

Ville et port d'Alger

Une histoire urbaine partagée et un avenir commun incertain

**Berkani-Baziz Amel* &
Hadjiedj Ali****

*Chargée de cours, LGAT-
FSTGAT-USTHB** Professeur,
LGAT-FSTGAT-USTHB

L'évolution du rapport ville-port est marquée par des changements qui se sont opérés au fil des ans. Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui confère un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Celle-ci se mesure par l'installation dans les espaces proches du port : des souks, des petites industries, des commerces de toutes sortes. Le port devient alors, un élément indissociable et fortement lié à la centralité urbaine. Avec la ville, il marque une interdépendance et une association très étroites qu'il a gardées pendant de longues années.

Les grandes prémices annonçant la séparation de la ville et du port, devenu industriel donc nécessitant beaucoup d'espace, sont devenues perceptibles. La situation contemporaine affiche un certain mouvement qui va vers l'affranchissement total de la ville avec son port. Ce mouvement est accentué par la complexité croissante de la technologie navale et la spécialisation des installations portuaires, nécessitant une plus grande profondeur des eaux

Ville et port d'Alger : de la symbiose au conflit

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à celle de la ville même et à celle de la colonie. Un regard rétroactif nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution : *« le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de*

refuge, de défense et au besoin d'attaque»¹. Aussi, il permet d'identifier les rapports qui les ont unis pendant de longues années.

L'évolution d'Alger et de son port a connu trois périodes distinctes :

- La période précoloniale, caractérisée par un établissement humain sur un site naturel accidenté sur lequel a été édifiée une magnifique «Casbah » avec un petit port parfaitement intégré.
- La période coloniale marquée par la cohabitation de deux tissus urbains totalement différents, et par un port en développement répondant aux besoins de l'époque.
- La période post-coloniale, caractérisée par un développement anarchique et incontrôlé de la ville et une distension du port se faisant dans l'espace hérité.

L'histoire nous renseigne sur la morphologie très contraignante du site d'Alger qui a fait que ni les Romains d'Icosium, ni les Berbères, ni les Arabes, ni même les Turcs, ne poussèrent leurs murs au-delà des limites naturelles.

La ville turque, présentée comme un amoncellement de maisons au pied d'une colline énorme, coupée par de multiples ravins, s'harmonisait parfaitement avec son minuscule port et sa courte jetée. Ce dernier fut le principal facteur économique de la ville avant même l'arrivée des Turcs.

La prise d'Alger par les Français s'est faite rapidement et les militaires éprouvaient une première difficulté dans l'appropriation de l'espace hérité ; même la darse des turcs s'avère insuffisante et trop peu sécurisante pour accueillir les navires de guerre et de commerce

D'un accès plus facile ; la zone située plus près de la mer suscita un intérêt particulier. Les premiers travaux commencèrent près du port, au plus près de la mer. Une ville à l'image européenne se construit donc parallèlement à celle-ci. Les transactions –importations, exportations – se faisaient principalement par le biais de cet élément vital pour la ville qui est le port, et les liens qui se tissaient entre ce

1- René Lespes : « Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930. page 622.

couple uni, leur tracent pendant de longues années. une destinée similaire marquée dans l'histoire

C'est pourtant le second empire qui va permettre à la ville de se moderniser à l'instar des autres villes françaises, Paris et Marseille en l'occurrence. Le plan de Guiauchain et de Laroche mis en œuvre en 1855, visait l'unification de la ville européenne qui était jusque là bicéphale (le noyau qui jouxte la ville turque et celui de Mustapha) par une façade unique visible depuis la mer : DELUZ mentionne à ce propos : « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »¹

La période post-indépendance est marquée par une évolution rapide et anarchique de la ville qui s'est étalée rapidement du côté de l'Est, le long de la côte. La réalisation de l'autoroute Est a encore prolongée la rupture de la ville qui s'est séparée non seulement de son port enfermé dans une enceinte métallique mais aussi de la mer.

