

## Place du port d'Alger dans le renforcement du rôle des transports maritimes de l'Algérie

Par : Abbas Leila  
Enseignante chercheur-  
USTHB-FSTGAT-LGAT

### Résumé :

Insérés dans l'infrastructure économique naissante de notre pays, les ports en constituent un élément essentiel qui conditionne le développement puisqu'ils canalisent la quasi totalité de nos échanges. Ils forment de ce fait un carrefour, dont le débit, et par voie de conséquence l'efficacité où la déficience peut avoir des effets incalculables sur le développement économique du pays.

L'Algérie dispose d'un complexe portuaire en place constitué de treize (13) ports de commerce dont huit (08) essentiellement à prépondérance de trafic de marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Djen-Djen Mostaganem, Ténès et Dellys ), trois (03) ports mixtes de marchandises générales et d'hydrocarbures (Bejaia, Arzew et ancien port de Skikda) et deux (02) spécialisés dans les hydrocarbures (nouveau port de Skikda et Béthioua), répartis tout au long d'une côte de 1200 km et offrant une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/an<sup>1</sup> (80 millions pour les vrac liquides essentiellement les hydrocarbures et 25 millions de tonnes pour les marchandises générales). Deux tiers de ces marchandises transitent par le port d'Alger, ce qui fait de lui le plus important port du pays.

Les aspects du trafic en transit par le port d'Alger, premier port du pays pour les marchandises générales et port important pour les cargaisons en vrac, se sont transformés d'une façon radicale. Similairement, les modalités et techniques de transport ont également changées. Il existe à présent un important trafic Ro/Ro et plus particulièrement un trafic de plus en plus conteneurisé. « Le port moderne aujourd'hui est une plate-forme logistique qui se tourne tout

---

1 Ministère des transports, Communication sur la situation des ports de commerce, Avril 2002.

autant vers la terre que vers la mer en cherchant à s'impliquer dans divers maillons de la chaîne de transport »<sup>1</sup>.

La capacité des ports algériens en matière de transport maritime est loin de répondre aux besoins exprimés par les partenaires économiques de l'Algérie. Ces derniers sont confrontés à d'énormes problèmes liés au plan organisationnel et à l'aspect législatif régissant le transport maritime ainsi qu'aux difficultés matérielles caractérisées par la vétusté de l'outillage utilisé, l'insuffisance de la surface de stationnement des conteneurs et le ralentissement des opérations d'embarquement particulièrement au port d'Alger d'où transitent 2/3 de nos échanges avec l'extérieur.

Dans le contexte de compétitivité aiguë dans lequel se livrent aujourd'hui les ports, ces derniers doivent trouver les moyens d'investir tout en restant compétitif et offrir la qualité de services exigés par les armateurs et les chargeurs.

Telle est l'obligation de notre pays qui doit faire face à la mondialisation avec toutes ces implications (stratégiques et technologiques) et faire développer de manière exponentielle l'économie nationale dans laquelle les ports constituent des éléments clefs de réussite et de développement.

**Mots clés :** port, transport maritime, compétitivité, mondialisation, efficacité et déficience

**Introduction :**

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. 95% des échanges commerciaux sont assurés par mer. C'est dire le rôle incontournable du transport maritime dans le développement économique du pays et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations).

Une grande part de ces échanges passe par le port d'Alger du fait de son site stratégique dans une zone à dominance commerciale très importante.

---

1 Préface de Mr le Ministre des Transports, Annuaire statistique des ports de commerce algérien, 2002.

Le port d'Alger a connu des changements et des évolutions parfois radicales mais il a toujours gardé son rôle de port relais entre la ville et son arrière pays et entre la ville et la méditerranée. Des travaux d'aménagement et d'agrandissement ont été nécessaires pour l'adapter aux exigences d'un trafic de plus en plus important. Cependant, «le port souffrait et souffre toujours de l'étroitesse de son site qui a nécessité des travaux qui vont se succéder durant quatre siècles pour arriver à sa configuration actuelle».<sup>1</sup>

Du fait que le trafic des marchandises d'un port est étroitement lié à la surface portuaire qu'il occupe. Car, plus le trafic croît plus le besoin d'espace devient une priorité absolue pour le bon déroulement de la manutention des cargaisons.), le port d'Alger nécessitera d'autres travaux de modernisation pour le rendre concurrentiel, pour le désengorger et pour augmenter son rendement économique.

