

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion
Département des Sciences Économiques



MÉMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ÉCONOMIQUES

Option : Économie du transport

Thème :

**Essai d'analyse de l'effet du rayonnement
du port de Bejaia sur son arrière-pays**

Préparé par :
BOUDRIES Nadjim
RACHEDI Abelkamel

Dirigé par :
M. MERADI Ouari.

Date de soutenance : 14/06/2017

Jury :

Président : KHELLADI Anissa
Examineur : REDOUANE Abdellah
Rapporteur : MERADI Ouari

Année universitaire : 2016-2017

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous remercieront Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force et la patience de pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer notre profond remerciement à notre promoteur, M^r MERADI pour avoir accepté de nous diriger, pour ses conseils, ses orientations très utiles et qui sont d'un apport considérable, que nous ne remercierons jamais assez.

Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants d'économie des transports, en particulier le responsable de la spécialité Dr MERZOUG pour tous ses conseils tout au long du Master.

Pour ses encouragements, sa disponibilité et ses précieux conseils.

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

A ma très chers maman qui a été toujours à mes cotés

Que dieu le tout puissant tu préserve

Et tu procure santé et longue de vie

A mon frère : Juba et A ma sœur : Kahina

A tout ceux qui mon aider à terminer ce travail

Et a tous mes amis de prés ou de loin.



RACHEDI

Abdelkamel

Dédicaces

Je dédie ce travail à...

Mes très chers parents, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères sentiments, pour leur patience illimitée, leur engagement contenu, leur aide, en témoignage de mon profond amour et respect pour leurs grands sacrifices.

Mes chers frères Nabil et Azzedine,

Mes chères sœurs Lila (kahina) et Lynda,

Ma grande famille,

et à tous mes chers ami(e)s.

BOUDRIES

Nadjim

Liste des abréviations

ANESRIF : Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements ferroviaires

ANA : l'Agence Nationale des Autoroutes

AGA : Algérienne de Gestion des Autoroutes

CANAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

COGB : Corps Gras de Bejaia

DTP : Direction des Travaux Publics

DTT : Direction des Transports Terrestres

DTW : Direction des Transports de Wilaya

DRAG : Direction de la Réglementation et des Affaires Générales

DA : Dinars Algériens

DMA : Direction Manutention et Acconage

DDD : Direction Domaine et Développement

DC : Direction Capitainerie

DR : Direction Remorquage

DG : Direction Générale

DMI : Direction du Management Intègre

DFC : Direction Finance et Comptabilité

DRH : Direction Ressource Humains

DL : Direction Logistique

EDI : Échange de Données Informatisées

EPE : Entreprise Publique Economique

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia

EVP : Equivalent Vingt Pieds

HSE : Hygiène, Sécurité et Environnement

INFRAFER : entreprise publique économique de réalisation d'Infrastructures Ferroviaires

ISO : International Organization for Standardization

IRSIT : Institut de Recherche en Stratégie Industrielle et Territoriale.

MT : Ministère des Transports

MTP : Ministère des Travaux Publics

OCDE : Organisation de Coopération pour le Développement Économique

ONP : Office National des Ports

OAIC: Office Algérien Interprofessionnel des Céréales

OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series

QHSE: Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement

RO/RO: Roll-On/ Roll-Off

SNAT : Schéma National d'Aménagement du territoire.

SNTF : Société Nationale des Transports ferroviaires

SO. NA. MA : Société National de Manutention

SPA : Société Par Actions

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale

Chapitre 01 : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays 4

Section 1 : Généralité sur les ports 4

**Section 2 : Considérations générales concernant l'accessibilité terrestre des ports
maritimes 12**

Chapitre 02 : Les ports algériens et leurs arrière-pays 20

Section 1 : Les ports en Algérie 20

Section 2 : L'arrière-pays des ports algériens 27

Chapitre 3 : Effet de rayonnement du port sur son arrière-pays, cas de Bejaia 36

Section 1 : présentation du travail empirique 36

Section 2 : présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon 49

Section 3 : analyse des données de l'enquête 52

Conclusion générale 81

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Annexes

Table des matières

Résumé

Introduction générale

Les échanges commerciaux ont connus un essor considérable durant les années soixante dix suite à l'apparition de nombreux phénomènes stimulateurs, notamment la croissance économique, croissance démographique, mondialisation, conteneurisation, la libéralisation des échanges commerciaux, nouvelle technologie d'information et de communication et la baisse des prix de transport associée à une amélioration de l'efficacité des transports. A cet effet, le transport maritime tient une place prépondérante à l'heure actuelle puisqu'il assure environ 90% du trafic de marchandises dans le monde et considéré comme l'épine dorsale du commerce international est un élément moteur de la mondialisation et ce trafic s'effectue par biais des ports maritimes.

Les ports maritimes constituent des espaces de passage entre le monde extérieur et les territoires nationaux, disposant d'une façade maritime et contribuent à l'essor du commerce international et au développement économique des nations grâce à ses multiples fonctions : commerce, transport, emploi, industrie...etc. Par ailleurs, les ports sont des lieux territoriaux reliant le transport maritime par les voies de communication terrestre, qui impriment leur dynamisme à tous les secteurs d'activités économiques de leur pays et de l'hinterland (MOHAMED CHERIF F. Z., 2004).

L'arrière-pays d'un port est la partie terrestre d'un pays donné sur lequel les flux de marchandise sont acheminé vers et à partir de ce port. donc la notion d'arrière pays est la région qui s'étend à l'intérieur des terres ou au-delà d'un territoire occupé est étroitement liée aux moyens de communication (réseaux de transport) pour assurer les échanges entre la façade littorale et le reste du territoire par des lieux de passages qui sont les ports. (MOHAMED CHERIF F. Z., 2004).

La côte Algérienne s'étend sur une longueur de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce. L'Algérie occupe une place opportune pour la compétitivité de l'économie nationale. Elle est située sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et, à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports algériens devraient donc être des passages logiques de ces routes maritimes. (MOHAMED CHERIF F.Z., 2004).

L'activité portuaire algérienne englobe toutes les opérations commerciales liées aux exportations et aux importations, le stockage de marchandises, les dessertes terrestres pour l'acheminement des marchandises. Ces derniers sont déterminés principalement par une

dynamique des flux vers et à partir des ports, dans le cas de notre pays deux sociétés nationales dominant le transport terrestre, il s'agit de la société nationale des transports routiers (SNTR) et de la société nationale des transports ferroviaires (SNTF) (MOHAMED CHERIF F.Z., 2004).

Le port de Bejaia s'étend au cœur de la Méditerranée occidentale au centre de la côte algérienne situé à une Latitude Nord $36^{\circ}45'24''$ et une longitude Est $05^{\circ}05'50''$. Il occupe une place privilégiée sur les routes maritimes et dans l'activité portuaire algérienne. Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres. Il est parmi les leaders au niveau national du fait de sa deuxième position en termes de l'activité commerciale. Il est consacré au commerce international et aux hydrocarbures. Doté d'infrastructure et d'équipements rependant aux normes universelles. Son rayonnement à l'hinterland s'expose sur tous l'espace limitrophe, en tenant compte de son arrière-pays est subdivisé en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM. Ces dernières sont mise à être parmi les zones les plus denses en terme d'activité économique en Algérie exercent une contribution importante dans le développement économique national en matière de branche d'activité économique, tant industriels que commerciales, et par rapport aux plusieurs projets d'envergures nationales qui sont en cours de réalisation ou qui fond partie d'un plan national global de développement. De ce fait, la capacité du port de Bejaia peut contribue non seulement à la région de bougie mais également au niveau national (M .BELATAF, A. BELKHIRI, et O. MERADI, 2010).

Problématique et objectif de recherche

Vue l'importance des ports dans le commerce des nations et leurs contributions au développement économique des pays (régional, national) et l'importance de l'interaction existante entre les ports et l'arrière pays. Notre étude vise à mener un travail d'investigation pour montrer les effets du rayonnement du port de Bejaia sur son arrière pays, nous avons essayerons de répondre à la question principale suivante qui constitue d'ailleurs l'objet de notre travail de recherche :

- **Quelle est l'intensité et comment se manifeste le rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays ?**

Traiter de cette question revient à discuter d'un certain nombre de questions qui méritent réflexion, à savoir :

- ✓ Quel est l'impact du port sur le développement régional ?
- ✓ Quelle est l'influence du port sur la localisation des sites commerciaux ?
- ✓ Quelle est le rôle des dessertes terrestres dans la concentration des zones d'activités situées sur l'arrière pays ?

Pour pouvoir répondre à ces questions, nous avons basé notre réflexion sur les hypothèses suivantes :

- H₁ : Le port de Bejaia a contribué d'une manière significative dans le développement de son arrière-pays.
- H₂ : Le rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays s'est manifesté par des effets économiques et sociaux positifs (externalités territoriales positives).

Pour répondre à ces questions et pour vérifier nos hypothèses, nous avons adopté une démarche méthodologique reposant, en plus des recherches bibliographiques et documentaires, sur des questionnaires qui ont été distribués aux différentes entreprises localisées au niveau de l'arrière-pays du port de Bejaia.

Notre travail est structuré en trois chapitres présentés comme suit :

Le premier chapitre traitera le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays : Il est subdivisé en deux sections : la première comportera des généralités sur les ports, et la deuxième traitera des considérations générales concernant l'accessibilité terrestre des ports maritimes.

Le deuxième chapitre traitera les ports algériens et leurs arrière-pays dans lequel nous allons présenter en premier lieu les ports algériens et en deuxième lieu l'arrière-pays des ports algériens.

Le dernier chapitre sera réservé à la présentation des résultats de l'enquête où nous essayerons d'expliquer et d'analyser l'effet de rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays. Pour cela une enquête de terrain a été réalisée auprès de l'entreprise portuaire de Bejaia et des différentes entreprises de transport qui assurent le trafic de marchandises du et vers le port de Bejaia.

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

Introduction

Les ports maritimes constituent un élément majeur dans la mondialisation de l'économie, et le développement de l'activité du commerce national et international, par rapport à leurs positions stratégiques et le processus d'intégration économique qui ont renforcé le rôle fonctionnel joué par les ports maritimes dans le système de transport global, car il est un lieu d'interface entre avant-pays et arrière-pays.

L'accessibilité terrestre des ports maritimes est devenue l'une des préoccupations majeures des autorités portuaires et des responsables politiques, elle constitue un impact important et clef sur la compétitivité des ports et du développement économique des régions enclavées et côtières.

L'objectif que nous poursuivrons dans ce chapitre introductif est de donner un aperçu théorique sur les ports. En deuxième lieu, nous aborderons des considérations générales sur l'accessibilité terrestre.

Section 1 : Généralités sur les ports

1.1. Définition d'un port : Il existe de nombreuses définitions, la notion du port selon J.G. BAUDELAIRE est : « *un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre les navires et la mer et les différents moyens de transport terrestre: rail, route, navigation intérieure, canalisation diverse.* ». Un port est considéré comme étant un port performant selon les leviers suivants :

- le délai :** Transiter dans un temps convenable ;
- le coût :** Minimiser les coûts de transition ;
- la sécurité :** Sécuriser la marchandise, les navires et les être humains ;
- la réactivité :** Réagir rapidement aux besoins des opérateurs et du marché.

1.2. Les différents types de ports :

Il existe plusieurs types de port qui peuvent être classés selon leurs localisations, et leurs activités (HERMIME T., 2012) :

1.2.1. Localisation : ce type regroupe les ports suivants :

a. Port maritime : est un endroit situé sur le littoral maritime ou à l'interface entre terre et mer, qui sont souvent les ports principaux pour un pays ayant façade maritime, servent à accueillir les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

b. Ports fluviaux : les ports fluviaux, ou ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, reliés au littoral par un canal maritime, ou établi sur lagunes et étangs en communication avec la mer. Ils peuvent d'ailleurs comporter un avant-port extérieur. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve.

c. Ports lacustres : Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser des problèmes sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas au bord des lacs de montagne, mais également les grands ports du commerce sur les Grands Lacs.

d. Ports à sec : Ce sont des ports relativement récents, et permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.

1.2.2. Activités : dans ce type on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires.

a. Ports de commerce : servent à accueillir les navires de commerce et spécialisé pour le trafic de passagers et le transport de marchandises, essentiellement les ports de commerce sont dans l'activité, l'embarquement et le débarquement des personnes et de marchandises. Un port du commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires pour assurer l'acheminement des marchandises et les opérations d'entreposage.

b. Ports de pêche : Ce sont des ports de pêche, dont les installations des bateaux et le déchargement des poissons, pour une sécurité et des opérations des navires équipés pour la pêche. L'infrastructure est plus simple qu'un port de commerce : quelques quais ou pontons,

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.

c. Port de plaisance : c'est un port artificiel sert à accueillir les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et a moteur, généralement pour des raisons touristiques ou activités sportives. Il est souvent situé près du centre des villes.

b. Ports militaires : (ou bases navales) : servent à accueillir les navires de guerre. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Il peut être spécialisé en base de sous-marins ainsi qu'être une base navale qui abrite les navires de guerre sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité.

1.3. Le rôle des ports :

Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie nationale et dans le commerce extérieur du pays, dont la quasi-totalité emprunte la voie maritime. Ils sont l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social du pays (BOUZAHHER A., 2016).

Étant donné que le port est comme une interface entre transport maritime et transport terrestre, il offre aux navires un abri pour le déroulement de leurs opérations commerciales. Il peut être considéré comme étant un pôle de croissance pouvant générer un certain nombre d'emplois, ce qui peut être la base de débouchés pour les demandeurs d'emploi. Il a pour mission d'assurer le transbordement des marchandises et des personnes dans les meilleures conditions de sécurité, de rapidité et de coût, en atténuant les conséquences de la rupture de charge.

Il joue en outre un rôle de marché lorsque les opérations de transbordement sont suivies d'opérations commerciales ; le port doit dans ce cas offrir les capacités d'entrepôts nécessaires. Le port joue aussi le plus souvent un rôle industriel quand il dispose de réserves foncières suffisantes pour permettre l'implantation d'usines traitant les matières premières importées par voie maritime (BOUZAHHER A., 2016).

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

L'activité portuaire occupe à l'heure actuelle une place de choix dans l'ordre des priorités des programmes de développement, aussi bien dans les pays développés que dans les pays en voie de développement.

Les ports ont vocation à jouer des rôles de plus en plus multiples et spécifiques aux services de l'économie, qu'il s'agisse du développement propre à l'économie nationale ou des échanges avec les autres pays.

Les ports étant le lieu de transit privilégié du commerce international, leur importance s'en trouve amplifiée et leur rôle dans la politique de développement national est plus déterminant.

Le port peut s'apprécier suivant les trois rôles suivants (BOUZAHER A., 2016) :

- Le port comme facteur de développement du commerce extérieur,
- Le port comme élément de développement pour l'industrialisation,
- Le port comme pôle de développement dans l'aménagement du territoire.

1.3.1. Le port comme facteur de développement du commerce extérieur

Le bon fonctionnement d'un port permet d'assurer les importations du pays aux meilleures conditions, réduisant ainsi le prix des biens de consommation. Il permet d'assurer aux exportations une meilleure compétitivité sur les marchés internationaux, augmentant ainsi la production des devises par la croissance des quantités et des marges sur les prix de vente.

1.3.2. Le port comme élément du développement pour l'industrialisation

Longtemps considéré comme de simples lieux de transits, les ports se sont progressivement ouverts vers un rôle moteur dans les activités industrielles (ports pour minéraliers par exemple).

On remarque ainsi en Afrique occidentale que les pôles industriels sont proches des zones portuaires.

1.3.3. Le port comme pôle de développement dans l'aménagement du territoire

Pour chaque activité ou entreprise à implanter, il existe théoriquement un point de localisation optimum qui minimise le produit fini vendu sur le marché de consommation.

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

La création ou le développement d'un port dans certaines régions constitue en général un élément privilégié d'aménagement du territoire par la diminution du coût de transport qui peut également apparaître comme un raccourcissement des distances de transport.

1.3.4. Fonction de transit

La principale fonction du port est une fonction de transit, c'est-à-dire qu'en tant qu'interface entre le milieu marin et le milieu terrestre, le port doit :

- accueillir les navires ;
- Répondre aux différents besoins des différents utilisateurs que sont les transporteurs maritimes et les chargeurs ;
- répondre aux besoins des expéditeurs des marchandises par voie terrestre destinée à l'exportation.

Ainsi donc, les éléments fondamentaux à prendre en compte dans la programmation d'un port sont:

- Le transport intérieur ;
- La marchandise ;
- L'exploitation portuaire ;
- Les navires.

1.4. Évolution des ports maritimes

Au début des années 1990, l'évolution portuaire est entrée dans une nouvelle phase, la CNUCED dans le plan de l'évolution des principales places portuaires internationales qui procèdent à une classification particulière des ports.

Selon, les stratégies de développement et la démarche commerciale, ordonnent quatre générations des ports, que signalons comme suite (Boumessila. A., 2010) :

1.4.1. Les ports de première génération

Dans les premiers temps les ports destinés essentiellement pour les opérations de chargement et de déchargement des navires, de stockage et la livraison des marchandises. Leurs fonctions étaient comme des interfaces entre les deux modes de transport terrestre et maritime.

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

La relation entre le port et son environnement (les entreprises, la ville et les usagers) se limite aux seuls contacts professionnels de routine à savoir : demande de prestation et satisfaction par la prestation :

- Activités situées sur les quais ;
- Juxtaposition de métiers portuaires ;
- Domination de l'offre, peu d'écoute des besoins des usagers.

1.4.2. Les ports de deuxième génération

La seconde génération, les ports l'intègrent les activités industrielles et commerciales et deviennent des bases d'organisation de service et des opérateurs dans le domaine de transport. Ils se caractérisent par :

- le port décidant de la stratégie de développement qui expansionniste le volume ;
- L'activité de transformation (industries lourdes), sévices aux navires dans le port ;
- Organisation et proximité du port et de ses usagers, le concept de communauté Portuaire se profile ;
- Relation occasionnelle de villes et de ports.

1.4.3. Les ports de troisième génération :

Le port se caractérise par le chargement de la conception portuaire et le développement de la plateforme commercial et logistique à l'échelle internationale, adoptée par une nouvelle stratégie commerciale, les méthodes modernes : Management, marketing sont intégrés par les fonctions de distribution et des liens avec la ville :

- Stratégie du développement à l'orientation commerciale ;
- Distribution des marchandises, activité de logistique, centre de distribution ;
- Système d'information Échange de Données informatisées (EDI) au sein du port ;
- Relations étroites entre les villes et les ports.

1.4.4. Les ports de quatrième génération

Le port évolue vers le système de réseautage, orienté par des plateformes logistiques possédant des politiques commerciales communes. Le port converge vers ses objectifs à savoir :

- Une stratégie d'internationalisation et la diversification des activités ;
- L'organisation de prestations logistiques pour les chargeurs ;
- Les réseaux EDI intégrés entre les places portuaires ;

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

-Le service portuaire s'exporte par la forme du transbordement.

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

Tableau n°1 : classement CNUCED des ports

	1e Génération	2e Génération	3e Génération	4e Génération
	Interface entre 2 modes de transports	Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce	Centre de transport intégré et plateforme logistique pour le Commerce international	Ports réseaux
Stratégie et développement	Non élaborée	Expansion en volume. Service aux navires.	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire	Internationalisation et diversification
Services offerts	Manutention, stockage traditionnel, non organisé. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins.	Industries de conditionnement et de transformation.	Centre de distribution. Activités logistiques.	Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs.
Zones d'influence	Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers).	Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port.	Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port.	Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation.
Système d'information	Peu développé.	Échanges d'informations.	EDI.	Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.
Remarques	Peu d'écoute des besoins. Activité sur les quais, juxtaposition des métiers	Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers. Échanges d'informations	Relations étroites ville – port. E.D.I.	Coopération internationale entre communautés portuaires. Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires

Source : Le Port - Maillon Essentiel de la chaîne Logistique – 2010. Par Abdelkader Boumessila

1.5. La notion de triptyque avant-pays/port/arrière-pays

La notion de triptyque « avant-pays/port/arrière-pays » c'est l'union entre les trois volets, le port maritime, transport maritime et terrestre par des liens spatiaux et fonctionnels pré-ou poste acheminement (Charlier., 1982). Cette notion est étroitement liée par une relation de symbiose. Robinson a souligné la nécessité d'une approche intégrée du triptyque en affirmant que *«la séparation des relations qu'un port entretient avec son avant- et son arrière-pays en deux ensembles parfaitement démarqués est une fausse dichotomie. Le flux de marchandises entre l'avant- et l'arrière-pays constitue, bien au contraire, un continuum »* (Robinson, 1970).

La forte interdépendance entre ces trois volets et clairement apparaît à la lumière de la montée en puissance de la conteneurisation et de l'intermodalité. Ainsi, les flux de conteneurs depuis et vers l'arrière- pays sont largement effectués par un régime exercé par l'organisation de transport maritime (économie d'échelle au niveau des compagnies, concentration de l'activité dans un port principale). Il est clair que la question de la desserte terrestre des ports maritimes doit être avalée dans le cadre de schéma relationnel. Il existe une relation étroite entre la desserte terrestre des ports maritimes d'une part et l'organisation maritime et l'avant-pays de l'autre.

Section 2 : Considérations générales concernant l'accessibilité terrestre des ports maritimes

Cette section traitera la desserte terrestre des ports maritimes, une analyse inspirée de l'étude faite par l'Organisation de Coopération pour le Développement Économique (l'OCDE., 2000). Ainsi que l'impact socio- économique et environnemental du port sur la ville.

2.1. La notion d'accessibilité terrestre des ports maritimes

L'accessibilité se définit comme *« la mesure dans laquelle le système de transport et de l'utilisation des terres permettant au (groupes d'individus ou de marchandises d'atteindre ou destinations au moyen d'un mode de transport »* (Geeurs et Ristima van Eck., 2001). Elle désigne un instrument qui permet d'évaluer la qualité de la desserte entre un lieu déterminé et un ensemble d'autres lieux.

