

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

**MINISTERE DES TRANSPORTS**



**POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DANS LE  
DOMAINE DES TRANSPORTS**

**SEPTEMBRE 2015**

Un effort exceptionnel a été consenti par l'Etat, durant la dernière décennie (Plans 2005/2009 et 2010/2014), en matière de réalisation de grands projets d'infrastructures et d'équipements publics, notamment dans le domaine ferroviaire.

Ces projets s'inscrivaient dans le cadre d'une politique dynamique d'aménagement et de développement du territoire. Ils visaient à rompre l'isolement de certaines régions insuffisamment desservies par les transports, d'assurer aux citoyens l'accès massif à des moyens de transport modernes et à moindre coût, tout en permettant au secteur de jouer son rôle naturel de moteur de la croissance, grâce à l'intégration des différents modes de transport, routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Le diagnostic du secteur des transports, même s'il demande à être complété et affiné en permanence, a identifié les principaux enjeux, repris ci-après:

- La nécessité de formaliser la politique sectorielle et de la décliner en stratégie sectorielle puis en plans d'action pour chaque mode de transport, processus en cours,
- L'urgence à rationaliser la complémentarité entre les différents modes de transport par la modulation des incitations fiscales et la programmation des investissements structurants,
- Le besoin de renouveler la gestion publique du système des transports pour en améliorer les performances,
- La nécessité de renforcement de la maîtrise d'ouvrage public pour l'entretien et les investissements, notamment les investissements structurants,
- L'instauration d'une plus grande rigueur dans la rationalisation de la dépense publique et l'incitation à une plus grande participation des entreprises et établissements du secteur au financement de ces infrastructures et développement de leurs activités respectives à travers le recours aux crédits bancaires,
- La mise en œuvre d'un ajustement progressif du dispositif réglementaire en vigueur aux règles des échanges internationaux en vue de soutenir cette démarche ...

## **A – Principaux axes stratégiques de la Politique de développement du secteur**

Aussi, pour répondre à ces défis, la politique des transports privilégiée par le secteur se devait d'intégrer tous les modes de transports pour dégager des synergies et renforcer la contribution du transport au développement de l'économie nationale et de s'inscrire dans un plan national des transports à court, moyen et long termes.

Cette démarche, devrait permettre au secteur de disposer d'un cadre bien défini lui permettant de jouer pleinement son rôle d'outil de développement social et économique au niveau national et d'avantage concurrentiel au niveau international, en assurant des services de transport des personnes et des biens, plus compétitifs en

termes de fréquence, de prix, de qualité de service, et de sécurité, soutenus par des réseaux, routier, ferroviaire, aérien et portuaire, aménagés, gérés, exploités et entretenus selon les règles, normes et les meilleures pratiques internationales.

Cette vision est commune à tous les modes de transport, toutefois, les spécificités afférentes à chaque mode, sont prises en compte dans les politiques et schémas sous-sectoriels avec comme objectif de permettre au pays de tirer le maximum de bénéfices de son positionnement stratégique au cœur de la Méditerranée du Sud et aux portes de l'Afrique sub-saharienne.

**Pour ce faire, la stratégie commune à tous les modes s'articule autour des principaux axes stratégiques ci-après :**

**❖ Assumer pleinement des fonctions régaliennes :**

Pour ce faire il est impératif de poursuivre les actions visant à la mise en place d'un environnement réglementaire et une gestion administrative des activités de transport, favorables au développement des initiatives tant du secteur public que du secteur privé, avec un accent particulier pour l'exercice par l'administration de ses missions régaliennes (réglementation, contrôle et régulation) à même de garantir les bénéfices économiques et sociaux pour tous.

Cette démarche, passe par la consolidation et la poursuite des actions déjà engagées en vue de la finalisation :

- des dispositifs appropriés aux plans législatifs et réglementaires, ajustés aux engagements internationaux pris ;
- d'un cadre institutionnel également adapté ;
- de la reconfiguration du secteur marchand relevant du secteur des transports;
- de l'accélération du processus déjà en cours de mise en place des Autorités Organisatrices des Transports Urbains dans les grandes villes (Alger, Oran ...) ;
- du programme de renforcement de la formation initiale et continue des agents pour développer les compétences et les qualifications spécifiques requises par la modernisation de la gestion publique des différents modes de transport;
- du programme de renforcement des effectifs, et d'outils modernes de gestion pour permettre aux entreprises et établissements du secteur d'exercer pleinement leurs missions et activités avec les performances escomptées...

