L'industrialisation de l'Algérie

Autor(en): **Barbier, Jacques**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Études de Lettres : revue de la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne**

Band (Jahr): **4 (1971)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-869769

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'INDUSTRIALISATION DE L'ALGÉRIE

Les conditions générales de l'industrialisation

En 1966, le premier recensement de l'Algérie faisait apparaître un énorme sous-emploi : sur une population totale de 12 millions d'habitants (dont 56 % de moins de 20 ans !), la population « occupée » n'atteignait pas 2 millions. Or, et ceci donne la véritable signification de ce chiffre, on recense comme « occupée » toute personne ayant exercé un emploi pendant *six jours au moins dans le mois précédant le recensement* [1].

Malgré la formidable pression du sous-emploi actuel et l'inquiétude que peut justifier l'arrivée imminente à l'âge d'activité professionnelle de nouvelles classes de jeunes plus nombreuses et mieux scolarisées que leurs aînés, le Gouvernement algérien a choisi, dans son Plan Quadriennal, de promouvoir un développement économique viable et compétitif à long terme, plutôt que d'atténuer immédiatement le sous-emploi. Cette option audacieuse est concrétisée par la priorité accordée au développement du secteur industriel et par la volonté de développer les branches industrielles complexes et reposant sur une technologie avancée. Cette orientation ressort clairement dans le Plan Quadriennal 1970 - 1973 [2] dont le préambule affirme : « Dans cette mutation profonde qui commence, notre stratégie place l'industrialisation au premier rang des facteurs de développement. » Par ailleurs, la répartition des moyens financiers confirme cette priorité: avec 12 400 millions de dinars, l'industrie absorbe 45 % des investissements totaux prévus dans le Plan Quadriennal [3]. La netteté de ce choix est soulignée, en outre, par la répartition selon les branches: 62 % des sommes affectées au développement du secteur

---

[1] Recensement de la population 1966. Résultats généraux. Alger 1970, Série A - Vol. 3, p. 4.

[2] « Plan Quadriennal 1970 - 1973 », Rapport général, Alger 1970.

[3] L'agriculture, qui occupe pourtant 56 % de la population active (contre 13 % au secteur secondaire) ne se voit attribuer que 4140 millions de dinars.

secondaire vont aux hydrocarbures, à la sidérurgie et aux industries mécaniques, métalliques et électriques. C'est dire que, loin de chercher à créer une industrie fondée sur la disponibilité de main-d'œuvre, le Plan tranche en faveur de l'industrie de base moderne, pouvant entraîner ensuite le développement de nouvelles branches et assurer, à moyen terme, le « décollage » de l'économie algérienne. Cette ambition et cet espoir expliquent la construction d'unités d'une conception technique avancée et confinent au paradoxe lorsqu'ils entraînent, comme cela s'est produit, la réalisation d'usines plus automatisées que leurs homologues européennes.

Au coût élevé, étant donné le faible volume actuel de production, de cette automation s'ajoute parfois, pour des raisons sociales évidentes, le maintien d'effectifs ouvriers excédentaires, occupés à des tâches sans valeur économique.

En choisissant l'industrialisation, qui exige des investissements considérables sans créer de très nombreux emplois, les planificateurs algériens ont marqué clairement leur souci de créer les bases d'une économie radicalement différente de celle d'aujourd'hui. Cette politique présente un intérêt particulier pour le géographe et l'économiste : celui de la répartition optimale des unités de production.

Le Plan Quadriennal fixe des objectifs économiques et répartit les moyens financiers nécessaires à leur réalisation. Il donne une idée particulièrement claire des grandes orientations de la politique économique envisagée, mais *sans déterminer la répartition régionale des investissements ni esquisser, même schématiquement, l'organisation spatiale du pays* [1].

Cette lacune n'est pas sans conséquences, et une certaine confusion règne lorsqu'il s'agit de localiser les unités industrielles. L'opinion qui prévaut est que l'industrialisation doit corriger les excès de centralisation du pays [2] et étendre sur tous les départements un réseau d'unités qui animeront les économies régionales, diffuseront le progrès, éviteront dans la plus grande mesure possible les migrations intérieures et atténueront les disparités de revenus. Ces intentions généreuses se heurtent à de nombreux obstacles, dont les uns sont de nature économique (en rompant avec la centralisation au risque de se priver des économies d'échelle et des économies externes), et les autres, de nature géographique.

---

[1] Il est caractéristique de constater que ce document de 157 pages ne comprend pas une seule carte de l'Algérie !

[2] 9/10e des effectifs employés dans l'industrie de l'ensemble du pays dépendent d'un siège situé dans l'agglomération d'Alger.