À cet égard, l'accessibilité est étroitement liée aux problèmes, de la mobilité, dans ce contexte, on peut distinguer deux types d'accessibilité ;

- ✓ **L'accessibilité relative** : ce type montre le niveau d'interconnexion entre deux nœuds, d'un système de transport (un port maritime et un site central par exemple).
- ✓ **L'accessibilité globale** : qui fait l'objet d'une évaluation de degré d'interconnexion entre un nœud déterminé et un ensemble de nœuds, qui sont desservis d'un réseau spatial.

La première permettra de mesurer la qualité de la desserte offerte à partir d'une corrélation origine destination donnée, par une liaison d'un mode transport. Alors que la seconde fait l'objet d'une évaluation de l'accessibilité globale d'un port. L'accessibilité peut ainsi être définie comme la possibilité ou l'opportunité qui sont offertes d'accéder à des activités déterminées. Cette « accessibilité *intrinsèque* » est fonction de l'offre/de la capacité de l'infrastructure et des services de transport.

2.2. L'accessibilité terrestre dans le cadre d'une approche à plusieurs niveaux (ou strates)

Globalement, on constate que la desserte terrestre des ports maritimes s'articule autour de quatre niveaux interdépendants :

a. Le premier niveau est celui de l'implantation :

Il désigne la localisation géographique d'un point d'accès par rapport aux centres de l'espace économique et il se considère comme un élément de base dans la détermination de l'accessibilité intrinsèque des ports maritimes.

b. Le deuxième niveau est celui d'infrastructure :

Cette strate désigne la mise en place des infrastructures de base d'une manière à les exploiter pour faciliter et fluidifier les liaisons entre les nœuds de transport.

c. Le troisième niveau est celui de transport :

Il constitue les moyens liés à la chaîne de transport ; la mise à disposition des moyens de transport pour les utiliser sur les liaisons et les corridors entre le port et les autres nœuds du système de transport.

d. Le quatrième niveau est celui de système logistique :

Consiste à exploiter les différents moyens de transport et les infrastructures et les liaisons terrestres dans la chaîne logistique (l'OCDE., 2000).

2.3. Les acteurs qui interviennent dans l'accessibilité terrestre des ports maritimes :

Il existe plusieurs acteurs qui interviennent dans l'accessibilité terrestre des ports maritimes, on distingue :

2.3.1. L'autorité supranationale, nationale et régionale :

Les pouvoirs publics ont un impact important sur l'accessibilité intrinsèque des ports maritimes, car tout projet d'investissement et de construction d'infrastructures au niveau des voies de communication terrestre et des nœuds d'un système de transport montre l'importance de base de l'accessibilité d'un port maritime. Ainsi que les autorités sont chargées de la fixation d'un ensemble de règles (spécification technique relative aux moyens de transport, a l'accès au marché...Etc.).

2.3.2. Les compagnies maritimes, les transporteurs routiers et les compagnies ferroviaires :

Ces acteurs entraînent des influences sur le transport dans le degré où ils décrivent la fréquence, la fiabilité et la qualité des services de transport offert pour l'acheminement des marchandises et des produits entre les différents nœuds et pour les relations origines destination spécifique.

2.3.3. Les entreprises de manutention et les exploitants des terminaux :

Ces derniers assurant le transbordement physique des marchandises et les activités connexes, et la transition et l'intégration des modes et des réseaux de transports.

2.3.4. Les expéditeurs les opérateurs multimodaux et organisateurs logistiques :

Font preuve d'efficacité et de créativité dans la conception des chaînes de transport entre origines et destinations, plus l'accessibilité révélée pour une accessibilité intrinsèque donnée est élevée. La chaîne de transport optimale sera celle qui offre la meilleure qualité, fiabilité et vitesse d'acheminement au meilleur coût possible (l'OCDE., 2000).

2.3.5. Les autorités portuaires :

L'autorité portuaire a une forte contribution sur l'amélioration et la fluidification de la desserte dans le continuum avant/arrière-pays selon qu'elles s'attribuent une fonction de facilitation purement réactive ou au contraire quelle se muent en un gestionnaire proactif.

2.3.6. La relation commerciale entre les chargeurs et les réseaux avec les entreprises :

Cette relation démontre la demande d'accessibilité des chargeurs au niveau de la logistique et du transport.

2.4. Coûts liés à l'accessibilité :

Le coût de l'accessibilité terrestre n'est pas perçu comme conjointement lié au cout de transport des marchandises entre origine et destination ainsi que le port. Ce qui importe, en effet, c'est les coûts de réseau, les ports étant choisis parmi ceux qui tendront à minimiser la somme des coûts d'acheminement maritime, de traitement portuaire et de transport terrestre (Gilman, 1997).

La nécessité de prendre en compte une approche portant sur l'ensemble du triptyque avant-pays/port/arrière-pays en vue de résoudre les problèmes liés à la desserte terrestre des ports maritimes. Nous préférons donc que la minimisation et la gestion des couts passent par des processus logistiques (conception de chaînes de transport voire de chaînes logistiques complètes). Cette dernière semble plus appropriée que de passer par un niveau de transport (liaisons de transport individuelles).

Les concepteurs des chaînes logistiques se concentrent généralement sur les coûts logistiques directs liés à l'accessibilité terrestre, tels que les coûts de transport, les coûts portuaires (transbordement et entreposage), les coûts des services à valeur ajoutée offerts dans les nœuds du système de transport et les coûts des stocks. L'échelle d'activité et l'utilisation des capacités déterminent en grande partie les coûts engendrés par le traitement et/ou le transport des marchandises. Cela étant, certains autres facteurs de coûts, plus indirects et moins quantifiables, tels que les *coûts logistiques indirects et les coûts de non-optimisation des coûts (imputable au comportement humain)* déterminent l'accessibilité terrestre des ports maritimes.

Les *coûts logistiques indirects* résultent du niveau de satisfaction du client et de l'efficacité globale de la chaîne de transport en termes de fiabilité, de disponibilité et de compatibilité. À cet effet, ils fournissent une indication *ex post* de la qualité technologique et organisationnelle globale de la chaîne de transport et de la disposition des différents acteurs concernés à pratiquer le sur mesure en fonction des besoins du client (Ojala, 1991).

La conception de la chaîne de transport est loin de satisfaire tous les critères de la rationalité, en raison d'abord à l'imprévisibilité des comportements des individus qui fait apparaître les coûts cachés, à cela s'ajoute, l'absence d'informations correctes et complètes concernant les itinéraires de substitution disponibles pour les gestionnaires des chaînes logistiques et les chargeurs. Toutes ces conditions nous laissent penser que la conception de la chaîne de transport répond plutôt à une rationalité limitée conduit ainsi à une prise de décision sous-optimale.

Enfin, les chargeurs imposent parfois aux transitaires et aux compagnies maritimes des comportements peu rationnels. C'est notamment le cas lorsqu'ils demandent de toucher un port particulier ou d'utiliser un mode de transport terrestre spécifique. Les coûts externes liés en particulier à l'insécurité et les dommages causés à l'environnement constituent une charge supplémentaire pour l'accessibilité terrestre des ports maritimes.

Dans le cadre du développement durable de la desserte terrestre des ports maritimes, les responsables politiques devraient s'attacher à approcher le plus possible le marché parfait, sans y faire obstacle.

2.5. L'impact socio- économique et environnemental du port sur la ville

L'activité portuaire est l'un des facteurs essentiels qui améliore la productivité économique sur la ville portuaire par la création de la richesse, des flux de revenus et d'emplois.

2.5.1. L'impact économique

Les régions peuvent bénéficier de la présence du port sur leur territoire. Afin que, cet effet se réalise, leurs ports doivent être performants. Mais également, être bien intégrés dans une économie régionale. Cet impact économique est expliqué par la création de valeurs ajoutées

sur les tonnes transbordées, et la fiscalité dont le trésor public bénéficie des impôts payés par les entreprises portuaires.

a. La valeur ajoutée

La valeur ajoutée issus de la comptabilité nationale « *la rémunération des facteurs de production, comme la contribution de chaque opérateur à la création et à la distribution du produit* » (IRSIT., 2004), cette dernière sert à rémunérer les agents économiques qui concourent au fonctionnement de l'entreprise (les salariés, les apporteurs de capitaux, les administrations, l'entreprise elle-même ; bénéfices et réserves indispensables aux futurs investissements.).

La valeur ajoutée est calculée pour mieux évoluer les valeurs économiques d'un port, analyse la structure qualitative des trafics portuaires pour mesurer la richesse générée par une branche d'activité pendant une période donnée. La valeur ajoutée permet d'améliorer la connaissance de l'économie portuaire et son impact sur l'économie locale et nationale. Cette technique associée à l'économie portuaire se mesure en augmentant les valeurs ajoutées, en totalité ou en partie, des entreprises liées à l'activité portuaire, directement ou indirectement.

➤ **La valeur ajoutée directe**

La valeur ajoutée directe correspond à toutes les activités liées à la fonction portuaire et les activités de l'autorité portuaire, le pilotage, le remorquage, le ménagement, les douanes et la manutention.

➤ **La valeur ajoutée indirecte**

Elle est liée aux entreprises utilisatrices de service portuaire, installé sur ou à proximité du domaine portuaire (entreprises industrialo- portuaire). Les études comptabilisent la valeur ajoutée de ces entreprises en totalité (méthode de masse) ou partiellement (méthode de flux) à hauteur de la part des flux portuaires dans l'activité des entreprises.

➤ **La valeur ajoutée induite**

Elle résulte des services et des commerces et comptabilise de la part de la valeur ajoutée associée aux dépenses des salariés travaillant dans la fonction portuaire. (Nicolas TERRASSIER., 1997).

b. La fiscalité

Deux types d'impôt s'appliquent aux ports : les impôts liés à la production (droit de douane, taxe à la valeur ajoutée, etc.) et les impôts directs sous forme d'impôt sur le chiffre d'affaires, sur les bénéfices industriels et commerciaux. Notamment, les impôts indirects sont inscrits au compte d'exploitation et les impôts sur les bénéfices prélevés sur les résultats, et passés dans un compte de profits et de perte. Le régime fiscal varie d'une législation portuaire à une autre. En tant qu'organisme à but lucratif est exempté de l'impôt direct. Mais, par des impôts indirects. Ils paient cependant des impôts locaux (Grosdidier. M.J., 1999).

2.5.2 Impact social

Les activités portuaires touchent l'impact économique et contribue à l'impact social par :

➤ La création de l'emploi

Le nombre d'emplois associés dans l'activité portuaire. Ces taches sont liées directement au port en même temps permet déterminée des nouveaux emplois dans la ville, la branche des activités portuaires comme un créateur de richesse à l'échelle nationale. Nous pouvons distinguer trois types d'emplois créés par le port à savoir :

❖ L'emploi direct

Il concerne les postes d'emplois créés et offerts par les établissements de la plate – forme portuaire ex : les armateurs, cosignataires, transitaires et ceux qui situe dans l'administration portuaire.

❖ L'emploi indirect

Ces emplois sont liés aux postes créés par les entreprises et les fonctions installées à proximité de port ou à l'arrière-pays du pays «*C'est la vie née dans l'enceinte portuaire sur les quais qui se prolonge au- de la ville à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins* » (Mohamed chérif F.Z., 2004).

❖ Emploi induit

Ce sont les emplois créés dans la communauté de résidence dans le port, liés aux activités directes et indirectes ; dépensent leurs salaires dans les lieux d'habitation.

2.5. 3. Impact environnemental

Chapitre I : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays

Les activités portuaires ont des impacts environnementaux qui varient sur leur territoire, et les impacts principaux sont liés à activités maritimes proches, ou au lien avec le port, et aux activités liées à l'arrière-pays portuaire. Dans l'esprit du citoyen ou du décideur public les ports sont souvent associés à des lieux d'activités polluantes, à des sources de destruction de la biodiversité ou à des zones d'émission de gaz à effet de serre. Ils ont pourtant, depuis une dizaine d'années au moins, intensifié leur recours aux processus propres. Ils ont ainsi donné des gages territoriaux, en assurant un nettoyage de zones au moins équivalent à celle qu'ils industrialisent, et ont contrôlé de manière plus efficace les déchets produits. La tendance mondiale consiste à présent à utiliser les processus durables pour en faire des avantages compétitifs, plutôt qu'une simple correction des externalités négatives. Toutes les activités portuaires et industrialo-portuaires sont source de nuisance sur les littoraux.

Le maintien en état d'un milieu naturel fragile, la préservation des espèces, les limitations apportées aux rejets de production de dragage ; la qualité architecturale, la protection du milieu urbain, le contrôle de la pollution sont des critères de protection de l'environnement. Mais, il reste dans ce domaine un facteur important de distorsion : les effets des dommages (ou des améliorations) à l'environnement se font sentir sur des périodes beaucoup plus longues que les effets économiques des projets eux-mêmes (Jean Grosdidier de Maton., 1999).

Conclusion

Le rapport entre le port et l'accessibilité terrestre joue un rôle très important pour la compétitivité de l'activité des ports maritimes et vis-versa pour les entreprises installées à l'arrière-pays dans le but d'assurer une meilleure fluidité entre origines-destination est cela par des voies de communication. Donc il existe une forte interconnexion entre ces deux volets (ports, arrière-pays) ce qui contribue davantage au développement de la région.

Chapitre II : Les ports algériens et leurs arrière-pays

Introduction

La prospérité de toute activité portuaire s'appuie énormément sur la qualité de ses dessertes terrestres, réseaux routiers et réseaux ferroviaires. Ces derniers permettent l'acheminement de la marchandise à partir et vers l'hinterland ; le transport terrestre par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures est devenu le mode de transport prépondérant. L'acheminement par route est fortement sollicité par l'activité portuaire.

Dans le contexte algérien, le transport terrestre est un secteur important dans l'économie algérienne, il est dominé par la route qui assure plus de 85% du volume des échanges, et le transport ferroviaire qui détient une part de moindre importance. Ces deux éléments contribuent d'une manière significative dans le développement de l'activité des ports algériens (KALLI Fatma-Zohra-RAHAL.,2011).

Ce second chapitre traitera les ports algériens et les caractéristiques de leur arrière-pays. La première section sera consacrée aux ports algériens. En deuxième lieu, nous essayerons de cerner les caractéristiques de l'hinterland des ports algériens.

Section 1 : Les ports en Algérie

Cette section consiste à donner un aperçu général sur les ports algériens :

1.1. Présentation des ports algériens

L'Algérie est en retard sur la redéfinition de ses espaces centraux en déshérence. Aussi les villes portuaires restent des terrains très peu exploités, environ quarante-six (46) ports en service repartis sur les 14 wilayas côtières : 13 ports de commerce mixtes dont 8 sont orientés vers les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Tenès, Ghazaout et Dellys), 3 ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda (ancien port) et Arzew).

Les ports de Bethouia et de Skikda (nouveau port) sont spécialisés dans les hydrocarbures, 31 ports et abri de pêche dont six à l'intérieur des ports de commerce ainsi qu'un port de plaisance à Sidi Fredj. Tous les ports algériens sont des ports urbains, sauf Djendjen.

Figure n°1 : La localisation des ports algériens



Source : Ministère des Transports, 2010

1.2. Typologie des ports algériens

Selon l'analyse qui a été faite par Mohamed cherif F. Z., 2004, les grandes villes portuaires vivent une période de profondes transformations dues essentiellement à la dissociation de la fonction portuaire de la fonction urbaine. Le rôle que joue le port dans l'économie en Algérie dépend de plusieurs mesures techniques notamment, les ports en dû s'adapter à de véritables mutations des techniques des transports maritimes, mutations qui ont revêtu l'aspect de l'augmentation de la taille des navires spécialisés.

En regard de l'état actuel des infrastructures des ports algériens, il paraît évident de les classer dans la catégorie des ports traditionnels quant au critère lié au trafic, il met en évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port, car la valeur ajoutée à la marchandise au cours de son passage dans le port varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférentes. La valeur ajoutée pour la manutention d'une tonne de marchandise diverse. En utilisant ce critère, la typologie des ports algériens se présente comme suit :

Les ports algériens et leurs arrière-pays

- Trois ports spécialisés en hydrocarbure : Arzew, Skikda et Bejaïa. Leurs trafics en la matière s'élèvent respectivement à 99 %, 91% et 80 %. Ils assurent à eux trois 80 % des échanges maritimes algériens.
- Trois ports principaux polyfonctionnels : Alger, Annaba et Oran. Il totalise à eux trois 70 % du trafic global hors hydrocarbures.
- Un port moyen polyfonctionnel, Mostaganem qui assure 1,1% du trafic maritime national.
- Enfin trois ports secondaires, Jijel, Dellyes et Ghazaouet : ils ont un rôle marginal, leur trafic échelonne entre ses ports à leurs villes.

✓ Les ports algériens sont classés selon leurs capacités et aussi leurs caractéristiques, dans l'ordre suivant : Port principal, Port secondaire important et Petit port secondaire.

Tableau 2 : Les principaux ports algériens avec leurs caractéristiques

Région	Wilaya maritime	Ports	Coordonnées géographiques	Caractéristique du port
Centre	Alger	Alger	03°02'00 E 36°50'00 N	Mixte (pêche, plaisance)
	Tipaza	Bouharoun	02°39'35 E 36°37'55 N	Pêche
		Cherchell	02°11'17 E 36°36'36 N	
Est	Jijel	Jijel	04°64'00 E 36°95'00 N	Pêche
		Ziama Mansouria	05°29'00 E 36°40'36 N	
	Skikda	Stora	06°53'50 E 36°53'90 N	
	Annaba	Annaba	07°46'00 E 36°54'30 N	Mixte (pêche, commerce)
	El Taref	El kala	08°26'30 E 36°42'00 N	Pêche
	Béjaïa	Béjaïa	36°45'24 E 05°05'50 N	Mixte (Pêche, commerce, pétrole)
Ouste	Mostaganem	Mostaganem	00°05'00 E 35°56'00 N	Mixte (pêche, commerce)
	Oran	Oran	00°39'09 W 35°43'00 N	Pêche
	Tlemcen	Ghazaouet	01°52'00 W 35°06'00 N	Mixte (pêche, commerce)

Les ports algériens et leurs arrière-pays

	Ain Temouchent	Béni Saf	01°10'23 W 35°10'18 N	Pêche
		Bouzedjar	01°10'00 W 35° 34'20 N	

1.3 Les réformes portant le code maritime algérien :

Depuis une décennie, les autorités algériennes ont pris en considération le domaine portuaire. Ceci est confirmé par l'ensemble des études et projets en cours, entre autres le SNAT 2025 «Le Schéma national d'Aménagement du Territoire, Algérie 2025» avec la proposition d'un schéma directeur portuaire. Aussi des opérateurs internationaux, s'intéressent à la modernisation et l'extension des ports existants. Les opérateurs s'intéressent à la création de nouvelles infrastructures ou de projets structurants comme celui de réaliser un nouveau port dans le delta des Issers. A cet effet, le nouveau code maritime vise principalement :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires,
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport.
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux.
- La réduction des charges supportées par l'État dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développement,
- L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays.

Cette réforme touchera le secteur portuaire et plus précisément l'activité portuaire et la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusque-là par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

1.3.1. Le cadre juridique

Le nouveau dispositif législatif constitué par la Loi 98-05 (Journal officiel de la République algérienne n°47) portant code maritime lequel tout en définissant les ports, détermine les principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, précise leurs attributions et domaines d'intervention, particulièrement la séparation des missions de service public des activités

commerciales exercées jusqu'à présent par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Ainsi, les missions de service public liées à la gestion, la préservation du domaine, au développement, à la coordination, à la police et la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires, sont dévolues à de nouvelles entités dénommées « autorités portuaires ».

La réforme comprend :

- La démonopolisation des activités portuaires commerciales et notamment de la manutention, de l'accolage et du remorquage qui ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public, mais ouvert, sur la base d'un cahier de charges, à l'ensemble des opérateurs qui évolueront ainsi dans un marché concurrentiel ;
- Une classification des obligations de l'état et de l'autorité portuaire en matière de financement des investissements d'entretien, de développement et de renouvellement des infrastructures, ouvrages et superstructures portuaires ;
- Une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité » dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générales relatives à la protection et préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

C'est à ce titre que sont intervenus les décrets n°199200/ 201/202 promulgués le 18 août 1999 et portant respectivement statut et création de trois autorités portuaires régionales Est, Ouest et Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées à ce secteur.

1.3.2. Statuts et missions des autorités portuaires

Les autorités portuaires assurent ainsi toutes les missions de service public lié à :

- L'entretien et le développement de sorte que ces autorités devront assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle actif en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation désormais consacrée à l'élaboration des schémas de développement portuaire ;

- La gestion et l'exploitation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense concernant la circulation maritime et le développement des ports exploités, leur entretien et préservation conformément à la législation algérienne. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installations spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. La loi lui confère en effet à elle seule le soin d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage et dans des circonstances particulières les activités commerciales nécessaires au fonctionnement des ports ;
- La préservation et la conservation des infrastructures qui lui sont affectées grâce à un corps d'agents disposant d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veillent au respect des règles.

1.4. Les interrelations ville-port en Algérie

La question des interrelations ville-port d'après (Mohamed cherif F.Z., 2004) est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques ; le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor, marquée par les friches portuaires, sur le water front et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface ville/port.

Les villes portuaires ont en commun le devoir de gérer des croissances urbaines et portuaires sur des territoires contraints autant par leurs héritages historiques que par leurs ambitions de développements ; la relation entre ville et port implique conciliation, concertation, voire confrontation pour faire converger des destinées pas nécessairement toujours compatibles dans le temps et dans l'espace.

En effet, toutes les réflexions et études qui se mènent aujourd'hui au cœur de nombreuses politiques contemporaines de réaménagements, les relations ville-port sont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité. Cette même question de réconciliation entre la ville et son port ressort dans les projets de recompositions du centre-ville, portant en elle de nombreux enjeux identitaires, touristiques et économiques.

Les ports algériens et leurs arrière-pays

Pour les villes portuaires algériennes, il est regrettable de constater que cette synergie n'existe pas et que souvent les autorités portuaires et locales évoluent dans un contexte conflictuel et les ports sont oubliés.

