

EMERGENCE des ZONES D'ACTIVITE sur les AXES ROUTIERS : CAS de la RN12 de la WILAYA de TIZI-OUZOU

Massilva FERRAT, Abdelhamid AIT TALEB

Département des sciences économiques, Université MOULOUD MAMMERI, Tizi-Ouzou, Algérie

ferratmassilva@yahoo.fr

abdelhamidaitaleb@yahoo.fr

Résumé- La réalisation ou la rénovation d'une infrastructure routière matérialise durablement les voies de communication entre régions. Ceci permet une mobilité plus fluide et des déplacements plus faciles aux usagers de la route. Ainsi, elle favorise les échanges et attire les investisseurs locaux et extérieurs. C'est le cas de la RN12 qui traverse la wilaya de Tizi-Ouzou, en Algérie, qui est très connue par sa congestion avant sa modernisation. Cette route a causé d'importants désagréments à ses usagers, ce qui a contraint les pouvoirs publics à l'inscrire parmi leurs préoccupations majeures en dégagant une enveloppe colossale pour sa rénovation en contournant certains tronçons. Ce projet de modernisation a permis l'épanouissement des activités des entreprises se trouvant sur le nouveau tracé de la RN12 d'une part, et la mise à l'écart de celles qui se trouvent sur le segment contourné d'une autre part. Ce papier tente d'évaluer l'impact immédiat de ce nouveau tracé, en s'appuyant sur une enquête de terrain que nous avons réalisé en février 2017. Cette enquête a, certes, révélé de nombreux avantages, mais aussi des inconvénients notamment pour les entreprises laissées à la marge sur les anciens tronçons déviés.

Mots clés - Zone d'activité - Rénovation routière - RN12 - Développement économique - Tizi-Ouzou.

Abstract- The realization or the renewal of a road infrastructure materializes permanently the communication channels between regions. This allows, to road users, to travel and move easily. Thus, it promotes exchanges and attracts local and foreign investors. It is the case of the NR12 which crosses the wilaya of Tizi-Ouzou in Algeria, which is very know by its congestion before its widening and renovation. This road caused considerable discomfort to its users, which imposed to the public authorities to take decision for its renovation by bypassing sections. This project has enabled the business of the companies on the new road but it caused the marginalization of companies on the bypassing section. This paper tries to evaluate the immediate impact of the new traced, based on a field survey that we carried out in February 2017. This survey has certainly revealed many advantages but also disadvantages, in particular for the companies left to the margin on the old sections bypassing.

Keywords - Area of activity - Road renovation - NR12 - Economic development - Tizi-Ouzou.

I. Introduction

De par son rôle et son importance dans le processus de création de richesse dans un pays, le réseau routier revêt une

importance capitale pour stimuler la croissance et promouvoir le développement économique d'un territoire. Cette relation existait déjà depuis les travaux d'ADAM SMITH qui soulignait l'importance des infrastructures de transport dans les échanges et qui se résume ainsi :

Infrastructure → échange → croissance.

Depuis les travaux pionniers d'ASCHAUER [1], contrairement au monde français de la recherche, des chercheurs anglo-saxons se sont intéressés aux incidences du stock d'équipements publics (infrastructures) sur la croissance économique. Après peu de temps, les travaux de DANZANVILLIERS, de DUCHEN et de MORLLET [2] ont apparu. Ils portent principalement sur l'évaluation des transformations économiques qui accompagne la mise en service de nouvelles infrastructures. D'après ces derniers, ces transformations touchent principalement les activités liées à l'usage de la route, l'industrie automobile et les activités liées à la clientèle de passage. En revanche QUINET [3] souligne dans son ouvrage, en 1992, que l'investissement routier n'a d'effets favorables que si des potentialités préexistent et que cet axe routier va les mettre en valeur. Toutefois, les infrastructures de transport suscitent le développement de leur voisinage, soit par croissance sur place des entreprises déjà installées, soit par de nouvelles localisations comme le souligne PLASSARD [4] dans ses travaux portant sur l'effet des autoroutes sur le développement des régions.

La Wilaya de Tizi-Ouzou est située sur le littoral Centre-Est de l'Algérie et dispose d'une façade maritime de 85 km. Elle est limitée par la mer méditerranée au Nord, la wilaya de Bouira au Sud, la wilaya de Boumerdès à l'Ouest et la wilaya de Bejaia à l'Est. Le Chef lieu de la wilaya est située à 110 km de la capitale, Alger.

