important dans l'intégration de la zone maghrébine et de la région euro-méditerranéenne. L'état actuel de l'interopérabilité et de l'intermodalité, en témoigne de sa faisabilité voire sa performance.
- 3- Le développement des échanges commerciaux et la modernisation des infrastructures de transport sont une nécessité face à la mondialisation.
- 4- La stratégie d'intégration maghrébine peine à trouver son équilibre, à cause des tensions politiques entre les États membres.
- 5- La Société Nationale des Transports Ferroviaires reprend sa place dans la scène des transports et tente reconquérir des parts de marché autant dans le national qu'à l'international.
- 6- La SNTF également à travers cette analyse, est en phase de mutation et modernisation importante de son organisation ainsi que de son parc roulant pour satisfaire la demande de ses clients qui, aujourd'hui dépasse l'offre de la société.
- 7- Le trafic de marchandises ne connaît pas d'importantes évolutions.

- 8- Renforcer la capacité de pénétration du chemin de fer maghrébin dans le trafic international de marchandises.

### **3.2 Recommandations**

Les trois pays ont engagé des programmes de réformes du secteur ferroviaire et la redéfinition du rôle économique des chemins de fer. L'objectif étant la réduction des coûts, l'augmentation de la compétitivité du secteur par rapport à la route et l'augmentation de l'attractivité du transport ferroviaire.

L'aspect institutionnel a été révisé en instituant les obligations réciproques entre l'Etat et les opérateurs ferroviaires avec une prise en charge de l'infrastructure par l'Etat à l'instar de l'infrastructure routière.

Le cadre réglementaire a été actualisé afin d'adopter le régime de la concession du domaine ferroviaire public et de réorganiser l'activité ferroviaire en unités d'affaires.

Les opérateurs ferroviaires maghrébins ont signé des contrats programmés avec leurs Etats, ce qui a permis d'offrir un cadre de financement basé sur la prise en charge par l'Etat du coût de l'infrastructure, de statuer sur le système de tarification et de la compléter par des transferts sous forme de compensation pour assurer la stabilité financière, de fixer des ratios de productivité et de rentabilité afin d'améliorer les performances, démontrer les coûts et d'améliorer la qualité de service.

En termes de comptabilité, l'infrastructure et l'exploitation sont identifiées d'une manière indépendante mais elles font partie des mêmes états financiers. Toutefois la séparation entre infrastructure et services n'a pas été concrétisée dans aucun pays.

#### **Recommandation n°1 :**

<p>Il est recommandé d'organiser des visites à certains réseaux ferroviaires européens qui ont du savoir-faire en infrastructure et services ferroviaires. Une Assistance Technique pourrait être programmée dans ce domaine.</p>
---

Cette assistance peut porter sur différents points, on note :

- Approfondir les études et les analyses commerciales et d'évaluer les potentiels de trafic futur maghrébin et euro-méditerranéen.

- Améliorer les connexions entre les infrastructures des différents modes et notamment celles entre les ports et les réseaux ferroviaires,
- Développer l'interopérabilité technique et administrative entre les réseaux,
- Elaborer des alliances avec les compagnies maritimes et les autorités portuaires,
- Développer le partage des compétences notamment, avec le Maroc qui excelle en logistique et l'extension de sa LGV.
- Créer un modèle logistique partagé reposant sur une planification budgétaire solide.

**Recommandation n° 2**

Les trois pays du Maghreb (Tunisie – Algérie - Maroc) doivent élaborer des plans et des programmes d'investissement pour la réhabilitation, le renforcement, l'extension de l'infrastructure et le développement de train à la grande vitesse et le réseau rapide en commun.

Cette démarche pourrait permettre aux trois réseaux :

- L'exploitation optimale de l'énorme potentiel énergétique ;
- Faire face aux dangers du réchauffement climatique et aux risques de la dégradation de l'environnement qui menace la région ;
- La nécessaire réforme du système bancaire et le renforcement du marché financier ;
- Le développement des échanges commerciaux et la modernisation des infrastructures de transport ;
- L'amélioration des technologies de l'information et de la communication ;
- Le développement humain sous toutes ses formes.

**Recommandation n° 3**

Il est proposé à la SNTF ainsi qu'aux opérateurs ferroviaires maghrébins de renforcer la capacité de pénétration du chemin de fer dans le trafic international de marchandises.

Il est impérativement préconisé, dans le moment présent ce qui suit :

- L'amélioration de la motivation des services commerciaux en faveur du développement du trafic multimodal à l'international ;

- L'inscription en tant que première priorité, dans le renforcement des infrastructures ferroviaires au sein des ports et des zones logistiques ;
- Renforcer son parc roulant afin de pouvoir offrir aux clients une offre globale mais surtout performante.
- La création et le renforcement des bases de porte à porte (rail-route) dans les principales gares, avec pour cible principale la desserte des zones industrielles qui présentent des difficultés d'embranchement au chemin de fer.
- Les cellules en charge des relations internationales au sein des organisations de chemin de fer doivent avoir un rôle plus actif dans le suivi des travaux et conclusions des organisations internationales (UMA, UIC, GTMO, COTIF, CTFM, etc.).

**Recommandation n° 4**

Il est recommandé la création d'un marché maghrébin commun.

Les déséquilibres des échanges de biens et services peuvent être compensés au moins partiellement par la montée en puissance du tourisme intra-maghrébin.

L'intégration maghrébine et la coopération retrouvée feront chuter les dépenses militaires. Le Maghreb deviendrait alors le premier producteur d'engrais du monde grâce aux phosphates marocains tunisiens et mauritaniens et des ressources énergétique algériennes et libyennes à un prix très compétitif.

**Recommandation n°5**

Il est recommandé d'aller vers la monnaie commune pour faciliter le trafic voyageurs et fret maghrébin.

La monnaie commune se veut plus pragmatique et plus adaptée aux conditions socio-économiques et géostratégiques du Maghreb. Elle vise à faire passer les échanges intra-maghrébins

de 2 à 40%.<sup>1</sup> Grâce à la monnaie commune, les opérateurs économiques et financiers maghrébins pourront importer, exporter et investir au sein de la zone sans utiliser de devises fortes ni subir la dévaluation de la monnaie comme c'est le cas de l'Algérie. Cette initiative permettra aux pays maghrébins de cadrer les échanges commerciaux et renforcer son paiement.

---

<sup>1</sup>CAMILLE, (S) et MEBTOUL (A.R) : L'intégration économique maghrébine: Un destin obligé ?, éditions L'Harmattan, 2014, P.107.

## **Conclusion**

Certes, c'est encore un rêve, mais il est possible de le réaliser, tous ensemble, en dépassant les divergences conjoncturelles. Les défis sont nombreux et les obstacles ne sont pas à négliger mais la société civile, les entrepreneurs ont un rôle stratégique à jouer pour dépassionner les relations, l'irrationnel, l'archaïsme, la défense des privilèges, la non-prise en compte des aspirations populaires sont les ingrédients d'un immobilisme anachronique à contre-courant de l'Histoire.

Grâce à ses importantes potentialités, le Maghreb peut devenir une entité économique dans les premiers rangs des regroupements régionaux et le pont entre l'Europe et l'Afrique et dynamiser les segments productifs complémentaires.

L'Afrique qui devrait dynamiser l'économie mondiale à l'horizon 2030/2040 est un enjeu majeur au XXI<sup>e</sup> siècle, préfigurant d'importantes reconfigurations géostratégiques, avec le défi écologique et la transition énergétique. L'avenir du Maghreb est en termes d'avantages comparatifs en Afrique.

La diplomatie économique (sous segment de la théorie de l'intelligence économique) doit investir dans cet espace, le Maghreb ayant toutes les potentialités pour devenir un espace pivot dynamisant et de stabilité pour la région.

À travers ce modeste travail, nous avons eu à traiter de la thématique qui découle de la notion de l'intégration économique maghrébine, à travers la participation de la Société Nationale des transports Ferroviaires SNTF dans cette coopération régionale.

La société a décidé de faire intégrer le Maghreb depuis 1965, par la création du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins CTFM, avec la collaboration de ses homologues et voisins de la région maghrébine.