Il est également admis que la capacité d'un port s'apprécie, outre en fonction de ses infrastructures, de ses espaces appropriés mais aussi en relation avec l'existence d'installations spécialisés, d'équipements adaptés à la taille des navires, à la navigation et à l'évolution des flux et aux types de marchandises et enfin aux voies de desserte appropriées. Le bon fonctionnement de ce régulateur dépend de facteurs exogènes, se situant tant en son amont qu'en son aval.

**Le port d'Alger : un port stratégique relié à toutes les régions du pays :**

Géographiquement, le port d'Alger s'incurve sur le littoral ouest de la baie d'Alger qui s'étire entre le Cap Caxine à l'ouest et le Cap Tamentfoust à l'est d'une largeur de 18 Km et une profondeur d'environ 7 km.

«Le port s'étale du nord au sud sur 3km, il se dresse au pied du massif de Bouzareah, délimité par la jetée Mustapha au Nord-est à 160

---

1 M. Mohamed Nemouchi, Sous-Directeur à la Direction des Ports du Ministère des Transports,

mètres de la côte, par le brise-lames est au Sud-ouest et par la ville d'Alger à l'ouest»<sup>1</sup>.

Cette position au coordonnées géographiques 3°2' longitude est et 36°50' latitude nord ; offre au port d'Alger une protection contre les vents violents de l'ouest et du nord.

La longueur totale du linéaire de quai du port d'Alger est de 9300 m dont 5800 m en exploitation. Le nombre de quai est de 35 dont 09 spécialisés (soutrage, Ro-Ro, conteneur, voyageurs, pondéreux, céréales). «Le taux d'occupation des quais et en moyenne de 75% et seulement 8% ont une productivité supérieur à 100 tonne/heure»<sup>2</sup>.

L'accès au port est assuré par deux principales passes qui sont :

La Passe nord, large de 176 m et profonde de 22 m, formée par les deux musoirs de la jetée Kheir-Eddine et la jetée du Vieux Port et la Passe sud d'une largeur de 240 m et 16 m de profondeur. Elle est formée par le musoir de la jetée Mustapha et le brise-lames est.

La longueur des voies ferrées internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau national, la longueur des voies routières internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau d'autoroutes ou de voies rapides, la connexion avec un aéroport proche sont tout autant de facteurs déterminants pour conforter ou au contraire annuler les offres strictement portuaire.

La situation du port d'Alger en terme de voies de desserte est très importante étant donné que les voies de communication qui partent de la capitale débouchent sur la presque totalité du pays. Les accès routiers de l'enceinte du port d'Alger sont au nombre de 07 (accès n°1 par la pêcherie, n°2 par la rue d'Angkor, n°3 par la gare maritime, n°4 par la rampe Tafourah, n°5 par le grand môle, n°6 par la

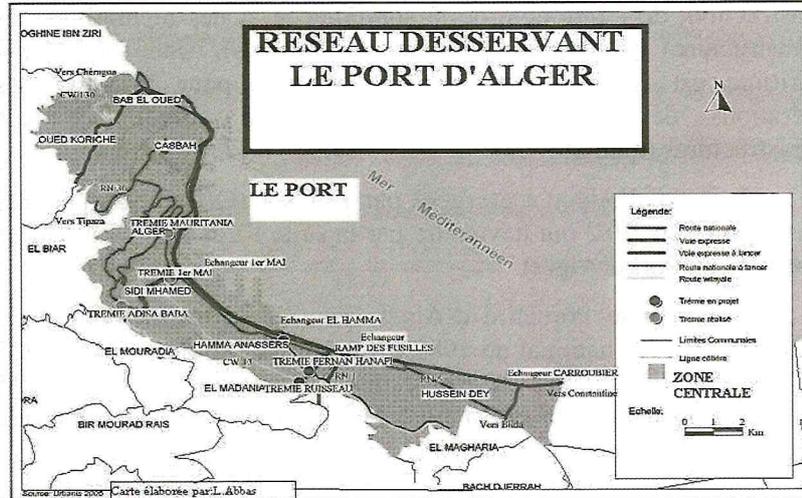
---

1 La délimitation du port d'Alger est fixée par le décret n° 62-268 du 12 Mars 1962, instituant le régime de l'autonomie à l'établissement algérois, modifié et complété par le décret n° 63-444 du 09 Novembre 1963.