Contraintes de la géographie physique

Les premiers obstacles et les plus difficiles à surmonter sont imposés par la topographie et le climat. La disposition générale du relief de l'Algérie du Nord en une succession de montagnes et de bassins parallèles à la mer constitue une première entrave. Le littoral est une côte « fermée » ; les bons ports sont rares, et plus rares encore ceux qui autorisent des liaisons faciles avec un arrière-pays étendu. Dans les massifs montagneux, le relief s'oppose à la circulation par sa confusion plutôt que par sa démesure : la faible organisation du réseau hydrographique, la rareté des grandes vallées, la brutalité des crues, qui a souvent fait préférer (avec l'insécurité) les « routes de crêtes » interminablement sinueuses, tiennent la plupart des massifs à l'écart des courants économiques et valorisent, par contraste, les plaines littorales et tout particulièrement celle d'Alger, vers laquelle la topographie fait converger les liaisons avec l'Est et l'Ouest.

A ces limitations s'ajoutent souvent les effets du climat. La décroissance de la pluviosité de l'Est vers l'Ouest et de la côte vers l'intérieur se reflète assez fidèlement dans les densités de population. Dès lors, le franchissement des chaînes côtières et la pénétration vers le Sud conduit vers des zones de moins en moins peuplées où les centres urbains, d'importance secondaire au niveau national, sont de plus en plus éloignés. Comme la qualité des transports diminue également, l'accumulation des désavantages conduit à des coûts extrêmement élevés, qui seraient prohibitifs si les besoins sociaux n'étaient pas impératifs. La détérioration progressive des conditions économiques conduit à des opérations onéreuses dont la rentabilité reste problématique à long terme et dont la multiplication finirait par mettre en question la réalisation du Plan. Des choix et des compromis s'imposent donc [1].

Enfin, la faiblesse des réserves d'eau exploitables, en raison surtout de l'irrégularité des précipitations (qui nécessite l'aménagement de bassins d'accumulation) met en cause un certain nombre d'implantations industrielles projetées dans toutes les parties du pays [2].

Les données naturelles s'opposent ainsi au projet d'une industrialisation étendue à tout le pays. Elles imposent des localisations