Dans le cadre du schéma directeur des zones industrielles et des zones d'activités, la wilaya de Tizi-Ouzou est positionnée dans la région programme « Nord-Centre » considérée comme attractive et sollicitée par plusieurs régions du pays [5].

En matière de foncier industriel, la wilaya dispose de deux zones industrielles et de 18 zones d'activités, d'une superficie qui dépasse 427 hectares. En matière de gestion de ce portefeuille foncier, il convient de signaler que sur les 1522

lots créés, seulement 932 affectés dont 768 projets positionnés par lesquels 130 sont réellement en activité, 223 en cours de réalisation et 415 non encore lancés. Il faut ainsi insister sur la nécessité de lancer des travaux de viabilisation et de réhabilitation de ces zones en jachère.

Le constat fait ressorti que plus de la moitié des projets positionnés n'ont pas connu de début de réalisation. Cela est dû essentiellement à l'insuffisance du niveau de viabilisation de la quasi-totalité des zones d'activité, notamment en matière de raccordement au réseau d'électricité, d'AEP, d'assainissement et de gaz. Ajoutant à cela le manque de sécurité dans ces sites.

Outre les retards qu'accuse la majorité des zones d'activité, en matière de viabilisation et de connexion aux réseaux de communication (routes et rails), il faut admettre que l'activité économique, principalement l'industrie de la wilaya de Tizi-Ouzou, est confrontée au phénomène de la bureaucratie à tous les niveaux de l'administration. Ce sont autant de difficultés qui découragent les investisseurs locaux, alors qu'une zone d'activité devrait favoriser et faciliter l'implantation des entreprises sur le territoire national, tout en mettant à leur disposition des terrains ou des lots aménagés à leurs besoins.

L'état de ces zones, tel qu'elles se présentent aujourd'hui, aux yeux des potentiels investisseurs, a l'aspect de terrains friches inexploitable. D'où le découragement forcé des nouveaux prétendants, dès lors qu'ils constatent l'absence d'un minimum de conditions favorables à l'implantation et à la pérennité de leurs projets. Ce qui a fait que plusieurs entrepreneurs ont fait le choix de se localiser ailleurs que dans ces zones, notamment à proximité de la route nationale numéro 12 (RN12) qui constitue l'axe routier le plus important et le plus fréquenté de la wilaya de Tizi-Ouzou.

La mise en place d'une infrastructure routière matérialise durablement une voie de communication, permettant ainsi une fluidité de la mobilité et une facilité des déplacements et donc des échanges entre localités ; chose qui attire les investisseurs ayant choisi de s'installer sur les rives de la RN12, dite aussi « *la route de la Kabylie* », qui relie la wilaya de Tizi-Ouzou à celles de Bejaia, de Boumerdès et d'Alger, tout en assurant la desserte de toute la vallée du Sébaou.

Le Sébaou étant la principale rivière de la wilaya de Tizi-Ouzou, a attiré depuis des décennies des entrepreneurs spécialisés dans la production des matériaux de construction, notamment sur l'axe allant de Oued-Aissi jusqu'à Fréha, vu la disponibilité des deux ressources naturelles indispensables pour la fabrication des matériaux de construction à savoir : l'eau et le sable extraits du Oued Sébaou.

Ainsi, la disponibilité de l'eau et du sable a permis, depuis longtemps, de développer l'industrie des matériaux de construction (fabrication et vente de matériaux de construction, vente de béton prêt à l'emploi, vente de bois et dérivées, etc.) tout au long de la vallée du Sébaou. Cette

activité a connu un essor inégalable cette dernière décennie, dans toute la Kabylie, notamment dans la wilaya de Tizi-Ouzou du fait de la forte demande existante due au développement du secteur du bâtiment et du logement.

L'activité économique développée par les investisseurs installés sur les deux rives de la RN12 connaît une expansion surtout ces deux dernières années. Cet épanouissement est lié à l'achèvement du projet consistant à l'élargissement et à la modernisation de cette infrastructure routière. Ce projet a favorisé les déplacements, a rendu la mobilité plus fluide et a permis surtout de rendre la circulation plus fluide, car cet axe était considéré, auparavant, comme un véritable calvaire pour ses usagers, à cause des fréquents bouchons de circulation qui s'y présentaient.

Le trafic routier traversant la RN12 ne cesse d'augmenter. La route est cependant restée à l'état où elle était depuis l'indépendance du pays : une chaussée à deux voies. Et le résultat, une forte congestion rendant ainsi ce tronçon routier quasi-infréquentable.