2 JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba

rue de fontanelle et n°7 par la rue de grasse) débouchent sur la route de l'A.L.N.

La desserte du port d'Alger avec l'intérieur est assurée par des routes à grand trafic vu l'importance de ce dernier. Il assure le ravitaillement de bon nombre de secteurs stratégiques en marchandises et en matières finies et semi finies. (Voir carte)



Les liaisons côtières (RN24 – RN11) et les deux liaisons Est-ouest (RN4 – RN5) avec la région Nord du pays ;

Le prolongement de la route nationale n°5 (RN5) vers l'intérieur pour se qui concerne la région des hautes plaines ;

La liaison routière (RN°1) dite transsaharienne avec le Sud du pays.

Les terre-pleins et quais (quais n°29, 31, 33, et 35) sont desservis par un réseau de voies ferrées SNTF, reliés à la gare de Agha et traversant l'avenue de l'A.L.N, d'une longueur de 30 km. De la gare d'Agha, deux voies relient le port aux régions est et ouest du pays, l'une vers l'Est du pays desservant Bouira, Sétif, Bordj Bou Arreridj, Constantine et Annaba, et l'autre vers l'Ouest passant par Blida, Chélif pour aboutir à la gare d'Oran

En ce qui concerne sa gestion, plusieurs organismes se partagent la tâche et cela dans le but d'assurer le bon fonctionnement d'un aussi important équipement économique.

Les ministères de transport et de l'équipement sont chargés de l'administration et de la construction du port d'Alger.

Le ministère de transport a la tutelle sur l'entreprise portuaire qui est responsable de l'administration et de l'exploitation du port.

Par contre, le ministère de l'équipement a la tutelle sur la direction des travaux publics de la wilaya qui est chargée de la construction, de l'entretien, de la surveillance et des réparations des infrastructures maritimes (quais, jetées, bassins). Une subdivision maritime est implantée directement au port pour le suivi des opérations de travaux d'entretiens et de surveillance des infrastructures (quai 26).

Le port d'Alger a été géré par l'O.N.P (Office National des Ports) jusqu'en 1982 qui deviendra par la suite l'E.P.A.L (l'Entreprise Portuaire du Port d'Alger).

L'entreprise Portuaire d'Alger issue de la restructuration du système portuaire national de 1982 (décret n°82.286 du 14 avril 1982 et passée à l'autonomie en 1989 sous la forme d'une E.P.E/SPA) exerce, conformément à ses statuts, des missions à la fois d'autorité portuaire et à caractère commercial.

L'E.P.A.L assure la gestion de l'exploitation des infrastructures portuaires (bassins, quais, magasins, terre-pleins, voûtes,...) et des installations spécialisées (Terminal à conteneurs, gare maritime, portiques à grains,...).

### **Evolution de l'activité et du trafic portuaire : Un port orienté et spécialisé en marchandises hors hydrocarbures et à conteneurs.**

L'efficacité et le bon fonctionnement d'un port sont souvent analysés à travers quelques indices révélateurs tels que son rendement économique et la qualité des services fournis à son niveau. Ces indices sont liés aux conditions générales dans lesquelles un port fonctionne et se développe.

Le port d'Alger a connu un trafic de marchandises variable, suite aux divers événements qui ont marqué l'Algérie.

La structure du trafic a subi un grand changement. Alors qu'il était un port destiné à l'exportation des richesses agricoles et minières durant la première moitié du siècle dernier (époque coloniale), il est

devenu progressivement un importateur des besoins alimentaires, des biens d'équipements et des marchandises diverses.

Durant plus d'une décennie son accroissement est resté irrégulier jusqu'à 1970 où il a chuté considérablement à cause de quelques événements importants<sup>1</sup> traversés par l'Algérie. Depuis l'année 1990 le port d'Alger a enregistré une évolution spectaculaire dans le nombre de navires accostés ainsi que dans le volume des marchandises transitées par ce dernier.

