
L'efficacité énergétique dans les transports: Quels enjeux pour l'Algérie

Energy Efficiency in Transportation: What Challenges for Algeria

KhedijaCHIKHI*

Hanane ATMANIA

MCA, Laboratoire Performance des Entreprises Economiques
Algériennes (ALPEC), Université M'hamedBougarra Boumerdes,
algerie

MCB, Université M'hamedBougarra Boumerdes,
algerie

k.chikhi@univ-boumerdes.dz

h.atmania@univ-boumerdes.dz

Date de soumission: 22/11/2024

Date d'acceptation: 27/11/2024

Date de publication: 15/12/2024

Résumé

La problématique de la maîtrise de la consommation énergétique dans le secteur des transports revêt une importance significative dans la politique énergétique de l'Algérie, car ce secteur joue un rôle crucial dans le bilan énergétique national. L'objectif de notre étude est de mettre en évidence les stratégies et politiques mises en œuvre par les autorités pour promouvoir l'efficacité énergétique dans le secteur des transports en Algérie.

À cette fin, l'Algérie a lancé en 2015 un programme national de développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, avec des objectifs à atteindre d'ici 2030, où l'efficacité énergétique dans les transports constitue une priorité clé. L'objectif est d'encourager un mode de transport plus rationnel et plus propre.

Mots clés: Transport; Efficacité énergétique; Economie de l'énergie; Développement; Algérie.

Jel Classification Codes: P28, P48, Q42.

Abstract

The issue of controlling energy consumption in the transportation sector holds significant importance in Algeria's energy policy, as this sector plays a crucial role in the national energy balance. The objective of our study is to highlight the strategies and policies implemented by the authorities to promote energy efficiency in the transportation sector in Algeria.

To this end, Algeria launched a national program for the development of renewable energies and energy efficiency in 2015, with goals set to be achieved by 2030, where energy efficiency in transportation is a key focus. The aim is to encourage a more rational and cleaner mode of transport.

Keywords: Transportation; Energy Efficiency; Energy Economy; Development; Algeria.

Jel Classification Codes: P28, P48, Q42.

* Auteur correspondant.

1. Introduction

Le transport, de ses différents types, constitue un élément essentiel pour le développement économique, mais aussi pour la mobilité des personnes. La consommation de l'énergie par ce secteur est en augmentation. Pour cela, l'efficacité énergétique dans les transports favorise des pratiques plus responsables. Aujourd'hui, le secteur des transports occupe la deuxième place en termes de consommation interne d'énergie, avec une part estimée de 36% de la consommation finale d'énergie. En 2016, la consommation nationale des carburants (routiers) s'élève à près de 14 millions de tonnes (dont 11 millions sont fabriqués « raffinés » localement et 3 millions sont importés). Selon un scénario laisser faire, elle risque de doubler en 2020, voire tripler à l'horizon 2030, sous l'effet de la croissance économique et démographique.

Pour cela une question centrale est posée : **Quelles sont les stratégies adoptées par l'Algérie pour favoriser l'efficacité énergétique dans le secteur des transports ?**

Pour répondre à cette problématique, deux hypothèses sont proposées :

- **Hypothèse 01** : Une stratégie a été soulignée sur la base de la forte consommation des carburants dans le secteur des transports en Algérie. L'efficacité énergétique dans les transports repose sur l'utilisation rationnelle de l'énergie,
- **Hypothèse 02** : La stratégie de promouvoir de l'efficacité énergétique en Algérie est structurée à travers le programme national de l'efficacité énergétique.

Le traitement de ces deux hypothèses nous a conduits à répartir ce travail comme suit :

- Généralité sur l'efficacité énergétique.
- L'efficacité énergétique dans les transports.
- Promouvoir l'efficacité énergétique dans les transports en Algérie.

2. Généralité sur l'efficacité énergétique

La lutte contre le gaspillage de l'énergie devient un objectif principal des pouvoirs publics, mais avec la participation des citoyens. Parce que la question de l'économie de l'énergie ne s'agit plus d'une participation entre les groupes d'une meilleure génération, mais d'un problème intergénérationnel.(BOUKHDIMI, 2014, p. 30).