La nécessité de rénover cette infrastructure s'est présentée depuis de nombreuses années (2006), mais ceci ne s'est concrétisé qu'en 2014. Son utilité est pourtant vitale pour la région, où la faiblesse des voies de communication a représenté un frein pour le développement de cette wilaya de nature montagnaise, sachant que la route est la pierre angulaire du développement économique d'un pays. Elle représente l'infrastructure de base pour soutenir la croissance économique, du fait du rôle qu'elle joue en établissant des liaisons et en facilitant les échanges entre les régions. Le développement d'un territoire nécessite d'abord l'établissement d'un réseau routier adéquat car l'insuffisance, la dégradation et l'inexistence d'une interconnexions des routes entravent certainement le processus du développement économique.

A travers ce présent travail, nous tenterons d'identifier l'impact de la Route Nationale numéro 12, notamment après sa modernisation et son dédoublement, sur l'activité des entreprises localisées sur ses deux rives et donc sur développement socio-économique de la wilaya de Tizi-Ouzou.

II. Méthodologie

Selon Quinet (1992), les effets des infrastructures de transport sur la localisation peuvent être appréhendés, soit par des études empiriques (par exemple, en analysant l'évolution d'indicateurs d'activité au voisinage d'une infrastructure, avant et après sa réalisation ou en interrogeant les responsables économiques), soit par l'analyse économétrique de relation de causalité.

Une partie seulement de la RN12, allant de Oued-Aissi jusqu'à Fréha, a fait l'objet de notre présente étude. Ce choix est justifié par l'existence d'une importante activité le long des rives de cette route avant son dédoublement et sa

modernisation et qui est entraînée de se développer davantage actuellement sur le long de cet axe routier.

Une enquête a été réalisée auprès d'un ensemble dominant d'entreprises spécialisées dans la fabrication et/ou la vente des matériaux de construction de tout genre : des restaurants, des concessionnaires de véhicules, stations service, etc.

Ainsi, pour recueillir toute l'information nécessaire pour l'aboutissement de cette recherche, nous avons eu recours à plusieurs méthodes :

- Observations de terrain pour faire le constat des entreprises qui se sont installées après l'extension de la RN12 et celles qui se sont délocalisées, après leur mise en marge par le nouveau tracé de la RN12 (déviation Taboukert et de Chaïb).
- Une analyse documentaire de plusieurs rapports d'études portant sur les travaux liés au projet de l'extension de la RN12.
- Une enquête par questionnaire, réalisée en février 2017, destiné aux entrepreneurs ayant choisi de localiser leurs entreprises sur la RN12. Le questionnaire comporte 12 questions qui portent sur les avantages tirés par les entreprises, suite à leur localisation sur l'une des rives de la RN12. Parmi toutes les entreprises sollicitées, seulement 33 d'entre elles ont accepté de collaborer.

III. Résultats

A- Situation de la RN12 avant et après sa rénovation

En Algérie, les routes nationales sont des voies importantes qui relient de grandes agglomérations en traversant plusieurs wilayas du pays. Elles sont gratuites et utilisables par tout type de véhicules. Certaines sont des voies express en 2x2 (double voies) ou possèdent un caractère autoroutier.

Le classement d'une voie de communication en route nationale est décidé par décret sur rapport du ministère des travaux publics, après avis des collectivités locales concernées et la commission interministérielle chargée du classement et du déclassement des routes. La route proposée doit satisfaire un des critères suivants [6] :

- Supporter un trafic moyen, tout au long de l'année, supérieur ou égal à 1500 véhicules légers ou 450 véhicules poids lourds par jour.
- Relier deux chefs lieux de wilaya.
- Être revêtue sur une largeur de 7 mètres au moins.

L'Algérie compte actuellement, 29 280 Km de routes nationales contre 25 500 Km en 1990. Elles sont numérotées de 1 à 111 [7] dont plusieurs d'entre elles sont en cours de dédoublement pour devenir des voies rapides, ce qui est le cas de la RN12.

