Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 35 (1955)
Heft: 2: L'Algérie

Artikel: Les ports et voies de communication
Autor: Schiaffino, Laurent
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888115

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

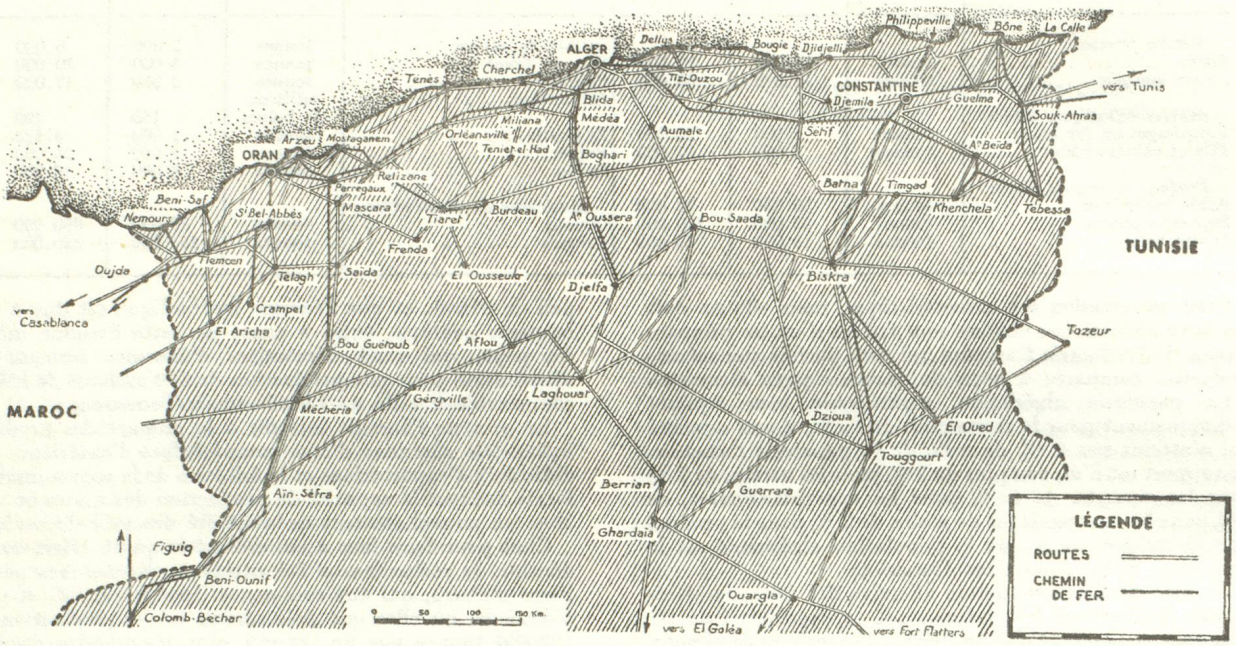
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les ports et voies de communication



par **Laurent Schiaffino**
Président de la région économique d'Algérie

Dès l'origine, la création et le développement d'une infrastructure solide répondaient à une nécessité économique absolue, et ceci en fonction d'un certain nombre de faits géographiques qu'il convient avant tout de souligner :

— absence totale de voies navigables à l'intérieur d'un très vaste territoire ;

— position quasi-insulaire de ce territoire, puisqu'il était bordé au sud par une profonde étendue désertique et au nord par une côte abrupte dépourvue d'abris naturels.

Aussi, l'un des premiers soucis de la France a-t-il été de soustraire l'Algérie, à la fois à son isolement géographique et à son cloisonnement intérieur, en la dotant d'un réseau de communications terrestres (et par la suite aériennes), et d'une puissante chaîne portuaire.

Cette nécessité de doter l'Algérie d'un ensemble de moyens de transport et de communication sans cesse plus efficients n'a cessé de croître au fur et à mesure que s'affirmait le développement économique du pays ; elle est, à l'heure actuelle, plus impérieuse que jamais, étant donné l'accroissement constant des échanges, la multiplication des liaisons maritimes et aériennes, le développement rapide de la population, les progrès de l'industrialisation et de la prospection minière et pétrolière, la mise en valeur progressive enfin de certains territoires du sud, jusqu'ici inexploités.

