

# **Les instruments de planification territoriale et leurs rôles dans le développement du secteur de transport en Algérie**

**✎ Mr Madani Azzeddine**

Maitre Assistant –A-Géographie  
Faculté des sciences sociales et  
humaines  
Université de Khemis Miliana-  
Algérie

## **Résumé**

Les instruments de planification territoriale jouent un rôle primordial dans le développement des pays. Ils interviennent dans les différents secteurs importants à travers différents horizons. Dans cette contribution nous allons voir quel rôle va jouer les différents instruments de planification dans le développement du secteur de transport en Algérie.

Il est donc question de mettre en relief, dans cet article, la consistance des différents instruments existant et voir à quel niveau le secteur de transport dispose d'une prise en charge considérable.

Les plans d'action du ministère des travaux publics à travers différents horizons ont été également étalés afin de voir la nature des actions mener pour développer le secteur de transport, un secteur considéré stratégique dans le développement durable des pays.

**Mots clés:** transport , planification, durabilité du transport, Algérie, transport terrestre

Le transport joue un rôle très important dans le développement des pays, il constitue le secteur stratégique dans les politiques de développement visant à assurer un équilibre entre les différentes régions. L'amélioration du cadre de vie des citoyens et de la mobilité ainsi que l'accès à l'emploi restent souvent tributaire de la disponibilité d'un système de transport multimodal performant.

Il est également connu que le prix du foncier, des différents produits varient selon l'apport des moyens de transport. L'étude des transports prend en compte la dimension humaine dans sa complexité, elle ne peut ignorer la politique, la société, l'économie, le temps et l'espace<sup>1</sup>. De nombreux pays commencent à accorder une attention particulière à ce secteur à travers l'introduction dans les instruments de planification territoriale de décisions et de mesures visant son amélioration dans différents horizons.

L'objectif de cet article c'est de voir comment les instruments de planification territoriale interviennent dans le développement du secteur de transport à travers les actions engagées. Tout cela dans le but de mettre en relief l'évolution de ce secteur et sa disposition à jouer son rôle dans les échanges à l'intérieur du territoire algérien ainsi qu'avec les pays voisins.

Il est question dans cet article de définir la contribution des instruments de planification territoriale dans le développement global en Algérie, de mettre la lumière sur le développement du secteur du transport à travers ces instruments. La démarche sectorielle du ministère des travaux publics est également décortiquée pour définir sa contribution dans le développement.

### **1 - Quelle contribution pour les instruments de planification territoriale dans le développement global en Algérie ?** **(SNAT-SRAT-PAW-PDAU-POS)**

L'Algérie est l'un des pays du nord d'Afrique, disposant d'une superficie de 2.381741km<sup>2</sup>; il est classé 2<sup>e</sup> grand pays africain (superficie). Son vaste territoire qui est bordé au nord par la Méditerranée sur une distance de 1200km, s'enfonce sur 1900km dans le continent africain à travers le Sahara.

Ce vaste territoire est constitué de trois grands ensembles physiques. Il s'agit du Tell qui représente 4% du territoire national, les hauts

---

<sup>1</sup>- Maurice Wolkowitsch, géographie des transports. Aménagement et environnement, Armand calin, Paris, 1991, P: 180

plateaux (9% du territoire) et l'ensemble saharien constituant 87% du territoire de ce pays.

Cette forme du territoire influe sur le fonctionnement du transport dans ce pays d'autant que le cadre physique joue un rôle important dans la géographie de transport, il détermine non seulement le choix des tracés et des caractéristiques de certaines infrastructures mais aussi la préférence donnée à certain (s) mode (s) de transport plutôt qu'à d'autre compte tenu des moyens techniques disponibles et des contraintes économiques et politiques<sup>2</sup>.

Les systèmes de transport s'adaptent à un territoire et contribuent à en modeler le peuplement<sup>3</sup>. La répartition de la population sur ce territoire montre que 63% de la population Algérienne vivent dans le nord (Tell), 28% sur les hauts plateaux et 9% seulement de la population est installée dans le sud ( Sahara). Cette répartition est imposée par différents paramètres parmi eux le système de transport qui est le produit du passé dont il hérite certaines propriétés, il résulte des politiques successives qui lui ont été appliquées, il naît et évolue en fonction de la demande<sup>4</sup>.