La RN12, dite aussi la route de la Kabylie, a été réalisée en 1909, reliant les wilayas d'Alger, Boumerdès, Tizi-Ouzou et Bejaïa. Elle traverse la Kabylie de part en part sur une

distance de 250Km environ. Elle relie la RN5 depuis Thénia (wilaya de Boumerdès) d'une part, jusqu'à la ville de Bejaïa (chef lieu de la wilaya de Bejaïa) via la ville d'El-Kseur en traversant Si Mustapha, Issers, Bordj-Menaïel et Naciria dans la wilaya de Boumerdès, Tadmait, DBK, Tizi-Ouzou centre, Oued-Aïssi, Taboukert, Chaïb, Azazga et Yakouren dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

D'Oued-Aïssi jusqu'à Azazga, la route est en deux fois deux voies, et de là jusqu'à El Kseur elle était en une voie à double sens. En conséquence, elle présentait énormément de bouchons de circulation. On entend par là, des points où la circulation est très difficile, voir même dangereuse, surtout au niveau de Tadmait, Tizi-Ouzou ville, Oued-Aïssi et Taboukert. Malheureusement à l'époque, les usagers de la RN12 n'ont pas d'autres choix que de l'emprunter.

De ce fait, les pouvoirs publics ont adopté un projet portant dédoublement de la RN12 en axe autoroutier. Ce projet a apporté un grand soulagement pour les usagers de la RN12 ainsi qu'une valeur ajoutée au profit des investisseurs localisés sur ses deux rives.

Selon la direction des travaux publics de la wilaya, le projet d'autoroute reliant la ville de Tizi-Ouzou à celle de Bejaïa, en passant par Azazga, est subdivisé en deux principales parties ou phases de réalisation :

La première phase concerne l'axe « Tizi-Ouzou – Azazga » sur une longueur de 32 KM qui consiste au dédoublement du tracé existant de la RN12 en autoroute, entre Tizi-Ouzou et Tamda. Puis réaliser un nouveau tracé entre Tamda et Chaïb, d'une longueur de 5 Km, déviant ainsi la localité de Taboukert pour aboutir à Azazga. Cette première phase est actuellement achevée et ses effets sont déjà apercevables sur le terrain.

La deuxième phase du projet concerne l'axe allant d'Azazga à Bejaïa, sur une longueur de 48 km. Cette étape est encore en phase d'études et les résultats ne sont pas encore approuvés, ce ne sont que des estimations livrées par la direction des travaux publics de la wilaya de Tizi-Ouzou.

B. Exploitation des résultats de l'enquête

L'enquête menée, auprès des entreprises localisées sur les deux rives de la RN12, nous a permis d'aboutir à une série de résultats, dont les plus importants seront exposés ci-dessous.

1) Début d'activité des entreprises : A travers le tableau numéro (1), on remarque bien que la majorité des entreprises existaient avant l'extension de la RN12, c.à.d. avant 2014. Des entreprises ayant vu le jour pendant les années 80 sont toujours en activité. Il n'est, cependant, pas judicieux d'affirmer que la pérennité et la durabilité de leurs activités est due à la RN12 à elle seule. Toutefois, avec tous les avantages que procure cette route à ces entreprises, elle constitue donc un facteur clé dans et pour leur développement.

TABLEAU. 1 Répartition des entreprises selon l'année du lancement de l'activité

| Période | Nbre d'entreprises créées |
|-----------------|---------------------------|
| Avant l'an 2000 | 9 |
| De 2000 à 2010 | 8 |
| De 2010 à 2014 | 11 |
| De 2014 à 2016 | 5 |
| Total | 33 |

Source : résultats de notre propre enquête

Plusieurs entreprises sont créées et installées à proximité de la RN12 juste après l'achèvement des travaux de la rénovation de cet axe, c'est-à-dire à partir de l'an 2014. On trouve ainsi, plus de 15% des entreprises enquêtées ont vu le jour à partir de fin 2014. En plus, à travers nos observations du terrain, nous avons constaté qu'il y a aussi de nouvelles activités ayant choisi de se localiser sur les deux rives de la RN12 et qui sont actuellement en phase d'installation. On a recensé quelque dizaine de nouveaux projets dont des entrepreneurs en matériaux de construction, un hôtel à grande capacité d'accueil, un parc d'attraction et autres.

2) Impact de la RN12 sur l'effectif des entreprises (emploi) :

Une infrastructure routière permet de créer de nombreux emplois directs et indirects, elle génère des revenus dans les espaces et les lieux desservis grâce à la mobilité de la main d'œuvre. De façon générale, la qualité des routes est un facteur du maintien ou du développement de l'emploi. Bruinsma, Nijkamp et Rietveld [8] ont étudié les effets des investissements d'infrastructures sur le développement économique en Hollande. Ils ont mené une enquête auprès des chefs d'entreprises pour préciser l'influence de ces infrastructures nouvelles sur le nombre de personnes employées dans leurs firmes. Il ressort de leur analyse que les effets sur l'emploi semblent particulièrement importants pour les routes qui servent à tous les secteurs économiques, comparées aux chemins de fer et aux aéroports dont l'effet est moins général.