Par exemple, le port d'Alger, au lieu de le favoriser, pense à le désenclaver et améliorer sa desserte terrestre, c'est l'inverse qui se produit. Ainsi on relève que la wilaya d'Alger a procédé à la construction du parking (Bézières) à l'intérieur du domaine portuaire du port, compromettant ainsi son développement. Ce qui met en évidence la faiblesse de l'autorité portuaire, elle est mise devant le fait accompli, l'on rencontre là le modèle algérien qui met entre parenthèses ses principaux acteurs. La desserte des ports doit être une priorité. Il faut prendre en compte l'aspect multimodal des transports.

Le port offre aussi des avantages pour la ville, le port est considéré comme un grand pourvoyeur d'emplois parce qu'il regroupe une population diversifiée, vivant des transports maritimes tels que : les armateurs, consignataires, transitaires, dockers, mais également le personnel de l'administration portuaire, ce sont des emplois induits. Et la vie, née dans l'enceinte portuaire sur les quais, se prolonge au-delà dans la ville, à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurance et des magasins, c'est-à-dire des emplois induits. Dans l'Algérois, le port d'Alger a généré 12000 emplois. Nous prenons l'exemple d'un port polyfonctionnel et non pas un port spécialisé en hydrocarbures. Ce dernier génère peu d'emplois portuaires puisque le transit se fait directement du pipeline au navire.

En Algérie, la littoralisation accélérée de l'industrie a fait des villes portuaires comme Annaba, Arzew et Skikda, de véritables pôles de développement et cette localisation n'a fait que renforcer la polarisation côtière héritée de la période coloniale. Ainsi parmi les quatre métropoles régionales, trois sont des villes portuaires (Alger, Oran, Annaba) et une seule ville d'intérieur (Constantine).

Le port est un atout pour la relance économique de la ville, et la ville d'Annaba grâce à sa position littorale, est entrée en dualité avec la métropole régionale ; Constantine ; l'industrie a assuré sa prospérité. Mis à part les trafics, avec l'apparition de nouvelles fonctions portuaires liées au tourisme (la croisière, la plaisance), la ville portuaire est devenue un acteur économique. Les villes portuaires algériennes ne bénéficient pas de ce potentiel et l'échec en

la matière est patent. Pourtant, les potentialités dans l'arrière-pays sont diverses (Mohamed cherif F.Z., 2004).

Section 2 :L'arrière-pays des ports algériens

Cette section abordera les caractéristiques de l'arrière-pays des ports algériens ainsi que les acteurs de transport terrestre et ses réseaux.

2.1. La géographie physique comme contrainte

La surface terrestre algérienne se subdivise en de grands ensembles que la géologie et le climat opposaient en tout et que l'histoire a réunis. Cet espace qui s'étend sur une surface de 2.400.000 Km² et qui a fait de l'Algérie le premier pays du continent africain. Le territoire algérien se décompose en deux parties majeures, au Nord un domaine méditerranéen, peuplé et humanisé, au Sud un espace pleinement aride, et désertique. Le premier couvre 400.000 km²,le seconde 2.000.000 km². La structure de la géographie s'est constituée par des grandes unités parallèles au littoral, l'Atlas Tellien, les Hautes Plaines, l'Atlas Saharien et le Sahara. A ce gradient Nord-Sud s'ajoute au sein de ces unités une opposition Est-Ouest (Mohamed cherif F.Z., 2004).

- **Au Nord :** le Telle Occidentale constitue une chaîne montagneuse plainée qui ferme le pays sur la mer : c'est sur tout au débouché des plaines (la sebkha oranaise, la Macta, la Mitidja) qu'on dépit des possibilités d'implantation réduites des ports ont été construits.
- **Au Sud :** l'Atlas saharien se constitue de deux grands ensembles l'Atlas occidental avec les Monts de ksour (2.335m), djebel Amour et Oulednail et Atlas Oriental avec les Monts de Honda, les autres et de Tbessa, au niveau de la dépression de ces deux secteurs s'insère l'axe routier reliant Alger et Tamanrasset, qui constitue l'épine dorsale du réseau saharien.
- **Entre les deux :** c'est l'espace des hauts plateaux, qui s'étend sur 250 km de longueur et 200 km de largeur, il constitue une dépression entre l'atlas tellien et saharien. Enfin

l'espace saharien qui est une vaste étendue, constitue d'un massif montagneux (2.900 m point culminant du pays), le Hoggar et le tassili.

2.2. Caractéristiques de l'arrière-pays

D'après l'étude de Mohamed cherif F.Z., 2004, l'hinterland des ports algériens se caractérise par :

2.2.1. Un arrière-pays sectoriel : le Sahara

Les ports à hydrocarbures de l'Algérie disposent d'un hinterland commun qui est le Sahara ; la production du pétrole est focalisée géographiquement à l'échelle saharienne. Les deux principaux pôles de production sont celui de Hassi Massoud pour le pétrole et HassiR'Mel pour le gaz. Cependant, la distance qui sépare les champs de production, des terminaux d'exportation et les ports posent un grand désavantage géographique dont 530 km entre Hassi Massoud et Bejaia, plus 1100 km entre In Amenas et la côte. Le trait d'union entre les ports et cet hinterland lointain est le pipeline (gazoduc et oléoduc), cinq oléoducs et dix gazoducs d'une longueur de 500 à 800 km chacun composent ce trait d'union.

Il est incontestable que le transport des hydrocarbures ne pose pas de problème, grâce aux travaux d'aménagement et de modernisation accomplis au niveau des ports pétroliers. En revanche, les ports polyfonctionnels sont en décalage chronologique avec les techniques de transport maritime.

2.2.2. Un arrière-pays mal partagé

L'importance de la surface d'arrière-pays pour les pays développés réside dans le fait que les services à vendre sont moins coûteux. Cependant, si nous constatons l'état de découpage des régions en Algérie, nous apercevons qu'ils ne répondent pas à ce critère. De fait de la saturation des principaux ports et l'exploitation partielle des différents sites. Historiquement, les hinterlands des ports étaient mieux exploités et organisés qu'aujourd'hui où nous constatons un mauvais partage qui diminue la performance des ports et ses capacités d'intégration.

Il faut dire que la nouvelle configuration des ports est amorcée principalement à cause de passage d'une économie exportatrice à une économie importatrice. En sus, les stratégies nationales en termes de gestion entravent la libre circulation des biens et enfin la centralisation des sièges des sociétés détentrices de monopole d'importation.

Plusieurs ports dont celui de la capitale du pays fonctionne anarchiquement ou suivent un plan de desserte qui n'est pas de tout approprié à la région ce qui fait qu'ils sont devenus moins performants et dysfonctionnels.

Il est de même pour les ports de l'ouest, les capacités et les performances du port d'Oran ont été paradoxalement réduites au fil des années après avoir été d'une réputation internationale en matière de coopération portuaire, il n'assure que moins de 2% du trafic national, sa chute est causée, entre autres, par les conflits géopolitiques avec les voisins.

Quant à la région de l'Est, particulièrement le port d'Annaba, il fait relativement l'exception en faisant une certaine adéquation entre les outils portuaires et les activités économiques. Sa vocation d'un port minier a été conservée au travers le temps. Bien qu'il souffre de sa situation excentrique, mais il demeure le débouché de Constantine et tout le secteur est qui englobe plusieurs wilayas, Annaba, Tarref, Souk Ahras, Tebessa et Guelma.

2.3. Les acteurs du secteur des transports terrestres

D'après l'étude menée par M. Hassan Abid, 2009, Le secteur des transports algériens est chapeauté par le ministère des Transports (MT) et le ministère des Travaux publics (MTP). Donc l'État est le principal acteur du secteur des transports. De nombreux autres ministères interviennent à un titre ou un autre dans le secteur : Intérieur, Finances, Aménagement du territoire, Environnement. Les principaux intervenants dans les infrastructures et le service du secteur du transport sont présentés ci-après :

2.3.1. Le transport routier

Le ministère des Travaux publics est l'instance principale des infrastructures routières sur l'ensemble du réseau autoroutier et routier national par ses attributions, planifie, programme, normalise, anime, contrôle et gère les financements budgétaires affectés aux projets (construction, exploitation et d'entretien). Il s'organise en une administration centrale et en direction des Travaux publics (DTP) décentralisés dans chacune des 48 wilayas, en charge de

Les ports algériens et leurs arrière-pays

l'entretien et du développement des routes nationales. Le ministère travaille aussi avec d'autres acteurs comme :

- l'Agence Nationale des Autoroutes (ANA) : sa mission est la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest,
- Algérienne de Gestion des Autoroutes (AGA) : prend en charge l'exploitation et l'entretien des autoroutes. Ces dernières s'en chargent aussi de la maîtrise d'ouvrage concernant le développement et l'entretien des chemins des wilayas et ceux des chemins communaux et des voiries urbaines, sont du ressort des communes. La maîtrise d'œuvre est assurée dans les deux cas par les DTP.

La même chose aussi, quand il s'agit des services de transport routier, le ministère des Transports assure la tutelle technique et administrative, s'engage moyennant par une administration centrale et des représentations régionales sous forme de directions des Transports pour chaque wilaya pour la gestion du secteur de transport routier.

Trois sous-directions qui représentent la direction des transports terrestres (DTT) sont : la sous-direction de la Coordination des transports terrestres de personnes, la sous-direction de la Coordination des transports terrestres de marchandises et la sous-direction des Chemins de fer. Parmi ses vocations la DTT est chargée de mettre en œuvre la politique nationale en matière de transports terrestres.

La direction des Transports de wilaya (DTW) comprend deux services chargés du transport terrestre et du transport aérien ainsi que de la météorologie, en outre, un service des transports maritimes. Parmi ses missions la DTW est chargée de veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transport et à la météorologie. Il est à mentionner aussi que les collectivités locales interviennent également dans la gestion du système de transport routier et particulièrement le transport de personnes, l'une de ses vocations est de réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport.

2.3.2. Le transport ferroviaire

Longtemps, l'État a considéré la voie ferrée comme un mode stratégique de développement économique et social, le groupe SNTF (Société Nationale des Transports ferroviaires) et ses

Les ports algériens et leurs arrière-pays

quatorze filiales, dont 10 filiales détenues à 100% par la SNTF et 04 autres filiales en partenariat national et étranger. L'Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements (ANESRIF), l'entreprise INFRAFER, et quelques entreprises privées de réalisation et d'entretien des infrastructures sont les principaux intervenants dans le secteur de transport ferroviaire.

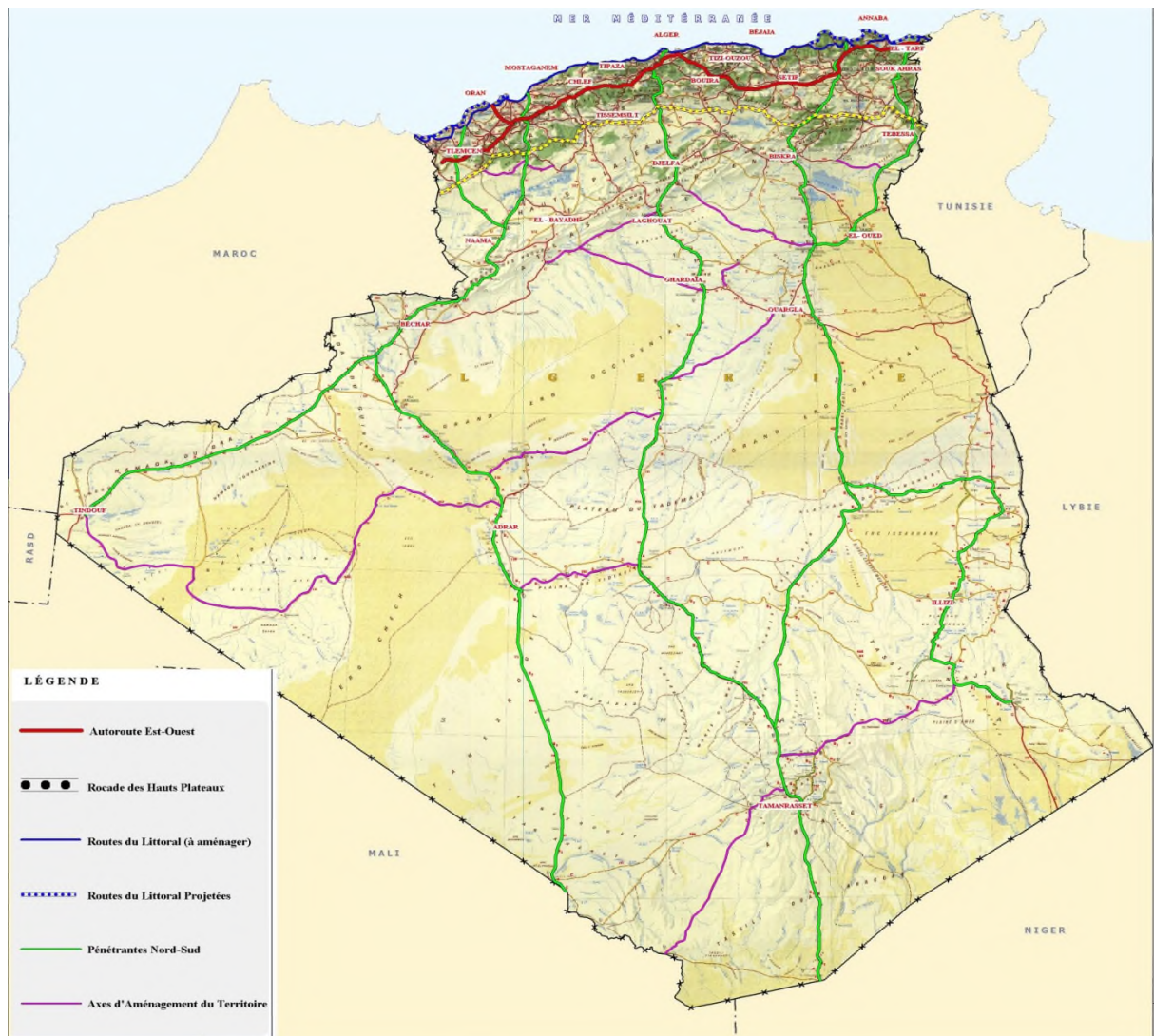
La SNTF est un établissement public chargé de l'exploitation du transport de marchandises et des passagers sur l'ensemble du territoire de l'Algérie, comme étant un service public imposant l'intervention de l'État, sa mission également d'entretenir, de moderniser et de renforcer le réseau ferroviaire, en ce qui concerne ses filiales sont le résultat d'une politique de division de l'activité ferroviaire. L'objectif visé est de dynamiser certains secteurs d'activité et de responsabiliser ces filiales sur les résultats de gestion.

L'ANESRIF est un établissement public créé en 2005, son rôle est de gérer les chantiers ferroviaires et de veiller à la bonne réalisation des projets et de s'assurer de leur livraison dans les délais fixés, placé sous la tutelle du ministre des Transports.

L'INFRAFER (une entreprise publique économique de réalisation d'infrastructures ferroviaires) son domaine d'activité principale concerne les travaux d'infrastructures ferroviaires, notamment le renouvellement de voies. Née de l'opération de restructuration de la SNTF, en 1986, et placé sous la tutelle du ministère des Travaux publics.

Les entreprises privées assurent les travaux d'entretien de la voie, et des travaux d'aménagement des gares, notamment la construction ou la réfection de bâtiments de passagers. Elles disposent généralement de peu de moyens et ne réalisent que de petits projets.

Figure N° 2 : Carte des réseaux routiers en Algérie



Source : Ministère des transports, 2010

2.4. Les réseaux terrestres en Algérie

L'importance des échanges de marchandises et de transport de personnes en Algérie confère au secteur des transports un rôle majeur dans le développement socio-économique. Le réseau routier assure à lui seul près de 90 % du volume des échanges. Ainsi que les réseaux ferroviaires constituent l'élément clé du transport. Une étude inspirer de (KALLI Fatma-Zohra - RAHAL., 2011).

2.4.1. Les réseaux routiers

Le réseau routier algérien est l'un des plus importants du Maghreb et d'Afrique. Il est d'une longueur de 108 302 km et il est répartie sur 76 028 km de routes nationales/départementales et 32 274 km de routes secondaires. Le réseau routier est en plein développement grâce au programme de modernisation des transports routier et ferroviaire qui prévoit la réalisation de l'Autoroute Est-Ouest de (1 216 km) l'autoroute des hauts plateaux de (1 330 km), et la réalisation de 19 000 km de route, ainsi la finition de la route transsaharienne (nord-sud).

L'Algérie sera traversée du Nord au Sud par la route transsaharienne. Cette route est promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par la route transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).

a) Les autoroutes de l'Algérie

Pour le moment, l'ensemble du réseau autoroutier algérien est sans péage. Pour relier les grandes villes algériennes à la mégapole d'Alger, des pénétrantes sont conçues ou en cours de réalisation pour desservir ces dernières. L'autoroute Est-Ouest, d'une longueur de plus de 1200 km est en cours de finalisation. La partie ouest (Alger - frontière marocaine) baptisée aussi Autoroute algérienne A1 ou Autoroute Alger-Maghnia est ouverte à la circulation (2x3 voies), avec une pénétrante allant jusqu'à Oran.

Côté Est, l'avancement de l'autoroute Est (Alger - frontière tunisienne) dite aussi Autoroute algérienne A2 est en cours de finalisation. La wilaya d'Alger et la ville de Constantine sont reliées (2 x 3 voies), et ce depuis l'ouverture des tunnels passant sous le Mont Bouzegza (Wilaya de Boumerdes). La livraison de la totalité de l'autoroute A2 est attendue suite aux difficultés rencontrées par l'entreprise sur les tunnels aux abords de la ville de Constantine.

b) Les voies express de l'Algérie

Une voie express est une desserte 2x2 voies avec un minimum d'échangeurs ou de passages souterrains sans feux de signalisation. En Algérie, comme dans l'ensemble des pays de la rive sud-méditerranéenne, les voies express n'ont aucun statut légal. Sont considérées comme voies express des routes à deux fois deux voies, sans péage et avec intersections à niveau (contrairement aux autoroutes) et de statut variable : voie rapide nationale, régionale, rocade

et, à défaut d'avoir des périphériques urbains, des pénétrantes pour desservir les villes à partir de l'autoroute.

Les voies express les plus importantes sont : « Alger – Tizi-Ouzou, Oran – Tlemcen, Oran – Arzew, Bordj Bou Arreridj - El Eulma, Bordj Bou Arridj – Sétif, Blida-Media, Djelfa-Laghouat ».

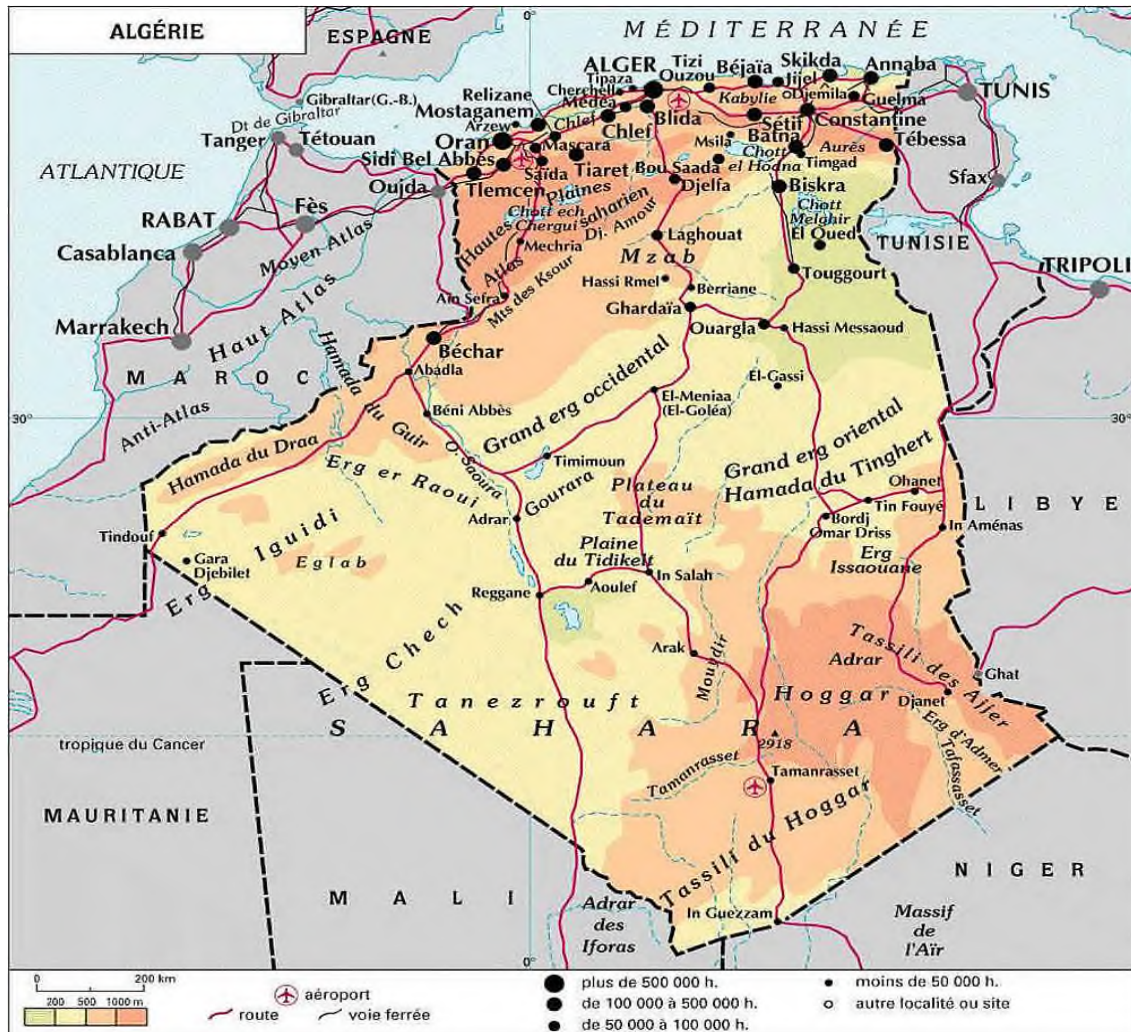
2.4.2. Les réseaux ferroviaires

Le réseau ferroviaire est estimé à 4 200 km en 2011, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays. Le trafic du réseau ferroviaire est géré par la SNTF. Ce réseau s'étend sur 4 209 km et doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays. Il est constitué de 2 888 km de voies normales dont :

- 299 km de voies électrifiées,
- 305 km de voies doubles,
- 1 085 km de voies étroites.