Le manque de terrain s'est fait de plus en plus sentir avec l'accroissement et la densification du tissu urbain. Une situation conflictuelle s'est instaurée entre la ville, en quête d'espace pour résoudre les problèmes urbains, et le port qui, n'ayant pas connu de développement significatif, recherche de l'espace pour s'adapter aux nouvelles exigences de la technologie maritime.

Le port d'Alger : un organe engorgé face à des défis à relever

Le port d'Alger assure une fonction d'une importance majeure, non seulement pour l'économie urbaine mais aussi nationale. Cette importance se mesure par l'intensité des différents flux matériels, à savoir la marchandise, la population, mais aussi immatériels, en l'occurrence les capitaux, les informations ...etc.

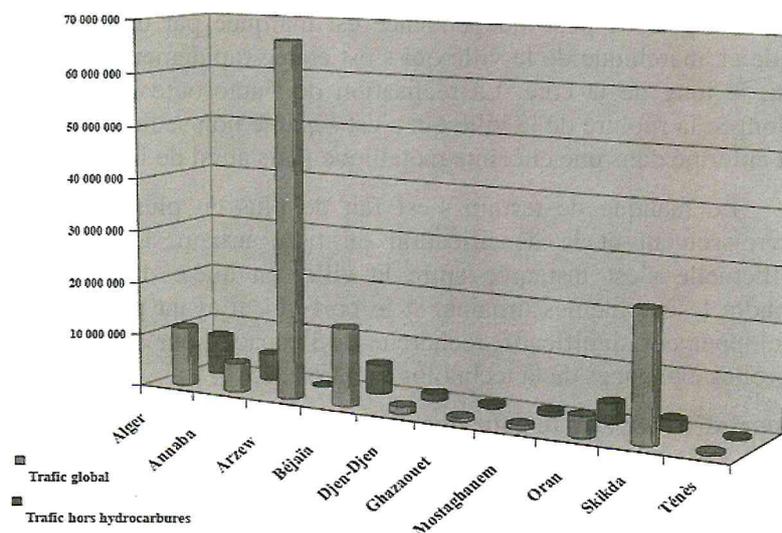
Vieux de plus d'un siècle, le port d'Alger n'a pas connu d'extension spatiale ; depuis l'indépendance, des aménagements internes et intrinsèques ont été nécessaires afin de faire face aux nouveaux besoins de la navigation maritime.

1- Deluz, J. J : l'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU,1998, page 13.

Notons que 90% des échanges avec l'extérieur, se font par voie maritime et qu'Alger y participe avec une forte proportion. En volume d'activité, le port d'Alger demeure le premier port commercial du pays avec plus de 5000 navires traités en 2008 pour plus de 12 millions de tonnes de marchandises diverses dont environ 80% importées

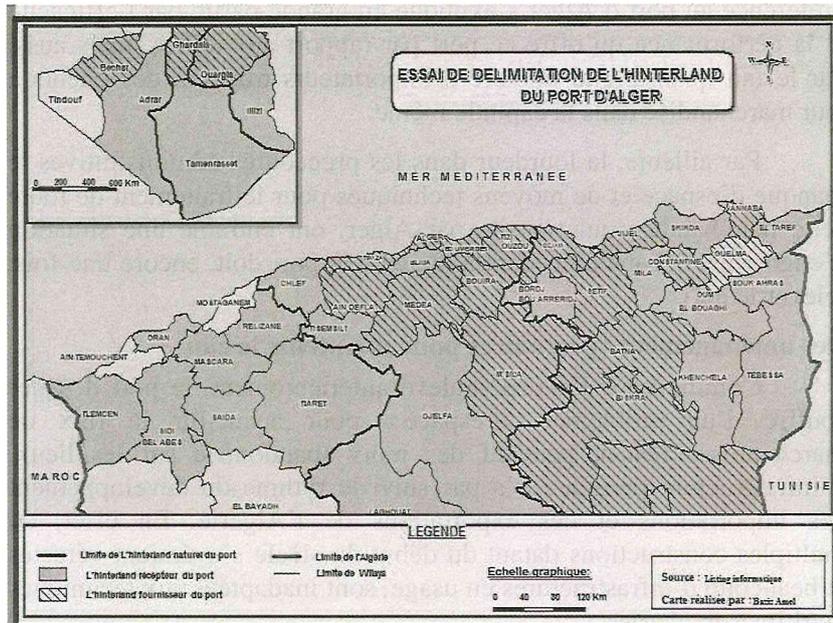
L'étude comparative avec les autres ports nationaux commerciaux montre son individualisation dans le traitement des conteneurs avec 606.000 EVP (Equivalent vingt pieds). Afin d'avoir une idée plus claire sur la situation du trafic portuaire des ports algériens, nous avons, pour l'année 2007, reporté le graphe suivant.