Ainsi la nature de la localisation de la population à travers ces trois ensembles physiques a eu un impact négatif sur les actions de développement engagées par les services concernés dans les différents secteurs et ce en dépit de la volonté des pouvoirs publics manifestée depuis 1980. Les contraintes liées au financement des actions n'ont pas permis d'atteindre les objectifs tracés durant cette période en dépit de la présence d'un aménagement de l'espace basé sur les instruments de planification.

À partir de l'année 2001, l'Algérie a intégré le développement durable dans ses instruments d'aménagement et de planification territoriale et a visé également l'intégration des meilleurs moyens pour mettre en œuvre les actions projetées dans le temps et dans les différentes échelles. Chacun de ces instruments dispose d'un champ d'intervention et d'une durée de validité pour assurer le développement global. La

---

<sup>2</sup>- Emile Mérenne, géographie des transports: contraintes et enjeux, presses universitaires de Rennes, 2008, P:25

<sup>3</sup>- Maurice Wolkowitsch, géographie des transports. Aménagement et environnement, Armand calin, Paris, 1991, P: 31

<sup>4</sup>- Ibid, P:33

révision de ces instruments s'effectue après un certain temps pour contrecarrer des difficultés apparaissant sur terrain lors leurs mises en œuvre, ou pour injecter des programmes de développement d'urgences

### **Quel rôle joue le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)?**

Ce schéma traduit et développe les orientations stratégiques fondamentales d'aménagement et de développement durable du territoire national Algérien. Il constitue le cadre de référence pour l'action des pouvoirs publics et vise un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, tout en prenant compte des spécificités et des atouts de chaque espace régional. La loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire (Journal officiel de la république Algérienne N°77) détaille ce schéma dans plusieurs volets.

Le SNAT s'intéresse à la création de conditions favorables au développement de la richesse nationale et de l'emploi, à l'égalité des chances de promotion et d'épanouissement entre tous les citoyens. Il contribue dans l'incitation à la répartition appropriée, entre les régions et les territoires, des bases et moyens de développement en visant l'allègement des pressions sur le littoral, les métropoles et les grandes villes et la promotion des zones de montagnes, des régions des hauts plateaux et du sud<sup>5</sup>.

Ce même schéma s'intéresse également à la protection et la valorisation des espaces et des ensembles écologiques et économiques sensibles ainsi qu'à la protection des territoires et des populations contre les risques liés aux aléas naturels. Selon la loi 01-20 cet outil de planification est élaboré par l'état pour une période de 20 ans,

---

<sup>5</sup>- loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, article 4, J.O n° 77, P :24

Entre autre, il accorde le soutien et la dynamisation des milieux ruraux, des territoires, des régions et zones en difficultés pour la stabilisation de la population ainsi que le rééquilibrage de l'armature urbaine, assure la promotion des fonctions régionales, nationales et internationales, des métropoles et des grandes villes ainsi que d'autres objectifs ayant trait au développement de l'ensemble des secteurs.

l'approbation du SNAT se fait par voie législative. Il fait l'objet d'évaluation périodique et d'une actualisation tous les cinq 5 ans.

### **Quel champ d'intervention du schéma régional d'aménagement du territoire (SRAT)?**

Ce schéma régional s'appuie sur les orientations du SNAT et de la politique nationale d'aménagement du territoire. Cet outil concerne 9 régions-programme<sup>6</sup> (6) d'aménagement et de développement durable qui constituent un espace de coordination pour le développement et l'aménagement du territoire et d'application de la politique nationale. Le SRAT applique ce que dicte le SNAT dans l'ensemble des secteurs mais a une échelle réduite et à des séquences temporelles qui concernent les régions- programme d'aménagement et de développement durable suivante.

- 1- Région-programme Nord-Centre
- 2- Région-programme Nord-Est
- 3- Région-programme Nord-Ouest
- 4- Région-programme Haut Plateau-Centre
- 5- Région-programme Haut Plateau-Est
- 6- Région-programme Haut Plateau-Ouest
- 7- Région-programme Sud-Est
- 8- Région-programme Sud-Ouest
- 9- Région-programme Grand Sud

### **Comment intervient le Plan d'Aménagement de Wilaya(PAW)?**

Ce plan a pour but de mettre en application les orientations du SRAT à un niveau plus réduit et donne encore plus de détails sur les actions à mener. Il précise pour le territoire de la wilaya (l'Algérie compte 48 wilayas selon son découpage administratif) les aires inter-communales d'aménagement et de développement, les schémas d'organisation des services locaux d'utilités publique et d'autres actions.