**❖ Développement des infrastructures et modernisation et renouvellement des équipements :**

Les efforts déjà consentis en la matière doivent être poursuivis pour répondre à la croissance de l'économie et des besoins de mobilité des populations, tout en tenant compte d'une part, des limitations budgétaires et une plus grande rigueur en matière de rationalisation de la dépense publique, et d'autre part, en veillant à une plus grande implication des entreprises et établissements du secteur dans la participation au financement de ces projets soit dans le cadre de partenariats public/ public soit public /privé (règle du 51/49%).

### ❖ **Mise en place d'une régulation économique et technique appropriée :**

Consolidation du processus d'encadrement technique des activités des transports susceptibles de permettre une meilleure prise en charge d'une part, d'une demande en évolution permanente, induite par un cadre économique plus ouvert et diversifié, et d'autre part, des risques environnementaux et climatiques de plus en plus importants, afin de garantir :

- Une meilleure sécurité aux usagers des transports, et singulièrement aux automobilistes ;
- Une protection des intérêts des consommateurs en évitant tout abus de position dominante d'un ou d'un groupement d'opérateurs de transport;
- Une meilleure prise en compte de l'environnement tant lors de la construction des infrastructures qu'au niveau des nuisances et pollutions liées au transport à travers une intégration au cadre réglementaire, des engagements internationaux pris et une harmonisation progressive aux normes internationales en la matière à l'avenir ;

### ❖ **Développement et encadrement des activités logistiques**

Mise en place d'un dispositif devant encadrer et renforcer les incitations au développement de l'activité logistique dans sa conception la plus large et ce à l'instar des autres pays, considérée aujourd'hui comme un levier et un soutien au développement de l'économie nationale.

Le renforcement et le soutien des processus de réalisation de plateformes logistiques, déjà engagés, autour des principaux ports et à l'intérieur du pays, susceptibles de permettre de créer une valeur ajoutée ainsi que des gains substantiels en matière de cout, de délai et de service offert à la collectivité nationale.

Ce volet passe notamment par :

- la mise à niveau de l'ensemble des maillons de la chaîne que ce soit en matière d'infrastructures, de passage en douanes, de professionnalisation des opérateurs de transport ou de formation de la ressource humaine en vue d'améliorer leur compétitivité,
- l'insertion et l'intégration de ces plateformes logistiques dans l'économie nationale et progressivement dans les réseaux internationaux de logistique.

### ❖ **Consolidation des dispositifs de facilitation comme soutien au développement des activités de transport**

Les initiatives engagées en matière de facilitation, visant à la fluidification de nos échanges internationaux, conformément aux conventions internationales en la matière, se doivent d'être poursuivies et consolidées à travers notamment

- La transposition complète, donc jusqu'aux textes d'application, des conventions internationales pour la facilitation des transports dont l'Algérie est partie ;
- Le lancement de la mise en place avant la fin de l'année en **cours du guichet unique portuaire** et sa généralisation dans les ports pour accélérer et sécuriser les

procédures administratives de contrôle et de taxation des marchandises dans les points d'entrée sur le territoire;

- Le renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les intervenants institutionnels publics et privés de la chaîne logistique internationale ;
- La réalisation des aménagements nécessaires à la résorption des goulots d'étranglement liés à la configuration des zones portuaires et de leurs accès par les différents modes de transport (et prioritairement ferroviaire).

Ces dispositifs contribueront à améliorer les différents indices de facilité des affaires « Doing Business » et partant la compétitivité de l'industrie nationale.

### ❖ **Consolidation des dispositifs de sûreté et de sécurité**

Nécessité de consolider les dispositifs de sûreté et de sécurité de nos installations, infrastructures et équipements dédiés au grand public et leur adaptation permanente aux nouvelles technologies de transport (maritime, aérien, ferroviaire...) tout en veillant en parallèle à concilier ces impératifs avec les exigences de facilitation et d'amélioration des conditions d'accueil et de traitement des usagers et des biens.