Pour ces différentes raisons (et également pour des motifs d'ordre stratégique qui n'entrent pas dans le cadre de cette étude) l'aménagement et le perfectionnement constants des installations portuaires et des voies de communication, constituent pour l'Algérie des facteurs décisifs de progrès économique.

Nous étudierons successivement :

1° les voies de communications terrestres et aériennes;

2° les installations portuaires et les liaisons maritimes.

I. LES VOIES DE COMMUNICATION

Étant donné l'absence totale des voies navigables à l'intérieur du pays, les communications en Algérie sont assurées par la route, le rail, ou par la voie aérienne.

Les routes et pistes :

Le réseau réalisé se compose de : 8.430 kilomètres de routes nationales, 11.200 kilomètres de pistes sahariennes, 13.860 kilomètres de chemins départementaux (dont un peu moins de la moitié à l'état d'entretien), 18.200 kilomètres de chemins ruraux reconnus.

En égard à l'augmentation du trafic (100.000 véhicules en 1953, dont 4 fois plus de poids lourds qu'en 1939), ainsi qu'à l'accroissement de la population, ce réseau demande sans cesse à être développé et aménagé. La politique actuelle, qui était déjà celle des dernières années d'avant-guerre, consiste à rendre plus homogènes les itinéraires existants, sur lesquels se sont cristallisés les intérêts économiques algériens.

Dans l'ensemble, ce réseau est d'une densité inférieure à celle du réseau de la métropole (0 km. 040 au km² de superficie, contre 0 km. 150 au km² de superficie en métropole). Cependant, il faut tenir compte du fait que l'Algérie est un pays de montagne, ce qui rend dispendieux l'aménagement des routes. En outre, de vastes régions désertiques ou peu peuplées n'ont nécessité, du moins jusqu'à présent, qu'un réseau sommaire. Dans la mesure où s'affirme la mise en valeur de ces contrées, des travaux d'aménagement y sont entrepris.

Les dépenses d'investissements prévues pour le prochain plan quadriennal atteignent 20 milliards 600 millions de francs. Par ailleurs, parallèlement à ces travaux sur fonds d'emprunt, l'Algérie consacre à l'entretien de son réseau routier des crédits d'une importance croissante (2.245 millions de fr. sont prévus pour 1953-1954, contre 1.590 millions de fr. en 1950-1951).

Les chemins de fer :

La longueur du réseau est de 4.500 kilomètres, dont 2.200 kilomètres de voies normales et 2.300 de voies étroites.

Le trafic a été, en 1953, de 817 millions de voyageurs-kilomètre et de 1.273 millions de tonnes kilométriques.

Le réseau est composé d'une grande rocade, à voie normale, reliant le Maroc et la Tunisie, et de lignes pénétrantes nord-sud, généralement à voies étroites. L'équilibre financier de ces voies étroites est délicat. Toutefois, elles ont été jusqu'à présent maintenues en raison de leur intérêt stratégique certain et parce qu'elles constituent en outre des lignes d'apport essentielles aux principaux ports maritimes. A l'heure actuelle, le programme d'équipement et de modernisation des chemins de fer algériens porte essentiellement sur des travaux d'infrastructure (surécartement des voies étroites, construction de lignes nouvelles, doublement de certaines lignes) sur la réalisation d'un plan d'électrification et sur l'acquisition du matériel roulant et de traction. Le parc comprenait avant la guerre une multiplicité de types d'un entretien coûteux; de très grands progrès ont d'ores et déjà été réalisés dans ce domaine.

Enfin, bien qu'elle ne traverse le territoire algérien que sur une partie de son parcours, il convient de mentionner la ligne Méditerranée-Niger dont le tracé actuel s'arrête à Abadla. Cette ligne a déjà joué un rôle important dans le développement envisagé pour les régions situées sur le parcours déjà construit. Des considérations d'ordre stratégique et économique militent en faveur de la poursuite de cette œuvre. Déjà, les réalisations actuelles, permettant l'évacuation vers la côte des charbons de Kenadza, contribuent largement à la mise en valeur des richesses minières du sud-oranais.