---

<sup>6</sup>- une région programme est un ensemble de wilayas (d'après son découpage administratif l'Algérie compte 48 wilayas)

Le conseil populaire de wilaya concernée, c'est l'instance qui prononce son approbation<sup>7</sup>.

### **-Plan Directeur d'Aménagement et Urbanisme(PDAU) :**

C'est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine, il fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire. Il définit l'affectation générale des sols sur l'ensemble du territoire d'une ou d'un ensemble de commune ainsi que d'autres objectifs. Il fixe la localisation des plans d'occupation des sols et donne également des orientations concernant la programmation des actions

### **-Plan d'Occupation des Sols (POS)**

Ce plan dicte de façon détaillée pour chaque secteur la forme urbaine, l'organisation, les droits de construction et d'utilisation des sols.il précise aussi la quantité minimale et maximale de construction ainsi que les types de constructions autorisés et leurs usages.... entre autres.

## **2 - Le développement du secteur de transport à travers les instruments de planification territoriale**

Le secteur de transport dispose de racines bien ancrées dans le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT), lequel prévoit la réalisation des schémas directeurs des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national. Le schéma directeur de transport vise à établir une cohérence et un cadre de référence pour les différents intervenants à travers les schémas directeurs suivants:

- Le schéma directeur routier et autoroutier
- Le schéma directeur ferroviaire
- Le schéma directeur aéroportuaire
- Le schéma directeur portuaire

- Le SRAT prévoit des mesures aussi importantes pour le secteur du transport à travers le schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'autant plus qu'il détermine la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements structurants

---

<sup>7</sup> - loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, article 53, J.O n° 77, P :24

- Les instruments destinés à répondre aux besoins de la population dans une échelle un peu plus réduite ( PAW, PDAU et POS) prennent en charge le secteur transport en matière d'infrastructure uniquement conjointement avec les autres secteurs.

- Des anomalies peuvent apparaître dans l'application des PDAU et POS à cause des effets des programmes d'urgences réalisés alors qu'ils ne figurent pas dans les projections de ces plans.

### **- Le SNAT joue le rôle le plus important dans le développement du secteur du transport**

- Le SNAT de l'Algérie est approuvé pour une période de 20 ans à travers la loi n° 10-02 du 29 juin 2010.

Il est mentionné dans l'article 2 de la loi 10-02 que les départements ministériels ainsi que les collectivités locales sont tenus au respect des normes et règles de ce schéma dans l'élaboration de leurs projets et plans

### **-Ce schéma donne un constat global sur le secteur du transport:**

L'Algérie dispose d'infrastructures de transport et de services associés mais leur organisation doit maintenant être en cohérence avec le besoin de l'économie et de la mondialisation. Il est mentionné dans ce schéma qu'il existe des réseaux de transport discontinus et que **Le réseau routier** prend en charge près de 90% du trafic intérieur des passagers et des marchandises. Les rédacteurs de cet instrument indiquent qu'un déficit de planification pose problème au réseau de transport.

Entre autre **le réseau ferroviaire** disposant que de 7 à 8% de la part du système de transport il est moins concurrentiel, il relie dans la partie du nord l'est à l'ouest et les principales villes, ports et zones industrielles. Ainsi quatre lignes pénétrantes prennent la direction du sud dont une seule compte un écartement standard et le reste est en voie unique.

Pour sa part le **transport maritime** assure presque la totalité du commerce extérieur.

Notons que parmi les 34 ports, les neufs principaux sont desservis par les réseaux routiers et ferroviaires. Selon le schéma national d'aménagement du territoire. Ce secteur souffre d'une organisation portuaire insuffisante, qui se traduit par des services peu performants et de longs temps d'attente.

Entre autre, près de 90% du **trafic aérien** est concentré sur 7 des 63 aéroports du pays. Une nette augmentation du trafic a été observée dans les 16 aéroports internationaux en revanche le trafic national connaît une forte baisse.

### **Ce que prévoit le plan d'action 11 du SNAT**

La ligne directrice 3 « **créer les conditions de l'attractivité et de compétitive des territoires** » figurant dans le SNAT compte 7 programmes d'action territoriale. Le plan d'action 11 de cette ligne directrice prévoit la modernisation et maillage des infrastructures de travaux publics et de transport.