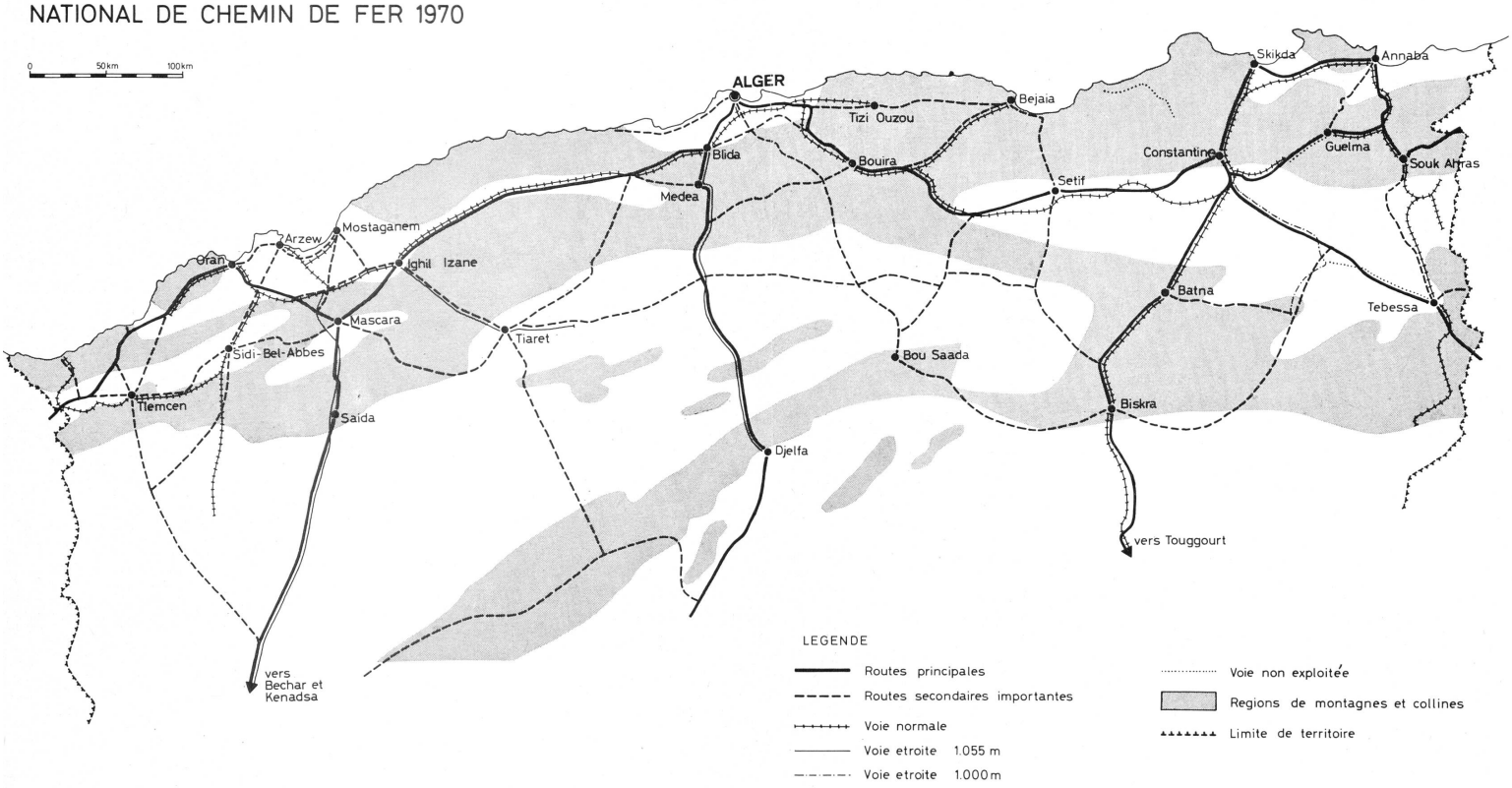
---

[1] Des études sont en cours au sujet de la localisation optimale de l'industrie.

[2] Et majore parfois de manière considérable les coûts d'exploitation d'unités implantées en exigeant des réseaux d'adduction supplémentaires, parfois aux dépens des réserves d'eau disponible pour l'irrigation.

ALGERIE

RESEAU ROUTIER ET RESEAU NATIONAL DE CHEMIN DE FER 1970



ponctuelles, presque toujours séparées les unes des autres par de larges espaces faiblement peuplés, où les transports sont presque inévitablement longs et onéreux.

Dès lors la décentralisation, qui entraîne de toute manière le renoncement aux économies externes d'agglomération, se heurte à la difficulté des liaisons interindustrielles. Toute irrégularité ou tout retard dû au transport se répercute sur l'activité des usines, et il arrive que la production doive être interrompue en raison de l'insuffisance des approvisionnements en matières premières ou en produits semi-finis.

Dans une large mesure, il s'avère que la création décentralisée d'emplois industriels reposera en définitive sur l'efficacité du réseau de transport, auquel la géographie algérienne impose des conditions d'exploitation difficiles.

Une infrastructure inadaptée

Lorsqu'elle accéda à l'indépendance, l'Algérie, à la différence de beaucoup de pays sous-développés, se trouvait dotée d'un réseau d'infrastructures important et presque intact, qui facilita le démarrage de l'industrialisation.

Cet avantage immédiat ne doit pas être surestimé ; en effet, le réseau est conçu en fonction des besoins d'une économie coloniale. Sa structure est le reflet d'une organisation fortement centralisée. D'Oujda (au Maroc) à Souk-Ahras (près de la frontière tunisienne), l'artère principale (ferroviaire et routière) relie, par la vallée du Chélif et les Hautes Plaines du Constantinois, les centres traditionnels de l'implantation européenne (Oranais, Algérois, Constantinois). La position de cet axe à l'intérieur des terres (le relief imposant ce tracé) privilégie les trois points où il vient toucher au littoral (Oran, Alger, Annaba). Le reste du pays est desservi par des branches secondaires de qualité bien inférieure. L'exemple du réseau ferré le démontre suffisamment. Si l'artère principale est à l'écartement normal, ainsi que deux embranchements importants vers le Sud (lignes de Djebel Onk et de Touggourt), toutes les autres liaisons vers l'intérieur sont à l'écartement inhabituel de 1,055 [1] et ne sont pas raccordées entre elles ; elles n'imposent pas seulement des transbordements mais pénalisent toute liaison interne entre villes parfois proches des

[1] Blida-Djelfa ; Ighil-Izane-Mahdia ; Mohammadia-Béchar.

Hauts-Plateaux [1]. Dans l'ensemble, le réseau des transports algériens a une structure « en peigne » ; la branche principale ne touche à la côte qu'en trois points ; à l'intérieur une seule ville, Constantine, se trouve à un carrefour important.

En outre, le réseau est vétuste et l'infrastructure aussi bien que le matériel roulant exigent de nouveaux investissements. Vaut-il la peine, pour faciliter l'implantation de quelques usines, de restaurer ces lignes et de rénover un matériel quasi unique au monde par son écartement ? Ne faudrait-il pas les reconstruire à un écartement moins rare ? Et si on envisage une reconstruction, doit-on conserver les anciens tracés ?

Ces questions posent un problème extrêmement important pour l'avenir économique du pays.