**Sans être exhaustif, les principaux éléments suscités, constituent, comme souligner supra les principaux axes de la stratégie et politique du secteur des Transports.**

**Aussi, sont repris ci-après, et par sous-secteur les principales actions prioritaires retenues par le secteur à cours moyen termes :**

## **A – Principaux éléments du programme d'actions du secteur (2015/2019)**

### **(1) - Secteurs Maritime et Portuaire**

#### **1.1 - Sous-secteur Maritime**

##### **(a) Transport maritime des voyageurs :**

- Mise en œuvre du programme de développement de la C<sup>ie</sup> ENMTV et modernisation de la gestion pour garantir un service de qualité pour les lignes existantes (Algérie / Europe) et l'ouverture de nouvelles lignes nationales (cabotage national) et internationales (Italie, Espagne, Tunisie etc ...)
- Poursuivre en parallèle, la réalisation du programme de développement et de modernisation des gares maritimes ( Annaba, Djen-Djen, Ghazaouet ... )

##### **(b) Transport maritime urbain :**

- Poursuite du programme de développement du transport maritime urbain engagé au niveau d'Alger et l'ouverture de nouvelles dessertes (inter-villes) avec l'acquisition de deux navires adaptés à ce type de transport, actuellement en cours de réception par la C<sup>ie</sup> ENMTV.

### **(c) Transport maritime des marchandises :**

La reconstitution et le développement du pavillon national constitue indéniablement l'une des mesures urgentes à concrétiser, elle répond à un besoin stratégique. Sa concrétisation passe par :

- la poursuite et l'accélération de la concrétisation du plan d'investissement visant à l'augmentation de la flotte marchande nationale à même d'assurer une couverture de nos échanges commerciaux maritimes à hauteur au moins **de 30 %**, actuellement assuré dans presque sa quasi-totalité par des C<sup>ies</sup> étrangères.

Il s'agit en d'autres termes de multiplier par 10 les capacités actuelles du pavillon national. (6 navires sur les 25 programmés en acquisition ont été réceptionnés et en exploitation).

- l'incitation des opérateurs nationaux publics en vue de privilégier le recours au pavillon national (**CNAN NORD ET CNAN MED**), en fonction de ses capacités, pour le transport de leurs marchandises.
- la poursuite de la recherche d'opérateurs stratégiques en vue de la concrétisation de partenariats dans le domaine du transport maritime des marchandises.

Ces actions devront être également accompagnées par :

- de plus grandes facilitations à l'armement national pour les affrètements de navires sur des périodes plus ou moins longues en vue de suppléer à ce manque de capacité dans l'attente de la concrétisation de son programme d'acquisition de nouveaux navires et en vue de relancer les services de lignes et de faire contrepoids aux armateurs étrangers ;
- d'autres mesures **d'ordre organisationnel (reconfiguration du secteur maritime) et réglementaire comme le code maritime** (chantier en cours), la réglementation des changes (à adapter aux spécificités du secteur), la fiscalité (armement national exclus du bénéfice de l'exonération de l'IBS pour les recettes réalisées à l'étranger) etc ... seront engagées.

### **(d) Construction et réparation navale :**

- Poursuite de la réalisation du programme de développement de la Société ERENAV visant à la réhabilitation et la modernisation de ses installations de réparation et construction navale ;
- Concrétisation du partenariat (51/49%) engagé avec un opérateur portugais spécialisé en la matière sur une nouvelle installation de réparation et construction navale (site principal d'Arzew) ...

#### **1.2 - Sous-secteur Portuaire :**

- Poursuite des travaux engagés actuellement au niveau de certains ports (réhabilitation et modernisation pour certains et extensions pour d'autres) avec comme objectif l'augmentation et adaptation des capacités d'accueil et de traitement des navires (Alger, Oran, Arzew, Djen-Djen, Bejaia, Annaba, Ténès ...)

avec l'implication directe de ces entreprises portuaires dans le financement de ces investissements,

- Le développement de capacités de transbordement constitue également une priorité pour le secteur visant à permettre au pays de tirer le maximum d'avantages de par son positionnement géographique stratégique, au cœur de la Méditerranée du Sud, du Maghreb et aux portes de l'Afrique sub-saharienne.