Ainsi, nous avons fait ressortir les apports de cette implication du ferroviaire dans cette coopération. De par nos constatations, la participation de la SNTF à ce comité maghrébin CTFM a eu un impact positif illustré à travers les apports suivants:

- Redynamiser les coopérations entre les pays du Maghreb ;
- Permettre l'échange des expériences et du savoir-faire entre l'Algérie, Tunisie et le Maroc ;
- Permettre à la SNTF de participer et d'adopter des normes et des standards internationaux.

Le chemin de fer joue depuis toujours, un rôle clé dans le développement économique de la plupart des pays, en réservant un rôle dominant dans le transport des marchandises à faible coût. Le travail en question nous a permis d'analyser de plus près les hypothèses précédemment citées.

La première hypothèse porte sur l'établissement des conventions régionales et la participation à des institutions internationales de transport ferroviaire, pourra permettre la réalisation d'un meilleur modèle logistique maghrébin. Cette dernière est confirmée, notamment, par le CTFM qui est le meilleur exemple d'institution régionale au Maghreb sur le plan transport et logistique. Le comité veille à coordonner les activités ferroviaires maghrébines dans le but de relier les trois pays fondateurs à savoir l'Algérie, la Tunisie et le Maroc sur une LGV permettant la libre circulation des biens et services en appui sur une couverture logistique mutuellement performante basée sur les deux principales conventions TCMM, TCMV établies entre les membres .

La seconde, traite du renforcement et l'intensification des accords commerciaux inter et intra blocs, risque de développer une économie régionale à plusieurs vitesses et ouvrir une

nouvelle marginalisation pour le Maghreb, est infirmée, pour la simple raison que le trafic maghrébin ne connaît jusqu'à moment présent, de véritable évolution ou mouvement dans cette voie.

La région reste alors en-dessous de la moyenne des échanges, et le commerce maghrébin ne se manifeste, quasiment pas (en dehors des produits hydrocarbures) sur la scène internationale. Les tensions politique Algéro-marocaines demeurent persistantes sur la région et bloquent d'une manière cruelle les mouvements et donc, la vision commerciale maghrébine s'éteint doucement.

La troisième hypothèse traite des avantages que peut créer cette coopération des sociétés ferroviaires maghrébines sur le plan technique, institutionnel et international et qui est, confirmée par les rapports, les études, les simulations faites à ce propos par des grandes institutions internationales (UIC, GTMO 5+5...etc.) mais aussi, leur participation avec les réseaux européens afin de participer d'une façon active aux nouveaux équilibres économiques et géopolitiques.

Ce travail nous a permis de traverser une aventure riche de connaissances, dans un nouveau domaine, dans une sphère régionale et internationale.

Il est à noter également, qu'au cours de la réalisation de notre travail de recherche, nous avons rencontré certains obstacles liés à la difficulté d'obtenir les informations nécessaires concernant la partie de l'entreprise où s'est déroulé notre stage de fin d'études notamment, relatives au CTFM. Aussi, la recherche bibliographique s'est avérée très compliquée due à l'insuffisance des ouvrages traitant de cette notion. Mais ceci ne nous a, en aucun cas, empêché d'accomplir notre étude et d'honorer notre engagement.

Cette analyse a été effectuée de manière à présenter le blocage du processus d'intégration au niveau du Maghreb en proposant de renforcer la participation du ferroviaire comme étant la clé de lancement pour la construction du bloc maghrébin. Néanmoins, nous espérons avoir participé à la réflexion sur la question de l'intégration économique maghrébine et, il nous semble intéressant de penser dans les recherches à suivre de traiter cette thématique par une analyse économique plus approfondie (modèle de

l'équation de gravité du commerce international) afin d'évaluer l'apport de l'interdépendance commerciale dans la concrétisation du bloc régional.

## Références bibliographiques

### Ouvrages

- BACRICHE, (H) : Les aspects institutionnels de l'intégration économique du Maghreb. Bulletin spécial (9). avril 1969. CPCCM, Tunis.
- CAMILLE, (S) et MEBTOUL (A.R) : L'intégration économique maghrébine: Un destin obligé, éditions L'Harmattan, 2014.
- Caron (F) : Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe, histoire, économie et société.1992.
- CEMT : Evolution des transports 1970-2004, 2006.
- GHILES, (F), Le « non-Maghreb » coûte cher au Maghreb, éditions Monde Diplomatique, janvier 2010.
- JOEL RUET, (M) : Créer un corridor économique entre l'Algérie et ses voisins, par le Cercle d'action et de réflexion autour de l'entreprise (CARE), 29 /01/2011.
- MERLIN, (P) : Le transport aérien, La documentation française, études de la df-économie. 2000. P43.
- MILLOGO (A) : Estimation du potentiel de commerce dans l'Union du Maghreb Arabe par un modèle gravitationnel, Janvier 2012.
- NONJON, (A) : comprendre l'économie mondiale, éditions Ellipses 1995.
- QUINET (E) : transport et théorie économique, Presse de l'école des Ponts, Paris, 1992 .
- SAVY, (M) : Economie du fret, le processus de transport : techniques de l'ingénieur,(2005).
- SAVY, (M) : Transport de marchandises, éditions EYROLLES 2006.
- SEBOUAI (LOTFI) : l'étude d'évaluation de la conformité et de l'interopérabilité dans les pays du Maghreb, Tunis, du 09 au 11/12/2014.
- SUNTUCCI, (JC) : L'unification maghrébine : réalisations institutionnelles et obstacles politiques, Editions du CNRS, Paris, 1971
- WICKHMAN (S) : Economie des transports, Paris, 1969.

### Rapports et revues

- BEN AMOR (K) : les transports ferroviaires au Maghreb, Etudes et Analyses, rapport IPEMED, Novembre 2014.
- BENLAHCEN (M), « Endettement et restructurations économiques et financières au Maghreb », Revue Française d'Economie, été 1991.
- CETMO, Les relations Nord-Sud dans le transport maritime des marchandises des pays du GTMO (5+5), rapport Octobre 2013.
- Chemin de Fer Fédéraux Suisse, mieux comprendre la voie ferrée, parcours au fil des rails, rapport 2015.
- Commission européenne, transport et logistique «Analyse sectorielle détaillée des compétences naissantes et activités économiques dans l'Union européenne », rapport 2013.
- La Commission Economique pour l'Afrique sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord, Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce, rapport Décembre 2013,
- Le Bureau CEA Afrique du Nord, Le commerce en Afrique du Nord : évaluation du potentiel de l'intégration régionale en Afrique du Nord, Rapport 2006.
- NETTER, (M) « capacité de transport, coûts de transport et organisation de l'espace » Revue économique, Volume 25, n°2, 1974.
- République Tunisienne, Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale, Le Plan de Développement 2016-2020.
- Schéma national d'Aménagement du Territoire, rapport SNAT 2025.
- TEF CANADA, 20.8 transports de marchandises, rapport 2013.

### **Sites internet**

- <http://www.etudier.com/dissertations/Les-Transports-Ferroviaires-Logistique/217607.html>.
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Infrastructure\\_ferroviaire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Infrastructure_ferroviaire).
- <https://axiomcafe.fr/pourquoi-lecartement-des-rails-de-chemin-de-fer-est-il-de-1435m?page=1>.
- <http://www.vie-publique.fr>.
- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/integration-economique.html>.
- [https://www.wto.org/french/news\\_f/pres16\\_f/pr768\\_f.htm](https://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr768_f.htm).