Ainsi, 2821 navires (2686 commerciaux et 135 relâchants) ont été enregistrés en 2005 contre 2023 navires en 1995 (1763 commerciaux et 260 relâchants), faisant ressortir une hausse constante de 152% de navires commerciaux, Cette évolution s'explique par l'apparition d'un nouveau type de navires : les porte-conteneurs ainsi qu'à la hausse du transport roulier.

Le volume global du trafic de marchandises traitées par le port d'Alger en 2007 est de l'ordre de 8.73 millions de tonnes, soit 7.84% du trafic national. 26.73% représente la part du port d'Alger dans le trafic national des hors hydrocarbures, sa part dans le trafic national des hydrocarbures est de l'ordre de 2.53%.

Ainsi, le trafic du port d'Alger est orienté vers le transport des marchandises hors hydrocarbures dont la première place lui revient à l'échelle nationale avec plus du tiers du trafic national traité par les 11 entreprises portuaires.

Après, Arzew, Skikda et Bejaia, le port d'Alger détient la quatrième place dans le trafic des hydrocarbures. (Voir le graphe suivant).

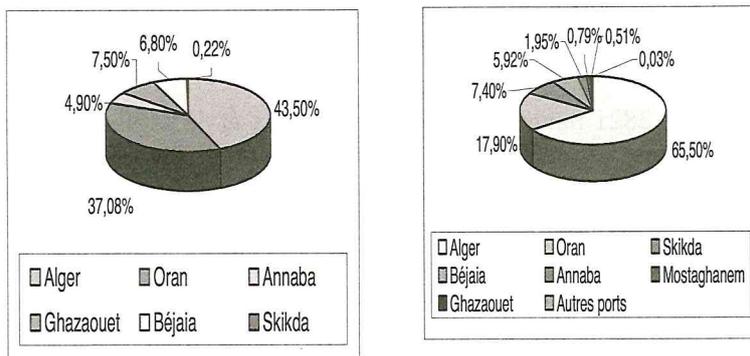
---

<sup>1</sup>Le différend Franco-algérien sur les vins et alcools qui a abouti à la reconversion d'une partie du vignoble par d'autres cultures et par conséquent à la baisse de la production.

La nationalisation des hydrocarbures de 1971 entraînant un ralentissement des exportations.

## Répartition du tonnage de la marchandise conteneurisée et du trafic passagers par port en pourcentage

### PASSAGERS CONTENEURS



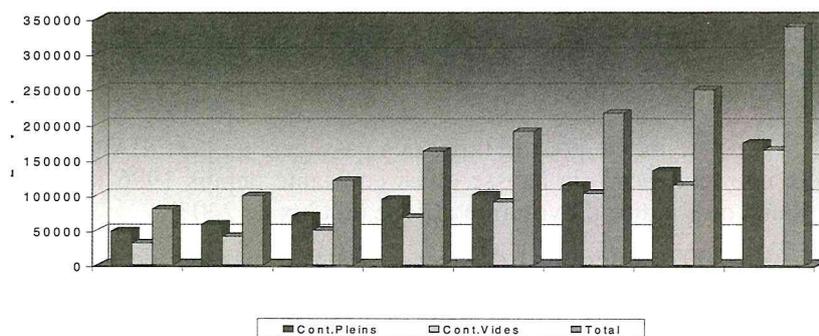
Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

### Trafic Spécialisé, trafic Conteneurs et trafic Passagers :

Le conteneur est apparu pour répondre aux besoins du transport maritime de marchandises diverses. Il facilite généralement l'inter modalité et augmente la fluidité du transport. Dans le classement annuel des ports du monde qui ont un trafic conteneurisé de plus de 300000EVP, établie par C.T.Y<sup>1</sup> en 2002, le port de Durban en Afrique du sud était en 44<sup>ème</sup> position mondiale et le premier en Afrique suivi par le port d'Alexandrie en 74<sup>ème</sup> position et celui d'Alger en 121 position sachant que le port d'Alger occupait la 161<sup>ème</sup> position en 1998.