Répartition du trafic par port



La libéralisation du marché extérieur s'est soldée par un déferlement important d'importateurs privés. De ce fait, le port d'Alger ne cesse de relever le défi quant à sa capacité de chargement, de déchargement et surtout celle de stockage. Le fait que le tiers de la marchandise acheminée vers l'Algérie arrive par ce port détermine l'ampleur de son activité et la pression qu'il subit d'où la nécessité d'un fonctionnement 24h/24h et ceci sept jours sur sept. En effet, à des degrés de dépendances différents, une grande partie du territoire national est desservie par le port d'Alger. La délimitation de ce vaste hinterland est parfois très complexe tant les échanges se chevauchent et les flux se

mêlent. A travers le mouvement de marchandises qui débarquent et embarquent, nous avons esquissé l'hinterland fournisseur et récepteur du port. Ce dernier est présenté sur la carte suivante.



Les exportations de l'Algérie touchent en premier lieu les hydrocarbures, le reste ce sont des produits alimentaires, les semi produits ou autres. Plus du quart du trafic hors hydrocarbures se fait par le biais du port d'Alger. Plus de la moitié des opérations d'exportation proviennent de la wilaya d'Alger. Le reste arrive de l'arrière pays (voir sur carte l'hinterland fournisseur).

En ce qui concerne les importations, Alger s'individualise avec près de trois-quarts des opérations. Le reste dessert un grand nombre de wilayas (voir sur carte l'hinterland récepteur). Il est quasiment impossible de préciser avec fiabilité certifiée la destination de la marchandise importée car de fausses déclarations ne sont pas à exclure. Néanmoins, le nombre important d'importateurs au port augmente la probabilité de traduire la réalité des faits.

Les résultats montrent que le port d'Alger dessert la quasi-totalité du territoire national notamment des villes portuaires, à

l'exemple de Annaba, Jijel, Bejaia et Oran. Si cette situation met en exergue la pression exercée sur le port d'Alger, elle révèle, d'autre par, la sous exploitation des autres grands ports nationaux. Cette préférence au port d'Alger s'explique en grande partie par l'efficacité et la performance qu'offre ce port par rapport aux autres, mais aussi par le fait qu'un grand nombre d'importateurs trouvent des clients à leur marchandise dans la capitale même.

Par ailleurs, la lourdeur dans les procédures administratives le manque d'espace et de moyens techniques pour le traitement de toute cette marchandise qui transite par Alger, ont entraîné une situation d'engorgement sans précédent à laquelle le port doit, encore une fois, relever le défi.