- [http:// www.les regroupements régionaux dans le monde.](http://www.lesregroupementsregionauxdanslemonde.com)
- [http:// www, les groupements régionaux dans le monde.](http://www.lesgroupementsregionauxdanslemonde.com)
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Libre-échange.](https://fr.wikipedia.org/wiki/Libre-échange)
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Union\\_douanière.](https://fr.wikipedia.org/wiki/Union_douanière)
- [https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/marche-commun.html .](https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/marche-commun.html)
- [https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/union-undefinedconomique.html .](https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/union-undefinedconomique.html)
- [http://www.intégration économique+définition](http://www.integrationeconomique.net)
- [http : //www les cours de sciences économique et sociales + définition](http://www.lescoursdescienceseconomiquesociales.com)
- [http://www.webses intégration. Bloc régionaux et croissance cours 2001-2002.](http://www.websesintegration.com)
- [http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/libris/3303330403174/3303330403174\\_EX.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/libris/3303330403174/3303330403174_EX.pdf)
- [https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file\\_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-fr.pdf](https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-fr.pdf)
- <http://entreprise.oncf.ma/StrategieEtDeveloppement/Pages/ProjetdEntreprise/Rihane50.aspx>
- Conseil Régional de Tourisme Région Guelmim Es Smara, référence 03, région 1\_1
- [http://docplayer.fr/25799095-Projet-inframed-synthese-finale-version-definitive-5-decembre-consortium-inframed.html.](http://docplayer.fr/25799095-Projet-inframed-synthese-finale-version-definitive-5-decembre-consortium-inframed.html)
- [http://lastree.eklablog.com/afrique-de-l-ouest-c20747989.](http://lastree.eklablog.com/afrique-de-l-ouest-c20747989)

### **Thèses et mémoires**

- SEVESTRE, (Aymeric) : Pôles de développement économique et logistique d'entreprise, thèse de doctorat en sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne. 2007.
- HARRAR (Sabeha) : transport de marchandises et l'impact sur l'activité économique régionale, mémoire de magistère en sciences économiques, Université d'Oran, 2012.
- SOUSSI (Fatima Zohra) : De l'intégration économique régionale vers un nouvel ordre mondial, les pays du Maghreb quel perspectives ?mémoire de magistère en sciences économiques, L'université d'Oran, 2012.

### **Dictionnaires**

- Ahmed SILEM .Jean. Marie ALBERTINI « lexique D'économie » ; édition DALLOZ .Paris.1994.
- GREFFE(X), MAIRES (J), REIFFERS (J. L) : encyclopédie économique, volume 2, Editions Economica. 1990, PP 1707-1708.

# Annexes

# Liste des annexes

**Annexe n°01** : Part des échanges intragroupes dans les échanges internationaux.

**Annexe n°02** : Convention relative à la création du CTFM.

**Annexe n°03** : L'organisation de CTFM.

**Annexe n°04** : Les points d'interconnexions entre Maroc-Algérie-Tunisie.

**Annexe n°05** : L'organisation du groupe SNTF.

**Annexe n°06** : Réseau ferré National (Nord du pays).

**Annexe n°07** : Plan de développement : évolution du trafic par produit 2015-2020.

**Annexe n°08** : Guide d'entretien.

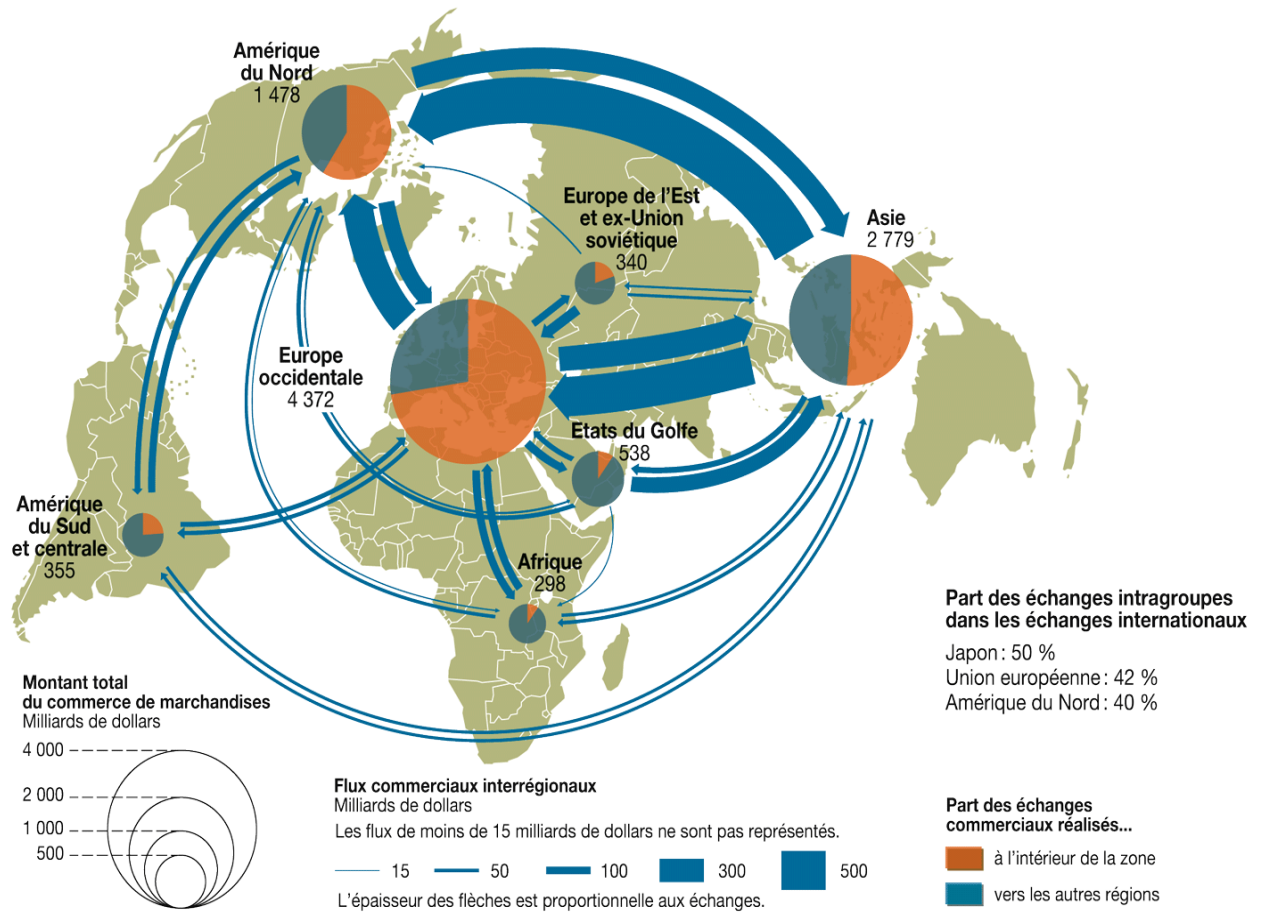
**Annexe n°09** : Suivi base de données Fret.

**Annexe n°10** : Réseau ferroviaire marocain.

**Annexe n°11** : Réseau ferroviaire tunisien.

**Annexe n°12** : Impact du PDS dans l'implication des filiales.

## Annexe n°01 : Part des échanges intragroupes dans les échanges internationaux.



Source : Statistiques du commerce international 2006, Organisation mondiale du commerce (OMC).

## **Annexe n°2 : Convention relative à la création de CTFM**

**Décret n° 68-63 du 8 mars 1968 portant publication de la convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), p. 241.**

Le chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement;  
Vu la convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M), signée à Marrakech le 11 novembre 1965;

Décète:

**Article 1er.-** La convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M), signée à Marrakech le 11 novembre 1965, sera publiée au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

**Art. 2.-** Le présent décret sera publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 8 mars 1968.

**Houari BOUMEDIENE.**

### **CONVENTION**

relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M)

Entre:

La société nationale des chemins de fer tunisiens, représentée par son Président directeur général,

La société nationale des chemins de fer algériens, représentée par son directeur général,

L'office national des chemins de fer marocains, représenté par son directeur.

La commission maghrébine des transports, réunie à Tunis du 6 au 9 octobre 1965, a recommandé la création, sous son égide, d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M), comité chargé de traiter et d'étudier toutes les questions d'intérêt commun et d'assurer la coordination des transports par fer dans les pays du Maghreb.

En conséquence, il est convenu ce qui suit:

## ARTICLE 1er

Il est institué entre les réseaux maghrébins, un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M).

## ARTICLE 2

Le C.T.F.M. dont le siège est à Alger se compose:

- Du Président directeur général de la société nationale des chemins de fer tunisiens ou de son délégué,
- Du directeur général de la société nationale des chemins de fer algériens ou de son délégué,
- Du directeur de l'office national des chemins de fer marocains ou de son délégué.