<sup>1</sup> CTY, Containerisation International Yearbook,

## Evolution du trafic conteneurs du port d'Alger de 1999 à 2007



Source : Revues « Port D'Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

L'évolution de ce type de trafic entamé depuis les années 1980, affiche toujours une tendance à la hausse, confirmant ainsi l'importance de ce mode de transport dans le monde entier. La part des ports algériens et ceux des pays voisins en trafic conteneurisé, reste modeste comparé au trafic d'autres leaders mondiaux.

En effet, le trafic mondial enregistré en 2002 était de l'ordre de 205 millions de EVP, l'Algérie 297 000, la Tunisie 230 000 et le Maroc 358 000 EVP<sup>1</sup>.

La progression du conteneur s'est accentuée à partir de 1999 l'année de la mise en exploitation du Terminal à conteneurs.

Le nombre des conteneurs de 40 pieds a connu une évolution considérable étant donné des avantages qu'il offre (sécurité de la marchandise, rapidité, coût, ...) d'où le besoin du port à ce mode de trafic.

De son côté, le trafic roulier a connu une augmentation dans son utilisation jusqu'à 1998, cela s'explique par le fait que les coûts des infrastructures ro/ro nécessaires pour effectuer le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises, conteneurisées ou non, sont moins élevés.

De 1999 à 2007, ce trafic a connu une forte baisse, passant de 991 581 tonnes en 1998 à 459 209 tonnes en 2007, ceci s'explique par

<sup>1</sup> Bulletin des transports n°14, novembre 2003, CNUCED, publications des Nations Unies.

l'ouverture du Terminal à conteneurs durant cette période et par conséquent le délaissement du roulier au profit de la conteneurisation.

La structure de ce type de trafic connaît toujours une prédominance des importations qui représente près de 86% du trafic roulier global.

Il est de même pour le trafic des passagers au port d'Alger qui révèle une tendance à la hausse quasi constante depuis 1996 jusqu'à nos jours, ou l'indice d'évolution affiche un taux de 240%.

En 2007, le terminal d'Alger a assuré le passage de 530 526 EVP, contre 440 951 unités en 2006, soit une progression considérable de 20%, et il a traité 11,241 millions de tonnes de marchandises diverses, soit 11% de plus que l'année précédente.

Ainsi, tous les indicateurs ont enregistré des hausses au cours de l'exercice 2007 à l'exception du trafic voyageurs qui a marqué une baisse passant de 397 073 passagers en 2006 à 373 538 en 2007, soit une baisse de 5,93%.

« Le trafic passagers est lié, soit à l'activité économique (déplacement des hommes d'affaires par exemple), soit à l'activité touristique dont les flux sont généralement saisonniers, soit à une migration de travail, notamment avec l'Europe »<sup>1</sup>.

En effet, le séjour moyen en rade des navires a été de 4.92 jours en 1995, passant à 1.84 jour en 1999 pour atteindre 1.42 jours en 2002 et 1,29 en 2007.

En ce qui concerne la main d'œuvre employée, l'E.P.A.L offre le travail à un effectif de 3200 personnes, dont 200 journaliers avec un taux d'encadrement de 11,1%. L'entreprise envisage de mettre en place un plan de redressement dans le but de remplacer la main d'œuvre moins jeune et non qualifiée. Un plan social est en cours d'exécution.

En matière de formation, 448 agents ont subi un recyclage à l'entreprise au cours de l'année 2007, dont 90 dans le domaine de la ressource humaine, 48 dans la manutention portuaire et 115 dans le secteur de la prévention et de la sécurité.