Des aménagements portuaires pour maintenir le cap

Comme nous l'avons soulevé antérieurement, le port d'Alger souffre d'un problème « d'espace » pour accueillir le flux de marchandises restant pendant des mois abandonnée sur les lieux. L'infrastructure portuaire n'a pas suivi le rythme du développement des importations et des exportations de l'Algérie. En effet, de multiples constructions datant du début du siècle s'avéraient vétustes et beaucoup d'infrastructures en usage, sont inadaptées aux techniques maritimes modernes

A cet effet, un programme d'urgence destiné à faire face au trafic a été entrepris. Il a touché le côté gestion qui s'est soldé par une restructuration organique de l'EPAL. Entamé en 1995, ce programme a induit la création de plusieurs directions dont celle des travaux et développement ayant pour but la création d'une dynamique de développement et de modernisation des installations et infrastructures portuaires. Plusieurs travaux ont donc été réalisés dans ce cadre :

- L'aménagement et l'équipement de la gare maritime
- La réhabilitation de l'entretien des bâtiments d'exploitation des magasins et des terre-pleins
- L'entretien de l'éclairage du port
- La réalisation de clôtures et de guérites de sécurité
- La réalisation d'un bâtiment pour la capitainerie et d'un hangar « antipollution »
- La réalisation dans chaque zone du port d'un bâtiment regroupant les services opérationnels ; à savoir acconage, manutention et

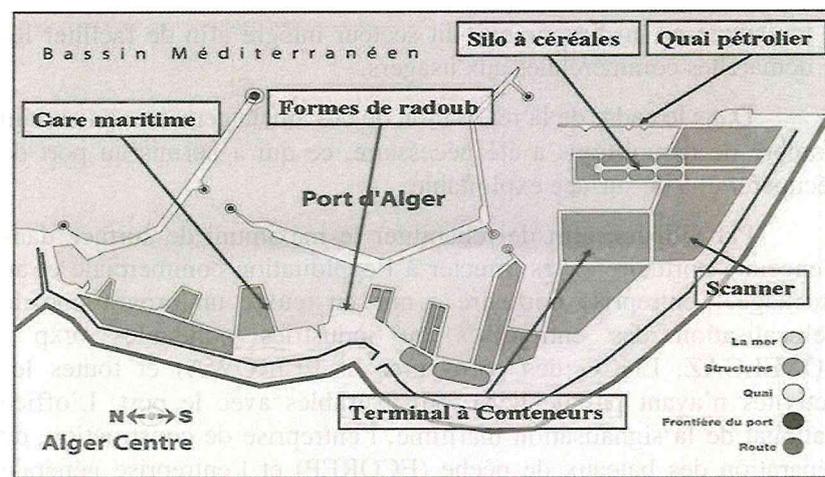
logistique en un lieu unique dit secteur intégré afin de faciliter les démarches commerciales aux usagers.

Dans le cadre de la réalisation de ces aménagements, un certain nombre de démolitions a été nécessaire, ce qui a permis au port de récupérer 2ha de surface exploitable.

Par ailleurs, afin de réhabiliter le maximum de surface dans l'enceinte portuaire et les affecter à l'exploitation commerciale et au stockage, l'entreprise portuaire a mis en œuvre un programme de délocalisation des entreprises ou industries polluantes (exp : SONELGAZ, ENCG des corps gras et ELIROWA) et toutes les activités n'ayant pas de liens indispensables avec le port. L'office national de la signalisation maritime, l'entreprise de construction, de réparation des bateaux de pêche (ECOREP) et l'entreprise générale d'entretien et rénovation (EGER) marine ont également été concernés par cette démarche. Il faut tout de même signaler que cette opération devrait permettre la restitution de 6,6332 ha.

Parmi les programmes ayant visé l'amélioration du rendement de cet organe, la réalisation du projet des silos : Projets silo à céréales et silo horizontal de l'ONAB. Cette réalisation a aussi nécessité plusieurs démolitions ayant permis la récupération de 670 m², au niveau de la rue de Digne. Afin de faciliter le traitement de la marchandise, le port s'est doté d'installations spéciales (rampe R0-R0) et d'un terminal à conteneurs inscrit dans le programme de développement (1987/1988). Malheureusement cette réalisation a été rapidement dépassée et sa capacité de stockage qui s'élève à 5870 conteneurs s'avère insuffisante d'où la création de zones extra portuaires.