Il dispose d'un secrétariat permanent.

La présidence du C.T.F.M. est confiée, par roulement et pour une période d'un an, à chacun des représentants des réseaux contractants.

Un représentant de la commission maghrébine des transports, pourra assister aux séances du C.T.F.M., avec voix consultative.

Les ministres chargés des transports des pays du Maghreb pourront, sur leur initiative ou sur la demande du C.T.F.M., désigner des représentants qui auront accès au comité avec voix consultative.

## ARTICLE 3

Le C.T.F.M. se réunit à la diligence de son Président, à la demande de l'un de ses membres ou du Président de la commission maghrébine des transports, les séances se tenant par roulement dans chacun des 3 pays. Néanmoins, le C.T.F.M. doit se réunir au moins tous les six mois et au moins une fois par an en Algérie.

## ARTICLE 4

Le C.T.F.M. étudie et détermine les moyens de satisfaire aux besoins généraux des transports, tel qu'ils sont exprimés, soit par les ministres chargés des transports, soit par la commission maghrébine des transports.

La compétence du C.T.F.M. s'étend également aux questions concernant l'unification et l'amélioration des conditions d'exploitation des réseaux maghrébins et, en particulier, à l'adoption en commun des dispositions générales techniques et économiques se rapportant à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires dans les pays du Maghreb, tant en ce qui concerne le matériel utilisé et les règles d'exploitation qu'en ce qui concerne la gestion du personnel et sa formation.

## ARTICLE 5

Le C.T.F.M. ne doit délibérer que sur les questions intéressant au moins deux des réseaux maghrébins.

Les conclusions de ces délibérations, adoptées à l'unanimité tiennent compte dans la mesure du possible, des prescriptions internationales quand elles existent.

Ces conclusions sont transmises par le Président du C.T.F.M. aux réseaux intéressés, à la commission maghrébine des transports et aux ministres chargés des transports. Elles sont présentées:

a) Soit sous forme de suggestion, si leur réalisation doit entraîner les répercussions financières importantes dans les budgets des réseaux ou des modifications dans les régimes administratif ou économique des pays du Maghreb.

b) Soit sous forme de décisions dans tous les autres cas.

## ARTICLE 6

Le secrétariat permanent est assuré par le réseau du pays siège du C.T.F.M.; il prépare ses travaux, assure la notification de ses décisions, conserve ses archives et se charge de toute autre tâche qui pourrait lui être confiée par le C.T.F.M.

## ARTICLE 7

Les décisions sont exécutoires dans le délai d'un mois, après leur transmission au Président de la commission maghrébine des transports et aux ministres chargés des transports des pays intéressés.

Fait à Marrakech, le 11 novembre 1965.

Le directeur général de la société  
nationale des chemins de fer  
algériens,

**AIT OUYAHYA.**

Le directeur de l'office national  
des chemins de fer marocains,

**Mohamed IMANI.**

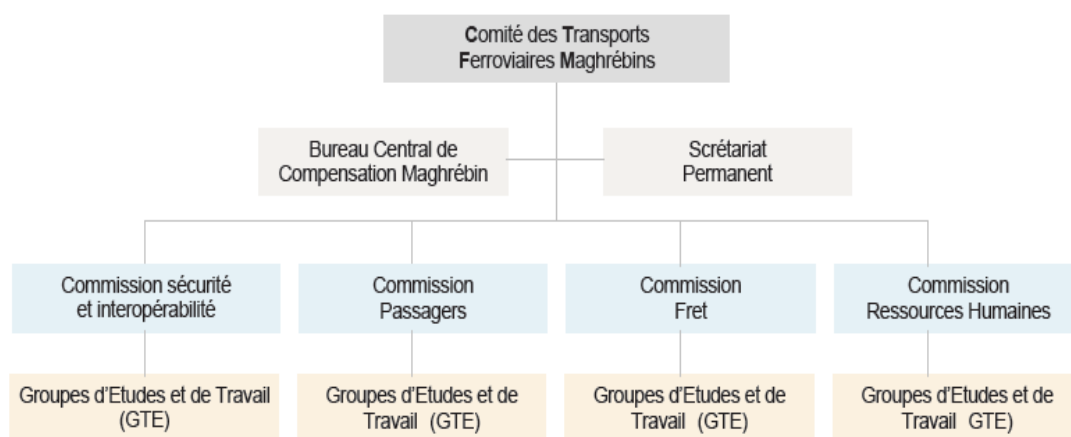
Le Président directeur  
général de la société nationale  
des chemins de fer tunisiens,

**Tijani CHELLI.**

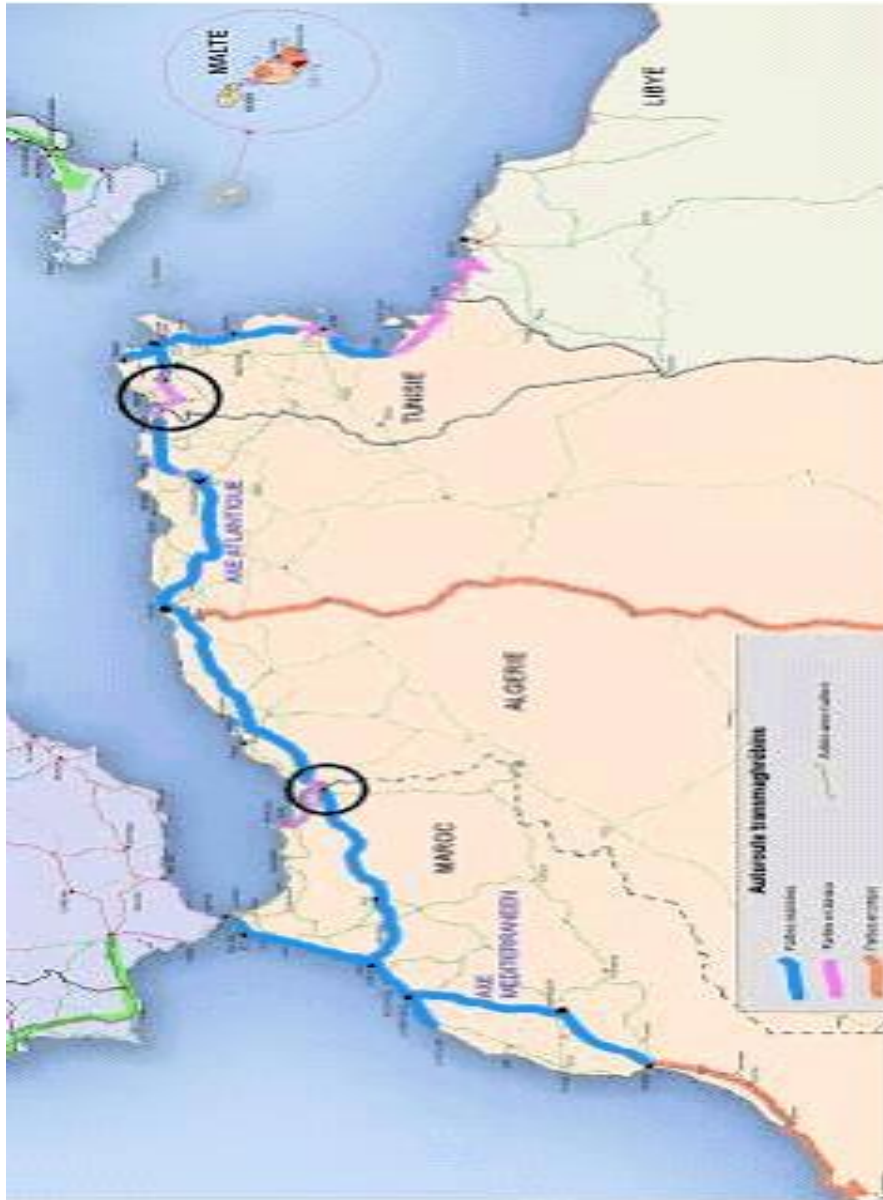
### **Annexe n°3 : L'organisation du CTFM**