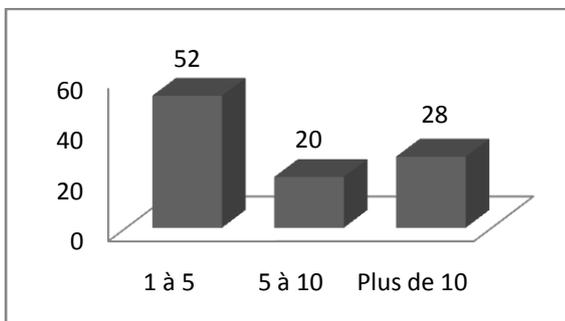


FIGURE.1 Répartition des entreprises selon le nombre d'employés

On remarque que 52% de ces entreprises emploient au maximum 5 personnes. Ce chiffre est évidemment lié à la nature de l'activité exercée par l'entreprise, où par exemple la seule activité de « vente » ne nécessite pas plusieurs employés en comparant aux entreprises développant une activité de fabrication en plus de la vente. L'amélioration de la desserte entraîne des impulsions économiques, avec l'établissement de nouvelles entreprises et la création de l'emploi. En plus des emplois temporaires générés pendant les travaux de rénovation de la RN12, son extension a permis la création de nouveaux emplois au sein des entreprises situées à sa proximité. D'ailleurs 11% de ces entreprises ont confirmé avoir créée au minimum un emploi depuis l'achèvement du projet de réhabilitation de la RN12.

3) Nature des activités exercées par les entreprises : En plus de la disponibilité de l'eau et du sable au niveau du Oued Sébaou, la construction de la RN12, en 1909, par les français à encouragé davantage des petits entrepreneurs spécialisés dans la fabrication des matériaux de construction. Avec le temps, des activités de diverses natures ont apparu sur cet axe routier (tel que la station service, etc.).

TABLEAU. 2 Répartition des entreprises selon la nature de l'activité

| | Pourcentage | Pourcentage cumulé |
|----------------------|-------------|--------------------|
| Vente en l'état | 45,5 | 45,5 |
| Fabrication | 6,1 | 51,5 |
| Vente et fabrication | 30,3 | 81,8 |
| Autres | 18,2 | 100,0 |
| Total | 100,0 | |

Source : résultats de notre propre enquête

Le tableau ci-dessus nous informe que 30.3% des entreprises en question sont impliquées dans le processus de fabrication et de vente des produits et 45.5% ce sont limités à la seule activité de vente en état, c.à.d. sans transformation. Suite à notre rapprochement du terrain, on a constaté que la quasi-totalité des entreprises qui font la fabrication œuvrent dans le domaine des matériaux de construction. D'ailleurs, cette branche d'activité constitue la spécialisation de cette zone d'activité située entre Oued-Aissi et Fréha. 54.5% des entreprises localisées sur ce tronçon sont dans la fabrication et/ou la vente des matériaux de construction. Le reste (45.5%) de ces entreprises exerce des activités différentes à savoir : des concessionnaires de véhicules, restaurants, librairies, etc.

4) Facteurs d'attractivité de la RN12 : L'étude de Wilson, Stevens et Holyoke [9] a porté sur l'analyse des réponses des chefs d'entreprises d'un Etat des USA à un questionnaire leur demandant de hiérarchiser les motifs de localisation d'industries manufacturières. Comme résultat, les routes arrivent en cinquième position après les approvisionnements en matières premières, proximité des résidences du chef d'entreprises, celle d'un marché des produits et enfin celle d'un marché de travail.

En questionnant les entreprises concernées sur les critères ou raisons de leurs choix de localisation sur les rives de la RN12, plusieurs réponses ont été relevées. Mais la majorité des réponses sont relatives aux externalités positives tirées de cette infrastructure.