Les transports aériens :

Le développement rapide des transports aériens en Algérie est une conséquence de la position géographique exceptionnelle de ce territoire.

Ses lignes aériennes se groupent comme suit :

1° lignes reliant l'Algérie à la métropole (prolongées d'une part vers la Tunisie et le Maroc, d'autre part vers la Suisse et l'Allemagne méridionale : ligne Alger-Marseille-Bâle-Mulhouse) ;

2° lignes reliant, par l'Algérie, la métropole à l'Afrique noire et à Madagascar ;

3° réseau intérieur algérien, ce dernier connaissant un très grand essor du fait du développement des prospections pétrolières dans le Sahara (transport de personnes, de vivres et même de matériel lourd).

Aux termes du plan quadriennal, le montant des investissements prévus pour les dépenses d'infrastructure des aérodromes régionaux est de l'ordre de 2 milliards 329 millions de francs. Les aérodromes d'Alger, d'Oran et de Bône, pour leur part, sont à la charge de la métropole.

Divers travaux en cours doivent faire de Maison-Blanche, actuellement deuxième des aérodromes français par le trafic, une base aérienne de classe internationale. La Chambre de commerce d'Alger assure, en tant que concessionnaire, l'aménagement de l'aérogare.

Telle est, sommairement brossée, la structure du réseau intérieur qui dessert l'ensemble des départements algériens.

Il convient maintenant d'aborder la seconde partie de cette étude relative à l'équipement portuaire et aux liaisons maritimes de l'Algérie.

II. LES PORTS ET LES LIAISONS MARITIMES

Nous avons évoqué au début de cet article les raisons d'ordre géographique et économique qui ont lié de tout temps la prospérité de l'Algérie au développement de ses liaisons maritimes.

Il est devenu courant de dire que l'Algérie est une île et que ses ports sont les poumons par lesquels elle respire.

On ne soulignera jamais assez l'œuvre accomplie, à peu près en cent ans, sur un littoral inhospitalier et qui paraissait, à l'origine, se refuser à l'aménagement de toute installation portuaire digne de ce nom.

Une étude approfondie de chacun des ports algériens dépasserait le cadre d'un tel article ; il est cependant nécessaire, afin de donner un aperçu de l'ensemble de ces réalisations, de citer les caractéristiques des principaux des 17 ports dont l'Algérie dispose.

ALGER

Le port d'Alger, qui se réduisait en 1830 à une darse de 3 ou 4 hectares, couvre actuellement un plan d'eau de 185 hectares, il dispose d'environ 116 hectares de terre-pleins dont une partie est occupée par divers services publics et par la gare ferroviaire.

Ses 8 kilomètres de quais et ses terre-pleins sont desservis par un réseau ferré de plus de 26 kilomètres.

Relié aux ports métropolitains de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée par de nombreuses lignes régulières françaises de passagers et de marchansises, escale prévue par les plus importantes compagnies étrangères sur leurs itinéraires méditerranéens et mondiaux, le port d'Alger voit sans cesse s'accroître la place qu'il occupe dans le commerce français et international.

ORAN

Oran est le grand port de l'ouest algérien. Il couvre un plan d'eau de 122 hectares. Il dispose de 70 hectares de terre-pleins. Ses quais se développent sur 4.720 mètres. Tous les postes à quai ont une profondeur d'au moins 7 m. 40 et plusieurs sont fondés à 9, 10 et 12 mètres ; un important outillage public et privé complète cette organisation. Le rayon d'action de ce port englobe « grosso modo » toute la vaste région qui s'étend entre le département d'Alger et la zone semi-déserte qui sépare le Maroc oriental du Maroc occidental. Il se prolonge vers le sud jusque et y compris le Hoggar. Le potentiel de cette région est important, car il comporte, outre de riches régions viticoles, maraîchères et primeuristes, d'importantes agglomérations urbaines.

Il est le premier port du monde pour l'importance du mouvement des vins et il dispose par ailleurs, pour la manutention des grains, d'un dock-silo d'une capacité de 30.000 tonnes.

En matière de passagers, il est le seul port du département en relations avec Marseille et Port-Vendres.