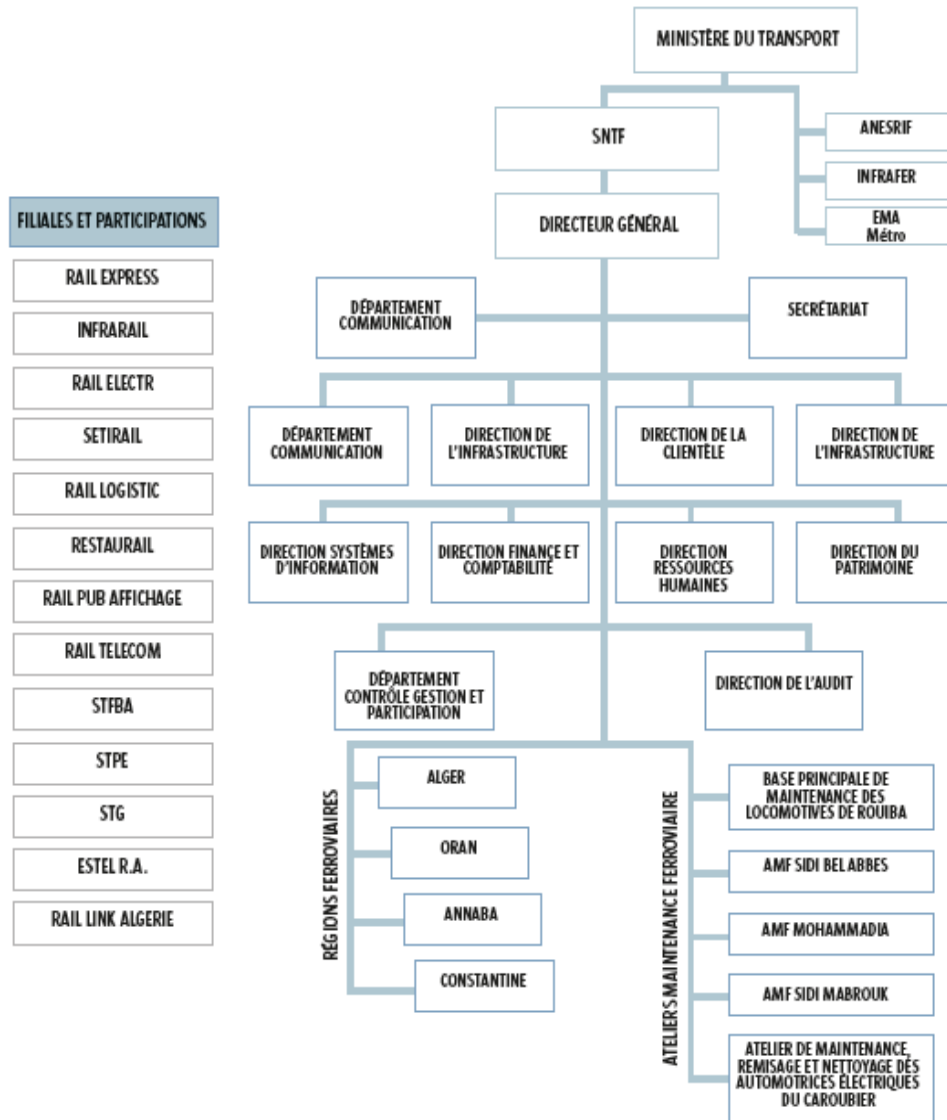
## NOUVELLE ORGANISATION DE STRUCTURE DU CTFM



**Annexe n°4 : Les points d'interconnexion entre Algérie-Tunisie-Maroc**



## Annexe n°5 : L'organisation du groupe SNTF

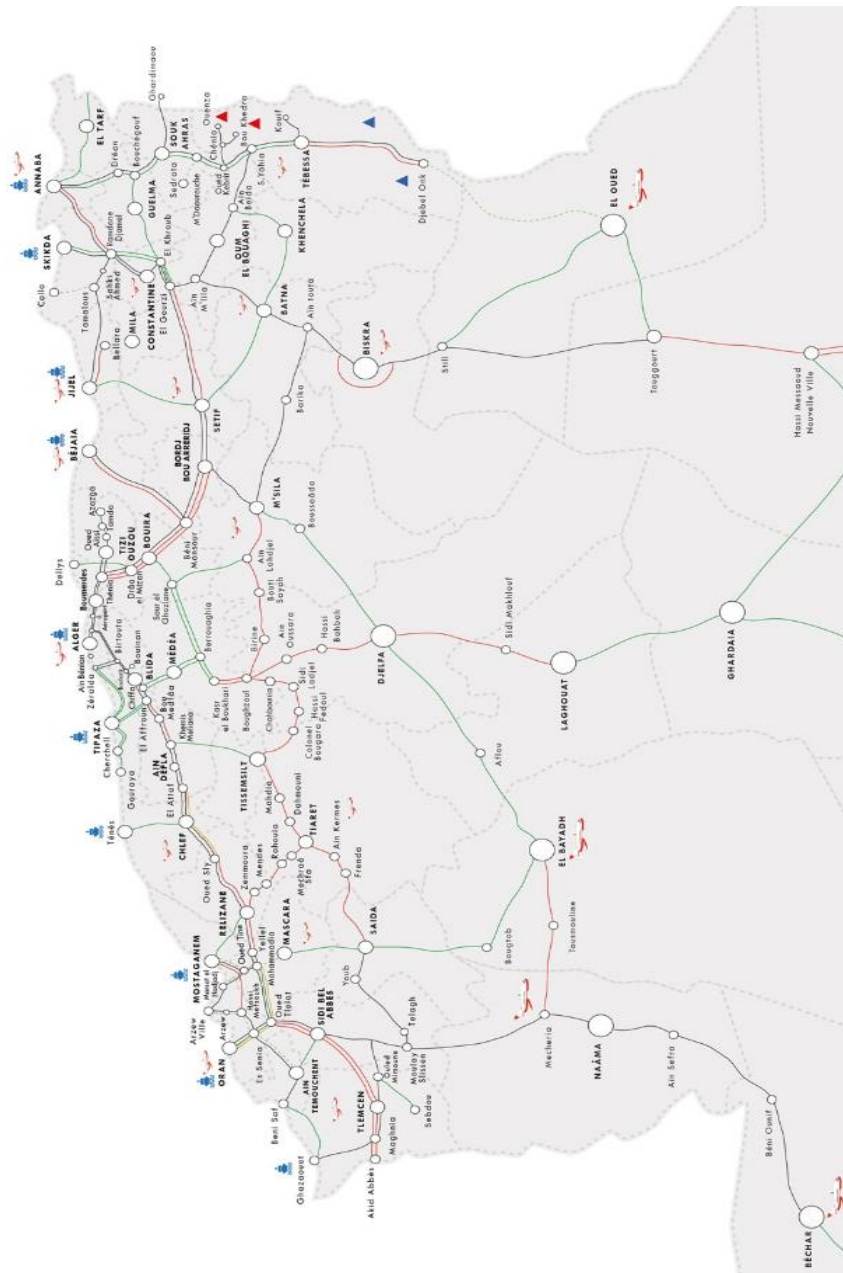


### FILIALES ET PARTICIPATIONS

- RAIL EXPRESS
- INFRAIL
- RAIL ELECTR
- SETRAIL
- RAIL LOGISTIC
- RESTAURAIL
- RAIL PUB AFFICHAGE
- RAIL TELECOM
- STFBA
- STPE
- STG
- ESTEL R.A.
- RAIL LINK ALGERIE