2.1. Définition de l'efficacité énergétique

Maîtriser l'énergie c'est satisfaire la demande des services liés à l'énergie dans les conditions les meilleures de coût économique pour la collectivité. L'objectif n'est donc pas de fournir le maximum de tep par habitant, mais on doit assurer dans les meilleures conditions possibles l'obtention des services requérant de l'énergie.

«Il s'agit de produire autant ou plus en consommant moins d'énergie », en effet l'efficacité énergétique dépend de la solution énergétique choisie, aussi les installations qui lui sont liées. Elle passe également par l'intégration d'énergies renouvelables. »(SPIRY, 2010, p. 56)

L'objectif de l'efficacité énergétique consiste à produire les mêmes biens et services, mais en utilisant le moins d'énergie possible. Enplus, l'efficacité énergétique vise à limiter au maximum le gaspillage, l'efficacité énergétique repose sur plusieurs aspects tel que : l'avancée technologique, la prise de conscience des citoyens et les encourager à modifier leurs comportements de consommation. (FAVENNEC, 2007, p. 105)

En Algérie, le gaspillage de l'énergie est institutionnalisé en absence d'un cap d'une politique voir d'une stratégie énergétique à plusieurs horizon. (CHITOUR, 2007, p. 265)

2.2. L'efficacité énergétique ; une nécessité absolue

L'efficacité énergétique vise à limiter au maximum le gaspillage, elle repose sur plusieurs aspects tel que : l'avancée technologique, la prise de conscience des citoyens et les encourager à modifier leurs comportements de consommation de l'énergie.

2.2.1. Les investissements dans l'efficacité énergétique sont déterminés par les politiques et les prix

Dans son scénario pour un monde efficace sur le plan énergétique, l'agence internationale de l'énergie (AIE) estime que des investissements additionnels de l'ordre de 11 800 milliards de dollars seront nécessaires d'ici à 2035 pour que l'économie mondiale soit sobre en carbone et repose sur des bases plus durables et propres.

Ces investissements rapporteront gros puisqu'ils permettront une relance se chiffrant à 18 000 milliards de dollars de la production économique. Le retour direct sur investissement viendra de la diminution de 17 500 milliards de dollars des coûts de l'énergie et du non-investissement de 5 900 milliards de dollars dans les capacités d'approvisionnement.

2.2.2. La promotion des investissements dans l'efficacité énergétique est pour l'atténuation des changements climatiques et le développement durable:

Plusieurs facteurs déterminent le succès du financement et de la mise en œuvre des politiques d'efficacité énergétique : (CEE, 2013)

- La nécessité avérée d'économiser l'énergie en raison du cout élevé des ressources,
- L'existence de lois, de règles et de normes ainsi que de programmes et politiques publics appropriés,
- Le soutien dont jouissent les autorités régionales et municipales ainsi que le gouvernement national,
- La volonté des dirigeants des entreprises/organisations d'améliorer l'efficacité énergétique,
- La forte rentabilité des projets,
- Le recours aux audits énergétiques et à la gestion de l'énergie,
- Le soutien des donateurs internationaux,
- La possibilité d'utiliser les économies résultant de l'amélioration de l'efficacité énergétique pour le remboursement et le service des prêts.

2.2.3. L'investissement dans l'efficacité énergétique un outil de développement socioéconomique

Deux types d'avantages sont enregistrés grâce aux investissements dans l'efficacité énergétique : ils réduisent la demande d'énergie et améliorent la quantité et la qualité des prestations des services. L'efficacité énergétique est donc perçue de manière simpliste comme une « économie d'énergie », de sorte que les améliorations substantielles de productivité et de bien-être sont souvent passées inaperçues.