Enfin, il est parfaitement placé sur la route de Gibraltar à Port-Saïd pour servir de point d'avitaillement aux navires. Il effectue à ce titre d'importantes livraisons de soutes aux navires opérants et relâcheurs.

BONE

Le port de Bône est le principal établissement maritime de l'est algérien et le deuxième port de l'Algérie par le tonnage, étant donné la nature pondéreuse de ses exportations. Il couvre un plan d'eau de 108 hectares, entouré par 68 hectares de terre-pleins. Il dispose d'un important outillage public de création récente auquel s'adjoignent de très importantes installations privées, notamment celles de la Société de l'Ouenza et de la Compagnie des phosphates de Constantine.

Nous venons de brosser un très rapide tableau du principal port de chacun des trois départements algériens. L'étendue du littoral et la nécessité de desservir l'arrière-pays ont rendu indispensables la création et l'équipement d'autres ports qui, pour réaliser un trafic moins élevé, n'en exercent pas moins un rôle primordial dans le développement économique de l'Algérie. C'est ainsi que **Nemours** a reçu les installations nécessaires au transit des minerais et charbons du Sud-Oranais ; que **Mostaganem**, exutoire d'un important et fertile hinterland, poursuit sans relâche l'extension de ses jetées, de ses terre-pleins et de ses hangars, en vue de faciliter les embarquements de marchandises diverses, de vins, de céréales, d'agrumes, etc. ; que **Bougie**, port de Kabylie, dont le trafic doit s'accroître avec la mise en service du grand barrage de l'oued-Agrioun qui doit fournir 110 millions de kW., a prévu un programme de réfection et d'extension de ses quais, et que **Philippeville**, qui est le port le plus proche de Constantine, bénéficie de ce fait d'une importante part du trafic en provenance ou à destination de cette ville.

Enfin, Djidjelli, Tenes, Cherchell, Collo, etc., complètent fort heureusement le réseau portuaire algérien, soit comme ports de pêche, soit comme ports de cabotage.

Au cours de l'année 1953, le trafic des marchandises, entrées et sorties des ports algériens, s'est élevé à 10.356.155 tonnes et le mouvement des passagers a atteint 685.664. La part des principaux ports à cette activité générale s'est établie comme suit :

	Tonnage de marchandises (1)		Nombre de passagers	
	entrée	sortie	entrée	sortie
Alger	1.814.410	1.357.308	180.117	175.361
Bône	309 004	3.016 903	19.175	15.374
Bougie. . . .	69 072	254 946	2.368	2.629
Mostaganem .	72 805	269 584	7	85
Oran	852 907	906 800	105 564	104.327
Philippeville .	118.629	125.996	28.160	36.350

(1) Non compris les provisions de bord.

Le volume des échanges ainsi réalisés témoigne de la vocation maritime de l'Algérie.

Les ports algériens sont l'exutoire de la production agricole et minière des trois départements. Vers eux convergent toutes les ressources productives des trois départements. Grâce à eux s'est établi entre l'Algérie et les marchés de l'extérieur un réseau de liaisons maritimes sans cesse plus dense.

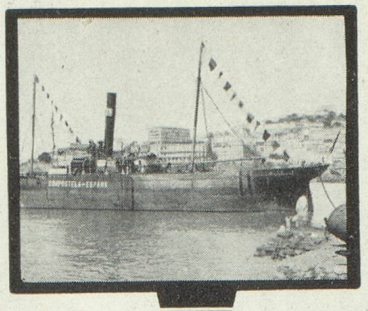
Des lignes régulières relient l'Algérie à tous les grands ports européens de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la Mer du Nord ; aux Iles Britanniques, aux deux Amériques et aux marchés d'Extrême-Orient.

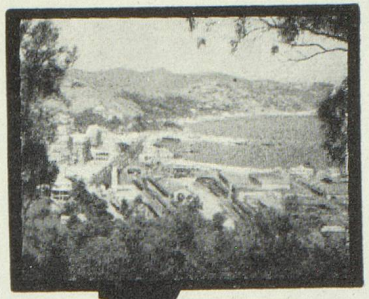
Par les ports algériens s'effectue un important volume d'échanges tant sur la métropole qu'avec les autres territoires de l'Union française et avec l'étranger (Grande-Bretagne, Allemagne, Italie, U. S. A., Pays-Bas, Espagne).