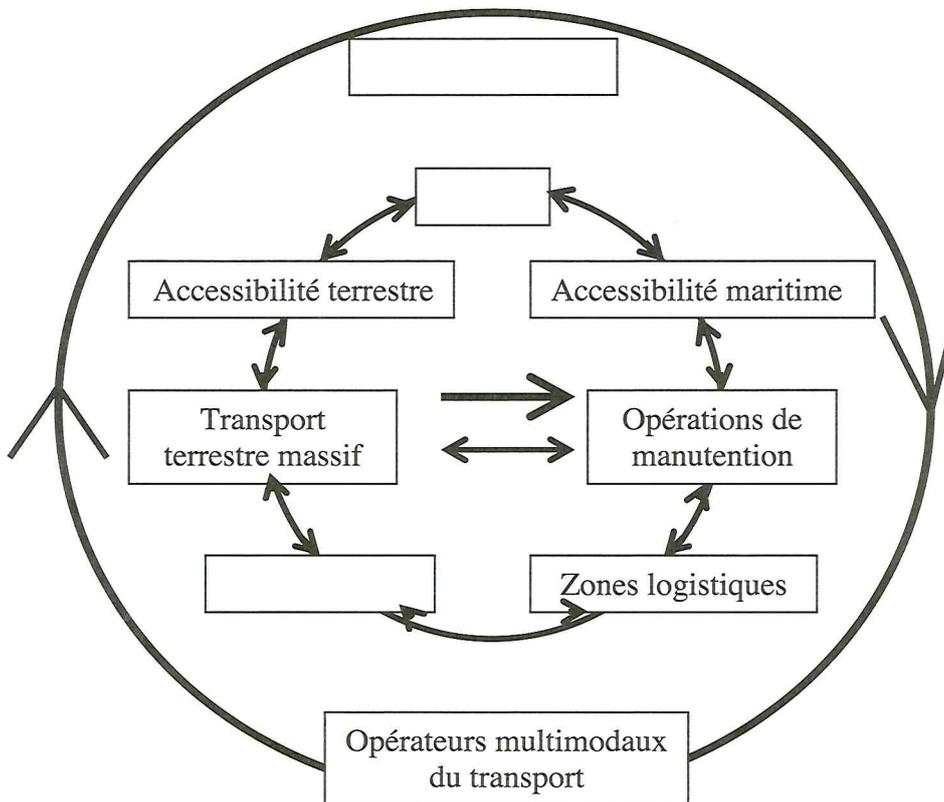
---

<sup>1</sup>Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

Le port d'Alger a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 54 millions d'euros, en hausse de près de 14% par rapport à 2006.

Le schéma suivant montre bien la complexité des interactions entre les différentes variables et acteurs qui contribuent pour le fonctionnement d'un port.

### Le cercle vertueux de la croissance portuaire<sup>1</sup>



Interaction entre acteurs privés et acteurs publics

Interaction entre les variables

1 Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8ème conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.

Cependant, bien que les résultats soient encourageants, il n'en demeure pas moins que sur le plan de l'efficacité de traitement du couple navires/marchandises, les performances restent bien en deçà des niveaux enregistrés dans les ports des pays voisins.

Dans la compétition ouverte par l'explosion du commerce international, le transport maritime subit de fortes évolutions techniques (conception nouvelle des navires, plus rapides, plus importants par la taille et la vitesse. ..), ou organisationnelles, notamment en ce qui concerne les systèmes de manutention dans les ports ou les dessertes à partir de ports principaux vers des ports secondaires. «Les ports deviennent les plaques tournantes de ce développement, permettant aux opérateurs maritimes d'internationaliser ou de diversifier leurs.»<sup>1</sup>

### **Le renforcement du rôle des transports maritimes : par quelles stratégies et par quels moyens?**

Les contraintes à lever pour le bon fonctionnement des ports algériens sont de deux ordres : Des contraintes d'ordre structurel liées à la vétusté et l'inadaptation des infrastructures et des superstructures d'une part et l'état des voies de desserte vers les lieux de destination des marchandises d'autre part.

D'autres contraintes sont dues à la qualité des systèmes de fret qui demeure insuffisante et pèse gravement sur les coûts de transport et de logistique qui représentent plus de 20% de la valeur finale des marchandises transportées. Aujourd'hui le pavillon algérien qui compte 70 navires de commerce (de tous type) participe pour 15 % environ au transport par capacités propres.

Au plan de l'organisation, le système en place caractérisé par une concentration des principales activités commerciales et des missions de service public au sein d'une seule entreprise, a fait ressortir l'inadaptation et les limites de l'actuelle organisation.

---

1 Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, Amélioration des systèmes de transit et développement économique des pays en développement sans littoral et de transit : Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 23-27 juillet 2003.

Au plan de l'exploitation, certaines contraintes internes et externes au secteur ne lui ont pas permis d'atteindre toute l'efficacité voulue en matière de traitement et de fluidité des trafics.