Plusieurs incidences sont marquées lors de l'adoption de l'efficacité énergétique : (AIE, 2014)

- **Incidences macroéconomiques** : La réduction de la consommation d'énergie et l'amélioration de la productivité résultant de l'efficacité énergétique peuvent avoir des effets positifs substantiels sur l'économie. La progression de la production attribuable à l'efficacité énergétique peut représenter entre 0,25 % et 1 % de la croissance du produit intérieur brut (PIB). Le développement économique peut être transformé par les gains qu'épréresent les économies résultant de l'efficacité énergétique, contrairement au paradigme actuel qui lie les dépenses de consommation à l'exploitation des énergies bon marché.
- **Incidences sur l'emploi** : L'emploi étant stimulé directement ou indirectement à des degrés variables par les différentes politiques et par les conditions sur les marchés locaux du travail, la création d'emploi par une politique donnée doit être analysée en fonction des spécificités de chaque situation.
- **Incidences sur les budgets publics** : Les investissements dans l'efficacité énergétique peuvent influencer sur les budgets publics à travers l'accroissement des recettes fiscales, l'augmenter de la rentabilité de l'investissement et l'abaissement des coûts du chômage et de la protection sociale. En plus, des études sur les incidences macroéconomiques de la rénovation de bâtiments publics de l'UE a montré qu'un investissement annuel de 56 milliards de dollars pourrait créer 760 000 emplois chaque année et permettre une amélioration directe nette des budgets publics de l'ordre de 41 à 56 milliards de dollars par an, chiffres qui se situent entre 91 et 174 milliards de dollars, soit plus du double, lorsque l'ensemble des avantages pour toute l'économie sont pris en considération.
- **Incidences sur la santé et le bien-être** : Les effets positifs sur la santé et le bien-être sont invariablement plus prononcés dans les groupes vulnérables de la population notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes déjà atteintes de maladies. Il est remarquable déjà que les symptômes de maladies respiratoires sont atténués, et le taux de mortalité excessif en hiver diminue dans les climats froids.

L'efficacité énergétique peut avoir des effets bénéfiques sur la santé mentale en atténuant la précarité énergétique et la désagréable sensation chronique de froid associée à l'anxiété, au stress, à la dépression et à la crainte de ne pas jouir d'une bonne santé. Les incidences sur la santé représentant 75 % de l'incidence totale et, le rapport avantages/coûts pouvant atteindre 4:1, plusieurs gouvernements ont placé l'efficacité énergétique au centre de leur politique en matière d'énergie pour remédier à la précarité énergétique.

- **Incidences sur la productivité industrielle :** Les investissements dans l'efficacité énergétique peuvent avoir un intérêt stratégique pour les entreprises et les rendre plus compétitives, à travers la maîtrise de ses coûts d'exploitation et d'entretien et l'amélioration de leurs conditions de travail. A cet effet, la période de retour sur investissement est généralement réduite de moitié.
- **Incidences sur les prestations énergétiques:** Les fournisseurs de services énergétiques adoptent un nouveau paradigme qui fait dépendre leurs bénéfices des prestations et des multiples avantages qu'ils apportent aux consommateurs plutôt que de la vente d'un volume croissant d'unités d'énergie. Les avantages directs de l'efficacité énergétique pour les prestataires comprennent la diminution des coûts de distribution et de production, et les avantages indirects, la réduction des coûts associés à la gestion des clients.

2.3. Le financement de l'efficacité énergétique

2.3.1. Le rôle des institutions financières dans le financement des projets de l'efficacité énergétique :

Il est clair que l'efficacité énergétique a plutôt bien progressé dans certains pays. Les progrès les plus remarquables semblent s'être produits dans les pays où une gouvernance et des politiques favorables encouragent les institutions financières locales et rendent possibles de nouvelles formes de relations de financement avec les banques multilatérales, les banques centrales et les marchés financiers. Il est encore possible d'élargir et d'approfondir davantage le champ des politiques et mesures concrètes de nature à encourager et à motiver les consommateurs, les gouvernements locaux, les entreprises publiques du secteur de l'énergie et les fournisseurs de services pour faire progresser l'efficacité énergétique.