Source : SNTF

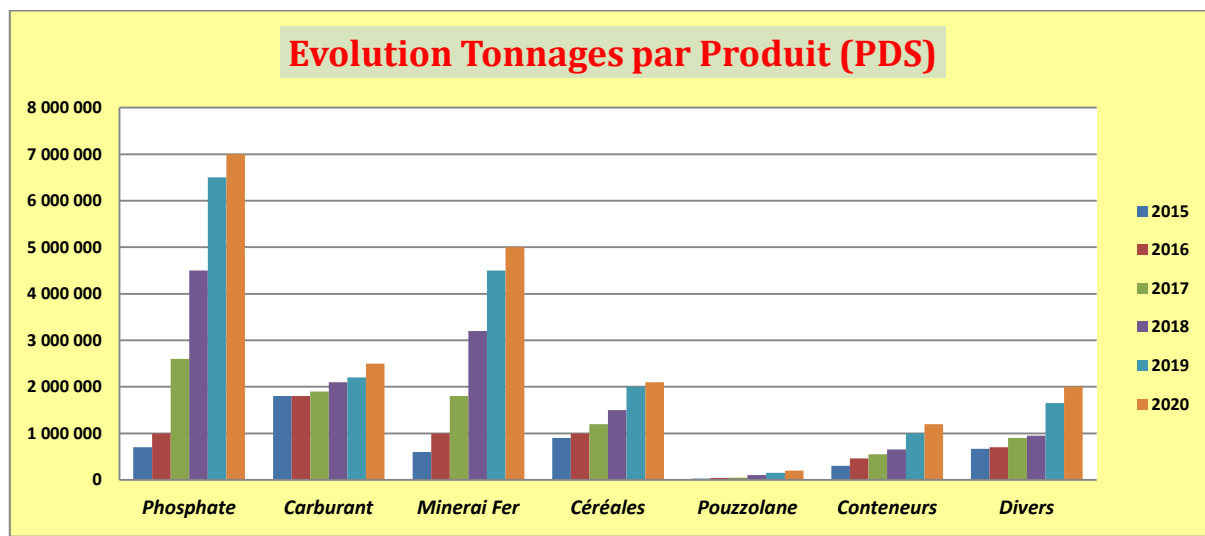
## Annexe n°6 : Réseau Ferré National (Nord du pays).



**Annexe n°7 : Plan de développement : évolution du trafic par produit 2015-2020.**

***Prévisions de Transport Tonnage par Produit (Plan Développement Stratégique / PDS)***

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Phosphate</b>	700.000	1.000.000	2.600.000	4.500.000	6.500.000	7.000.000
<b>Minerai</b>	600.000	1.000.000	1.800.000	3.200.000	4.500.000	5.000.000
<b>Carburant</b>	1.800.000	1.800.000	1.900.000	2.100.000	2.200.000	2.500.000
<b>Céréales</b>	900.000	1.000.000	1.200.000	1.500.000	2.000.000	2.100.000
<b>Pouzzolane</b>	30.000	40.000	50.000	100.000	150.000	200.000
<b>Conteneurs</b>	300.000	460.000	550.000	650.000	1.000.000	1.200.000
<b>Divers</b>	670.000	700.000	900.000	950.000	1.650.000	2.000.000
<b>Total</b>	<b>5.000.000</b>	<b>6.000.000</b>	<b>9.000.000</b>	<b>13.000.000</b>	<b>18.000.000</b>	<b>20.000.000</b>



## **Annexe n°8 : Guide d'entretien**

### ***Guide d'entretien qualitatif***

Etudiante et future diplômée de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales HEC Alger Ex- INC d'un Master en Affaires Internationales. Et dans le cadre de ce parcours, nous nous sommes intéressés particulièrement au projet de l'intégration économique maghrébine exprimée par le CTFM (Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins) au sein La Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF).

À présent, il convient dans notre projet de fin d'étude de creuser au tour de cette discipline qui est le transport voire dans le transport ferroviaire précisément. Il représente aujourd'hui de temps plus, un nœud important dans la chaîne de transport et logistique du commerce Maghrébin et Euromaghrébin, d'où l'objectif de cette étude : est de mettre en exergue ces complémentarités existantes entre les trois principaux pays Algérie, Tunisie et Le Maroc dans un contexte d'intégration économique maghrébine vers une intégration plus poussée celle de l'euro-méditerranéenne et donc faire une alliance face à la mondialisation.

#### ***AXE 1 : Présentation de la Société Nationale des Transports Ferroviaires.***

- Que pouvez-vous dire sur la SNTF ?
- Que représente pour vous le chemin de fer ?
- Concrètement, comment fonctionne votre activité ?
- Depuis quand occupez-vous cette fonction au sein de la société SNTF ?
- Quel est votre rôle au sein de l'organisation ?
- Qu'est-ce qui, dans votre parcours, vous a amené à vous y investir ?

#### ***AXE 2 : Le Réseau Ferroviaire Algérien et voisins.***

- Disposez-vous des moyens matériels, financiers et humains au sein de la société ?
- Qu'en est-t-il aujourd'hui du réseau ferroviaire Algérien ?
- À travers le positionnement stratégique de l'Algérie dans le Maghreb, nous sommes amenés à avoir des relations commerciales régulières avec nos voisins maghrébins. Dans le domaine ferroviaire, que pensez-vous de leur système d'exploitation ?
- Si je vous dis « La SNTF dans une nouvelle démarche logistique ». Comment voyez-vous cette fonction nouvellement initiée en Algérie ? Et à votre avis, comment cette dernière évolue-t-elle chez les pays voisins ?

#### ***AXE 3 : Intégration économique Maghrébine et le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins (CTFM).***

Vous avez sûrement beaucoup entendu parler de l'intégration économique maghrébine. Et nous signalons à ce propos que le Maghreb est la seule région au monde qui ne connaît pas encore une construction régionale et donc le commerce maghrébin reste insignifiant.





# Annexe n°9 : Suivi base de données Fret.

مؤسسة منير  
كلاب بركات نقل  
لجرب



## DIRECTION TRANSPORT FRET

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Nbr Client</b>	16	18	17	15	23	25	25	25	29
<b>Relation</b>	51	49	47	51	61	57	54	55	59
<b>Exportation</b>	3	0	0	0	0	0	0	0	151
<b>Importation</b>	38	41	34	31	33	#VALEUR	44	40	47

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Entre / Port</b>	854 690	883 800	1 066 397	1 061 545	1 196 709	959 239	894 766	639 633	1 041 201
<b>Entre / Terrestre</b>	2 325	2 354	1 058	1 823	800	471	79	3 075	-
<b>Sortie / Terrestre</b>	106	26	-	-	76	21	31	31	29
<b>Sortie / Port</b>	316 108	539 440	517 446	638 680	684 149	706 986	907 226	954 003	697 598
<b>Intérieur</b>	2 832 117	2 060 518	2 613 773	2 544 424	3 115 615	3 350 666	3 180 578	3 497 346	3 489 400
<b>Intérieur</b>	4 005 346	3 486 138	4 198 674	4 246 472	4 997 349	5 017 383	4 982 680	5 094 088	5 228 228