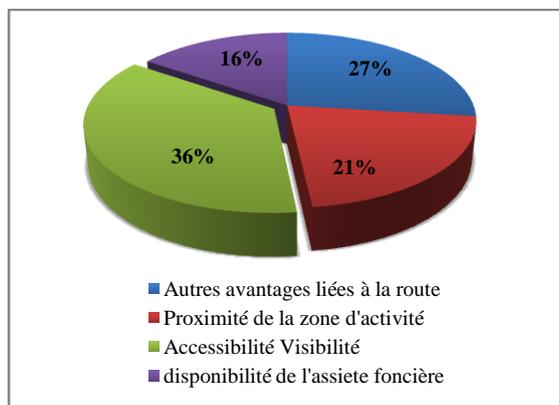


FIGURE 2. Raisons du choix de la localisation sur la RN12

On constate que 27% des entreprises enquêtées se sont installées sur cette zone à cause de la route qui constitue un axe de passage principal. 21.2% ont donné comme réponse « la proximité ». Cette notion, selon la conception des chefs d'entreprises, prend deux principales conceptions : ils ont posé leurs bases sur la RN12, d'une part, pour être à proximité de la zone d'activité existante et donc s'intégrer dans sa dynamique économique. D'autre part, ils ont suivi cet axe pour être à proximité du marché et donc de la mise en relation de ces entreprises avec clients et fournisseurs plus facilement. Parmi les réponses collectées, 36.4% des entreprises se sont rapprochées à la RN12 pour ses avantages liés à l'accessibilité et à la visibilité des activités situées à son niveau vu que cet axe est un lieu de passage à forte fréquence où il supporte 80% du trafic routier en direction de la capitale Alger, ce qui permet à ces investisseurs d'attirer plus de clients. On a aussi recensé quelques cas dont la localisation est liée à la propriété du terrain et donc pour économiser les frais de location, ils développent leurs activités sur leurs propres terrains. D'autres ont suivi la disponibilité du terrain (pour la location) et de l'espace exigés par la nature de leurs activités. Tel est le cas des fabricants des matériaux de construction qui ont besoin d'un large terrain pour le séchage et le stockage de leurs produits.

5) Impact de la rénovation de la RN12 sur la pérennité des entreprises : Avec tous les avantages tirés par leur installation sur la RN12, près de 73% des entreprises questionnées comptent rester sur les lieux. Par contre, Comme on le remarque dans la figure ci-après, 27% de ces entreprises comptent quitter la RN12. Ce pourcentage non négligeable est relatif aux entreprises laissées en marge sur l'ancien tracé de la RN12 où la déviation de Taboukert a mis leur activité en péril. La majorité de ces investisseurs affirment que leur activité a connu une baisse allant de 20 à 80% que d'habitude. Plusieurs d'entre eux envisagent de se

délocaliser ailleurs où ils seront visibles car s'ils ont tenu jusqu'au jour d'aujourd'hui c'est grâce à leurs clients habituels restés fidèles à eux sinon ils auraient fermé il y'a longtemps. Leur seul espoir, actuellement, est que l'ouverture du parc d'attraction situé à leur proximité attirera des clients vers ces lieux abandonnés et permettre ainsi de redonner vie à ces entreprises victimes d'une mauvaise planification. Ces entreprises ne sont donc pas intéressées par l'extension de l'activité vue les difficultés qu'elles rencontrent en ce moment.

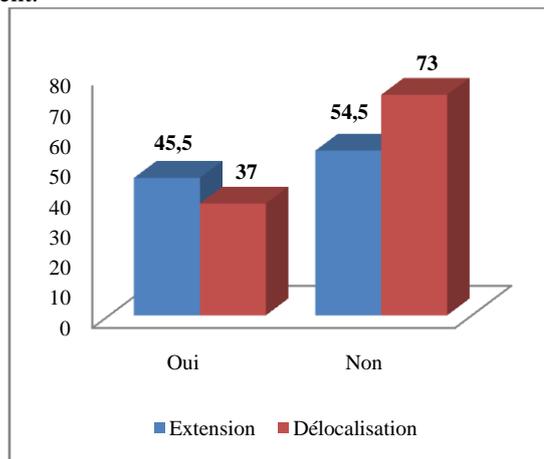


FIGURE 3. Les entreprises qui envisagent une délocalisation ou une extension

En revanche, 45.5% des entreprises qui ne sont pas touchées par la déviation projettent de faire une extension de leurs activités. A noter que la situation de crise que traverse l'Algérie actuellement, ne favorise pas ce genre d'actions (chute des prix de pétrole, baisse du pouvoir d'achat,...).

6) Impact de la RN12 sur les échanges commerciaux de la région : Dans la littérature, l'idée d'une relation positive entre les infrastructures, les échanges et la croissance n'est pas nouvelle. A. Smith soulignait déjà l'importance des routes dans la facilitation des échanges.