D'autres banques multilatérales de développement et des banques commerciales constituent actuellement des portefeuilles similaires pour les énergies durables et l'efficacité énergétique. Il existe de nombreuses sources de financement possibles pour l'efficacité énergétique, tel que les habituels apports de capitaux et des prêts. Il existe aussi des possibilités d'utiliser les fonds de pensions, les caisses d'assurance et le financement participatif dans les innovations qui concernent l'efficacité énergétique.

Les banques peuvent elles aussi améliorer leur aptitude à financer l'efficacité énergétique et, avec l'appui des gouvernements, créer un environnement plus productif à cette fin en :

- Étudiant les possibilités de constituer un portefeuille de projets en faveur de l'efficacité énergétique,
- Inculquant à leur personnel des compétences techniques et décisionnelles pour qu'il comprenne bien le contexte sous-jacent et les aspects techniques,
- Prenant conscience du fait que les projets en faveur de l'efficacité énergétique augmentent la rentabilité des investissements, du fait qu'ils abaissent les coûts de l'énergie et comportent de multiples avantages tels que l'amélioration de la productivité, et en renforçant les compétences de leur personnel pour qu'il soit capable d'évaluer ce type de projets de façon à ce que le retour sur investissement soit assuré,

- Identifiant des « porte-parole » et des intermédiaires ou spécialistes capables de faire comprendre aux investisseurs potentiels les besoins de la banque et de traduire les caractéristiques des projets dans le langage financier de cette dernière.

2.3.2. Le rôle des gouvernements dans le financement de l'efficacité énergétique

Les gouvernements peinent souvent à mettre au point des portefeuilles durables et stratégiques de politiques d'efficacité énergétique. On est habitué à penser que l'efficacité énergétique ne doit pas être prise en considération qu'accessoirement dans la politique publique traditionnelle et l'on croit souvent que ce sont les gouvernements qui doivent la financer. Ceci signifie que l'efficacité énergétique ne bénéficie pas de la même attention, du même engagement et des mêmes ressources que les politiques agissant sur l'offre.

2.4. La stratégie de développement de l'efficacité énergétique

Une conception plus stratégique de l'efficacité énergétique, en particulier une conception valorisant ses multiples avantages pour la société, conduirait à élaborer un ensemble de politiques plus stratégiques et durables qui:

- Permettraient que les prix de l'énergie reflètent les coûts d'approvisionnement pour tous les intervenants de la filière énergie, chacun ayant clairement conscience des coûts d'opportunité et des avantages de l'efficacité énergétique.
- Amélioreraient les cadres législatifs et de politique générale pour faire en sorte que le pays soit prêt à accueillir des investissements.
- Créeraient un climat favorable aux investisseurs et encourageraient l'investissement de capitaux privés par le biais de mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique qui faciliteraient la mise à disposition de lignes de crédit et de prêts par les banques locales de développement pour des projets dans ce sens.
- Réduiraient les obstacles au développement de projets bancables et renforceraient les compétences dans ce domaine .
- Assureraient que les décideurs, les entreprises, les établissements financiers, les autorités locales et les ménages comprennent toute l'utilité des mesures d'efficacité énergétique .
- Feraient en sorte que les mesures de soutien social soient mieux ciblées en remplaçant les déductions fiscales ou les mesures de soutien des prix de l'énergie par le subventionnement de l'efficacité énergétique.

3. L'amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports

Les paramètres accessibles pour réduire la consommation d'énergie finale sont la masse et l'accélération et la vitesse et les qualités techniques des véhicules. L

a possibilité d'agir sur chacun d'eux varient avec chaque moyen de transport (routier, ferroviaire, maritime ou aérien), d'où l'importance de la structure modale des transports pour expliquer l'efficacité des usages énergétiques de ce secteur. Le transport consomme entre 35% à 40% des énergies fossiles. Pour diminuer la consommation d'énergie dans le transport on peut : (CHITOUR, 2007, pp. 154-155)

- Favoriser le transport collectif (partager vos déplacements avec les parents, les amis, ...), ce qui permet de minimiser la consommation de l'énergie avec des prix bas,
- Eviter l'utilisation des voitures pour les petits déplacements,
- Eviter la vitesse, une vitesse trop grande peut entraîner une augmentation de 40% d'énergie,
- Démonter les portes bagages de votre véhicule lorsque vous l'avez pas besoin, parce qu'ils peuvent entraîner une surconsommation de 5 à 10%.