Il connaît depuis 2004 une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays (Zéralda-Birtouta, Bordj Bou Arreridj-Khemis Miliana, Boumedfaa-Djelfa, Touggourt-Hassi Messaoud, Oued Tlilat- frontières marocaines, Relizane-Tiaret-Tissemsilt, Oued Sly-Yellel, Alger-Annaba, Alger-Sétif-TiziOuzou, Alger-Oran, Oran-Tlemcen, etc.).

Figure N° 3 : Carte des réseaux terrestres en Algérie



Source : SNAT 2010

Conclusion

Le rapport entre les ports algériens et leurs arrière-pays se caractérise par un manque de capacité des ports algériens à apporter la compétitivité aux sites et aux entreprises implantés à l'hinterland. La qualité des dessertes routières qui desservent mal l'activité des ports, le manque d'infrastructures autoroutières et l'exploitation minimale des voies ferroviaires influencent négativement l'optimisation du rôle des ports algériens dans la chaîne logistique.

Chapitre III : Effet du rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays

Introduction

Afin d'examiner l'importance du port de Bejaia dans la logique de développement régional, il nous semble utile d'élaborer une enquête de terrain. A ce titre, nous avons visité le port de Béjaia et les différentes entreprises situés à l'arrière-pays qui ont des relations directes et indirectes avec celui-ci. Ce qui nous a permis de collecter des informations sur les effets sociaux-économiques et environnementaux engendrés par cette interaction fonctionnelle.

Ce dernier chapitre a pour finalité d'étudier l'importance du rayonnement du port de Bejaia sur son arriere-pays, et l'influence du port sur la localisation des sites commerciaux et le rôle joué par les dessertes terrestres dans la concentration des zones d'attractivités. Nous avons réalisé une enquête de terrain dont l'échantillon visé est composé de 20 personnes morales.

Enfin nous allons traiter, analyser globalement les informations obtenues lors de l'enquête auprès des différentes entreprises sises à l'hinterland. Pour ce qui est de l'analyse des informations collectées nous avons mobilisé la statistique descriptive.

Section 1 : présentation du travail empirique

Pour analyser au mieux le rayonnement du port sur son arrière-pays, il est important de réaliser une enquête de terrain, à cet effet, notre enquête a touché un ensemble d'entreprises localisées à l'hinterland du port de Bejaia. Cette section sera réservé à la présentation du terrain d'étude .

1.1. Présentation de travail empirique : port de Béjaia et son arrière-pays

Dans cette partie, nous présentons la monographie de la wilaya de Béjaia et un aperçu du port de Béjaia et de son hinterland.

1.1.1. Monographie de la wilaya de Béjaia

Dans cette partie nous allons présenter les caractéristiques géographiques et démographiques de la wilaya de béjaia.

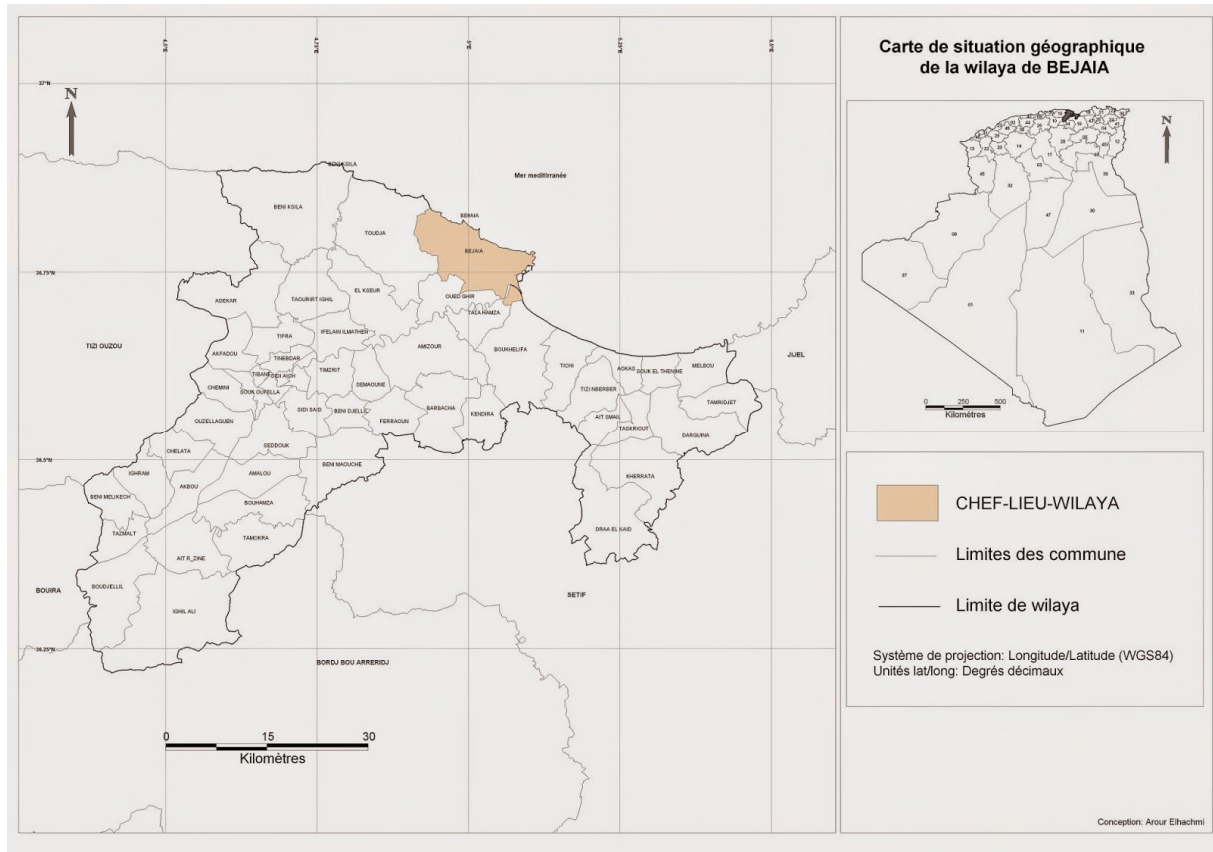
a. La géographie physique

La wilaya de Bejaia occupe une place essentielle en Algerie et en Méditerranée. C'est un territoire qui s'étend sur une superficie de 3268 Km² .

Elle est limitée :

- A l'ouest par les wilayas de Tizi-ouzou et de Bouira,
- Au sud par les wilayas de Bouira et de Borjd-Bou-Arredidj,
- A l'est par les wilayas de Setif et Jijel,
- Au nord par la Mer Méditerranée.

Figure n° 4 : Situation géographique de la wilayas de Bejaia.



Source : Carte de situation géographique de la wilaya de BEJAIA 2010.

La wilaya de Bejaia s'est élargie à partir du découpage administratif de février 1948 et compte depuis 19 dairates et 52 communes.

b. Situation démographique de la wilaya de Bejaia :

La population totale de la wilaya à la fin 2015 a été estimée de 953 953 habitants répartie sur une superficie 12 192 Km², la distribution de la population fait ressortir que 61 % des habitants vivent dans les chefs-lieux, 26 % dans les agglomérations secondaires et le reste dans des hameaux et les zones éparses. Ainsi, la population vivant en agglomération représente 87 % de la population total de la wilaya.

1.2. Présentation de la ville de Bejaia

Bejaia est une ville méditerranéenne, située au Nord de l'Algérie, à 250 Kilomètres à l'Est de la capitale Alger. C'est l'une des plus anciennes villes d'Algérie, en fin 2014 elle compte 185 882 habitants. Elle est localisé au centre d'une région très dense en matière d'activités commerciales et industrielles, disposant d'un port de commerce, qui joue un grand rôle dans le transit des marchandises et les services entre les différents pays méditerranée.

La ville de Bejaia constitue un pôle économique important au sein de la wilaya par la forte concentration des sites commerciaux de différentes activités. L'existence de l'infrastructure portuaire dans la ville de Bejaia est considérée comme un facteur déterminant pour la localisation et le développement de la compétitivité des entreprises situées à l'hinterland.

1.3 Le port de Bejaia un pilier phare dans l'économie locale

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique. Aujourd'hui, il est classé 2ème port en Algérie en marchandises générales et 3ème port pétrolier. Il est également, le 1er port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) a connu des succès, elle est notamment certifiée ISO 14001 en 2004 et au référentiel OHSAS 18001 en 2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

1.3.1 Historique

Le port de Bejaia, est constitué de vestiges, de ruines et de richesses historiques, jonché par des civilisations du monde qui remonte à une époque néolithique. Le rôle joué par le port de Bejaia dans le développement de sa région est attesté par de nombreux témoignages, notamment les documents conservés dans plusieurs villes d'Europe : Marseille, Gènes, Pise, Naples, Rome, Valence, Barcelone, Majorque, ..., riche pour l'époque médiévale. Son commerce du 11ème au 15ème siècle a connu un essor exceptionnel, pour devenir une puissance maritime au Maghreb et en Méditerranée. Il devient l'un des plus importants de la Méditerranée, ses échanges étaient très denses. L'histoire retiendra également à cette époque, que par Leonardo Fibonacci de Pise, fils d'un négociant Pisan, s'étendirent dans le monde, à partir de Bejaia, les chiffres aujourd'hui universellement utilisés (Revue de l'EPB., 2012).

La réalisation des ouvrages actuels du port débuta en 1834, elle fût achevée en 1987. C'est en 1960 que fût chargé le premier pétrolier au port de Bejaia. (Revue de l'EPB., 2012).

1.3.2 Implantation du port de Bejaia : une situation géostratégique

Le port de Bejaia dessert un hinterland important et très vaste. La ville et le port de Bejaia disposent de ce fait de dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays et de voies ferroviaires.

Le port est situé dans la baie de la ville de Bejaia, le domaine public artificiel maritime et portuaire est délimité suite à l'arrêté n° 93/1015/DRAG, de Monsieur le wali de Bejaia, ainsi :

- Au Nord par la Route Nationale n°9,
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une longueur de 2.750 m,
- A l'est par la jetée Est,
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

1.3.3 Historique de création de l'EPB

Le décret N°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'EPB ; entreprise publique à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion publique des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la société nationale de manutention (SO. NA. MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et aux fonctionnements de celles-ci.

L'EPB est transformée en entreprise publique économique, société par actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à dix millions (10.000.000) de dinars algériens est actuellement il a été augmenté à 170 millions de DA. (Document fourni par l'EPB).

1.3.4 Missions et activité de l'EPB

Les informations tirées par le guide client de l'EPB, 2015.

a. Ses Missions

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

b. Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires,
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire,
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire,
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage,
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

1.3.5 Présentation des différentes structures de l'EPB

L'EPB est organisée selon des directions fonctionnelles et opérationnelles (Guide client. 2015) :

a. Direction opérationnel

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

a.1 Direction Manutention et Acconage (DMA)

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention** : comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 19h avec un troisième *shift* opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin.

- **Acconage** :

A pour tâches :

- ❖ **Pour les marchandises :**

- La réception des marchandises,
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises,
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar,
- Marquage des lots de marchandises,
- Livraison aux clients.

- ❖ **Pour le service :**

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage,
- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

a.2 Direction Domaine et Développement (DDD)

A pour tâches :

- Amodiation et location de terres pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial,
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai,
- Pesage des marchandises (pont bascule),
- Avitaillement des navires en eau potable.

a.3 Direction Capitainerie (DC)

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

a.4 Direction Remorquage (DR)

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le remorquage portuaire.
- Le remorquage hauturier (haute mer).
- Le sauvetage en mer.

b. Détrition fonctionnelle

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

b.1 Direction Générale (DG)

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

b.2 Direction du Management Intègre (DMI)

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure),
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE,
- La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire,

- La contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

b.3 Direction Finance et Comptabilité (DFC)

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité,
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements),
- La tenue des inventaires,
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

b.4 Direction Ressource Humains (DRH)

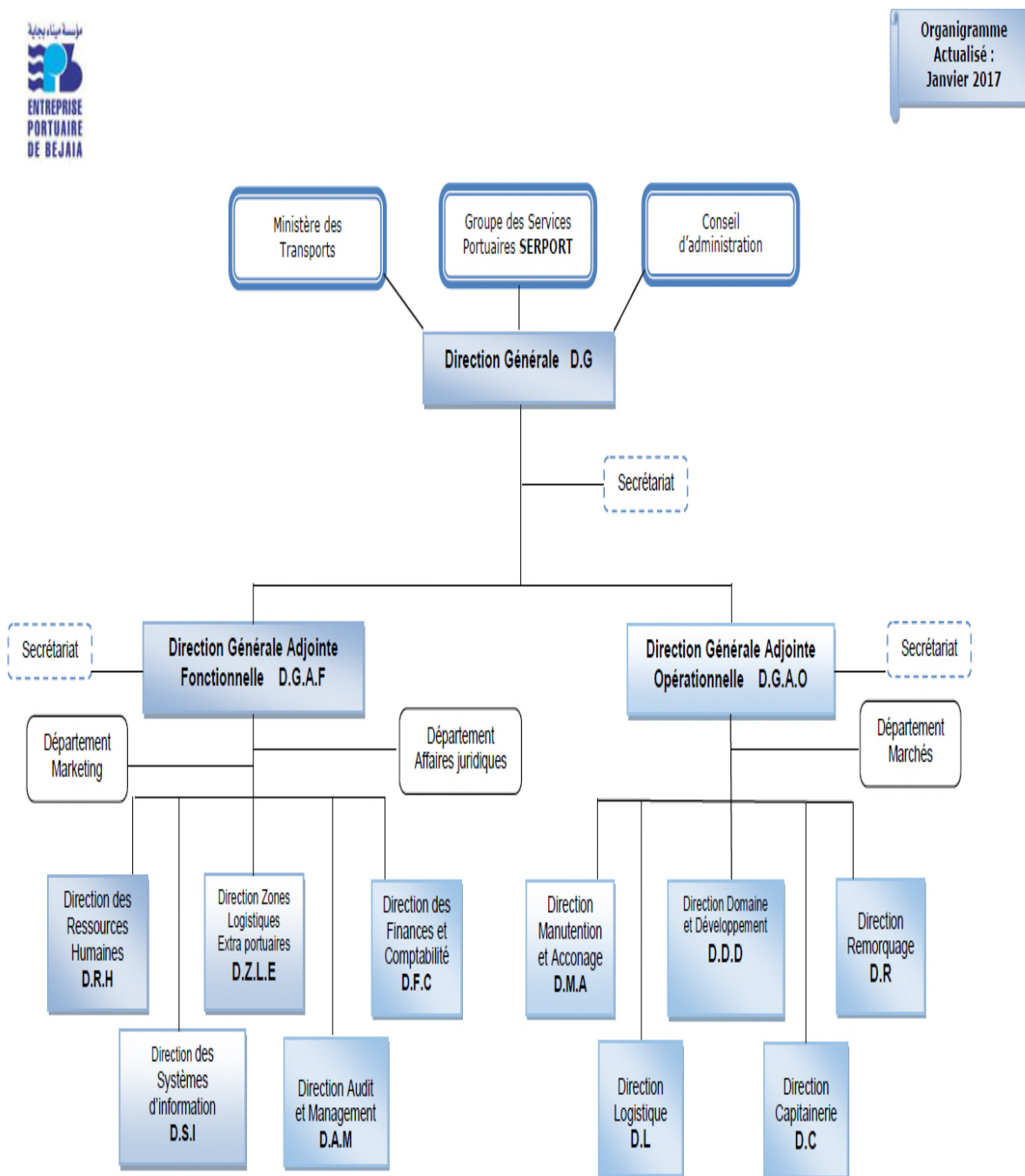
Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux. Elle assure les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel,
- La gestion des carrières du personnel (fichier),
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

b.5 Direction Logistique (DL)

Elle est chargée de la maintenance et d'engins.

Figure n° 5 : Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia



Source : Document fourni par le lieu de stage (l'EPB).

1.4 Présentation de l'arrière-pays du port de Bejaia

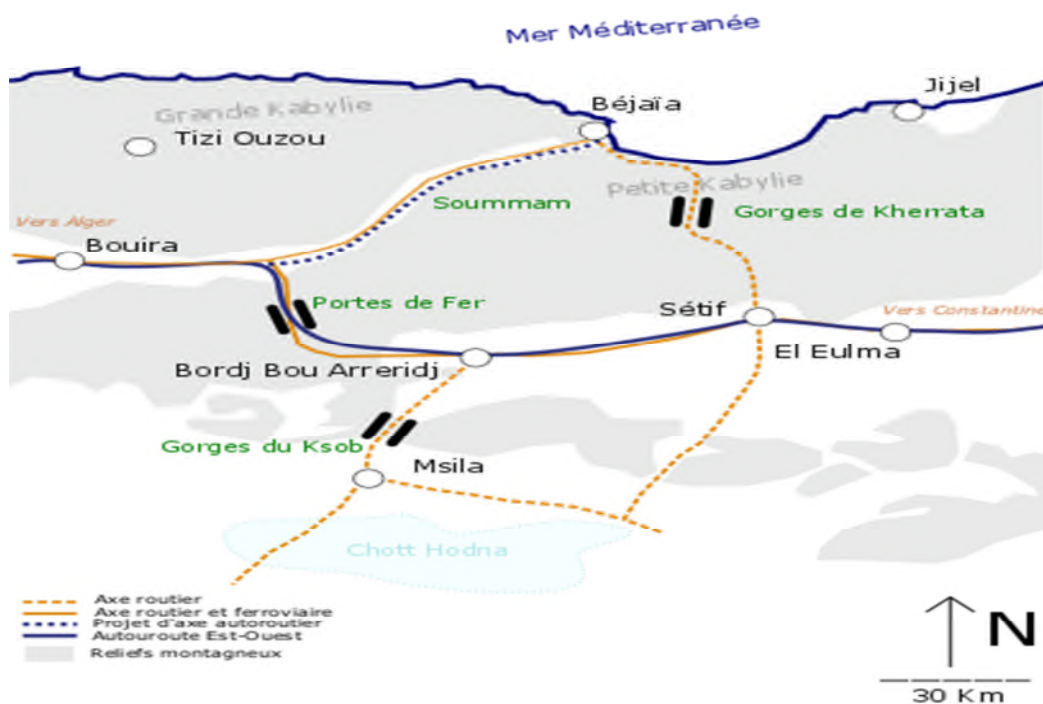
L'arrière-pays direct du port de Bejaia, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergure nationale sont en cours de réalisation ou projetés dans le cadre d'un plan

national global de développement. Sur la dizaine de ports que possède l'Algérie, celui de Bejaia chapeauté avec 26% des marchandises importées qui y transitent. En effet, sur les 42 millions de tonnes de marchandises, importées annuellement, une douzaine de millions transite par le port de Bejaia pour être livrée dans plusieurs wilayas du pays habités par une douzaine de millions d'âmes. Ainsi donc, un tiers de la population figure dans l'hinterland du port de Bejaia (Brochure de l'EPB., 2015).

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouiba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Setif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou Arreridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Bejaia dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...). (Brochure de l'EPB., 2015).

Figure n°6 : La ville de Bejaia et ses liaisons à l'arrière-pays et son relief.



Source : Site de Bejaia.

Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants (document fourni par le lieu de stage EPB) :

- Typologie produit,
- Typologie client,
- Zone géographique.

1.4.1 Typologie produit

Deux segments sont identifiés :

- **Selon les types de marchandises** : Différents types de marchandises transitent par le port de Bejaïa, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,..).
- **Selon les types de navires** : Plusieurs types de navires transitent par le port de Bejaïa et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (pétroliers, porte-conteneurs, céréaliers, RO/RO, etc.) .

1.4.2 Typologie client

De par sa position géographique et son label qualité, l'EPB détient un portefeuille client composé de :

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures,
- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export,
- Chargeurs et réceptionnaires de marchandises générales.
- Industriels opérant dans divers secteurs d'activité implantés au niveau du port et sur le territoire national,
- Passagers sur la ligne Bejaïa/Marseille,
- Commandants de navires en escale au port.

1.4.3 Typologie zones géographiques

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

a. Les concurrents

En l'absence d'une concurrence interne, à partir du moment où le port de Bejaïa détient le monopole de ses activités, ses principaux concurrents sont les autres ports algériens :

a.1 Le port d'Alger

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

Les limitations importantes de l'espace et des quais pour les opérations de conteneurs aggravent les niveaux élevés de congestion des autres types de marchandises, c'est pour cette raison que le Ministère des Transports a pris la décision d'affecter une partie du trafic non conteneurisé vers les autres ports algériens (décision applicable à partir du 1er octobre 2009). Une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Bejaia.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati « Dubaï Port World ». L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%.

a.2 Le Port de DJENDJEN

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen a été confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards) de dinars.

Mais, des audits réalisés récemment par des entreprises spécialisées auraient montré que l'exploitation du port de Djendjen était très compliquée. Ce port présenterait notamment des défauts importants en matière de sécurité. Ajouter à cela l'inexistence de couloirs routiers à même de canaliser le trafic dont la dynamisation du port a cruellement besoin.

a.3 Le port de Skikda

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, et pièces). Le

vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries, .etc.).