TABLEAU. 3 Origine de provenance des clients et des fournisseurs

| Origine | Pourcentage clients | Pourcentage fournisseurs |
|---|---------------------|--------------------------|
| De T-O | 54,5 | 6.1 |
| En dehors de T-O | 3,0 | 54.5 |
| De l'intérieur et de l'extérieur de T-O | 42,4 | 39.4 |
| Total | 100,0 | 100 |

Source : résultats de notre propre enquête

Suite à ce tableau, on a pu constater l'importance de la RN12 dans le processus d'échange intra et inter wilayas et régions. Où 54.5% des entreprises enquêtées s'approvisionnent en dehors de la wilaya de Tizi-Ouzou pour répondre à la demande des clients de la wilaya. Celles-ci se fournissent de leurs produits au niveau d'Alger et de Bejaïa vu la

disponibilité de ports et aéroports pour les produits importés. Grâce au projet de dédoublement de la RN12, ces entreprises arrivent même à attirer des clients hors wilaya. On enregistre, ainsi, que 42.4% de ces entreprises entretiennent des relations avec des clients de l'intérieur et de l'extérieur de la wilaya. Ces entreprises participent aussi au processus de développement local et de croissance économique en exploitant les ressources territoriales locales où 39.4% de ces dernières s'approvisionnent de l'intérieur et de l'extérieur de la wilaya de Tizi-Ouzou.

7) Incidences de l'extension de la RN12 sur les entreprises :

Plusieurs auteurs ont mené des études pour prouver que malgré les coûts élevés, les infrastructures de transport apportent plus que ce que leur construction ou modernisation coûte.

TABLEAU. 4: Evolutions enregistrées par les entreprises après la rénovation de la RN12

| Variations | Oui | Non |
|------------------------|-----|-----|
| Chiffre d'affaire | 42 | 58 |
| Nombre d'employés | 11 | 89 |
| Nombre de clients | 14 | 86 |
| Nombre de fournisseurs | 5 | 95 |
| Baisse de l'activité | 35 | 65 |
| Aucun changement | 6 | 94 |

Source : résultats de notre propre enquête

On remarque à travers ce tableau que la grande partie de entreprises enquêtées ont tiré profit de l'extension de la RN12, où 42% de celles-ci ont enregistré une augmentation du chiffre d'affaire et suite à ce fait, 11% de ces mêmes entreprises ont recruté au moins un employés depuis l'extension de la RN12. Selon l'affirmation de certains entrepreneurs, leur clientèle et fournisseurs ont aussi progressé. Ce fait est expliqué principalement par la quasi-absence de bouchons de circulation qui les faisaient fuir auparavant.

Par ailleurs, on a enregistré 5% des entreprises qui n'ont connu aucun changement en ce qui concerne leurs activités 35% ont connu une régression voir même chute du niveau d'activité. Ce dernier pourcentage correspond en grande partie aux entreprises concernées par la déviation de Taboukert d'un linéaire de 5Km. Comme on l'a souligné précédemment, ces entreprises ont perdu une part non négligeable de leur clientèle, car cet ancien tronçon ne constitue plus un axe de passage fréquent mis à part les habitants de la localité.

8) *Les externalités liées à la localisation des entreprises sur la RN12* : Les besoins de transport des entreprises émanent de la nécessité de faire circuler des flux de biens et de personnes. La facilité de la circulation offre aux entreprises une aptitude à mettre en place des échanges coordonnés et performants.

Dans le processus de création de richesse, la RN12 permet les transactions et les échanges entre les différentes régions (wilaya de Tizi-Ouzou avec celle de Bejaia, Bouira, Boumerdès, Alger,...). Cet axe routier permet aux investisseurs d'écouler leur production plus rapidement, et une facilité dans l'épuisement des stocks, etc. D'ailleurs, près de 61% ont confirmé avoir bénéficié de la RN12 et que celle-ci constitue un atout pour la pérennité de leurs activités.

Malgré les externalités positives de la RN12, largement ressenti par les entreprises localisées sur ses deux rives, quelques investisseurs ont réclamé, quand même, l'existence de certains inconvénients liés à cette infrastructure. Ils ont réclamé, par exemple, le manque de passerelles, le manque de bretelles de rattrapage, la nécessité d'un échangeur car, selon eux, pour changer de voie il faut y aller jusqu'à l'échangeur de Tamda,... On a recensé aussi le problème de la grande vitesse de circulation qui expose quotidiennement leurs employés au danger lorsqu'ils traversent les deux voies, pour les clients et pour les fournisseurs lors de l'entrée ou de sortie de l'entreprise.

Cependant, pour l'extension de la RN12, certaines entreprises ont cédé une part de leurs terrains. Ces entrepreneurs n'ont pas apprécié de voir leur terrain se rétrécir, en déclarant que les travaux de la RN12 se sont fait au détriment de leur espace de stockage.