A ce titre, deux opérations majeures doivent être mises en exergue, il s'agit:

- ✓ de l'accélération en vue de leur achèvement dans les délais des travaux actuellement en cours portant sur la réalisation d'un terminal à conteneurs au port de Djen-Djen dont une partie de la capacité sera dédiée au trafic de transbordement international ;
- ✓ du lancement à court terme de la construction d'un **nouveau port centre** qui est devenue aujourd'hui une nécessité.

Le choix du site, sis à 90 km à l'Ouest d'Alger et plus précisément à El Hamdania (commune de Cherchell) sis à environ 20 km à l'Ouest de Tipasa, est retenu.

Une configuration de ce nouveau port est actuellement en cours de confirmation pour son inscription avec une capacité de traitement de 40 à 45 millions de tonnes de marchandises générales (avec prise en charge et transfert des activités du port d'Alger) et un trafic conteneurs de 3,5 millions d'EVP (intégrant également une partie du trafic de transbordement international de conteneurs transitant en méditerranée) ainsi que la création d'une zone logistique appropriée en adéquation avec le dimensionnement retenu de ce port.

- Concrétisation des opérations de partenariats engagées à l'exemple du Guichet Unique Electronique entre les ports d'Alger, Skikda et Oran avec DP World, de la réalisation d'une infrastructure portuaire entre le port d'Arzew et la Société turque de Sidérurgie Tosyali ...
- Engagement réflexion en vue de la concrétisation d'un partenariat pour la création d'une JV spécialisée dans le dragage des ports ;
- Redynamisation des travaux de réalisation d'un système intégré de gestion de la sécurité et de la sûreté maritime et portuaire et d'échange de données informatisées (VTMIS) actuellement en cours (30%) pour la réception du projet à la fin de l'année 2016.

### **(3) - Sous-secteur Aérien**

Les principales actions pour le sous-secteur en question se déclinent comme suit :

- Prise en charge effective des préconisations du rapport d'audit de l'OACI sur l'aviation civile algérienne en matière d'adaptation de la législation et réglementation nationales aux normes et pratiques recommandées (processus en cours) ;

- Mise en œuvre des recommandations et conclusions du rapport d'audit sur la C<sup>ie</sup> Air Algérie avec pour objectifs **la modernisation de la C<sup>ie</sup>**, l'amélioration de la qualité de service, de la sécurité, du marketing, de la maintenance et son redéploiement sur de nouvelles dessertes en vue de reconquérir de nouvelles parts de marchés principalement en Afrique, à travers notamment :
  - **la réorganisation de la C<sup>ie</sup>, avec la poursuite du processus de filialisation des différentes activités connexes, devant permettre à la Cie de se consacrer principalement sur son activité de base (transport aérien),**
  - **la concrétisation par Air Algérie :**
    - ✓ **du projet de réalisation d'une école de formation aux différents métiers de l'aéronautique (PNT, PNC, hotellerie / catering, maintenance ... ) en privilégiant la formule de partenariat avec de grandes écoles disposant de capacités avérées en la matière et ce dans une perspective de mise en place d'un pôle de formation à vocation régionale et internationale ;**
    - ✓ **la création d'une société de droit algérien, en partenariat (51 / 49%) avec des C<sup>ies</sup> de renom, spécialisée dans la maintenance des aéronefs et la gestion technique de la flotte, avec pour objectif la mise en place d'un « Hub maintenance » ;**
- L'achèvement de l'opération d'acquisition des 16 nouveaux aéronefs qui viendront renforcer le pavillon national (fin 2016) **et préparation d'un nouveau plan d'investissement visant au renforcement de la flotte d'Air Algérie ;**
- Redynamisation du processus d'adhésion de la C<sup>ie</sup> Air Algérie à l'une des principales alliances existantes actuellement (regroupement de C<sup>ies</sup> dans un cadre commercial pour une meilleure offre de services en termes de couverture de dessertes),
- Poursuite des travaux de réalisation des nouvelles infrastructures aéroportuaires et météorologiques à l'échelle nationale, comme :
  - **la réalisation de la nouvelle aérogare d'Alger** visant à la prise en charge dans les meilleures conditions de la demande à partir de 2018 ainsi que la mise en place avec la C<sup>ie</sup> Air Algérie d'un **Hub -passagers** au niveau de l'aéroport d'Alger, tout comme celle d'Oran, Annaba ...
  - **l'achèvement du programme de réalisation et d'équipement de 5 nouvelles tours de contrôle** (Alger, Oran, Ghardaïa, Constantine et Tamanrasset)
  - la réalisation du centre de contrôle régional de la navigation aérienne à Tamanrasset (pour la couverture de la région Sud...)
  - la poursuite du programme de modernisation des services de la météorologie (stations automatiques d'aérodromes, stations climatologiques, systèmes de commutation des messages météorologiques ...)