Au plan environnemental, le port d'Alger vit une situation inquiétante à cause des millions de litres d'eaux usées urbaines de la ville d'Alger qui se déversent sans traitement préalable au niveau des différents bassins du port, à travers environ 70 bouches d'égouts dont 27 sont de grand débits (9000 litres/seconde), un débit estimé à 14000 litres par seconde en 2005.

Ces obstacles et contraintes parfois très complexes ont poussé les autorités à mettre en place un bon nombre de mesures d'urgence en même temps qu'un plan d'action pour chacun des 11 ports algériens. Une nouvelle stratégie de développement et de modernisation des ports algériens et traduite dans le Schéma Directeur Portuaire et Maritime. Ce schéma vise à remettre à niveau et à moderniser l'ensemble des ports à l'horizon 2015-2025, et devrait permettre d'accroître substantiellement la compétitivité des ports nationaux.

#### **Projets d'aménagement futurs pour le port d'Alger :**

Les ports algériens nécessitent tous des travaux d'aménagement plus ou moins importants. Celui d'Alger a déjà bénéficié de projets de construction de quais, de jetées mais également de ports secs et d'aires de stockage.

D'autres travaux sont en perspective, ils visent l'amélioration du fonctionnement du port à travers son désengorgement.

Certains travaux sont réalisés dans le cadre de l'application des orientations des derniers «schémas sectoriels d'aménagement du territoire qui constitueront la matrice de développement pour la période allant jusqu'en 2025.»<sup>1</sup>.

Le port d'Alger, dans sa configuration actuelle ne peut faire face aux prévisions du trafic aux cours des prochaines années. Des prévisions qui indiquent un taux de conteneurisation en déchargement qui passera de 65.5% en 2002 à 78% en 2010.

#### **Les ports secs :**

Ils sont constitutifs de la zone géographique d'influence économique d'un port maritime ou fluvial, mais ils peuvent, à leur

---

1 Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

tour, donner lieu à un hinterland plus ou moins étendu, lorsqu'ils se situent dans une zone de passage. Ainsi, en dehors de la desserte de leur proche arrière-pays, chaque port sec peut développer sur son hinterland, une influence d'autant plus importante qu'elle sera suivie de l'essor des infrastructures permettant de réunir la souplesse des livraisons terminales par camions avec l'économie du transport massifié par trains sur l'essentiel du parcours. «Le développement des ports secs peut avoir pour effet non seulement de réduire le coût élevé du transporteur transit, mais aussi de contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en les transformant en plaque tournante pour le commerce régional.»<sup>1</sup> Ainsi des ports secs ont été aménagés dans le but de soulager le port d'Alger. Ils sont localisés dans la périphérie proche de la ville dans la zone industrielle de Oued Smar, à Baraki, à Mohammadia et Rouïba.

### **Projet de construction d'un grand port commercial dans la région centre : un nouveau port de commerce pour Alger ?**

Des études ont été entamées et des démarches de prospection ont été faites pour trouver un site pouvant accueillir un port en eaux profondes pour désengorger celui d'Alger, asphyxié par la ville. Cette situation pénalise l'économie nationale. Ce projet de construction d'un port devra être réalisé dans la région centre, entre Dellys et Tenes. Quatre options sont envisageables. La première est la réalisation d'un port en eaux profondes à Cap Djinet qui pourrait devenir le plus grand port de la méditerranée, loin devant Tanger med au Maroc. Les autres options consistent en l'agrandissement et la modernisation des ports de Zemmouri, de Dellys ou de Tenes.

Ces ports qui ne disposent pas d'un tirant d'eau important peuvent constituer une solution provisoire à la saturation du port.

Cependant, les deux ports de Djen Djen et de Bejaia dont les caractéristiques naturelles et les capacités infrastructurelles sont bonnes, peuvent jouer le rôle de ports alternatifs.

### **Projet d'aménagement de onze ports de plaisance en marinas le long du littoral :**

Les 11 ports algériens proposés à cette stature sont les ports de Tipaza, Alger, El Djamilia, Rocher Noir, Cap Djenet, Corso, Marsat Ben

---

<sup>1</sup>Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO,

M'hidi, Ghazaouet et Oran. Ce sont des ports qui recevront des travaux de réaménagement pour mériter le statut de marinas. La plupart des 22 études réalisées par le ministère (M.A.T.E.T)<sup>1</sup> sur l'expansion des zones touristiques ont prévu la construction de marinas et elles ont relevées les caractéristiques de chaque site portuaire constatent que la vocation de la majorité des ports algériens est portée sur les activités commerciales mais ils s'accordent à admettre que des atouts touristiques existent, moyennant leur revalorisation.

#### **L'Aménagement de la baie d'Alger :**

50 kilomètres de long sur 500 mètres de profondeur telle est l'échelle du plan de cohérence que le groupement Charpentier Architectes<sup>2</sup> doit établir pour la baie d'Alger. L'enjeu est de faire d'Alger une Ecométropole à travers trois axes : la revalorisation de la façade maritime et de l'espace urbain ; la reconquête des ports et nouvelles polarités économiques et la renaturalisation de la ville.

#### **L'amélioration de la desserte routière et le système multi modale en Algérie :**

Dans l'état actuel, l'acheminement terrestre des marchandises du port d'Alger avec son hinterland et vers ces installations connexes, est dominé par le mode routier qui en subit l'étouffement. La desserte ferroviaire quant à elle n'a qu'un faible rôle, en dépit des avantages qu'elle procure (massification, irrigation des territoires éloignés des littoraux, moins polluant),.

Le schéma directeur d'aménagement des infrastructures ferroviaires, a prévu la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie expresse entre Alger –Rouiba désignée au trafic de marchandises en relation avec le port d'Alger, la réalisation d'un faisceau conteneurs près du port (faisceau sablottes) et l'aménagement d'une plate-forme pour conteneurs à Rouïba. Le faisceau du port sera constitué de 08 voies de 500 m de longueur utile chacune. Ces voies serviront au stationnement des wagons qui seront chargés par des conteneurs durant la journée pour enfin rejoindre, la nuit, la 3<sup>ème</sup> voie pour y parvenir à la plate-forme de conteneurs de Rouïba<sup>3</sup>.

---

1 Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme.

2 D'après le Quotidien d'Oran, lundi 17 juillet 2006.

3 SNTF, Carnet du projet de restructuration et électrification du réseau banlieue de l'agglomération algéroise

Ainsi, le port d'Alger renforcerait son trafic, probablement grâce à sa situation géographique dans la région centre du pays et la mise en service de l'axe autoroutier est-ouest, combinée avec la réduction du temps de passage portuaire pourra apporter des solutions à bon nombre d'attente en matière de transport multimodale.

#### **Conclusion :**

Il est prévu que le port d'Alger accueillera une part appréciable du trafic hors-hydrocarbures et ce compte tenu de l'effort fait en matière de développement des exportations de ce type. Les prévisions montrent que le taux de conteneurisation aux chargement va passer de 61% à 86.4%.

Malheureusement, cette infrastructure vitale pour l'économie nationale souffre d'un nombre important de contraintes qui entravent son fonctionnement régulier aussi bien sur le plan organisationnel (et à l'aspect législatif) que sur les plans matériel, infrastructurel , environnemental ainsi que sur le plan d'exploitation caractérisé par un déficit important en surface de stockage.

Le port d'Alger s'est attaché, au cours de cette dernière décennie à réaliser la transformation progressive de ses structures internes pour les préparer aux évolutions projetées et tente également de trouver des solutions à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Et ceci pour faire face aux différentes contraintes citées plus haut et dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'économie nationale tournée vers l'économie de marché.

«La politique dans ce secteur doit donc être globale et embrasser plusieurs aspects : l'interopérabilité technique et administrative, la maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique, l'organisation des routes de desserte autour de ports pivots (« hubs »), la connexion intermodale des ports avec leurs hinterlands»<sup>1</sup>.

#### **Références bibliographiques :**

1- Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

---

1 Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006,

- 2- Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006
- 3- Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO,
- 4- JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba, 2004.
- 5- Bulletin des transports n°14, novembre 2003,
- 6- CNUCED, publications des Nations Unies. Conférence des Nations Unies, Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 2003.
- 7- Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8<sup>ème</sup> conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.
- 8- Amel BERKANI BAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 9- Revue, Port d'Alger, EPAL, juin 1998.
- 10- Yves LAYE, Port d'Alger, OPU, 1983, Alger, page 75.