3.1. Le développement des infrastructures ferroviaires

Le développement des transports ferroviaires est au centre des préoccupations gouvernementales en matière de la lutte contre le réchauffement climatique. Train à grande vitesse exceptée, l'efficacité énergétique de la plupart des moyens de transport terrestre, en conditions réelles d'utilisation (moyennant donc des hypothèses de taux d'occupation), devrait continuer à croître au cours des prochaines décennies.

3.2. Les bus à haut niveau de service

En matière d'augmentation de l'efficacité des transports collectifs urbains, destinée à freiner l'usage de la voiture particulière et lutter contre le réchauffement climatique, le tramway a précédé le BHNS. En France dans les années 80-90, lorsque les problématiques environnementales ont fait leur apparition, le tramway s'était imposé comme solution de surface la plus performante en matière d'augmentation d'efficacité et d'attractivité des transports collectifs dans les villes, l'autobus souffrant alors d'une image négative suite à une dégradation de ses performances mais aussi d'un déficit d'innovation technologique majeure.

La problématique de l'autobus comme solution équivalente au tramway n'est apparue que plus tard, à la fin des années 90, dans un contexte de limitation des budgets des collectivités, suite à la diminution des subventions de l'Etat. Le tramway s'est alors trouvé pénalisé aussi bien par son coût élevé que pour son inadaptation au contexte des agglomérations moyennes.

Les économies d'énergie liées aux mises en service des bus à haut niveau de service sont calculées en multipliant le nombre de voyageurs kilomètres par le différentiel des consommations entre les bus à haut niveau de service et les autres modes de déplacement en tenant des reports modaux. Pour un milliard de voyageurs-kilomètres, l'économie d'énergie par rapport aux autres modes de déplacements est estimée à 17 tep. (ACFCI, 2007, p. 40)

3.3. Comment réduire l'impact des transports dans la consommation énergétique

3.3.1. Développement de nouvelles technologies: À travers le développement des moyens relatifs tels que ;

- Des moteurs (thermique, électrique, hybride, pile à combustible), des accessoires et des auxiliaires (climatisation, pneus) plus performants. Dans le cas de la climatisation, des systèmes de débit d'air frais à taux variable et d'échangeurs de chaleur peuvent réduire de près de 25% la consommation d'énergie consacrée à ce poste dans les véhicules sur rail ;
- Des nouveaux types de carburants plus performants développés par les entreprises pétrolières comme « Total Excellium » et « BP Ultimate ». Ils permettent une meilleure protection du moteur par une limitation des frottements et une diminution de la consommation de carburant ;
- Des systèmes embarqués d'aide à la conduite (systèmes régulateurs de vitesse, systèmes de freinage, etc.). Ils favorisent un mode de conduite plus économe en énergie (éco-conduite) et la sécurité des usagers. Ils font partie des Systèmes de Transport dits « Intelligents » qui utilisent les nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication.

3.3.2. L'intermodalité des transports: L'objectif est de favoriser le transport collectif pour consommer moins de l'énergie. Ce système consiste à employer plusieurs modes de transports lors d'un même trajet.

- **Pour le transport des marchandises:** des solutions alternatives au « tout routier » sont développées. L'estimation de l'efficacité d'un mode de transport intègre à la fois l'efficacité de la transformation de l'énergie primaire en énergie utilisée (du puits au réservoir) et l'utilisation de l'énergie par le mode de transport en conditions réelles d'exploitation (du réservoir à la roue) ;
- **Dans les transports urbains des particuliers:** des modes alternatifs à la voiture individuelle sont prônés. L'usage des modes de transport alternatifs à la voiture est notamment promu par les Plans de Déplacement Entreprises qui encourageant le vélo ou les transports publics.

3.3.3. La mise en place de nouvelles normes: L'Agence Internationale de l'Energie juge nécessaire que les Etats adoptent des normes d'efficacité énergétique afin de conjuguer un emploi plus maîtrisé de l'énergie et une réduction des émissions de gaz à effet de serre. De nombreux Etats définissent, par exemple, des normes pour les pneus et les carburants et font la promotion de l'éco-conduite. D'un point de vue environnemental, l'Agence Internationale de l'Energie estime que les actions qu'elle propose, intégrant notamment l'éco-conduite, permettraient d'économiser 1,4 Gt de CO₂ par an à l'horizon 2030.

4. Promouvoir l'efficacité énergétique dans les transports en Algérie

L'efficacité énergétique est appelée à jouer un rôle important dans le contexte énergétique national, caractérisé par une forte croissance de la consommation tirée, notamment, par le secteur domestique avec la construction de nouveaux logements, la réalisation d'infrastructures d'utilité publique et la relance de l'industrie.

En Algérie, le gaspillage de l'énergie est institutionnalisé en absence d'un cap d'une politique voir d'une stratégie énergétique à plusieurs horizon. (CHITOUR, 2007, p. 265)

4.1. Structure de la consommation des carburants dans le secteur des transports en Algérie

La structure de la consommation nationale actuelle (pour les carburants) du secteur du transport routier par type d'énergie montre que le gasoil représente 70%, suivi des essences (27%) et du GPL/c (3%). Par ailleurs, la structure de répartition du parc automobile national qui s'élève à 6 millions de véhicules, se présente ainsi : 70% véhicules essences et 30% véhicules diesel.

Le parc véhicule à essence est plus important, mais, il n'en demeure pas moins que son évolution constante s'est corrélativement accompagnée d'une croissance préoccupante de la consommation du gasoil. Avec comme conséquence la « diésélisation » progressive du trafic routier.

La répartition de la consommation énergétique du secteur des transports par mode fait apparaître la prédominance du transport routier avec 70%, suivi du transport aérien (15%), maritime(12%) et ferroviaire(3%).

Répartition de la consommation par forme d'énergie dans le bilan énergétique national : gaz naturel (37%) ; produits pétroliers (28,5%, dont 80% c'est des carburants) ; électricité (28%) ; GPL (4%) et autres (2,5%).

Il faut signaler que les transports dépendent à 95% du pétrole, dans un pays où une option fondamentale du modèle de consommation énergétique (élaboré en 1983) recommande l'usage des formes d'énergies les plus disponibles et les moins entamées, en l'occurrence les GPL & GNC.

Dans un communiqué de l'APRUE (l'agence nationale pour la promotion et la rationalisation de l'utilisation de l'énergie) a fait savoir que rien que dans les transports, près de 120.000 véhicules ont été recouvert au GPL en 2022.

Cette large dépendance du secteur des transports vis-à-vis du pétrole a incité l'Algérie, en conséquence, à entreprendre des actions de rationalisation de consommation nationale d'énergie, de substitution des carburants par le GPL et de protection de l'environnement.

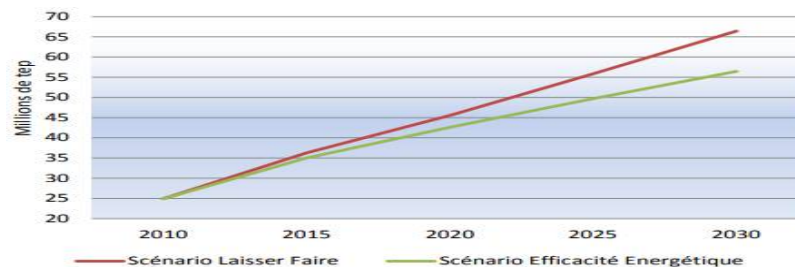
Or, les recherches sur les politiques actuelles font généralement état du dysfonctionnement croissant entre l'évolution structurelle du système de transport routier et les stratégies mises en œuvre pour agir sur la demande carburant de ce secteur, avec la « diésélisation » progressive du secteur du transport routier qui risquent d'être encore plus difficiles à gérer sur le plan de l'économie d'énergie, de l'efficacité énergétique et sur le plan environnemental. (CHERIF K. A., 2018)

4.2. L'efficacité énergétique dans les transports dans le programme national de l'efficacité énergétique

L'adoption par les pouvoirs publics du programme national sur l'efficacité énergétique à l'horizon 2030, réaffirme cette dernière comme priorité. La réalisation de ce programme par une diversité d'actions et de projets, devrait favoriser l'émergence, à terme, d'un marché durable de l'efficacité énergétique en Algérie.

Les retombées économiques et sociales de l'intégration de la dimension efficacité énergétique dans les différents secteurs d'activité sont multiples. Cette intégration permet d'améliorer le cadre de vie du citoyen mais constitue, également, une réponse appropriée au défi de conservation de l'énergie avec ses implications bénéfiques sur l'économie nationale, en termes de création d'emplois et de richesse, en plus de la préservation de l'environnement.

Figure 01 : scénario efficacité énergétique à l'horizon 2030



Source: Brahim BAOUCHI, Programme d'efficacité énergétique, APREUE, 2015.

4.2.1. Organisation institutionnelle du programme national de l'efficacité énergétique

Les moyens d'encadrement de la politique nationale d'efficacité énergétique ont été définis dans le cadre de la loi n° 99-09 du 28 juillet 1999 relative à la maîtrise de l'énergie. Ainsi les instruments prévus sont :

- L'Agence pour la Promotion et la Rationalisation de l'Utilisation de l'Énergie, (APRUE),
- Le Fonds National de Maîtrise de l'Énergie, (FNME),
- Le Comité intersectoriel de maîtrise de l'énergie (CIME),
- Le Programme National de l'efficacité énergétique (PNEE).

4.2.2. Les instruments juridiques et réglementaires

La loi relative à la maîtrise énergie témoigne des efforts des Pouvoirs Publics, notamment sur le plan législatif et réglementaire. L'objectif est de renforcer ce dispositif à travers la mise en œuvre de la réglementation portant notamment sur :

- La réglementation thermique dans les bâtiments neufs,
- L'audit énergétique des établissements grands consommateurs,
- La classification d'efficacité énergétique des appareils à usage domestique,
- Les modalités d'organisation et d'exercice du contrôle d'efficacité énergétique,
- L'étiquetage énergétique.

4.2.3. Les instruments financiers consacrés pour promouvoir l'efficacité énergétique

Le financement des actions inscrites au Programme National d'efficacité énergétique est principalement soutenu par les ressources du FNME (Fonds national de maîtrise de l'énergie). Celui-ci est alimenté par :

- Les subventions de l'état,
- Le produit de la taxe sur la consommation nationale d'énergie,
- Le produit de la taxe sur les appareils énergétiques,

- Le produit des amendes prévues dans le cadre de la loi relative à la maîtrise de l'énergie,
- Le produit des remboursements de prêts non rémunérés consentis dans le cadre de la maîtrise de l'énergie,
- Toutes autres ressources ou contributions.

4.2.4. Introduire l'efficacité énergétique dans le secteur des transports en Algérie

Pour le secteur des transports, il consiste à promouvoir les carburants les plus disponibles et les moins polluants à la fois, en l'occurrence, le GPC et le GNC. L'objectif étant d'enrichir la structure de l'offre des carburants et de contribuer à réduire la part du gasoil, en plus des retombées bénéfiques sur la santé et l'environnement.

Ceci se traduirait par une économie, d'ici 2030, de plus de 15 millions de TEP. Il s'agit aussi de généraliser l'utilisation des carburants propres dans les transports individuels et collectifs, surtout dans les grands centres urbains.

Entre 2016 et 2020, il est prévu de convertir 50.000 véhicules particuliers au GPL carburant, et 70.000 véhicules pour la période 2021-2025, et 100.000 véhicules pour 2026-2030, soit un total de 1,3 million de véhicules. L'apport de l'Etat sera de 50% des coûts.

L'Algérie à travers son programme durable accentue la nécessité d'implication de toutes les parties concernées afin de parvenir à de véritables résultats concrétisés par des projets d'envergure exploitant ainsi l'énorme potentiel d'économie d'énergie.

5. Analyse des résultats

L'adoption par les pouvoirs publics du programme national sur l'efficacité énergétique à l'horizon 2030, réaffirme cette dernière comme priorité. La réalisation de ce programme par une diversité d'actions et de projets, devrait favoriser l'émergence, à terme, d'un marché durable de l'efficacité énergétique en Algérie.

Les retombées économiques et sociales de l'intégration de la dimension efficacité énergétique dans les différents secteurs d'activité sont multiples. Cette intégration permet d'améliorer le cadre de vie du citoyen mais constitue, également, une réponse appropriée au défi de conservation de l'énergie avec ses implications bénéfiques sur l'économie nationale, en termes de création d'emplois et de richesse, en plus de la préservation de l'environnement, ce qui nécessite des efforts pour changer le comportement de consommateur.

6. Conclusion

Pour assurer une transition énergétique efficace vers une consommation plus propre et durable, il faut d'abord assurer une efficacité énergétique dans tous les secteurs qui consomment une part importante de l'énergie. Dans le secteur des transports, la solution est à la fois simple et complexe : en améliorant l'efficacité énergétique du transport. Les moyens disponibles sont nombreux, mais les moyens adaptés au contexte spécifique à l'Algérie méritent d'être bien pensés.

❖ Enjeux et perspectives

- Enjeux

- Enjeu économique : congestion coûteuse du trafic
- Enjeu environnemental : diminution des gaz à effet de serre
- Enjeu humain : mobilité et sécurité des personnes
- Enjeu technologique : Systèmes de Transport Intelligents

- Perspectives

- Mettre en place des mesures permettant l'offre de plusieurs modes de transport (autobus, train, covoiturage, vélo, marche).
- Mettre en place des incitatifs au transport actif (vélo ou marche : stationnement protégé pour vélos, incitatifs financiers, etc.)
- Mettre en place des incitatifs au transport en commun (service de navette entre les différents sites, incitatifs financiers pour les utilisateurs du réseau public de transport en commun, etc.)⁰
- Mettre en place des mesures de réduction de la consommation d'énergie (équipements, source d'énergie, appareils technologiques, etc.)
- Utiliser le maximum d'énergies renouvelables.

7. Liste des références

1. Chems Eddine CHITOUR, Quelles énergies pour demain ? Les changements climatiques et le développement durable, édition ENAC, Alger, 2007, pp 154-265.
2. Cristelle SPIRY, Chez moi, j'économise l'énergie, édition Autrement, Condé-sur- Noiraud (France), 2010, p 56.
3. Sid Ahmed BOUKRAMI, Questions énergétiques et politiques économiques : le model algérien, office des publications universitaires, Alger, mai 2014, p 30.
4. Guide pratique ACFCI, « Gestion de l'environnement pour les PME et PMI », édition AFNOR, Paris 2007, p 41.
5. Brahim BAOUCHI, Programme d'Efficacité Énergétique en Algérie, APRUE, 2015.
6. Kamel AIT CHERIF, nom de la revue, titre complet de l'article, volume, N° de revue, année et page ;
7. Kamel AIT CHERIF (2018), Problématique de la maitrise de la consommation des carburants & développement du GPL en Algérie : <https://www.algerie-eco.com/2018/01/14/problematique-de-maitrise-de-consommation-carburants-developpement-gpl-algerie/> (consulté le 05/01/2020).
8. Efficacité énergétique des transports : <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/efficacite-energetique-et-transports> (consulté le 10/10/2024).
9. AIE, Capturing the Multiple Benefits of Energy Efficiency: <https://www.iea.org/reports/capturing-the-multiple-benefits-of-energy-efficiency> (consulté le 28/09/2024).
10. CEE, Atelier réalisé dans le cadre du projet intitulé « Promotion des investissements dans l'efficacité énergétique pour l'atténuation des changements climatiques et le développement durable », 2013 : https://unece.org/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/ECE_ENERGY_100_F.pdf.