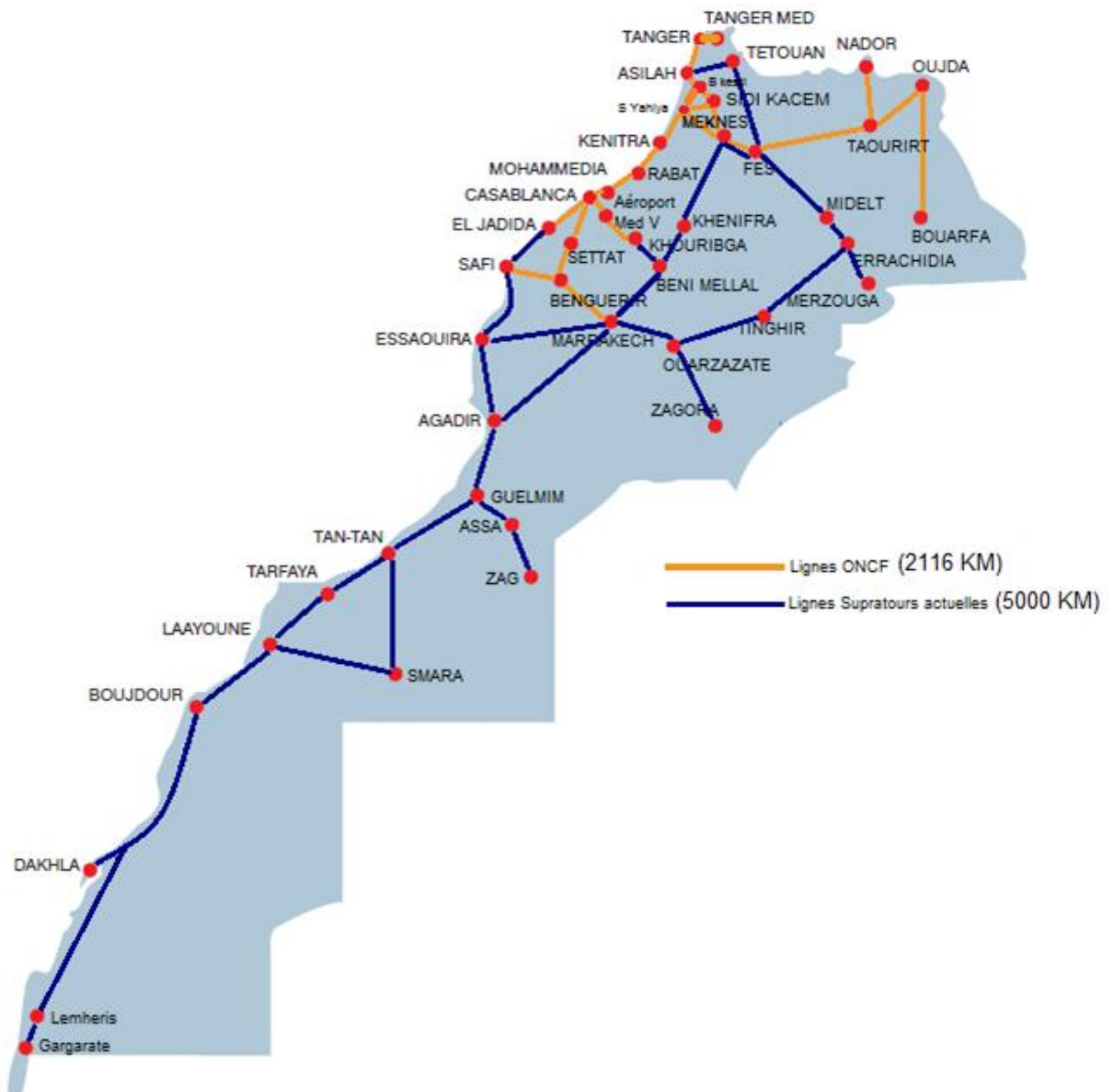
	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Nbr Relation</b>	30	41	34	31	33	39	44	40	47
<b>Entre / Port</b>	3	2	4	3	1	3	3	5	0
<b>Entre / Terrestre</b>	2	1	0	0	1	1	1	1	1
<b>Sortie / Terrestre</b>	3	3	7	4	5	6	6	4	5
<b>Sortie / Port</b>	132	128	135	123	164	159	148	163	154

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Nbr Relation</b>	26	22	23	22	29	29	26	28	34
<b>Nb Client</b>	7	8	9	7	13	14	15	15	20

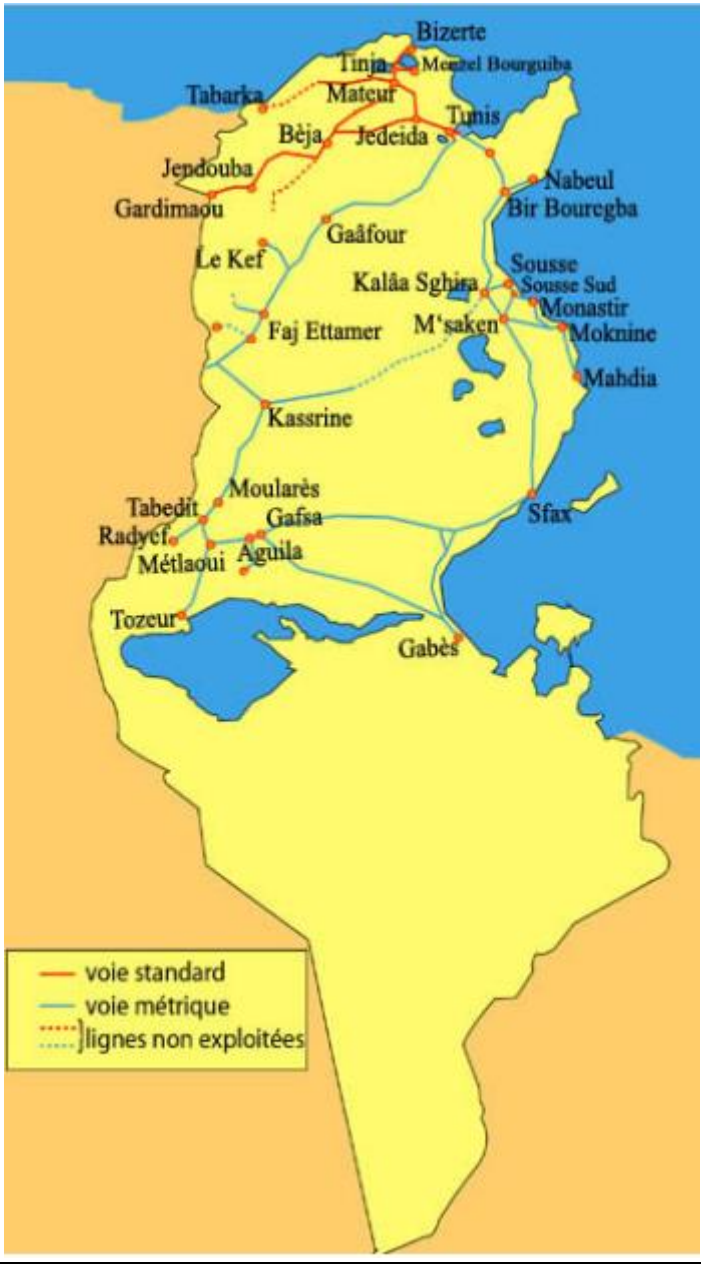
	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>PDS</b>	9 000 000	6 000 000	5 000 000	-	-	-	-	-	-
<b>Demande Client</b>	7 083 998	8 488 469	7 614 065	7 026 030	13 836 900	7 247 840	7 500 000	-	-
<b>Plan de Transport</b>	9 000 000	6 000 000	9 500 000	8 214 000	8 213 000	8 212 000	8 211 000	8 100 000	7 200 000
<b>Réalisations</b>	4 005 346	3 486 138	4 198 674	4 246 472	4 997 349	5 017 383	4 982 680	5 094 088	5 228 228