La principale contrainte du port de Skikda est le faible tirant d'eau (6.00 m) des quais de marchandises diverses existants. Il y a un tirant d'eau suffisant à l'entrée du port, mais approfondir à l'intérieur des bassins est compliqué par le type de construction des quais réalisée avec des murs gravitaires qui ne s'adapte pas facilement à l'amélioration du tirant d'eau. Les possibilités de fournir des installations modernes pour satisfaire la demande croissante du trafic de conteneurs et de marchandises diverses sont réduites ou inexistantes dans les limites du port actuel. Les nouveaux projets du port de Skikda concernent principalement la création d'une plate-forme logistique, en partenariat avec un opérateur très probablement étranger. En matière d'équipements, le port dispose de 06 grues de gros tonnage (de 60 à 350 T), et un parc engins assez étoffé par rapport au niveau de trafic qu'il traite.

a.4 Le port d'Annaba

Le port d'Annaba est le port le plus à l'Est. C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vrac (Minerais, charbon, phosphates...). Cependant, il joue également un rôle régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Les projets de développement pour le Port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du Bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires. La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai.

Section 2 : présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon

Dans la présente partie, nous présenterons notre enquête de terrain menée auprès d'un ensemble d'entreprises localisées à l'hinterland du port de Bejaia d'une façon détaillée. Nous exposerons en premier lieu, les objectifs de cette enquête et la nécessité de mener un tel travail. Ensuite, nous traiterons de la méthodologie adoptée pour atteindre l'objectif visé.

Enfin, nous présenterons la justification de différentes rubriques du questionnaire d'enquête et les conditions dans lesquelles le travail de terrain a été réalisé.

2.1. Objectif et méthodologie de recherche

L'enquête de terrain repose sur un questionnaire distribué sur un échantillon d'entreprises situé à l'hinterland du port de Bejaia. L'objectif est de recueillir le maximum d'information nécessaire à notre analyse qui nous permettra par la suite, de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses.

2.1.1. Objectif de l'enquête de terrain

Le travail empirique, que nous avons réalisé par l'enquête, constitue le pivot central de notre étude. Cette partie est consacrée à l'exposition de la démarche adoptée dans l'enquête de terrain. Il apparaît d'autant plus, qu'aucune étude n'a été menée auparavant sur le rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays. En outre nous n'avons aucune autre source d'informations pour consolider notre travail et répondre clairement à notre problématique posée.

Le but de cette enquête est évidemment d'arriver à dégager un certain nombre de données qui puissent nous permettre de traiter l'effet socio-économique et environnemental créé par l'interaction du port de Bejaia avec les entreprises localisées dans l'arrière-pays. Il s'agit de rassembler les informations pour confirmer ou infirmer les hypothèses et bien entendu pour répondre à la problématique principale.

D'une manière plus précise, cette enquête va nous permettre, en analysant ses résultats d'analyser la corrélation existante entre le port de Bejaia et son arrière-pays ainsi que le degré de la dépendance des entreprises envers ce port, en plus des effets sur le développement économique et le bien être sociale résultant par cette relation.

2.1.2 Méthodologie de l'enquête de terrain

Le questionnaire est apparu comme la technique la mieux adaptée pour trouver des réponses à nos questions, une fois ces objectifs explicités, il ya lieux de montrer les différentes étapes d'ordre méthodologique par lesquelles nous devons passer pour atteindre ces finalités. Ces étapes vont de la détermination de l'échantillon à la confection du questionnaire et les conditions de réalisation de l'enquête.

Notre questionnaire reste lié à la problématique de base, il est nécessaire de choisir parmi les entreprises celle qui sont en relation directe avec le port de Bejaia, et celles qui peuvent fournir, en la matière, des informations fiables dont nous aurons besoin.

2.2 Présentation de l'échantillon

L'échantillonnage est un moyen qui permet de viser une partie plus large de la population dans le but de tirer des conclusions qui permettent de vérifier le sujet ou l'objet du travail empirique. Il s'agit là de faire connaître des résultats relatifs au sujet de recherche, il est nécessaire alors de déterminer l'échantillon à étudier.

Dans le but de mieux cerner notre problématique, nous avons distribué un questionnaire sur un ensemble d'entreprises localisées à l'hinterland de port de Bejaia.

2.3 Confection de questionnaire et conditions de réalisation de questionnaire

Le questionnaire a été formulé par notre encadreur (Mr MERADI Ouari), élaboré à partir d'une enquête quantitative et qualitative préalable d'une manière assez large permettant la récolte d'un maximum d'informations. Sur la base de la partie théorique, nous adopterons l'approche méso-économique, car elle est la plus appropriée pour expliquer les impacts tirés par le dynamisme existant entre l'activité du port et l'activité des entreprises implantées dans l'arrière-pays.

Notre questionnaire se compose de six axes qui sont présentés comme suit :

- Le premier axe : consiste à recueillir des informations générales sur les organismes enquêtés,
- Le deuxième axe : sert à fournir des informations mesurant le degré de dépendance des entreprises envers le port de Bejaia,
- Le troisième axe : se focalise sur des informations traitant la protection de l'environnement,
- Quatrième axe : expose les conditions de travail et l'influence des organismes sur le bien être social des employés,
- Cinquième axe : aborde l'effet économique engendré par les activités portuaires sur les entreprises installées à l'hinterland,
- Sixième axe : consiste à proposer des solutions émanant des personnes enquêtées pour ce qui est de la perspective de développement pour un rayonnement du port de Bejaia et de la valorisation de son arrière-pays.

2.4 Conditions de réalisation

Notre enquête sur le terrain s'est déroulée durant la période s'étalant du 20 avril au 15 mai de l'année en cours. Elle a été réalisée par deux manières : le premier est direct consistant à déposer le questionnaire au niveau des entreprises ciblées pour être rempli et entretenu sur

place soit par le gérant ou le cadre de l'entreprise. La seconde est indirecte, elle vise à récupérer ultérieurement le questionnaire après l'avoir rempli. La mission d'enquêter auprès des entreprises en Algérie n'est pas pratique car les comportements et les conditions ne sont pas favorables. De plusieurs entreprises ont refusé de remplir le questionnaire et la récupération des questionnaires s'est faite d'une manière tardive se qui a freiner l'avancement de notre étude.

L'idée consiste à toucher un nombre important d'entreprises en relation avec le port de Bejaia, cependant la plus part des questionnaires que nous avons distribué n'ont pas été récupérés dans les délais requis et d'autres sont inexploitable car ils étaient mal remplis.

Section 3 : analyse des données de l'enquête

Après avoir fait une description de notre terrain d'étude et l'enquête de terrain, on passera à l'analyse des informations et des résultats de l'enquête.

L'hinterland du port de Bejaia contient un nombre important d'entreprises connectées au port, qui adoptent plusieurs statuts juridiques privé, public ou mixte. Mais, selon les conditions du déroulement de l'enquête citées avant, on a pu enquêter au tour de 20 entreprises.

3.1. Présentation des entreprises enquêtées au niveau de l'arrière-pays de Bejaia

Le but est d'identifier la composition de l'échantillon selon plusieurs critères en précisant le domaine d'activité, le nombre d'entreprises, celles qui ont répondues et celles qui n'ont pas répondues à nos questions.

Le tableau ci-dessous, illustre les entreprises enquêtées au niveau de l'hinterland du port de Bejaia.

Tableau n°3 : Les entreprises enquêtées au niveau de l'arrière-pays de Bejaia.

Les différentes entreprises	Nombre d'entreprises	Nombre de questionnaires distribués	Nombre de questionnaires récupérés
Les entreprises industrielles et commerciales	15	12	6
Les transitaires et les consignataires	19	15	9
Les entreprises de transports	8	7	5
TOTAL	42	34	20

Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.2. Description des organismes enquêtés

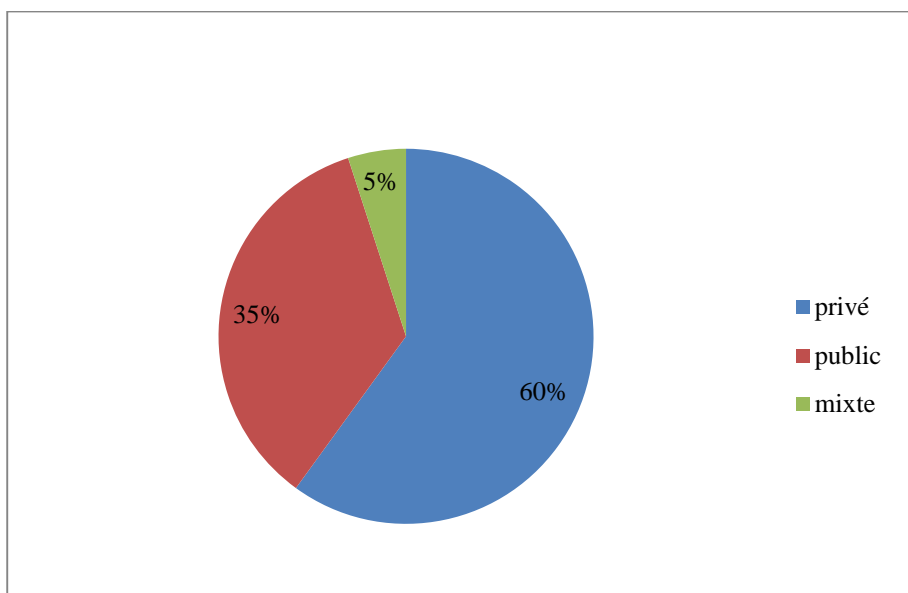
Dans ce point, nous avons présenté le statut juridique, l'année de création, le secteur d'activité et les zones d'implantation des entreprises enquêtées, ainsi que la distance de localisation de ces dernières par rapport au port et les avantages offerts par la zone en question. L'objectif est donc d'indiquer le lien d'interdépendance qui existe entre les entreprises et le port de Bejaia.

3.2.1. Le statut juridique : une dominance des entreprises privées

Ce graphique illustre le statut juridique des entreprises enquêtées en pourcentage.

D'après les résultats obtenus, la majorité des entreprises sont issues du secteur privé avec un taux de 60%, le reste 35%, 5% font parties respectivement du secteur public et mixte. Ces résultats démontrent la montée de la privatisation des entreprises.

Graphique n° 1 : Le statut juridique des entreprises enquêtées (en%).

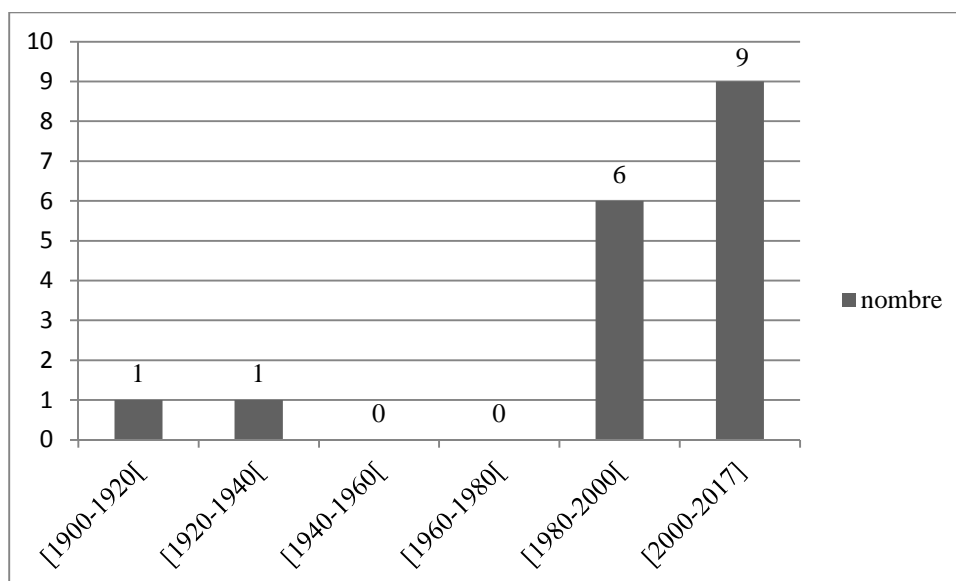


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.2.2 Année de création

Selon les données collectées, 02 entreprises ont été créées durant la période [1900 ,1940] et 15 autres ont créées à partir de 1989. En outre, l'absence de la création d'entreprises entre la période [1940,1990] est dû à la période de la crise économique et celle de l'instabilité politique et sécuritaire. Cette période marque une transformation très importante de la création des entreprises sous l'effet des lois relatives à l'investissement privé et l'ouverture vers l'économie de marché.

Graphique n° 2 : Ventilation des entreprises enquêtées selon la date de création (en chiffres).

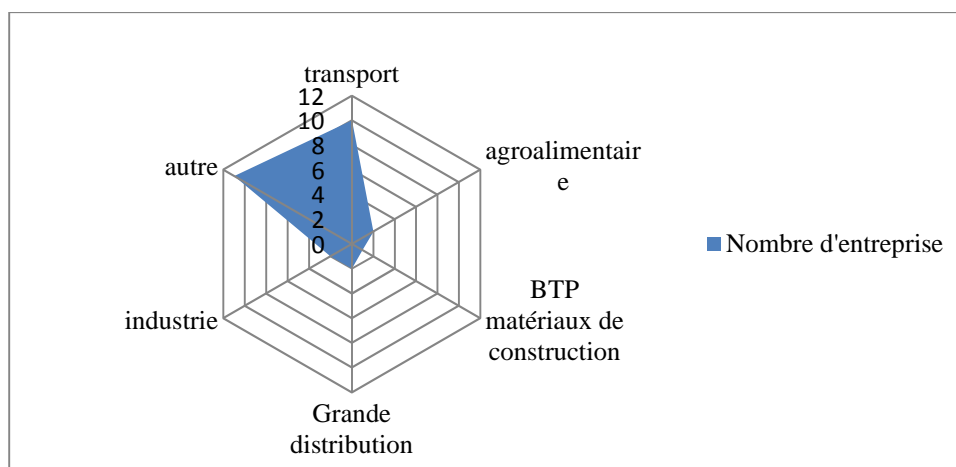


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.2.3 Secteurs d'activités

Ce graphique représente la répartition des entreprises enquêtées selon leurs appartenances à un secteur d'activité dont le choix est multiple. Parmi ces entreprises nous pouvons distinguer 08 qui représentent le secteur du transport et 09 exercent d'autres activités (transit, consignataire, commissionnaire en douane, etc.), ce sont les entreprises qui ont une forte relation avec le port. Donc, ce résultat indique que le secteur du transport est considéré comme un facteur important du développement économique de la région car est un intermédiaire et renforce le lien entre le port et les entreprises installées à l'hinterland.

Graphique n° 3 : Ventilation des entreprises enquêtées selon leurs secteurs d'activités.

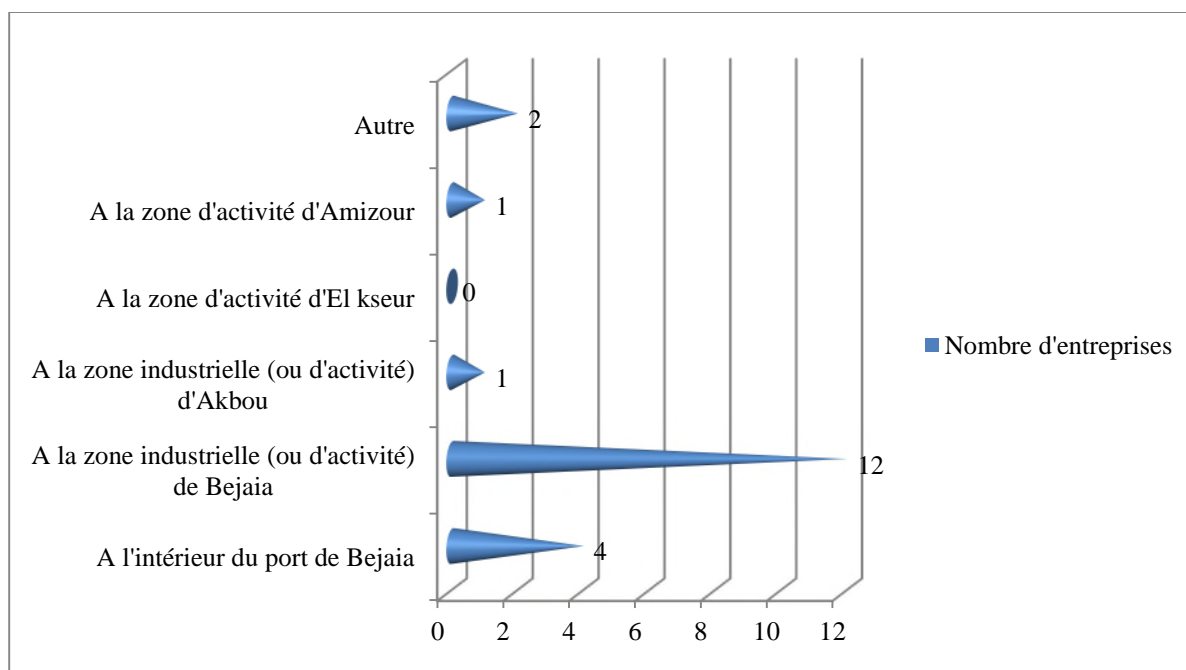


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.2.4. La zone d'implantation

Selon notre échantillon la majorité des entreprises enquêtées, soit 12 entreprises, se localise au niveau de la zone industrielle (ou d'activité) de Bejaia et le reste est implanté soit à l'intérieur même du port, à la zone d'activité d'Akbou, à la zone d'activité d'Amizour et dans les autres zones dont les nombres sont respectivement 04, 01, 01 et 02 (Graphique n° 4).

Graphique n° 4 : Présentation des zones d'implantation des entreprises enquêtées (en chiffres).

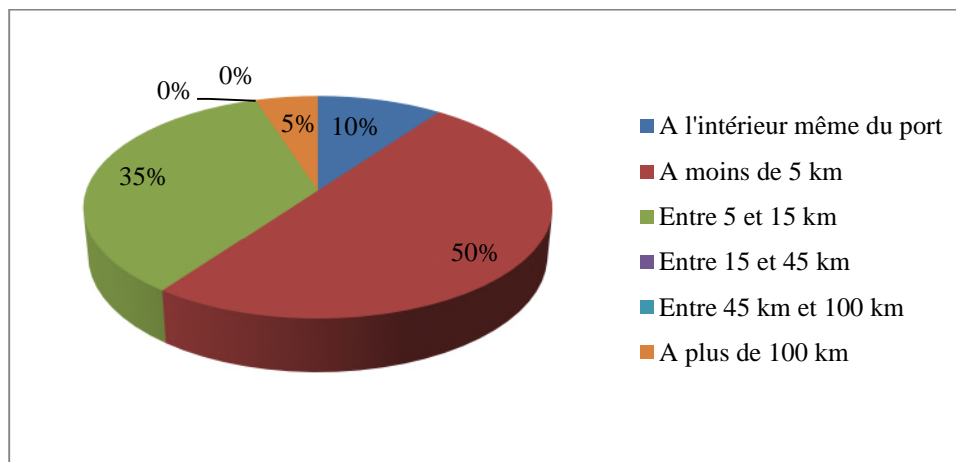


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.2.5. La distance de localisation des entreprises par rapport au port de Bejaia

D'après les données recueillies, on a constaté que la plupart des entreprises enquêtées se localisent à moins de 5 kilomètre du port de Bejaia, ce qui fait que la distance joue un rôle important dans la détermination des coûts et l'acheminement des marchandises de ces entreprises. Ainsi, nous pouvons dire que la distance constitue un facteur déterminant dans l'implantation des entreprises en relation direct et étroite avec le port.

Graphique n° 5 : Indication de la distance entre les entreprises enquêtées et le port de Bejaia (en%)

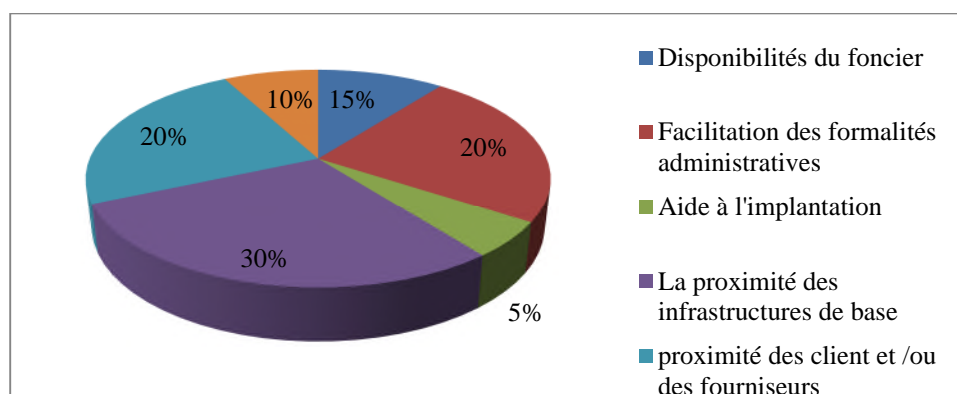


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

2.3.6. Les avantages tirés par le lieu d'implantation

Concernant les avantages tirés par ces sites de localisation qui profitent aux entreprises, on a constaté que le facteur d'attractivité le plus marquant est la proximité des infrastructures de bases avec un taux égale à 30%, suivi de la facilitation des formalités administratives et de la proximité des clients/ou des fournisseurs avec un taux égale à 20% pour chacun. Ces résultats montrent que les entreprises préfèrent s'installer dans les zones qui leur offre plus d'avantages en termes de disponibilité des infrastructures de bases (route, voie ferré, port, aéroport) et des différents modes de transport (transport maritime, aérien, terrestre ferroviaire), ainsi que le rapprochement des clients et des fournisseurs et la facilitation des formalités administratives afin de minimiser les coûts et les pertes de temps.

Graphique n° 6 : les avantages offerts par les zones d'implantation (en%).