Les orientations du plan d'action 11 prévoient pour **le secteur routier les actions suivantes:**

- La réalisation de deux axes autoroutiers Est-Ouest
- Réalisation de 23 liaisons autoroutières pour renforcer le maillage du réseau
- Il est projeté de réaliser ce qui suit:
  - Pénétrante autoroutière reliant le port de Djen Djen à l'autoroute est-ouest
  - Pénétrante reliant Bejaia à l'autoroute est-ouest ainsi que d'autres pénétrantes
  - Liaisons autoroutières Tipaza, Mostaganem, Guelma, Tizi-Ouzou
  - Liaison autoroutière reliant Tissemsilt-Chlef-Port de Ténès
  - Liaisons autoroutières reliant les ports de Ghazaouet, Skikda, Oran et Arzew à l'autoroute est-ouest qui assure une connexion avec les différents modes de transport, il est question de relier aussi une vingtaine de wilayas par autoroute.

Par ailleurs, les orientations du plan d'action 11 prévoit pour le **transport ferroviaire** à travers son schéma directeur une performance de:

-80 millions de voyageurs et 15 millions de tonnes de marchandises par an (moyen terme)



-120 millions de voyageurs et 35 millions de tonnes par an ( long terme).

Il est programmé aussi ce qui suit:

-L'achèvement des opérations de dédoublement de la voie, l'électrification, la signalisation et le renforcement de la protection contre les accidents.

-L'achèvement et la mise en service de nouvelles lignes ferroviaires reliant plus de 28 grandes villes.

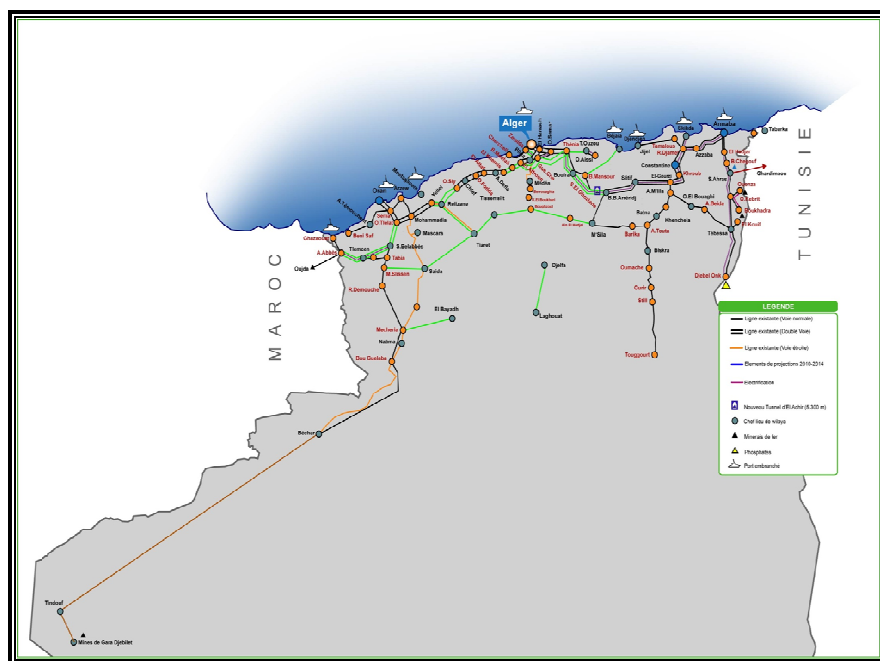
-Réalisation de la boucle du Sud comptant 06 grandes villes du Sud Algérien sur une distance de 1480km.

-La ligne Bechar-Tindouf d'une longueur de 1000km pour l'exploitation du gisement de fer Garat Djebilet.

- Réalisation de 6500km (de nouveaux tracés).