Par ailleurs, les marchandises embarquées dans les ports algériens, tant sur navires français qu'étrangers, à titre de provisions de bord, composent un ensemble non négligeable (4.500 t. en 1953, représentant 328 millions de fr.). Enfin, de par leur situation exceptionnelle sur le littoral méridional de la Méditerranée, les ports algériens constituent des points d'avitaillement remarquables à partir de produits extraits des entrepôts sous douane : 38.502 tonnes de houille, 33.190 tonnes de gaz-oil et 611.120 tonnes de fuel-oil ont été à ce titre réexportées en 1953.

Ainsi, grâce aux voies de communication qui sillonnent son territoire et drainent vers la côte sa production agricole et minière, grâce à ses lignes aériennes qui font d'elle chaque jour un peu plus la tête de pont de la métropole sur le continent africain, grâce enfin à ses ports qui lui ont valu d'établir des liaisons maritimes avec le reste du monde, l'Algérie réalise chaque jour davantage la vocation commerciale que lui imposait sa situation géographique et que la France a su lui conférer.

L. Schiaffino





ALGER

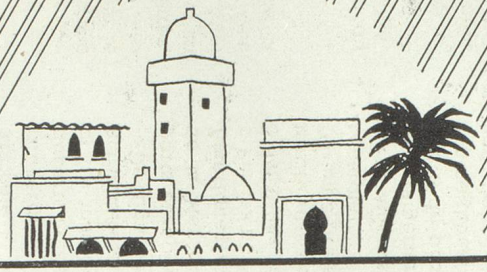
BOUGIE

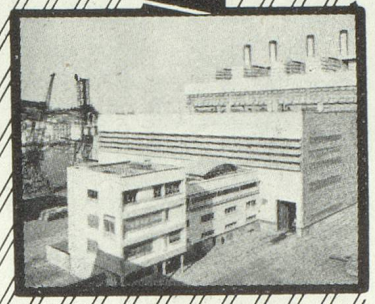
PHILIPPEVILLE

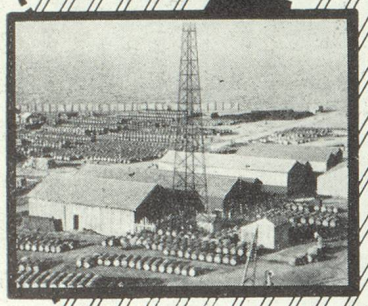
BÔNE

ORAN

MOSTAGANEM







LES PORTS ALGÉRIENS

ALGER : réalise, tant à l'entrée qu'à la sortie, plus du 1/3 des échanges de l'Algérie avec l'extérieur; Il couvre un plan d'eau de 185 ha. et dispose d'environ 116 ha. de terre-pleins et de 8 km. de quais. Les fonds varient de 7 à 20 m. et permettent l'accès des plus grand navires.

ORAN : premier port du monde pour l'importance du mouvement des vins. Avec un plan d'eau de 122 ha., il dispose de 70 ha. de terre-pleins; ses quais s'étendent sur 4.720 m.

BONE : principal établissement maritime de l'est algérien et le 2e port de l'Algérie par le tonnage. Il couvre un plan d'eau de 108 ha., entouré par 68 ha. de terre-pleins. Redevable de son développement rapide à l'exploitation intensive des richesses du sous-sol de l'est algérien, il est aussi l'exutoire de la production agricole de cette région.

PHILIPPEVILLE : le port le plus proche de Constantine. En 1953 : 118.629 t. à l'entrée et 125.996 tonnes à la sortie; 28.160 arrivées de passagers et 36.350 départs.

BOUGIE : le port de la Kabylie. Son trafic s'accroît avec la mise en service du grand barrage de l'Oued Agrioun; il a prévu un programme de réfection et d'extension de ses quais.

MOSTAGANEM : exutoire d'un important et riche hinterland principalement les vins, les céréales et les agrumes. En 1953, entrée : 72.805 tonnes, sortie : 269.584 tonnes.

NEMOURS : le port de l'avenir, en liaison avec les confins du Sahara.