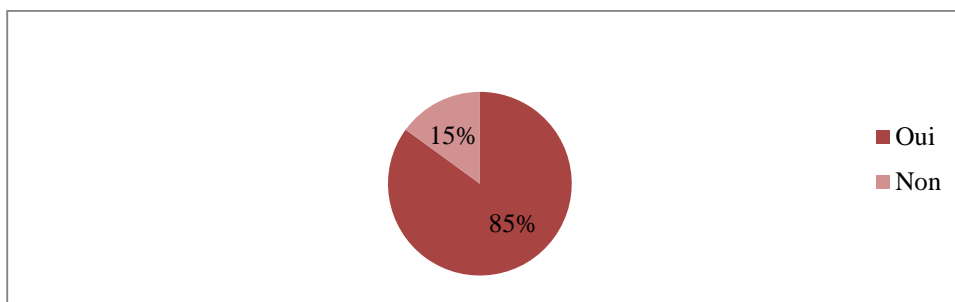


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

2.3.7. La prise en considération du facteur port dans la décision d'implantation

Le choix de localisation des entreprises dépend de ce que le territoire où la présence d'un port peut leur offrir comme avantages comparatifs. Le graphique n°7 représente la prise en compte du facteur port dans le choix d'implantation des entreprises, 85% des entreprises enquêtées ont pris en compte le facteur port dans leurs choix d'implantation. Ce constat montre que l'activité des entreprises et son lien avec le port influence largement le choix de localisation afin de minimiser les coûts de transport et de déplacement, mais aussi en terme d'approvisionnement en matières premières et de disponibilité des ressources nécessaires au bon déroulement de leurs activités.

Graphique n° 7 : La prise en considération du facteur port dans la décision d'implantation (en %).



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.3. Degré de dépendance des entreprises envers le port de Bejaia

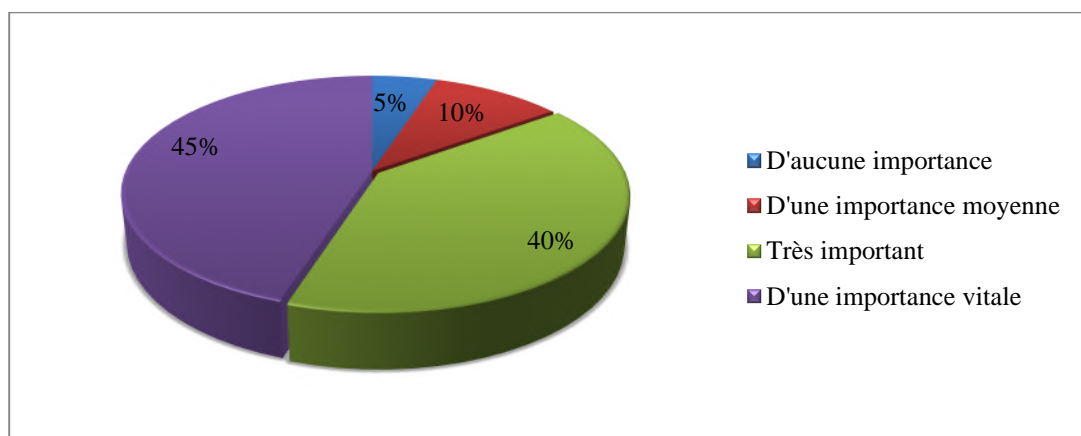
Cet axe vise à analyser le lien des entreprises avec le port de Bejaia, la provenance de leurs approvisionnements, les ports de débarquements de leurs biens importés, les difficultés rencontrées à l'implantation, ainsi que les chargés de l'acheminement terrestre de leurs matières premières et cela pour déterminer l'influence du port de Bejaia sur la localisation des entreprises implantées dans l'arrière-pays.

3.3.1. Le lien des entreprises avec le port de Bejaia

Le graphique ci-dessous montre la relation des entreprises enquêtées avec le port de Bejaia et l'importance de cette relation. D'après les réponses fournies dans les questionnaires, nous avons constaté que 45 % des entreprises enquêtées ont considéré que la relation des entreprises avec le port demeure importante et même vitale.

Aussi, nous avons constaté qu'un nombre minime des entrepreneurs enquêtés soit 10% ont minimisé cette importance, alors que 5 % ont répondu que le lien entre les entreprises et le port est d'aucune importance.

Graphique n° 8 : Le lien des entreprises avec le port de Bejaia (en %)



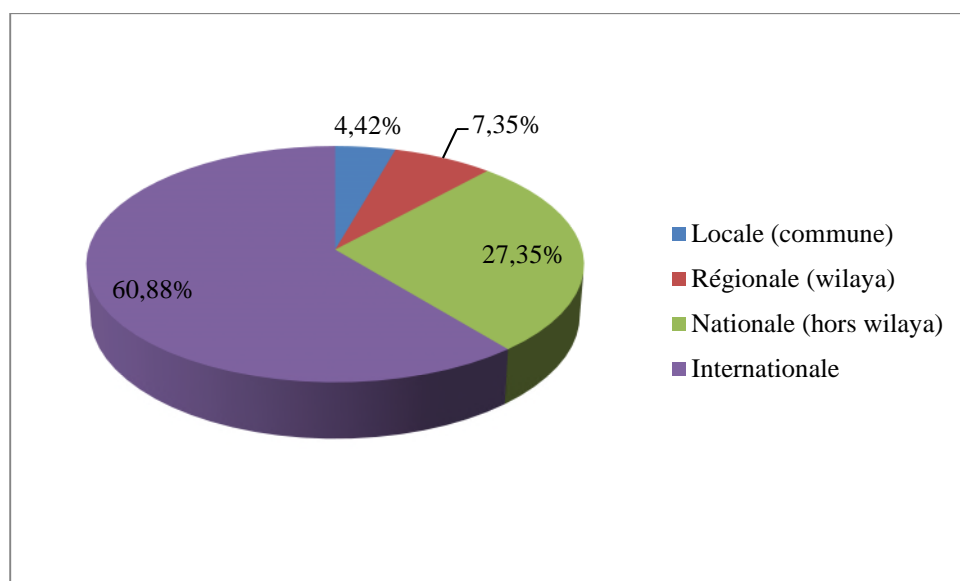
Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête

3.3.2. La provenance des approvisionnements des entreprises enquêtées

Le graphique n° 9 illustre la provenance des approvisionnements des entreprises enquêtées. La majorité des entreprises enquêtées s'approvisionnent au niveau international et national (hors wilaya) respectivement avec un taux dépassent les 60% et 27,35%, quand à celles qui s'approvisionnent au niveau régional et local ces taux avoisinent respectivement de les 7 et 4%.

Nous pouvons constater que, la plupart des approvisionnements des entreprises enquêtées proviennent de l'extérieur, par ailleurs, le territoire local, régional et national n'arrive pas à offrir la qualité et la quantité des biens et services dont les entreprises ont besoin.

Graphique n° 9 : La provenance des approvisionnements des entreprises enquêtées (en %)

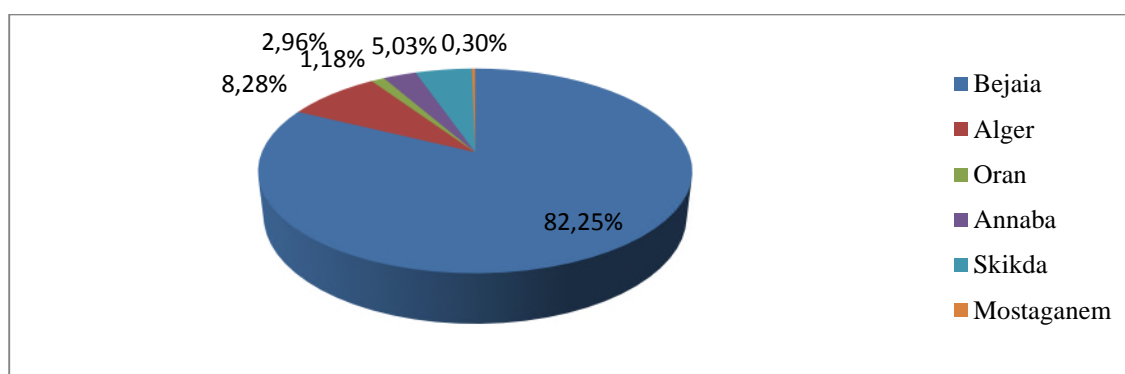


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête

3.3.3. Les ports de débarquement pour les biens importés

Concernant les ports de débarquement des biens importés, les entreprises enquêtées montrent une dépendance importante vis-à-vis du port de Bejaia dans l'importation de leurs biens. Celui-ci occupe la première place avec un taux de 82,25% du fait qu'il est le plus proche, en plus de sa spécialisation en vrac solide. Le port d'Alger, par exemple enregistre une participation de 8,28%. Le graphique ci-dessous illustre bel et bien les parts relatives des ports de débarquement des biens importés.

Graphique n° 10 : Les ports de débarquement des biens importés (en %)

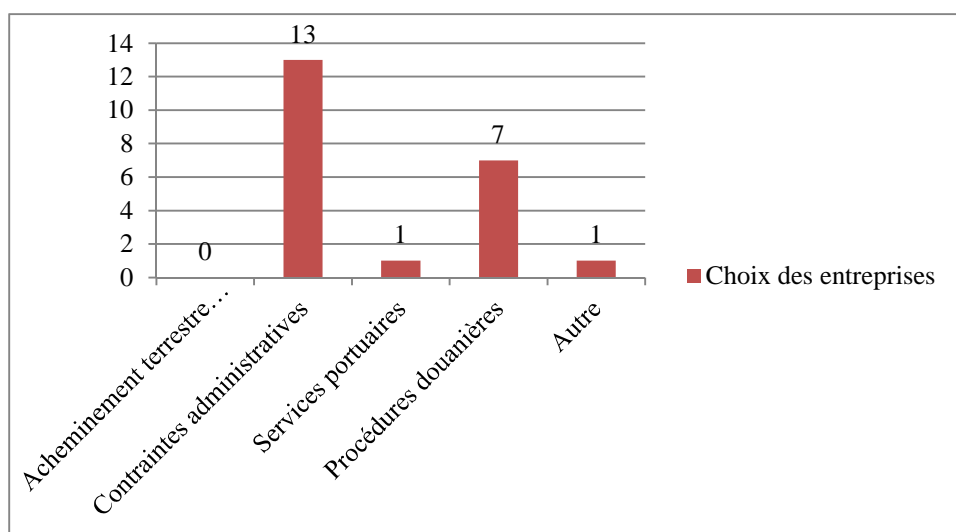


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.3.4. Les difficultés rencontrées à l'importation

Les difficultés que les entreprises enquêtées rencontrent lors de l'importation de leurs biens sont représentées dans le graphique n° 11. D'après les données collectées, ces contraintes sont en grande partie de nature administrative, constituent le premier obstacle à l'importation des biens à travers la non adaptation de l'administration à la nouvelle réalité économique et aux exigences du marché, des lourdeurs et des retards affectent négativement la régularité de la fonction d'importation et amplifient le risque de rupture des biens importés. En outre 7 entreprises se trouvent entravées par les procédures douanières.

Graphique n° 11 : Les difficultés rencontrées à l'importation (en chiffres)

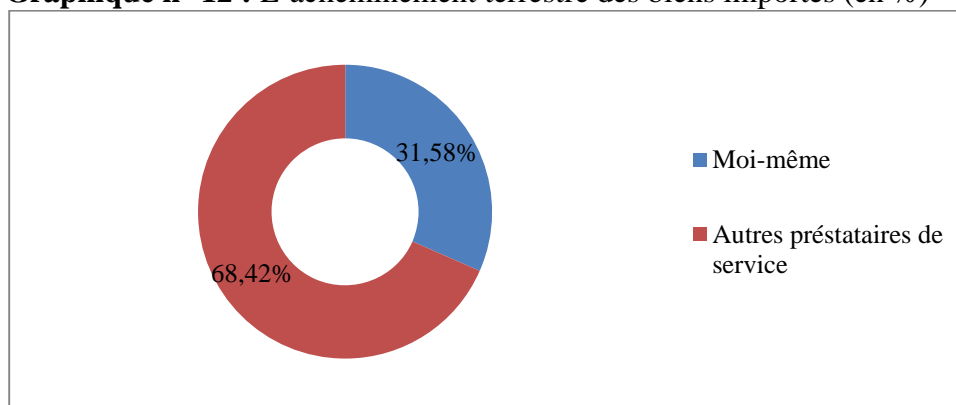


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.3.5. L'acheminement terrestre des matières premières importées

La plupart des entreprises font appel à d'autres prestataires de services du transport terrestre pour assurer l'acheminement de leurs matières premières avec un taux dépassent les 68 %, alors que presque 1/3 d'entre-elles assurent l'acheminement de leurs matières premières par leurs propres moyens. Ces résultats nous ont permis de dire que les entreprises préfèrent faire appel à la sous-traitance de services de transport pour optimiser leurs profits en évitant des coûts supplémentaires qui peuvent être générés (coût d'entretien, paiement des salariés, l'acquisition des moyens de transport, impôts sur les bénéfices des sociétés, etc.). Dans un autre sens, l'existence de ce besoin (transport de marchandises) a créé une dynamique et une complémentarité fonctionnelle entre les entreprises ce qui a encouragé la création de nouvelles entreprises et le développement du secteur des transports et la dynamisation du marché du travail local.

Graphique n° 12 : L'acheminement terrestre des biens importés (en %)



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4 Protection de l'environnement

Cet axe regroupe les questions liées à la protection de l'environnement, dont : l'avis des entreprises sur le développement durable, le degré d'importance accordée à la préservation de l'environnement, l'existence d'un service qui s'occupe des questions liées à la protection de l'environnement au sein des entreprises, et les démarches de préservation de l'environnement qui peuvent être appliquées par les entreprises dans le but d'évaluer l'importance de la contribution des entreprises à la préservation de l'environnement.

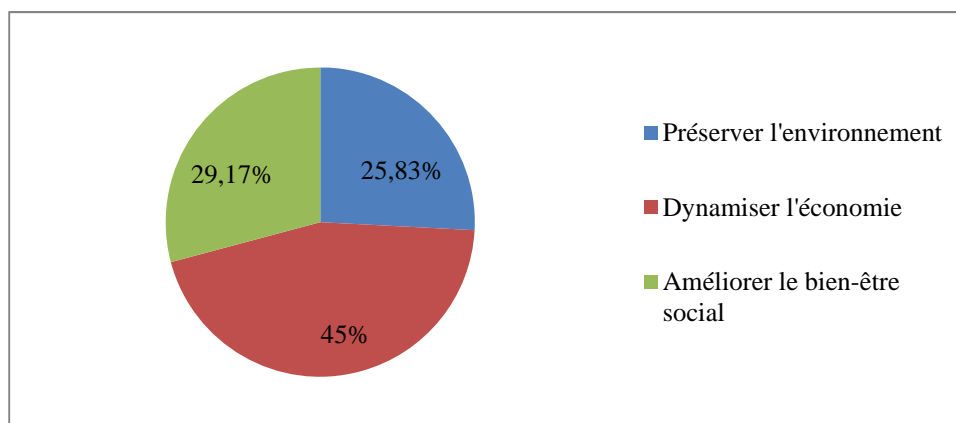
Pour s'informer sur la maîtrise du concept de développement durable par rapport au point de vue des entrepreneurs, nous avons posé des questions précises et ciblées, nous avons obtenus les résultats suivants :

3.4.1. L'opinion des entreprises sur le développement durable

Le but de la question est de savoir, selon le point de vue des différents chefs d'entreprises enquêtés, la signification du développement durable. Dans notre analyse, nous avons retenu comme modalité de réponse la plus importante selon le nombre de fois de sélections de celle-ci (réponse cochée), et ça dans l'ensemble des réponses ordonnées.

D'après le graphique n° 13, on remarque que 45 % des entreprises enquêtées pensent que l'importance de développement durable est de dynamiser l'économie locale, 29,17 % est d'améliorer le bien être social et 25,83 % est de préserver l'environnement. Le développement durable a pour objectif de déterminer le point d'équilibre entre ces variables : efficacité économique, bien être sociale et protection de l'environnement. Dans ce contexte, le développement économique ne doit pas se faire sans la prise en compte des intérêts sociaux et des intérêts écologiques d'une façon équivalente et cohérente.

Graphique n° 13 : la maîtrise de la notion du développement durable (en%)

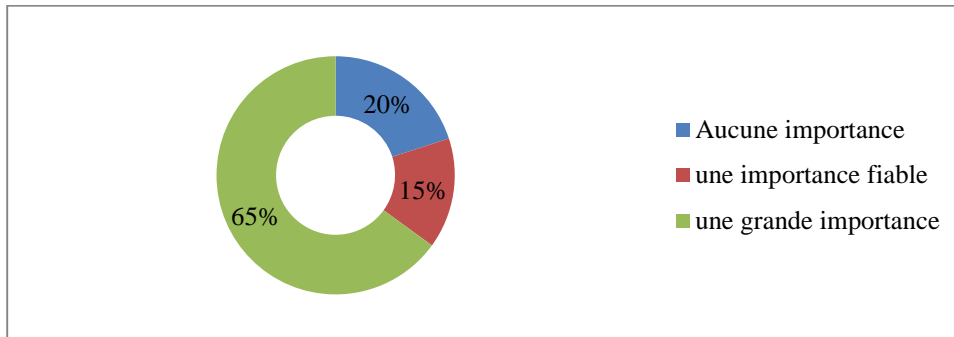


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4.2. Le degré d'importance que les entreprises accordent à la préservation de l'environnement

Les personnes enquêtées à l'intérieur des entreprises affirment que la priorité de développement durable est primordiale, 65% des entreprises ont accordée à la préservation de l'environnement une grande importance, 20% ont donnés aucune importance et 15% ont accordé une importance faible. Ces résultats montrent que le développement durable semble être une nécessité majeure à mettre en œuvre. C'est le seul développement qui vise le bien-être présent sans compromettre celui des générations à venir, dont il accorde pour chacune des dimensions qui le compose l'importance qu'il mérite à savoir : la dimension économique où la réalisation de la croissance économique est indispensable, mais à condition, de bien opérer des choix (pour la production) dans le cadre d'un développement durable, la dimension sociale qui vise la réalisation de l'équité sociale et la sensibilisation de toute la société vers la conduite du développement durable et la dimension qui est liée à l'aspect environnemental où la protection de l'environnement s'avère de plus en plus une préoccupation majeure à prendre en considération.

Graphique n° 14 : Le degré d'importance que les entreprises accordent à la préservation de l'environnement (en%)

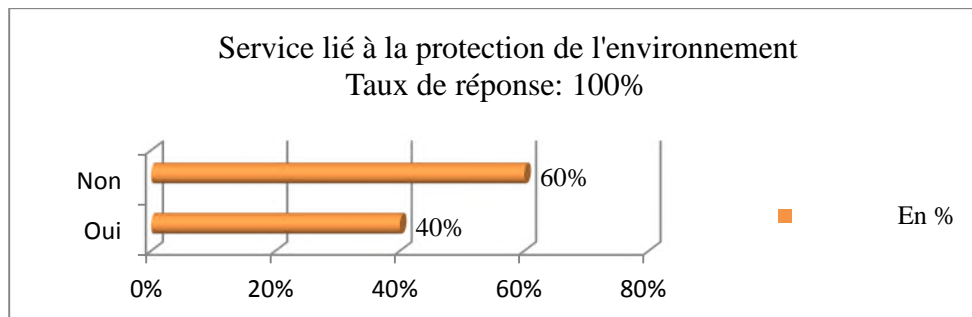


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4.3. L'existence d'un service lié à la préservation de l'environnement au sein des entreprises enquêtées

Le graphique n°15 représente en pourcentage les entreprises qui détiennent un service lié à la préservation de l'environnement. D'après notre enquête, nous avons constaté que plus de 60 % des entreprises enquêtés ne disposent pas d'un service traitant de la préservation de l'environnement ce résultats montre que la protection de l'environnement se fait pas partie des priorités des entreprises car elle n'est pas productive et les dépenses consacrées à la cause écologique constituent des pertes pour les entreprises dénuées de tout conscience écologique .

Graphique n° 15 : L'existence d'un service lié à la préservation de l'environnement au sein des entreprises



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4.4. Les actions mises par les entreprises pour protéger l'environnement

Le tableau n°4 illustre les actions engagées par les entreprises enquêtées concernant la protection de l'environnement. D'après les données recueillies auprès des chefs d'entreprises on a constaté que presque 40% de ces entreprises n'ont mis en œuvre aucune mesure visant à préserver l'environnement et ses composantes. Dans le même sillage, assurent avoir engagé des actions bénéfiques pour l'environnement.

Tableau n° 4 : Les actions mise en œuvre par les entreprises pour garantir la protection de l'environnement (en chiffres).

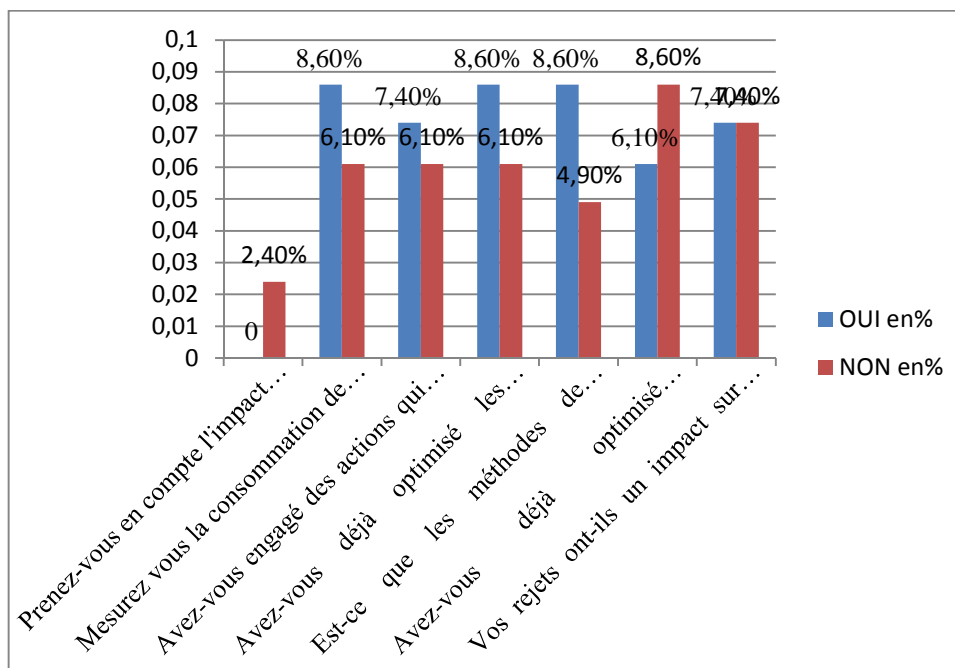
Actions	Aucune mise en œuvre	Prématuré pour évaluer	Echec	Bénéfique	Total
Véhicules routiers plus efficaces énergétiquement	8	1	0	3	12
Réduction des émissions de CO2 (GES)	5	4	0	3	12
Gestion écologique des déchets	4	2	0	6	12
Sensibilisation et formation du personnel sur les questions environnementales	4	2	0	6	12
Choix de partenaires durables	4	3	0	6	13
Certification écologique	4	3	0	5	12
Total	29	15	0	29	73
Total en %	39,73%	20,54%	0%	39,73%	100%

Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4.5. L'opinion des entreprises sur l'impact environnemental

Ce graphique représente l'avis des entreprises enquêtées sur les démarches mises en place pour défendre l'aspect écologique. On constate que 8,60 % des entreprises ont opté pour optimiser le facteur énergétique en réduisant leur consommation d'énergie et émettre moins de polluant, alors que 8,60 % des entreprises ne prennent pas en compte l'optimisation de l'utilisation de l'énergie pour la ventilation, le chauffage et la climatisation, ainsi que 7,40 % des entreprises engendrent des rejets qui ont un effet nocif sur l'environnement local et global. Le développement durable semble être une nécessité majeure à mettre en œuvre, donc il est utile de savoir le degré d'importance que contribuent ces entreprises à la protection de l'environnement. Ces résultats obtenus auprès des entreprises montrent que ces dernières accordent une forte importance à la dimension économique en visant à minimiser les coûts liés à la consommation de l'énergie afin d'optimiser leurs profits. En revanche, la dimension liée à la protection de l'environnement s'avère moins importante car elle risque d'amplifier le coût de production.