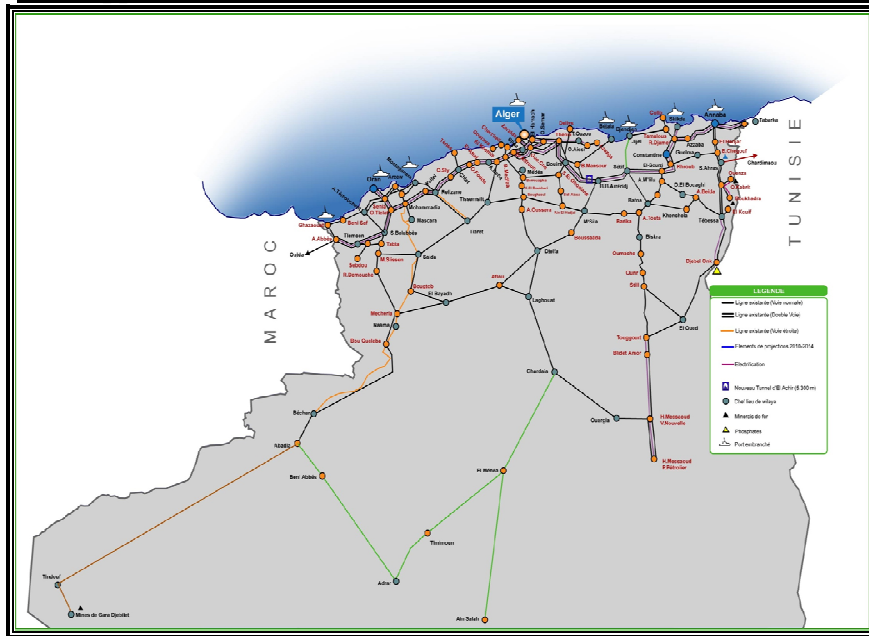
- Mise en service et l'extension du métro à Alger et Oran, du tramway pour les principales villes du pays, le téléphérique pour les villes au relief accidenté ainsi que des entreprises de transport urbain pour les 48 wilayas du pays afin d'assurer le déplacement des personnes à l'intérieur des tissus urbains.

### État du réseau ferroviaire en 2009



Source: ministère de transport

## Développement et électrification du réseau ferroviaire à l'horizon 2015



Source: ministère de transport

**Le schéma directeur portuaire** prévoit selon les orientations du SNAT:

Le transfert total ou partiel des activités du port d'Alger au sein d'un nouveau port du centre ainsi que le développement de nouvelles capacités des ports de Bejaia, Skikda, Mostaganem et Djen Djen. Des actions visant l'amélioration de la sécurité maritime à travers la mise ne place du centre opérationnel de sauvetage et de sécurité et d'un système intégré de navigation maritime

### 3 - Quelle démarche sectorielle pour le ministère des travaux publics?

#### Phase 1: (2005-2010) Construction du 1<sup>e</sup> réseau structurant

- Réalisation de l'autoroute Est-Ouest.
- 2e rocade autoroutière d'Alger.
- Route transsaharienne.
- Engagement des actions principales d'inter-modalités (route/rail/aéroport/port).

-Engagement de la mise à niveau aux normes internationales des infrastructures de base (conception, études et réalisations) et parachèvement, construction et développement des infrastructures.

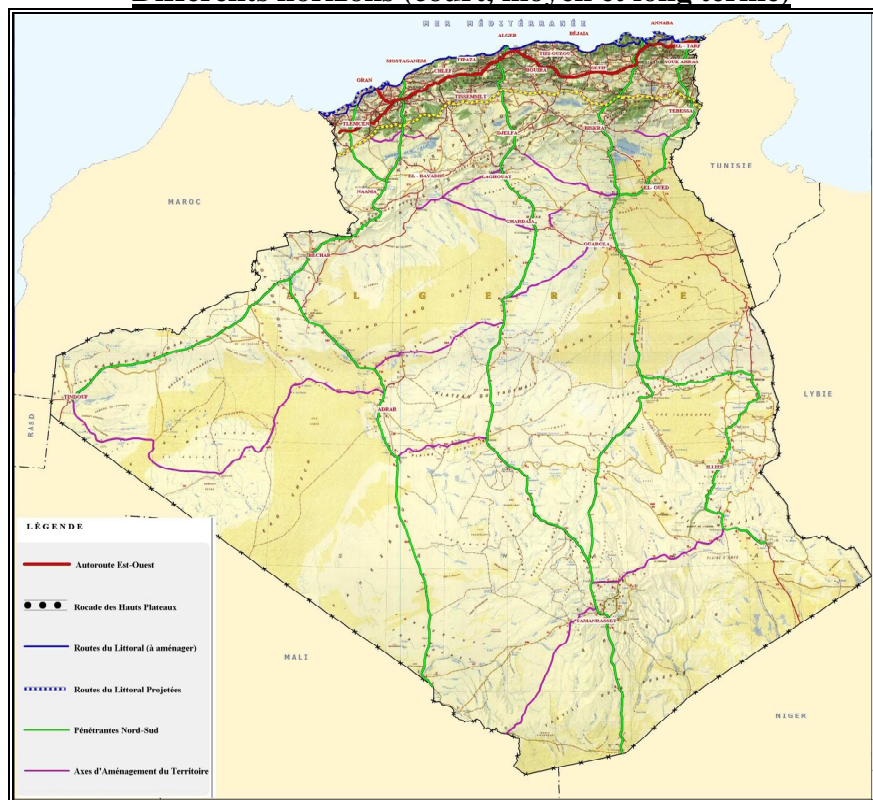
-Réalisation de 11 ports et abris de pêche et confortement de 21 infrastructures portuaires.