Remarquons que tous les aménagements et les extensions qui se sont effectuées au cours de son développement, ont été réalisés par récupération ou par remblaiement de la côte pour atteindre les profondeurs permettant l'accueil des navires de commerce de première génération. Ces projets qui ne sont pas sur un site nouveau, mais dans la zone d'exploitation déjà existante (voir croquis suivant) ont permis au port de s'agrandir sur lui-même.



La paralysie guet de près ce port qui continue à recevoir un flot important de bateaux restant en rade pendant plusieurs jours voire le mois. Leur nombre est tellement important (atteignant des pics de 40 à 50 navires en attente), que nous pouvons constater de visu l'encombrement de la baie d'Alger. La perte de temps passé en rade et en opérations de déchargement à quai se répercute négativement sur l'économie nationale et les finances du pays. Face à cet état d'engorgement chronique du Port d'Alger, d'autres mesures récentes ont été prises. En effet après l'extension de la plage horaire des douaniers, pour faciliter davantage les procédures relatives au dédouanement des marchandises importées et la création de nouvelles directions notamment celle relative aux scanners, l'entreprise portuaire s'est lancée dans une joint-venture. Un leader de la gestion et de l'exploitation portuaires Emiratis de Dubaï Port World (DPW) est aux commandes au port d'Alger depuis 17 mars 2009. Les premières directives tombent, il s'agit d'interdire à compter du 1er octobre 2009, le déchargement au port d'Alger des marchandises non conteneurisées – notamment les produits alimentaires, les véhicules non conteneurisés et les cargaisons de rond à béton et de bois. Les car-ferries seront orientés vers le port de Djendjen, dans la wilaya de Jijel située à l'Est du pays, et ceux de Mostaganem et de Ghazaouet à l'ouest du pays. Les autres produits concernés par ce déroutement seront acheminés vers les ports d'Oran, Mostaganem, Arzew et Ghazaouet à l'ouest, Ténès et Béjaïa au centre et Djendjen, Skikda et Annaba à l'Est.

Quelle responsabilité de la ville dans l'engorgement du port ?

Le cas d'Alger demeure compliqué par rapport à la complexité de son phénomène urbain. L'absence de friches portuaires et l'enchevêtrement des espaces urbains et portuaires, ont fait naître une tension dans l'appropriation du foncier.

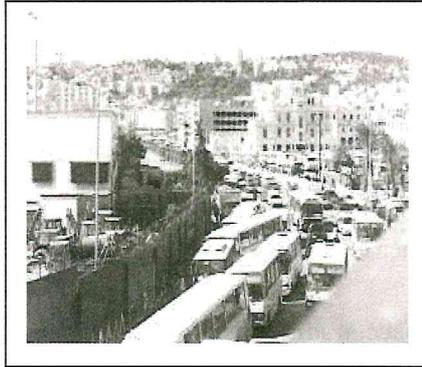
Si le port (zone d'exploitation) et la ville d'Alger sont fonctionnellement deux espaces bien distincts ; spatialement, ils forment une seule zone géographique bien homogène. Seule la clôture pourrait nous renseigner sur leur séparation physique. Sous l'effet de la rareté des terrains, notamment dans ces zones à forte centralité, il devient de plus en plus difficile de cerner les limites terrestres du port, de celles de la ville.

Tout port, en plus de son espace traditionnel (quais, darses zones de stockage... etc.), dispose d'espaces extérieurs appelés domaine terrestre où sont localisés les fonctions et les services liés aux portuaires et dont la gestion relève des autorités du port. C'est généralement l'arrière port immédiat qui en fait usage et que l'on appelle : le domaine portuaire.

Au fil des ans, le quartier du port a été dénaturé et dévié de sa mission initiale en tant qu'espace annexé à la zone d'exploitation du port pour, entre autres, le soulager de certaines fonctions de stockage ou d'entreposage.