En greffant la croissance industrielle sur des infrastructures existantes, on déclenche une série d'améliorations de détails et d'investissements partiels qui finissent par perpétuer un tracé conçu dans de tout autres conditions et avec des objectifs radicalement différents de ceux que l'on vise aujourd'hui.

Or, et cela n'est pas discutable, l'organisation générale des réseaux algériens de transport fait converger l'ensemble du pays vers les ports d'Oran, Alger et Annaba. Il souligne et renforce la tendance à la centralisation en conférant à ces points des avantages de localisation indéniables.

Armature urbaine et migrations intérieures

Le réseau urbain témoigne d'un déséquilibre semblable : quatre villes (Alger, Oran, Constantine et Annaba) y figurent comme de véritables métropoles (bien que la variété et la qualité des fonctions centrales décroissent très rapidement avec la population) ; les autres n'étaient guère plus que des centres administratifs et des marchés locaux. La création de zones industrielles d'assez grande taille pour procurer des économies d'échelle, sollicite à l'extrême les équipements centraux et entraîne des adaptations ou des créations importantes (équipements scolaires, formation professionnelle, équipements sanitaires et hospitaliers, extension des réseaux d'adduction et de voirie). Mais en même temps, ces implantations industrielles font naître

[1] Un transport ferroviaire de Ksar-el Boukhari à Tiaret, séparées par 180 kilomètres de steppe subhorizontale, aurait une longueur de 500 kilomètres et nécessiterait deux transbordements.

l'espoir et déclencheront probablement de vastes mouvements de migration intérieure. La carte des densités révèle en effet que souvent les surcharges humaines les plus fortes se localisent dans les zones montagneuses où l'introduction de l'industrie n'est guère envisageable. (L'exemple le plus évident est celui des Kabylies.) La création d'usines ne manquera sans doute pas d'entraîner la construction de logements, contrairement aux intentions des planificateurs, soucieux de réserver l'essentiel des crédits disponibles aux investissements directement productifs.

Les effets de ces mouvements sont aujourd'hui difficiles à apprécier, faute de statistiques précises sur l'évolution récente. La comparaison des chiffres de 1954 et 1966 [1] montre que dans 6 wilayas la population urbaine a plus que doublé. C'est dire que les infrastructures, sollicitées souvent au-delà de leur capacité maximale, ne sont pas aujourd'hui en mesure d'affronter de nouvelles charges.

Ce problème préoccupant est encore aggravé par le fait que l'industrialisation, en introduisant dans certaines régions déshéritées des cadres, des techniciens, des ouvriers qualifiés, augmente qualitativement la demande de biens et de services. A l'heure actuelle déjà, on évoque le souci des Sociétés Nationales de s'implanter dans des villes attractives, afin de faciliter leur recrutement, tandis que d'autres constatent la difficulté d'installer des cadres dans des localités où, pourtant, les chantiers de nombreuses usines sont déjà ouverts [2].

La tendance naturelle joue donc, dans ce domaine également, en faveur des centres les plus favorisés, et contre les intentions des planificateurs. Seule une politique rigoureuse, accompagnée d'une sévère sélection des objectifs et d'une concentration des investissements dans les zones déprimées, pourra infléchir l'évolution.

Conclusion

Cet article n'a pas la prétention de porter un jugement sur la politique de développement choisie par l'Algérie, ni de supputer les chances de réussite de cette entreprise. Il ne se proposait que de mettre en évidence les distorsions que la réalité géographique fait subir (ou risque de faire subir) aux intentions des planificateurs, concrétisées par un programme uniquement économique. Des deux

---

[1] Le mouvement n'étant pas lié à l'industrialisation, dont les effets n'étaient pas sensibles en 1966, mais aux conséquences de la guerre et de l'indépendance.

[2] C'est le cas, par exemple, à Guelma ou à Batna.

aspects complémentaires de la planification — le sectoriel et le spatial — il est parfois possible, dans les pays industrialisés du Nord de l'Europe, de négliger le second, car l'ensemble du territoire (ou presque) est équipé de manière relativement homogène. Il en va tout autrement en Algérie où les valeurs de localisation des diverses régions sont beaucoup plus contrastées. En outre, les paysages européens sont fortement marqués par les activités économiques modernes, qui en constituent l'un des éléments essentiels ; l'étude économique d'une région fournit donc, par ce fait même, une image assez proche de la réalité géographique.

La connaissance « intuitive » du milieu, dans ces conditions, peut souvent suffire pour apprécier les conséquences d'une implantation et pour éviter les très graves erreurs d'appréciation.

Il n'en va pas de même dans un pays en voie de développement, où les secteurs d'activités modernes se superposent à des modes d'organisation de l'espace fondés sur des bases radicalement différentes. L'analyse sectorielle ne peut alors en aucune manière suppléer à l'étude géographique.

Jacques BARBIER.