-Réalisation de 4 nouvelles infrastructures aéroportuaires et 7 aérodromes promus à une catégorie supérieure.

- Elimination de plus de 300 points noirs de congestion et 221 points sources d'accident de la circulation.

La réalisation d'une grande partie de la consistance de ce 1<sup>er</sup> réseau structurant a eu un effet positif sur le secteur de transport. Cependant en matière d'accident de circulation la situation n'est pas encore maitrisée puisque le nombre d'accident ne cesse d'augmenter et ce en dépit de l'élimination de nombreux points noirs.

### **Extension du réseau routier Algérien** **Différents horizons (court, moyen et long terme)**



**Source:** Ministère des travaux publics

## **Phase 2: (2010-2015): Construction du 2e réseau structurant**

Pour cette phase il est prévu, selon rapport "Bilan d'activité 2009" du ministre des travaux publics, la réalisation de l'autoroute des hauts plateaux et des liaisons autoroutières reliant aux principaux centres urbains des 34 wilayas ainsi que les aéroports et ports. Des pénétrantes Nord-Sud sont également dans le programme de cette phase.

La transformation progressive de la transsaharienne en autoroute et l'engagement des systèmes d'exploitation et de péage ainsi que la maîtrise du système d'inter-modalité font parties du programme de cette phase.

### **Programme à réaliser dans cette phase**

- Autoroutes 3376 km à réaliser
- Routes 48080 km (préservation et entretien)
- Ouvrages d'arts 989 unités (confortement, réalisation et entretien)
- Maritime: 62 projets (extension, confortement et nouvelles réalisation)
- Aéroportuaires: 26 projets (renforcement, réhabilitation des aéroports et extension des pistes)

## **Phase 3: (2015 – 2020) : Modernisation des systèmes de gestion et d'intermodalité**

Dans cette phase des actions visant la préservation du 1er et 2ème réseaux structurants et la modernisation des systèmes de gestion et d'exploitation ainsi que le développement des systèmes d'inter-modalité sont programmés pour développer le secteur de transport.

## **Conclusion**

Le secteur du transport assure principalement son développement à partir des orientations du SNAT selon ce diagnostic effectué. Cependant les nombreux départements ministériels intervenant dans la construction des infrastructures (4 départements ministériels interviennent) influent sur sa performance en matière de bonne coordination et efficacité d'action.

Les instruments de planification territoriale à échelle réduite n'accordent pas assez d'importance au fonctionnement du transport mais intègrent la réalisation des infrastructures dans le but de servir les équipements affectés.

Les plans de transport et circulation sont réalisés en marge des instruments de planification par les directions de transports de chaque wilaya et autres instances alors qu'il est préférable de les intégrer dans l'établissement de ces instruments et ce afin d'intégrer le transport dans l'aménagement du territoire et l'affectation des sols d'autant que l'efficacité et la performance du transport ainsi que l'amélioration de la

mobilité restent souvent tributaire du rôle que va jouer l'aménagement du territoire.

### **Bibliographie:**

- Emile Mérenne, géographie des transports: contraintes et enjeux, presses universitaires de Rennes, 2008
- Maurice Wolkowitsch, géographie des transports. Aménagement et environnement, Armand calin, Paris, 1991
- Rapport démarche et programmes du secteur des travaux publics, Ministère des travaux publics 2009
- Rapport de synthèse du SNAT.
- Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, J.O n° 77.
- Loi n° 90-29 du 1<sup>er</sup> décembre 1999 relative à l'aménagement et l'urbanisme
- Loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du schéma national d'aménagement du territoire