## Annexe n°10 : Réseau ferroviaire marocain

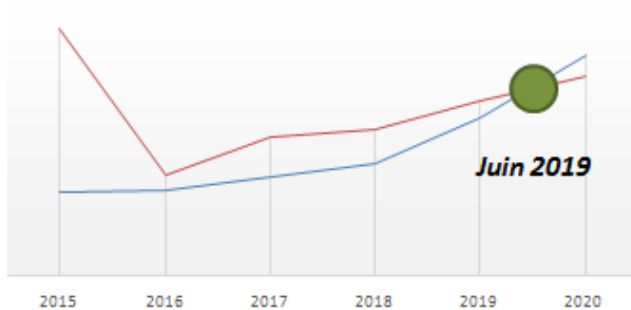


**Annexe n°11 : Réseau ferroviaire Tunisien**

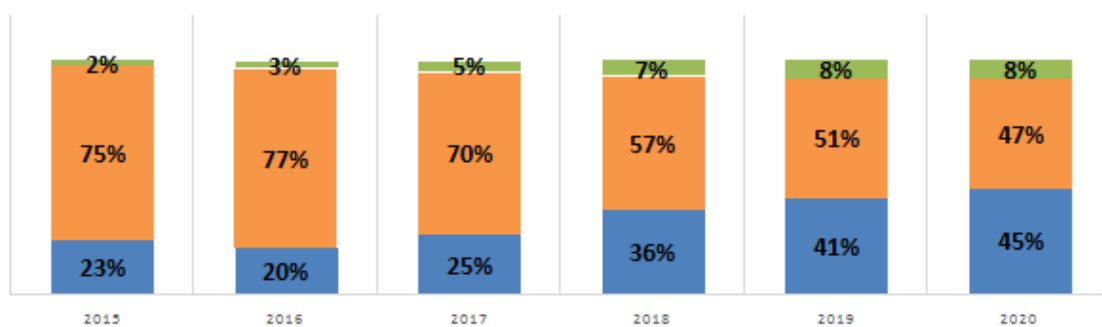


## Annexe n°12 : Impact du PDS dans l'implication des filiales de la SNTF

**Equilibre d'exploitation**



**Total produit financier**



*Plan stratégique de redressement 2015 - 2020*

# Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Résumé

Liste des abréviations

Listes des schémas et figures

Liste des tableaux

Sommaire

**Introduction Générale.....1**

## **Chapitre I : Généralités sur le transport ferroviaire**

**Introduction..... 6**

**Section 01 : Définition, caractéristiques et différents modes de transport..... 8**

1.1 Définition de la notion du transport ..... 8

1.2 Les principales caractéristiques du secteur des transports ..... 9

1.3 Les différents modes de transport ..... 10

1.3.1 Les transports fluviaux ..... 10

1.3.2 Les transports maritimes ..... 11

1.3.3 Les transports aériens ..... 11

1.3.4 Les transports par conduites ..... 11

1.3.5 Les transports terrestres ..... 11

a) Les transports routiers ..... 11

b) Les transports ferroviaires ..... 12

**Section 02 : Transport ferroviaire : Définition et concepts, caractéristiques et infrastructure ferroviaire. .... 13**

2.1 Définition & concepts ..... 13

2.2 Les caractéristiques techniques du transport ferroviaire ..... 15

2.2.1 Roulement acier sur acier ..... 15

2.2.2 Transport guidé ..... 15

2.2.3 Circulation en convoi ..... 15

2.3 L'infrastructure ferroviaire ..... 16

2.3.1 Définition de l'infrastructure ferroviaire ..... 17

2.3.2 Matériels roulants relatifs à l'infrastructure ferroviaire ..... 17

2.4 Les catégories de voies ferrées ..... 19

2.4.1 Types des catégories de voies ferrées ..... 19

2.4.2 Écartement des rails ..... 20

2.4.3 La voie normale.....	20
<b>Section 03 : Transport ferroviaire de marchandises.....</b>	<b>21</b>
3.1 Définition de transport de marchandises.....	22
3.1.1 Marchandises, fret ou bien .....	23
3.2 Les moyens afférents au transport de marchandises .....	23
3.1.2.1L'infrastructure : .....	25
3.1.2.2 Le véhicule .....	26
3.1.2.3 La cargaison : .....	27
3.1.2.4 Origine et destination du transport : .....	28
<b>Conclusion.....</b>	<b>29</b>

## **Chapitre II : Intégration économique maghrébine**

<b>Introduction .....</b>	<b>31</b>
<b>Section 1 : Les échanges commerciaux dans le monde : vue d'ensemble.....</b>	<b>33</b>
1.1 Les échanges commerciaux dans le monde.....	33
1.2 Les zones d'intégration régionale dans le monde .....	34
1.2.1 Les étapes d'intégration régionale.....	35
1.2.1.1 Le libre-échange.....	36
1.2.1.2 Une union douanière .....	37
1.2.1.3 Le marché commun.....	37
1.2.1.4 Union économique .....	37
<b>Section 2 : Les échanges intra-maghrébin / analyse et développement.....</b>	<b>37</b>
2.1 Définition de l'intégration régionale.....	38
2.2 Les principaux cadres d'échanges intra maghrébins.....	38
2.3 Évolution du commerce au sein de la région du Maghreb .....	39
2.4 Nature des produits échangés .....	42
<b>Section 3 : Le transport ferroviaire : colonne vertébrale de l'intégration économique maghrébine et euro méditerranéenne. ....</b>	<b>43</b>
3.1 Le projet de l'intégration économique maghrébine .....	43
3.1.1 De la nécessité à l'intégration économique maghrébine.....	43
3.2 Le transport ferroviaire au Maghreb .....	44
3.2.1 Évolution probable du secteur des transports au Maghreb .....	44
3.2.2 Les chemins de fer au Maghreb .....	45
3.3 Le grand projet de l'intégration maghrébine par rail .....	48
3.3.1 Création du Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins .....	48
3.3.2 Présidence de CTFM.....	48
3.3.3 Organes du CTFM.....	48

3.3.4 Missions & actions de CTFM .....	49
3.3.5 La fonction du Comité .....	50
3.4 Les projets annexes découlant de CTFM .....	51
3.4.1 Le Train à Grande Vitesse Maghrébin .....	51
3.4.2 Le corridor fret Maghrébin.....	53
3.5 L'interopérabilité et l'intermodalité dans l'intégration économique maghrébine .....	53
3.5.1 L'interopérabilité.....	53
3.5.1.1 Sur le plan technique .....	54
3.5.1.2 Sur le plan institutionnel et procédural .....	55
3.5.2 L'intermodalité.....	56
3.5.2.1 Le commerce avec les pays européens du GTMO (5+5).....	56
<b>Conclusion.....</b>	<b>59</b>

### **Chapitre III : SNTF : Société Nationale des transports ferroviaires**

#### **Introduction ..... 61**

#### **Section 1 : Présentation générale de la Société Nationale des Transports Ferroviaires. 62**

1.1 Historique et organisation de la SNTF.....	62
1.1.1 Historique : Les étapes de la réalisation.....	62
1.1.1.1 Le programme de 1857: .....	62
1.1.1.2 Le programme de 1879 : .....	63
1.1.1.3 Le programme de 1907 : .....	63
1.1.1.4 Période post indépendance : 1962-1979 .....	64
1.1.1.5 Période 1980-2000 .....	65
1.1.1.6 Période 2001-2013 : .....	66
1.1.1.7 Période 2013-2017 : .....	66
1.1.1.8 En 2018 .....	66
1.1.2 Organisation de la SNTF : Statut juridique.....	67
1.2 Missions et cadre organisationnel de la SNTF.....	69
1.2.1 Missions de la SNTF.....	69
1.2.1.1 Les moyens humains y afférents à l'activité : .....	69
1.2.2 Le cadre organisationnel de la SNTF.....	70
1.3 Réseau et matériels roulant de la SNTF.....	70
1.3.1 La consistance du réseau.....	70
1.3.2 Le parc matériel roulant et les centres de maintenance.....	71

#### **Section 2 : Les activités de transport ferroviaire voyageurs et fret au sein de la SNTF.. 72**

2.1 Activité voyageurs au sein de la SNTF.....	72
2.1.1 Les services offerts aux voyageurs.....	72

a) Le transport banlieue.....	72
b) Le transport régional .....	73
c) Transport grandes lignes .....	73
2.2 Activité fret au sein de la SNTF.....	75
2.2.1 L'évolution du secteur fret en Algérie .....	75
2.2.2 La politique fret de la SNTF .....	77
a) Stabiliser la régression de l'activité fret (court terme 2013 – 2014) .....	77
b)Consolider ses parts de marché fret (moyen terme 2015-2020).....	79
c)Développer l'activité ferroviaire dans la chaîne logistique (long terme au-delà de 2020)....	80
<b>Section 3 : Rôle de la SNTF dans le Comité des Transports Ferroviaires Maghrébins. .</b>	<b>82</b>
3.1 Le CTFM au sein de la SNTF .....	82
3.2 Les participations de la SNTF au CTFM .....	83
<b>Conclusion.....</b>	<b>90</b>
<b>Introduction chapitre IV .....</b>	<b>92</b>
<b>Section 1 : Méthodologie de recherche.....</b>	<b>93</b>
1.1 Moyen d'enquête.....	93
1.2 Population ciblée.....	93
1.3 Lieux et période d'enquête .....	94
1.4 Limites de l'enquête .....	94
<b>Section 2 : L'analyse de l'enquête .....</b>	<b>95</b>
2.1 Analyse brute : .....	95
2.2 Analyse détaillée .....	101
<b>Section 3 : synthèse et recommandations .....</b>	<b>114</b>
3.1 La Synthèse .....	114
3.2 Recommandations .....	115
<b>Conclusion.....</b>	<b>119</b>
<b>Références bibliographiques</b>	
<b>Annexes</b>	
<b>Tables des matières</b>	