#### **(4) - Sous-secteur Ferroviaire**

Le transport ferroviaire (en banlieue et sur les grandes lignes) qui a une relation directe avec la vie quotidienne des citoyens et le développement économique du pays fera l'objet de :

- Poursuite des investissements actuellement en cours tant au plan du développement des infrastructures que de la modernisation, le renouvellement et l'acquisition de nouveaux équipements ainsi que de leur maintenance ;
- L'organisation de SNTF en EPIC est largement dépassée et a montré ses limites en terme de performances et ne répond plus à la demande nationale en matière de transport ferroviaire ;

La transformation de son statut juridique devient une nécessité et doit se faire dans un cadre organisé autour des métiers du cheminot ;

Ce grand mode transport public de masse n'assure que 3 % seulement de part de marché ;

**La refonte de l'organisation avec une mise en place programmée des priorités et besoins, aura pour objectif la modernisation et l'amélioration des performances pour une augmentation substantielle des parts de marché tant pour le transport des voyageurs que des marchandises ;**

- **Concrétisation des opérations de partenariats (51/49%)** actuellement en cours de maturation notamment dans les domaines de la formation des différents métiers du cheminot et de la maintenance des équipements de traction ;
- Finalisation de contrats programmes avec les entreprises de réalisations d'infrastructures ferroviaires (**INFRARAIL** et **INFRAFER** ) **en matière d'entretien des voies et autres infrastructures et promouvoir à la création de sociétés de droit algérien en augmentant les capacités de celles-ci ;**
- Modernisation de la gestion commerciale de la SNTF sur les réseaux banlieues et grandes ligne et de l'exploitation pour une amélioration de la qualité de service pour les prestations rendues ;
- **Poursuite du développement du réseau ferré :**
  - Rocade nord considérée comme artère principale reliant les régions les plus développées avec rattachement aux ports et les autres zones industrielles et les plateformes logistiques,
  - La modernisation de la ligne minière Est actuelle et son dédoublement en vue d'une plus grande prise en charge des besoins induits par l'exploitation des gisements miniers ( fer phosphate) de la région et des nouveaux complexes projetés,
  - l'achèvement de la réalisation de la nouvelle rocade ferroviaire des hauts plateaux avec les principales pénétrantes devant relier le nord et les régions du Sud, appelées à devenir de grands axes de transport par rail,

- la réalisation de nouvelles lignes et embranchements particuliers des nouvelles zones industrielles et d'activités (ex : liaison port de Djen-Djen / complexe sidérurgique de Bellara) ainsi que leur développement ;
- l'électrification progressive de l'ensemble du réseau ainsi que la poursuite de la réalisation de nouvelles gares et de la modernisation et la réhabilitation des gares existantes ...

### **(5) Sous-secteur logistique**

Comme souligné supra, le programme de réalisation de plateformes logistiques, en tant que levier et soutien au développement de l'économie nationale, déjà engagé autour des principaux ports et à l'intérieur du pays, sera poursuivi et renforcé.

Il s'agit dans ce cadre de veiller à l'achèvement en vue de leur exploitation à court et moyen termes, des projets en cours de réalisation par les entreprises portuaires et le Groupe SNTR au niveau de plusieurs régions du pays. Il convient de signaler que le programme initié par la SNTR, en la matière, a été conçu et engagé dans le cadre d'un partenariat avec un groupe français spécialisé dans le domaine.

### **(6) Sous-secteur du transport public des voyageurs :**

L'amélioration de la qualité des prestations de service, en matière de transport public collectif, reste l'un des objectifs majeur du programme en cours.

A cet égard, l'effort exceptionnel déjà consenti au regard de l'importance des projets réalisés et /ou en cours, sera poursuivi avec mise en œuvre d'un nouveau cadre législatif, réglementaire et organisationnel approprié visant à assurer une meilleure préservation des investissements consentis et une gestion moderne des infrastructures du transport urbain dans le but de garantir un service public adapté à une demande de plus en plus croissante et exigeante

Un traitement particulier est réservé également à la circulation routière dans les grandes agglomérations en s'appuyant sur des outils modernes de gestion pour une régulation dynamique des flux (réseau électronique).

Dans ce cadre il est attendu, la poursuite en vue de leur achèvement et mise en exploitation :

- ❖ **Métro** : Travaux d'extension du métro d'Alger actuellement en cours sur tronçons (i) Grande Poste / Place des Martyrs (ii) Hai El Badr / Ain Naadja et (iii) El Harrach / Bab Ezzouar ) ;
- ❖ **Tramway** : Travaux de réalisation actuellement en cours de 4 projets (Sétif, Sidi Bel Abbés, Ouargla, et Mostaganem,) ainsi que l'achèvement de l'extension de Constantine ;
- ❖ **Téléphériques** : Réception de trois nouveaux projets Alger, et Tizi Ouzou : nouvelles réalisation et Oran (rénovation) ;

#### ❖ **Transport public par bus :**

- **Transport urbain et suburbain :** Poursuite du programme d'acquisition de près de 1200 bus auprès de la SNVI et de leur affectation aux différentes entreprises publiques de transport urbain dont la mise en place au niveau des 48 Wilayas a été déjà achevée. (700 bus ont été déjà réceptionnés et affectés) ;

**Une priorité est actuellement accordée sur le solde de bus à réceptionner, aux nouvelles Wilayas déléguées du Sud. Des discussions sont actuellement en cours avec le constructeur et ses fournisseurs pour l'adaptation de ces bus aux spécificités du sud et également au transport scolaire.**

- ❖ **Transport public voyageurs ( Bus / grandes lignes) :** Poursuite et achèvement du programme d'investissements consentis par les pouvoirs publics aux entreprises publiques de transport de voyageurs (Centre – Est - Ouest et la nouvelle entreprise du Sud / Laghouat) ;

- ❖ **Infrastructures de transport de voyageurs :** Parachèvement du programme actuellement en cours de réalisation des gares routières (tous types confondus) répondant aux normes de confort et de sécurité, et permettant d'assurer des prestations de service de qualité dans les wilaya faiblement dotées comme celles des Hauts Plateaux, et des régions du Sud.

#### ❖ **Organisation de la circulation :**

Les actions s'articulent principalement autour:

- La mise en œuvre du plan de transport national : Outil de planification pour un développement intégré de tous les modes des transports ;
- L'achèvement et la mise en œuvre de l'ensemble des plans de circulation pour les grandes agglomérations ainsi que les pôles d'échanges visant à assurer la multimodalité, la complémentarité et l'interconnexion entre les différents modes de transport à l'exemple du pôle d'échange des Fusillés aux Annassers ( Alger) ;

**Ces opérations devront être appuyées par l'introduction progressive d'outils modernes de gestion et de régulation des flux de la circulation (réseau électronique) notamment dans les grandes agglomérations (Priorité au projet engagé pour la capitale) .**

- La mise en place effective des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) ...

#### **(7) Prévention et sécurité routières :**

Les efforts consentis en la matière seront encore renforcés à travers notamment :

- **Le renforcement de la législation et réglementation en matière notamment d'infractions au code de la route, à l'obtention du permis de conduire, l'introduction du permis à point et du brevet professionnel pour des catégories spécifiques ....**

- La mise en œuvre du dispositif de limitation et d'enregistrement des vitesses pour les poids lourds et les transporteurs de voyageurs (chronotachygraphe) ;
- Le renforcement, à court terme, de l'inspection et du contrôle des auto-écoles et des examens de conduite.
- Le renforcement du contrôle des infractions ;
- L'amélioration des infrastructures routières ;
- Le développement, à court et moyen termes, du système d'information en matière d'accidentologie.

-----0000-----