Graphique n° 16 : L'opinion des entreprises sur l'impact environnemental

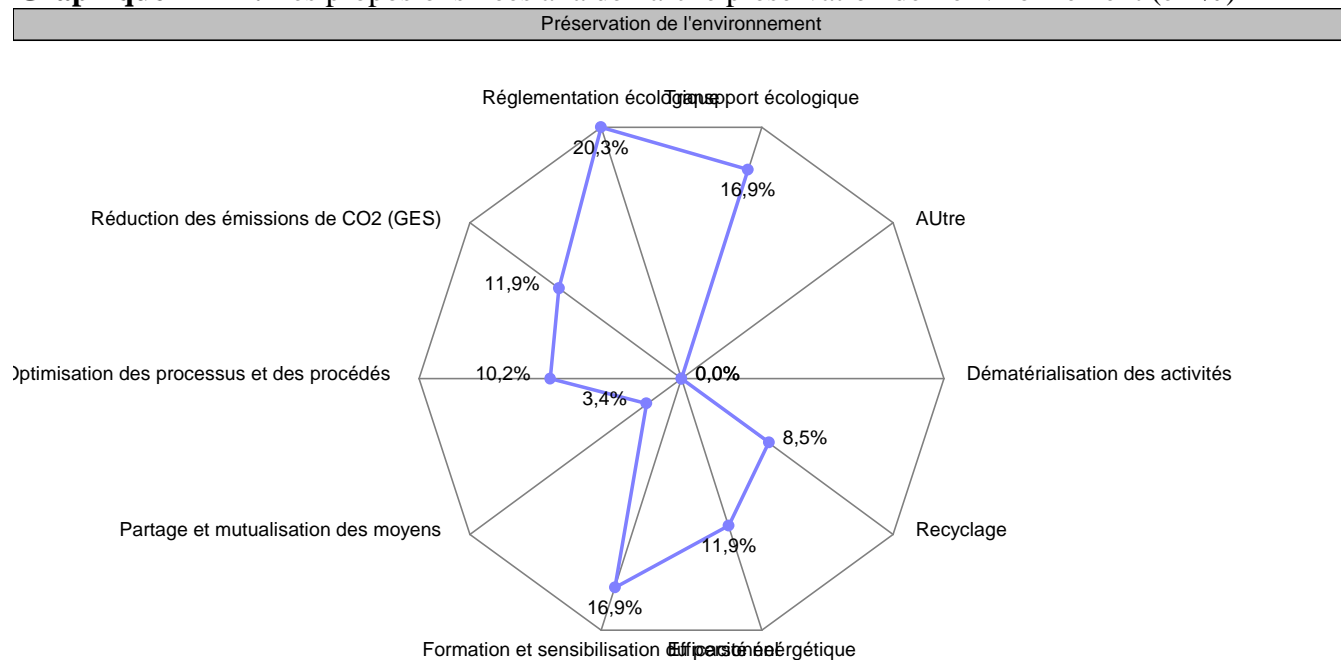


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.4.6. Propositions des entreprises sur l'application de la démarche préservation de l'environnement

Les réponses des chefs d'entreprises enquêtées concernant les propositions applicables dans la démarche préservation de l'environnement sont illustrées dans le graphique ci-dessous. D'après les données collectées au sein des unités enquêtées, la plupart ont délimité leurs choix sur la mise en évidence d'un ensemble de règles écologiques agissant sur la protection de l'environnement, ainsi que l'application d'un transport écologique et la formation du personnel, les portions de ces modalités de réponse sont respectivement classées comme suite : 20,03 %, 16,9 % et 16,9 %. Cette description nous a permis de faire un constat sur les résultats obtenus, la quasi-totalité de ces unités ont la volonté de prendre en considération l'impact environnemental et de contribuer davantage à la démarche écologique, mais ça reste insuffisant s'il y'a pas une volonté des pouvoirs publics en termes de développement durable par la mise en place et l'application des textes de loi régissant la protection de l'environnement et la disposition des moyens nécessaires pour leur exploitation rationnelle et raisonnable.

Graphique n° 17 : Les propositions liées a la démarche préservation de l'environnement (en %)



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

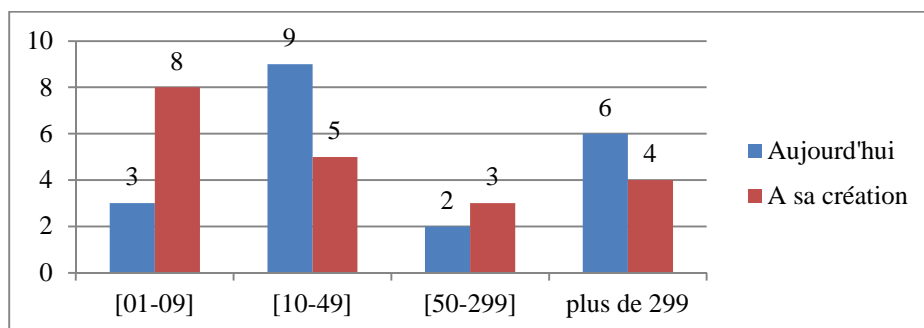
3.5. Le bien être sociale

Afin de mieux estimer l'importance de la relation du port de Bejaia avec son arrière-pays et son impact sur le bien être sociale on a recueilli auprès des entreprises enquêtées différents données et informations dont l'objet consiste à évaluer le bien-être social des travailleurs.

3.5.1. Nombre de travailleurs des entreprises

Le graphique ci-dessous représente l'évolution du nombre des travailleurs des entreprises enquêtées lors de leur création jusqu'à nos jours dans le but d'avoir une idée précise sur le rôle de ces unités dans la création d'emplois et aussi dans la réalisation des extensions de leurs activités. Les informations fournies par les entreprises montrent que 8 entreprises ont des effectives constitués entre [01-09] employés à la période de leurs création, 9 entreprises ont des effectives composé de [10-49] travailleurs à nos jour et 6 entreprises ont un effective dépassant les 299 employés à nos jours. Ces résultats montrent le manque d'intégration de la main d'œuvre dans le marché d'emploi locale.

Graphique n° 18 : Les effectives des organismes enquêtées.

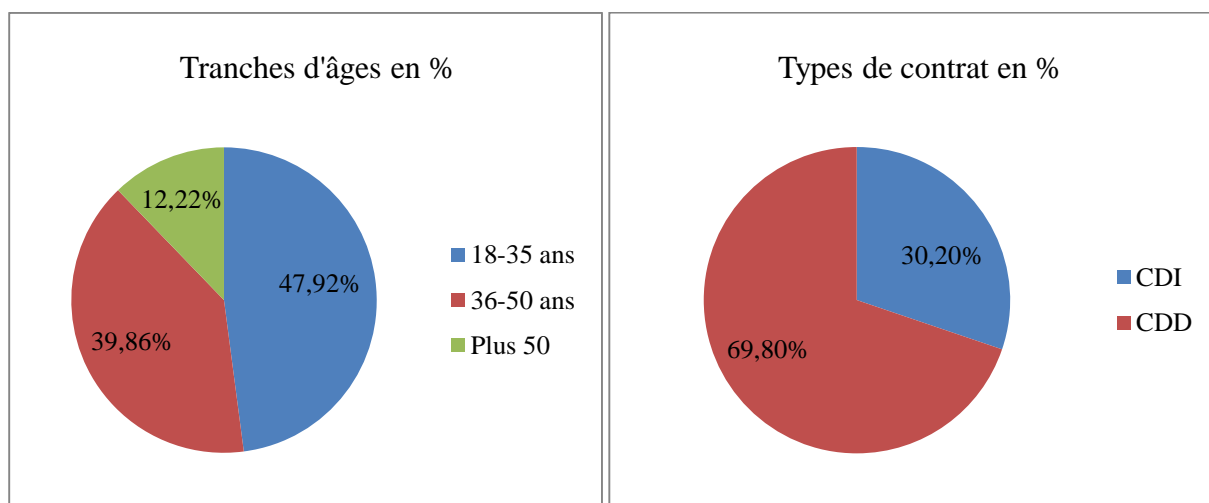


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.2. La répartition des effectifs par tranche d'âge et par type du contrat de travail

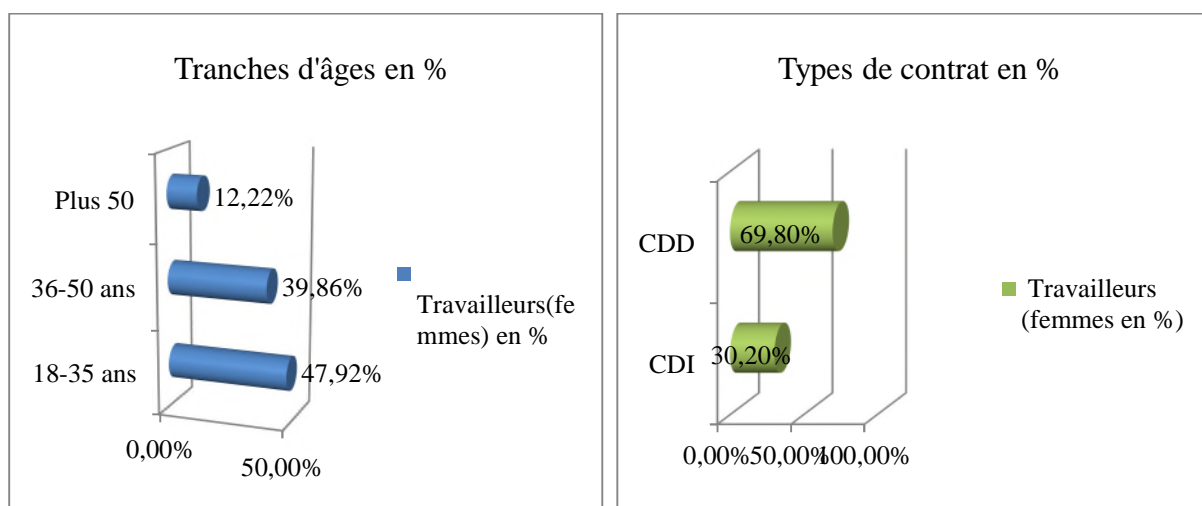
La lecture des données des graphiques n°19 et n° 20, permet de remarquer que presque de l'échantillon enquêté concentre des effectifs dont la moyenne d'âge est comprise entre 18 et 35 ans et presque 40% ont une moyenne d'âge comprise entre 36 et 50. Selon les types de contrat, 69,80% des effectifs sont sous contrat à durée déterminée CDD et 30,20% sont sous contrat à durée indéterminée CDI. Nous pouvons dire que la majorité de la population active est jeune par rapport à sa forte contribution dans la croissance de l'activité des entreprises en termes de rendement et de productivité. Comme le montre les graphiques ci-dessous, la majorité de la population active est jeune. À propos du type de contrat, les politiques de recrutement ne visent pas le long terme et à la stabilité de ces employés ce qui défavorise le travail d'équipe et développe la percuté des emplois et le stress au travail.

Graphique n°19 : Répartition des effectifs par tranches d'âges et types du contrat de travail (en %)



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

Graphique n° 20 : Répartition des effectives par tranches d'âges et types du contrat de travail (en %)

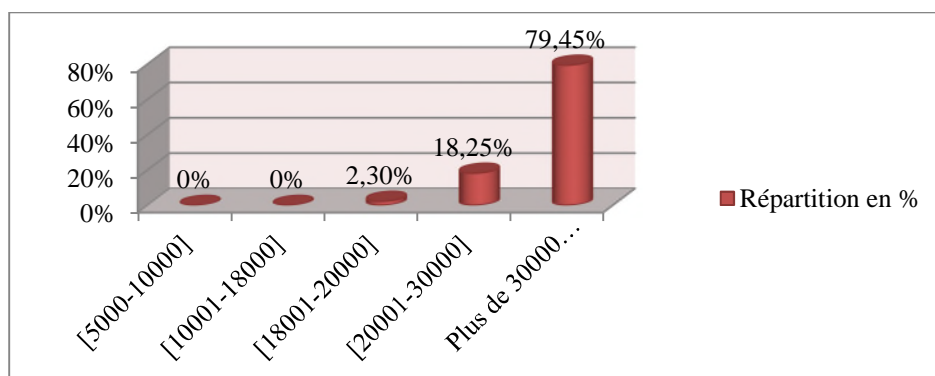


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.3. La ventilation des employés par tranche de salaire

Le salaire moyen de la plupart des travailleurs des entreprises enquêtées (soit presque 80%) dépasse 30000 DZD, alors que presque un salarié sur dix leurs paiement touche un salaire moyen compris entre [20001-30000]. Ceci montre que les organismes contribuent à l'amélioration de bien être de leurs travailleurs.

Graphique n° 21 : Répartition des employés par tranches de salaire (en %)

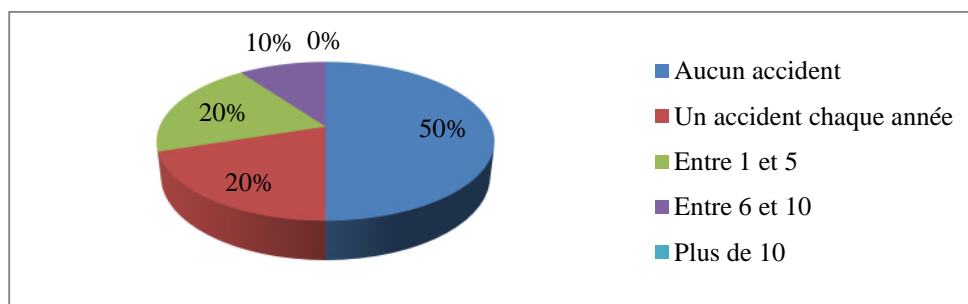


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.4. Nombre moyen des accidents de travail déploré chaque année

Concernant le nombre moyen des accidents de travail enregistré chaque année au sein des entreprises enquêtées, 50 % des entreprises n'ont enregistré aucun accident, 20% ont enregistré entre 1 et 5 accidents, et 20% ont enregistré un accident uniquement chaque année. Ces résultats montrent que dans la plupart des cas, les travailleurs travaillent dans un environnement propre et sécurisé.

Graphique n° 22 : Nombre moyen des accidents de travail déploré chaque année au sein des entreprises

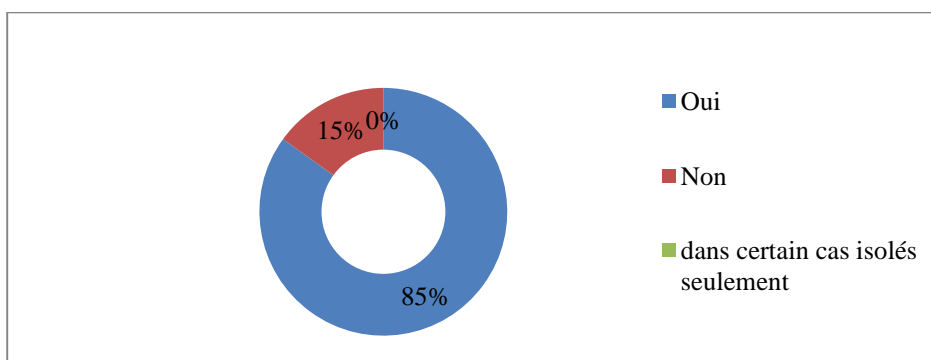


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.5. L'investissement des entreprises dans la formation du personnel

Les résultats de notre enquête, montrent que presque 85% la totalité des unités enquêtées ont investi dans la formation de leur personnel, afin d'améliorer leurs niveaux de compétence, requalifier leurs travailleurs pour qu'ils contribuent davantage au rendement et renforcement de leur compétitivité.

Graphique n°23 : Formation du personnel (en %)

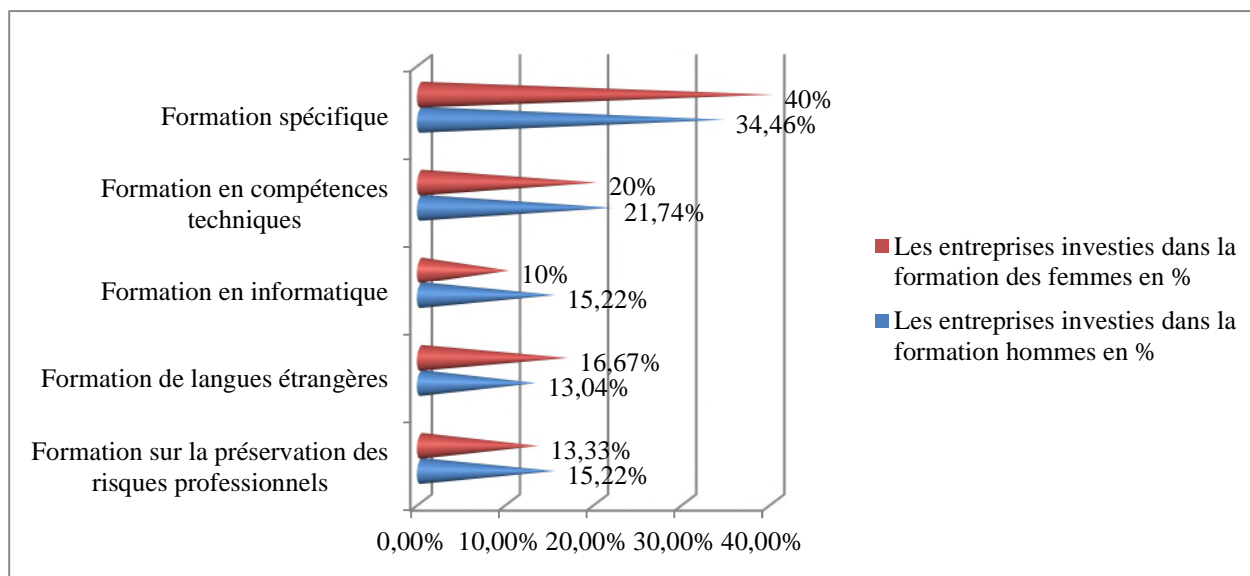


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.3.6. Les types de formation dans lesquelles les entreprises investissent

Le graphique n° 24 illustre l'investissement des entreprises enquêtées dans la formation du personnel. D'après les résultats collectés on constate que les formations les plus favorisées par les entreprises sont présentés comme suite : formation spécifique avec un taux dépassant les 34% et formation en compétences techniques avec un taux dépassant les 19%. On a constaté que ces entreprises investissent beaucoup dans la formation de leur personnel afin de faire face à la concurrence.

Graphique n° 24 : Les types de formation (en %)

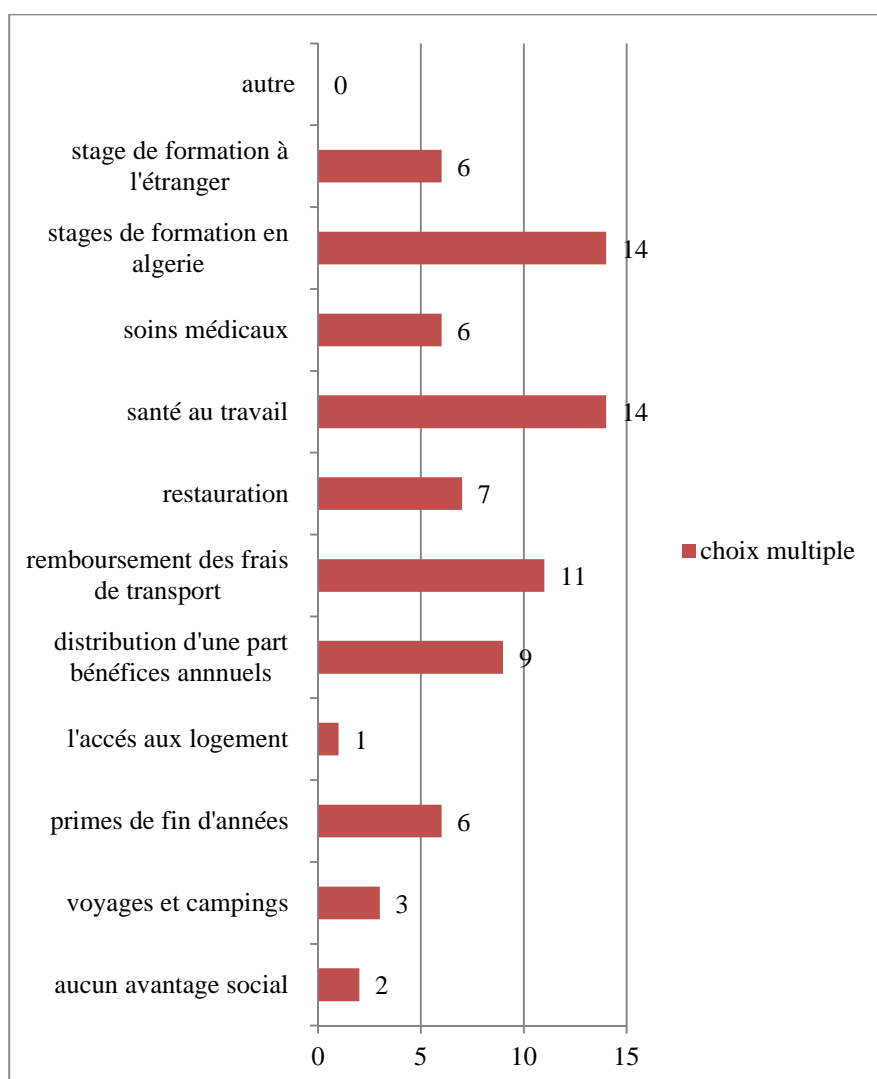


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.7. Les avantages sociaux accordés par les entreprises aux travailleurs

Comme le montre le graphique n° 25, la majeure partie des avantages sociaux qu'accordent les entreprises enquêtées à leurs travailleurs sont comme suite : stages de formation en Algérie, santé au travail, remboursement des frais de transport et distribution d'une part des bénéfices annuels. La lecture des données a permis de constater une amélioration notable de l'aspect social au sein de ces entreprises ce qui a largement contribué dans l'amélioration du bien être des travailleurs.