IV. Discussion des résultats

Les infrastructures de transport représentent un levier du développement économique et social. De nombreuses études ont montré le lien entre celles-ci et la croissance. Le transport routier constitue le seul moyen d'échange dans la wilaya de Tizi-Ouzou vu la nature accidentée de son territoire. Ainsi, un réseau routier intégré ouvre à cette wilaya les possibilités d'élargissement des marchés, permet l'émergence d'activités nouvelles, l'évacuation de la production, mobilité d la main d'œuvre, etc. De même la RN12 a permis de promouvoir des modes de développement favorables à la compétitivité et à l'emploi et a engendré, en conséquence, une intensification des échanges tant au niveau local qu'au niveau régional.

De ce fait, à travers les résultats obtenus, on affirme que la RN12 est un facteur porteur de croissance, car elle agit favorablement sur plusieurs secteurs; tel que le secteur du tourisme où deux parcs d'attraction ont vu le jour à son niveau, juste après son extension, et un hôtel en phase de construction.

Certes, la rénovation de la RN12 a permis d'une part de rendre florissante l'activité des entreprises installées sur ses rives, mais d'autre part, elle a mis en difficulté les entreprises situées sur l'ancien tracé qui a été dévié au niveau de la localité de Taboukert et de Chaib sur lesquelles se trouvent 27.3% des entreprises enquêtées et qui enregistrent une régression importante du niveau de leur activité.

V. Conclusion

Une bonne dotation en infrastructures constitue un atout économique très important pour un pays. En Algérie, la RN12 et sa modernisation a eu des impacts positifs sur l'activité économique, notamment sur les échanges, l'emploi, etc. au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou. Ses effets sont plus ressentis surtout sur le plan de la suppression congestion patente qui entrave le processus de développement de la région.

En bref, les impacts positifs de cet axe routiers peuvent être résumés ainsi :

-L'attractivité de la région : notamment après son extension, la mobilité est devenue plus fluide.

-L'avènement de nouveaux investisseurs en quête de visibilité et de proximité.

-La création d'emplois et la mobilité des facteurs de production.

-La naissance d'effets d'entraînement sur d'autres secteurs (le tourisme,...).

-La facilité des transactions et des échanges et donc l'intégration économique.

Ces facteurs ont agi favorablement sur la localisation des entreprises au niveau de la RN12, en permettant ainsi l'émergence d'une zone d'activité qui s'épanouissent actuellement. La RN12 constitue, en elle-même, un avantage à part entière pour l'émergence et l'épanouissement de la zone d'activité existante, mais le projet de sa rénovation reste une arme à double tranchant, à cause du manque de stratégie de planification. Dans l'ensemble, la desserte par route exerce une influence essentielle sur le développement d'une région, mais cet effet varie en fonction de l'espace considéré et de la situation conjoncturelle qui règne.

Références bibliographiques

- [1] D. ASCHAUER, *Is public expenditure productive*, Journal of Monetary Economics, vol 23, 1989.
- [2] P. DANZANVILLIERS, C. DUCHEN, O. MORLLET, *Les effets indirects des transports interurbains*, SETRA, Paris, 1980.
- [3] E. QUINET, *Infrastructures de transport et croissance*, édition ECONOMICA, Paris, 1992.
- [4] F. PLASSARD, *Axes routiers et développement des régions*, Les cahiers scientifiques du transport, Caen, 1990.
- [5] M. CHARIF, *Zone industrielle et développement local: quelle articulation?*, Dans revue du chercheur N°08, 2010.
- [6] Journal officiel (JORA) du 08 avril 1980.
- [7] Journal officiel (JORA) du 03 janvier 1990.
- [8] F. BRUINSMA, P. NIJKAMP, P. RIETVELD, *Employment impact of infrastructure investment*, Dans Peschel, *Infrastructure and the space economy*, springer, Verlag, 1989.
- [9] A. AGUILERA-BELANGER, D. BLOY, Marie Andrée BUISSON, Jean Michel CUSSET, D. MIGNET, *Localisation des activités et mobilité*, Laboratoire d'Economie des Transports, 1999.
- [10] B. FRITSCH, *La contribution des infrastructures au développement des régions françaises*, édition presse de l'école nationale des ponts et chaussées, Paris, 1999.
- [11] M. WOLKOWITSCH, *Géographie des transports*, édition ARMAND COLLIN, 1982.
- [12] Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouz.