

tionnellement, Alger est le premier port commercial national et le quatrième après les ports libyens. Avec une moyenne de 2300 navires /an et un volume de marchandise représentant 40% de l'ensemble acheminé vers l'Algérie, il constitue la porte d'accès aux grands marchés mondiaux (90% des échanges avec l'extérieur se font par voie maritime) et le point d'acheminement, par excellence, des importations pour un grand nombre d'industriels et de commerçants qui le convoitent des quatre coins du pays. Son impact sur l'espace urbain se mesure par l'importance des différents flux de marchandises et de personnes qui y transitent quotidiennement.

Avec plus de 400 camions transportant des conteneurs ou des marchandises et de 200 véhicules lourds légers, quittent le port chaque jour provoquant des encombrements aigus au sein du tissu urbain, essentiellement au niveau du quartier portuaire.

Avec plus de 6 863 000 tonnes traités au cours de l'année 2000, dont 79% au profit des importations, il couvre une grande partie du territoire en desserte commerciale. Son hinterland est plus vaste que ceux des grands ports algériens, notamment Oran et Annaba. Son apport économique est d'autant plus important que l'ampleur de son fonctionnement est grande.

En outre, il apparaît que le port d'Alger constitue un bassin d'emploi des plus appréciables. Il en offre 13431, répartis entre cadres et agents. Ces personnes ont rejoint le port pendant des périodes différentes et pour divers motifs. Les résultats révèlent que le renouvellement de la population active portuaire a été plus important au cours de la décennie 1990-2000 durant laquelle la compression du personnel se mettait en exécution ailleurs.

En terme d'impact, cette population employée au port s'associe à la dynamique du centre urbain algérois par les différents déplacements qu'elle effectue, notamment en ce qui concerne le mouvement « lieu de travail, lieu de résidence », et accentue la crise dans l'utilisation des espaces aussi bien piéton qu'automobile.

Les résultats recueillis montrent que 81,26% des occupés au port sont domiciliés dans Alger et sont soumis, dans leur grande majorité (96%), à une migration alternante quotidienne. Si une partie d'entre eux arrive à se déplacer sans aucun moyen de transport à cause de la proximité de leurs communes de résidence du port, il apparaît que la plus grande partie est contrainte d'être motorisée pour arriver à destination. Le transport public reste le moyen le plus utilisé pour effectuer ce déplacement.