Plusieurs hangars ont donc été récupérés, détruits et remplacés par des structures ayant des fonctions répondant aux espérances de l'urbain. Combien de locaux étaient utilisés pour des besoins maritimes, se sont vus reconverter en logements ou en locaux commerciaux? Ces amputations n'ont fait qu'aggraver la difficulté de la gestion de l'espace portuaire, qui est passé par des moments d'engorgement très sévères, réglés par des solutions palliatives prises souvent à la hâte et sans aucune étude préalable. Jusqu'à nos jours, des problèmes liés au fonctionnement du quartier en question sont présents. Les photos suivantes nous éclairent sur la situation.

**Le quartier portuaire au
niveau de Tafourah**



**Le quartier portuaire au
des voûtes niveau**



Ce quartier a beaucoup perdu de son cachet d'antan et de grandes surfaces font usage? au service de la ville. Il renferme des parkings qui sont au nombre de quatre, dont deux sont à étages. L'un d'entre eux, situé en bas de la grande poste et s'étalant sur une superficie de 0,20 ha, est réservé à la wilaya d'Alger. L'autre, dénommé Béziers, localisé dans le quartier de l'Agha, comporte 3 étages et s'étend sur 0,81 ha. Le troisième, Bonetta, situé au niveau de la gare maritime sur 0,98 ha, dispose de 5 étages, seul le rez-de-chaussée est mis à la disposition du port. La gestion de ces trois parkings, revient à la ville qui en est propriétaire. Le dernier, situé dans le quartier de l'Agha, s'avère le plus petit en matière de superficie, à savoir : 0,11 ha.

Par ailleurs, le cas des voûtes demeure très révélateur de l'empiètement de la ville sur le domaine portuaire. Une grande partie des voûtes du front de mer et celles de la rampe Poirel est actuellement utilisée pour le commerce de gros, d'autres ont été récupérées (logements et commerces) pour la réalisation du projet «carrefour du millénaire», préconisé par les gestionnaires de la ville dans le cadre du GPU (grand projets urbains d'Alger). Toutefois, il demeure que 4,80 ha sont encore destitués au port et leur gestion est passée au gouvernorat du grand Alger de l'époque. Un grand espace «Tafourah» du domaine du port, faisait lieu de stationnement des véhicules importés, a été déployé au service des transports suburbains.

Ces derniers furent ensuite transférés à quelques mètres plus loin au niveau de l'ex gare routière, transférée à son tour au Caroubier. Tafourah a, pendant une période, été occupé par le C.O.U.S (centre des œuvres universitaires et sociales). Mais, depuis quelques années, les transports suburbains ouest algérois y reviennent. L'ex gare routière fait aujourd'hui fonction de parking alors que juste en face une parcelle de terrain séparé du port par la route Lahcene Hamdani est réservée pour les transports suburbains Est algérois. Par ailleurs, des zones de stockage, dont des hangars et des entrepôts, localisés à El Hamma utilisés au profit du port, ont été rasées dans le cadre de la restructuration de ce quartier.

Quelle destinée pour le port d'Alger ?

La réflexion sur le devenir du port auquel est liée la destinée de la ville devrait conjuguer les aspects techniques, économiques, urbanistiques et environnementaux afin de pouvoir dégager les solutions les plus appropriées à la singularité de ce cas.

Le port d'Alger est loin d'être concurrentiel à l'échelle internationale. Son activité reste modeste par rapport à celles de Rotterdam ou Singapour qui traitent plus de 400 millions de tonnes par an ou encore Marseille avec ses 96 millions de tonnes (2007). Elle l'est aussi par rapport à celles de quelques pays africains à l'exemple de Casablanca avec 21 millions de tonnes par an.¹ Il est clair qu'aujourd'hui, la structure portuaire, avec tous les travaux de modernisation réalisés, est dépassée face au commerce maritime moderne. Il est difficile de croire qu'un porte- conteneurs de 10 000 à 70 000 T portant jusqu'à 4600 conteneurs² pourrait franchir les portes maritimes d'Alger.

Techniquement, ce port n'a plus les moyens pour être à la hauteur des grands ports internationaux. Son avenir ne peut se baser que sur des investissements et des opérations de modernisation des installations sur place. S'il doit maintenir son site, il doit se livrer à un développement sur mer avec tous les coûts que demande cette

1- www.newworldcllopedia.org, www.appa-ports.org

2- C'est l'un des plus grands navires ayant pris les routes maritimes. Quid 2005 page 1820.

opération qui probablement n'est pas la meilleure vu le rapport : coût de l'investissement et rentabilité.

Les solutions pratiques, peu coûteuses et palliatives, adoptées jusqu'à présent par le port d'Alger, ne sont à notre sens, pas efficaces car elles ne s'inscrivent nullement dans une vision prévisionnelle pour le long terme et reste des solutions conjoncturelles qui sont vite dépassées. De ce fait, il apparaît qu'à terme, la délocalisation du port devrait s'imposer.

Le courant du transfert des ports vers des lieux plus appropriés a été adopté par les grandes métropoles du monde qui, aujourd'hui, sont à la hauteur de la demande du gigantisme marin. Mais il faut signaler que certaines expériences ont révélé que, soustraire définitivement un port de son contexte urbain entraîne un déclin économique, parfois même démographique et une perte d'emplois. La délocalisation partielle du port de son assiette primitive fut une solution qui a permis à certains ports de se débarrasser des activités nuisantes, polluantes et/ou nécessitant de vastes espaces pour leur développement, en y gardant toutes les activités ayant trait au transport, au loisir et à la pêche. Le maintien total du port dans son site est, dans certains cas, imposé par des facteurs exogènes (physique, économique), dans d'autres, il est dû à l'état des infrastructures portuaires relativement récentes, pouvant contenir une modernisation sur place.

Les expériences vécues ailleurs et dont nous pouvons évaluer aujourd'hui les effets, montrent que le découplage ville/port a permis de régler le problème d'espace recherché, aussi bien par l'une que par l'autre et a réussi d'assurer l'épanouissement de l'activité portuaire, comme il a permis de soulager les quartiers proches du port des nuisances qu'inflige cet organe à son environnement en matière de pollution, de bruit, et d'encombrement.

Pour conclure, nous pouvons dire que, la réflexion sur le développement de la ville portuaire d'Alger en général et de son port en particulier, devrait dépasser le cadre spatial de leurs territoires respectifs. Il faudrait absolument évaluer la situation du fonctionnement des ports nationaux et revoir leur capacité de productivité et de ce fait, estimer le rôle futur du port étudié et par conséquent porter des actions à long terme. Ces actions doivent être à

la dimension de la rentabilité escomptée. Si la création de ports de soutien ou la spécialisation des ports régionaux, pourrait desserrer l'étoupe sur le port d'Alger, sa remise aux normes internationales passerait, sans aucun doute, par la mise en place de nouvelles structures dans un site plus adapté.

Références bibliographiques :

- **Chaline, Claude - Rodrigues Malta, Rachel**
Ces ports qui créèrent des villes.
Paris, L'Harmattan 1994, p. 299
 - **Deluz, J.J**
L'urbanisme et l'architecture d'Alger / aperçu critique.
Alger, PierreMardaga Edition, OPU,1988, p. 195
 - **Lespes, René**
Alger, Etudes de géographie et d'histoires urbaines.
Librairie Félix Alcan, 1930, p. 817
 - **Berkani-Baziz Amel**
Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.
Thèse de magister en aménagement urbain,
FSTGAT, USTHB, 2002.
 - **Rapport final : Délocalisation des entreprises du port d'Alger**
Direction exploitation réglementation/EPAL/Port d'Alger.
 - **Le Port d'Alger**
Revue mensuelles
 - **Annuaire statistique des ports de commerce**, ministère des transports.
-