Graphique n° 25 : Les avantages sociaux accordés aux travailleurs (en chiffres)

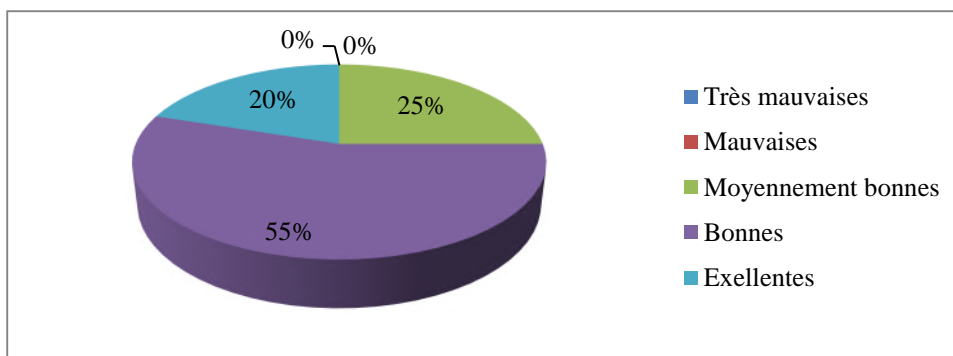


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.8. Les conditions de travail des employés

Selon le graphique n° 26, 55% des entreprises enquêtées veillent à garantir de bonnes conditions au travail, alors que 25% des entreprises offrent des conditions de travail moyennement bonnes. Ces résultats montrent que plus de la moitié des entreprises enquêtées offrent de bonnes conditions au travail car elles sont conscientes que la rentabilité est étroitement liée aux conditions de travail et à l'épanouissement des travailleurs.

Graphique n° 26 : Les conditions de travail des employés (en %)

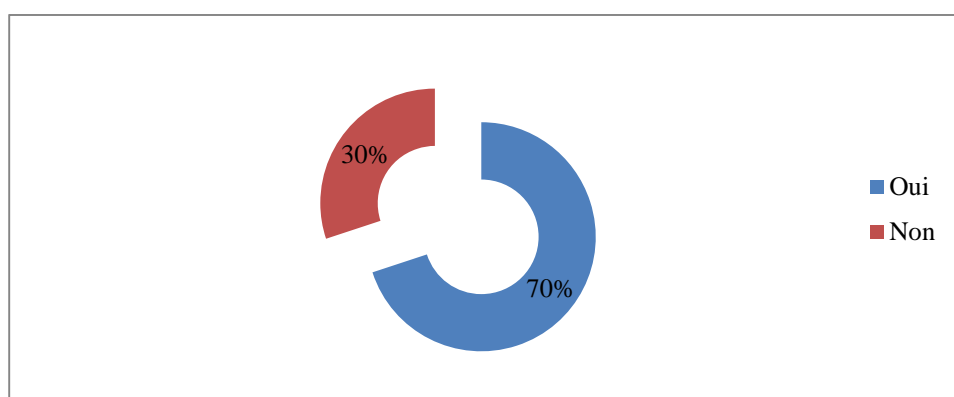


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.5.9. L'avis des entreprises sur la constitution des syndicats

Les chefs d'entreprises concernant la constitution des syndicats sont à 70% pour la constitution des syndicats. Seulement 30% sont contre. Ces résultats obtenus reflètent l'importance du syndicat pour garantir les droits des travailleurs et stabiliser l'entreprise.

Graphique n°27 : La constitution du syndicat aux seins des entreprises enquêtées (en %)



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.6. Développement économique

D'un point de vue théorique, le développement économique et social fait référence à l'ensemble des mutations positives (techniques, démographiques, sociales, sanitaires, etc.) que peut connaître une zone géographique (monde, continent, pays, région, etc.). D'un point de vue

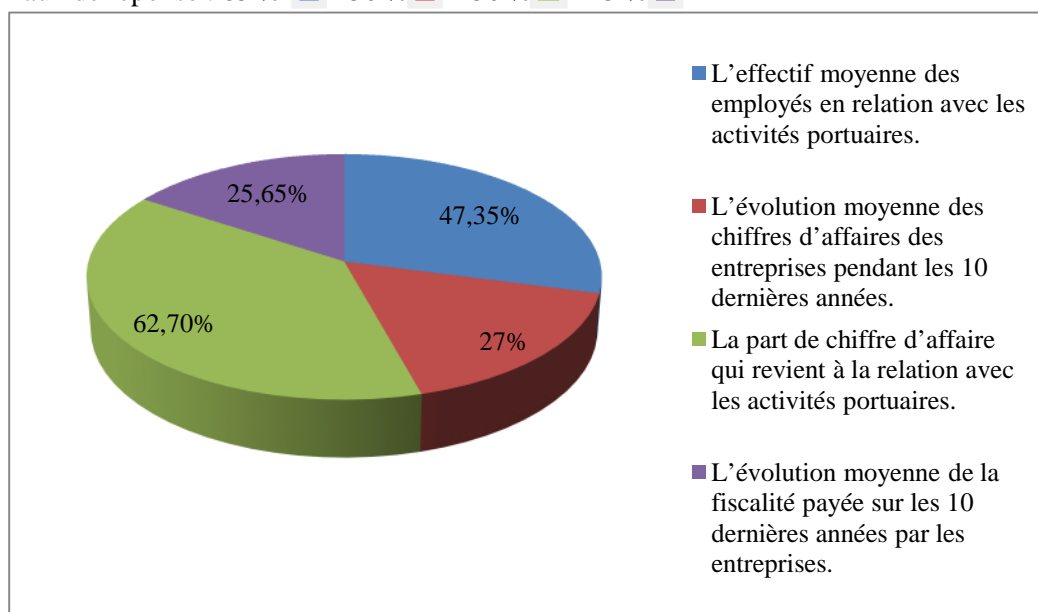
empirique, on s'intéresse à l'aspect économique des entreprises en relation avec le port de Bejaia dont l'intérêt est de traiter l'impact économique du port de Bejaia sur son arrière-pays.

3.6.1. La dimension économique de la relation existante entre les entreprises enquêtées et l'activité portuaire de Bejaia

Le graphique n° 28 éclaire la relation existante entre les unités enquêtées et l'activité portuaire de Bejaia dans sa dimension économique. La part du chiffre d'affaires des entreprises en relation avec les activités portuaires est de 62,70%, ce qui reflète la contribution significative de l'activité portuaire dans l'accroissement du chiffre d'affaires de ces entreprises. Concernant les autres critères soulignés, ils sont de moindre importance dans leur relation avec l'activité portuaire.

Graphique n° 28 : Relation entre les organismes enquêtés et l'activité portuaire de Bejaia (en %)

Taux de réponse : 85 % ■ 50 % ■ 50 % ■ 45 % ■

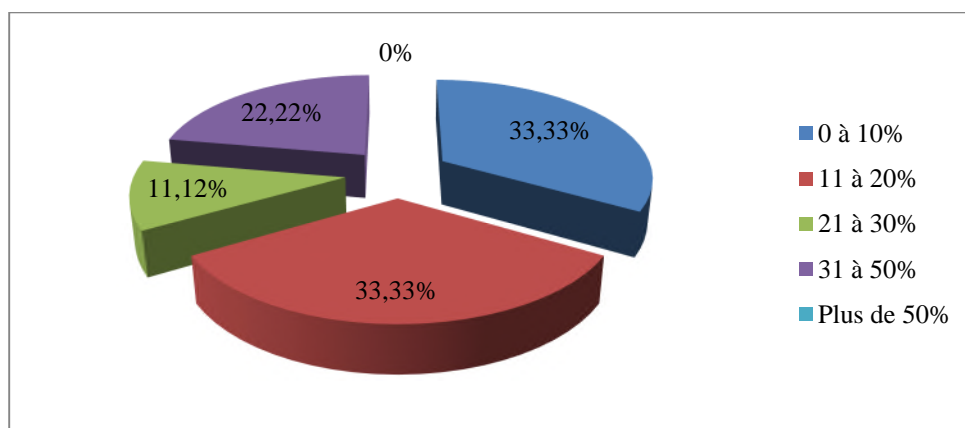


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.6.2. La part des coûts de transport dans le prix d'achat des marchandises

A travers les résultats de l'enquête, la majeure partie des coûts de transport (33,33%) des entreprises enquêtées dans le prix d'achat de leurs marchandises varie entre 0 et 10% et entre 11 et 20% pour le même pourcentage. Donc, nous avons constaté selon que la part des coûts de transport supportés par les entreprises dans le prix d'achat de leurs marchandises affecte négativement l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement en inputs. Le graphique ci-dessous résume la part des coûts de transport supportés par les entreprises enquêtées.

Graphique n° 29 : La part des coûts de transport dans le prix d'achat des marchandises

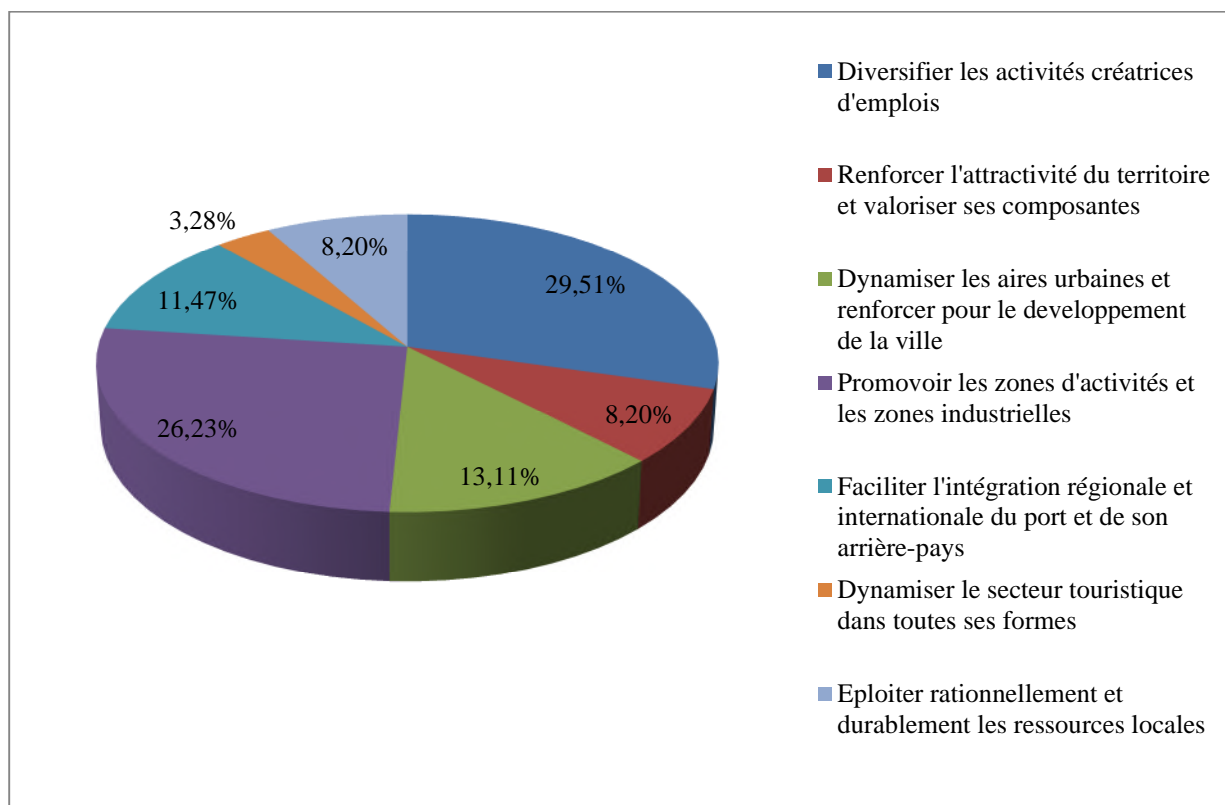


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.6.3. L'opinion des entreprises sur l'impact économique exercé par le port de Bejaia sur son arrière-pays

La quasi-totalité des entreprises enquêtées affirment que les finalités les plus importantes qui détiennent l'influence qu'exerce le port de Bejaia sur son arrière-pays sont : diversifier les activités créatrices d'emplois avec une part égale à 29,51% et promouvoir les zones d'activités et les zones industrielles avec une part égale à 26,23%. Cela confirme que le port génère des effets économiques importants qui profitent à toute la région.

Graphique n° 30 : l'avis des entreprises enquêtées sur l'impact économique positif exercé par le port de Bejaia sur son arrière-pays

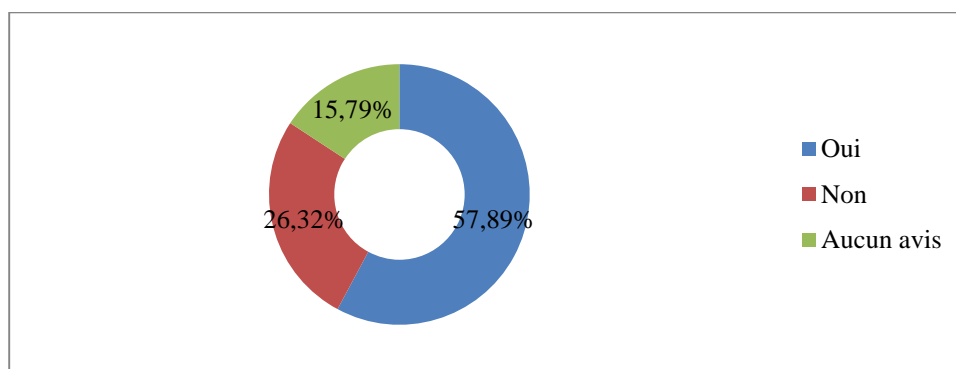


Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.6.4. La participation du port de Bejaia au rayonnement de son arrière-pays

Le graphique ci-dessous illustre les réponses des entreprises enquêtées concernant le rapport existant entre le port de Bejaia et son arrière-pays. 57,89 % ont répondu que le port de Bejaia participe activement au rayonnement de son arrière-pays maritime, alors que les autres (soit plus de 26 %) ne sont pas d'accords et 15,79% n'ont aucun avis. Serte, le port de Bejaia contribue significativement dans le développement de la région, mais il existe toujours des insuffisances en termes d'organisation et de cohésion entre les différents services du port ainsi que la qualité de services offerts aux clients. En outre, l'arrière-pays du port du Bejaia se caractérise par un manque d'infrastructures en termes de réseaux routiers et voie ferré se qui influe l'organisation de la chaine de transport et le développement du transport intermodale. Ces contraintes impliquent une dégradation du dynamisme économique au niveau local.

Graphique n°31 : Le rôle du port de Bejaia dans le dynamisme de son arrière-pays (en %)



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.7. Perspectives de développement du port et de son arrière-pays

Il est important ici d'analyser les opinions des uns et des autres concernant les différentes actions à engager pour instaurer une meilleure articulation port/ arrière-pays et consolider le lien fonctionnel entre ces deux entités.

3.7.1. Les solutions proposées pour une meilleure articulation port/arrière-pays

Le tableau n°5 représente les solutions et les orientations que les entreprises enquêtées ont proposées pour une meilleure jonction entre le port de Bejaia et son arrière-pays. La totalité des unités enquêtées ont admis que : (i) développer de nouvelles zones d'entreposage en dehors de la ville de Bejaia, (ii) développer d'autres modes de transport complémentaires au transport maritime et (iii) renforcer les infrastructures de transport existantes sont autant d'actions indispensables pour renforcer l'articulation port/ arrière-pays. Ces entreprises visent par ceci à améliorer l'attractivité du territoire régional et national.

Tableau n° 5 : Les solutions proposées pour une meilleure articulation port/arrière-pays

Solutions proposées	Tout à fait d'accord	Plus tôt d'accord	Plus tôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total en %
Délocaliser les activités portuaires nuisibles à l'environnement	47,06 %	47,06 %	05,88 %	00 %	100 %
Délocaliser les activités portuaires dont l'efficacité économique est faible	17,65 %	52,94 %	23,53 %	05,88 %	100 %
Délocaliser les activités portuaires ayant un faible impact social	11,76 %	58,82 %	29,42 %	00 %	100 %
Développer d'autres modes de transport complémentaire au transport maritime	76,47 %	23,53 %	00 %	00 %	100 %
Renforcer les infrastructures de transport existantes	64,70 %	35,30 %	00 %	00 %	100 %
Développer de nouvelles zones d'entreposage en dehors de la ville de Bejaia	82,35 %	5,88 %	00 %	11,77 %	100 %
Faire participer les acteurs locaux dans la prise de décision et l'élaboration des politiques publiques de développement en relation avec le port et son arrière-pays	29,42 %	58,82 %	05,88 %	05,88 %	100 %
Renforcer les connexions du port de Bejaia avec les ports mondiaux	64,70 %	35,30 %	00 %	00 %	100 %

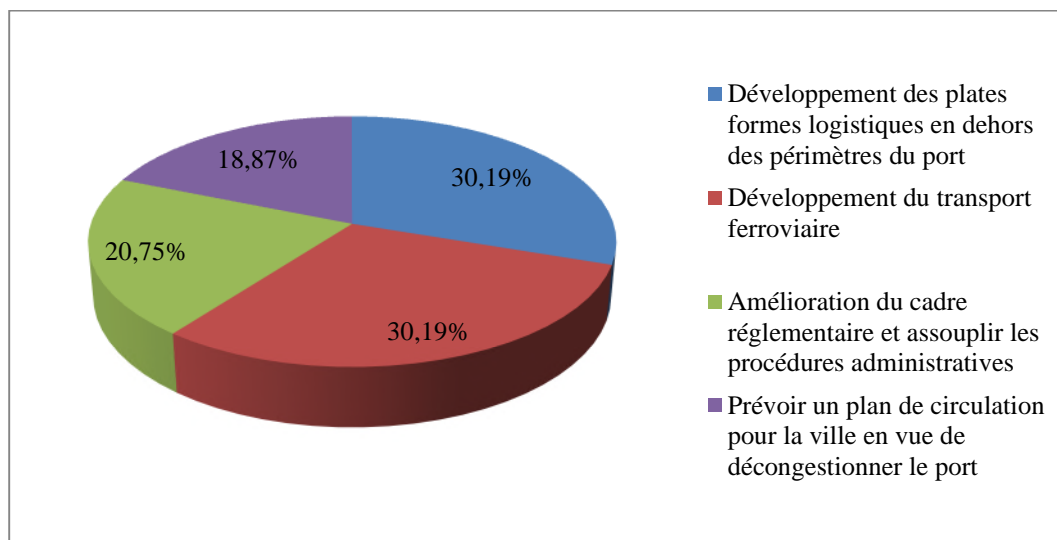
Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

3.7.2. Les solutions proposées pour dynamiser d'avantage le port de Bejaia et son arrière-pays

Concernant les solutions proposées par les entreprises enquêtées visant à améliorer l'interaction du port de Bejaia avec son arrière-pays, la quasi-totalité des entreprises ont mis l'accent sur l'ensemble des critères soulignés, elles s'appuient sur le développement du transport ferroviaire et le développement des plates formes logistiques en dehors des périmètres du port qui sont représentés par un taux égale à 30,19% pour chacune des deux propositions. Ces résultats nous ont permis d'évoquer l'importance du transport ferroviaire, ce mode de transport permet d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, le ferroviaire reste le mode de transport le plus sûr et le moins polluant en empruntant au moins deux modes de transport sans

changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et terminaux sont effectués par la route et les parcours principaux par le rail. Ainsi que la constitution des plates formes logistiques, à l'extérieur des périmètres du port est une solution pour une performance portuaire, il aura pour avantage de désengorger le port commercial de Bejaia et, surtout, de réduire les délais d'attente des navires en rade.

Graphique n° 32 : Les solutions proposées pour dynamisé d'avantage le port de Bejaia et son arrière-pays



Source: Réalisé par nos soins, selon les données de l'enquête.

Conclusion

Le dernier chapitre a analysé un ensemble de variables environnementales, sociologiques et économiques et à dresser un constat de l'importance du port de Bejaia sur le développement de l'activité des entreprises enquêtées situés à l'hinterland. L'analyse empirique a permis d'exposer les effets engendrés par l'interaction port de Bejaia-arrière-pays.

A travers l'analyse des données, on a constaté que le port de Bejaia reste une composante indissociable de la sphère économique locale et nationale en termes de création d'emplois. C'est un facteur clé d'attractivité sur la décision d'implantation des entreprises pour une meilleure provenance de leur chaîne d'approvisionnement, notamment sa fonction de transit qui répond aux différents besoins des clients et participe à l'alimentation des différents sites commerciaux dans la région et cela par des voies de communication terrestres et par le biais du transport terrestres. Mais dans certains cas, les données traitées ont permis d'élaborer une analyse critique concernant la relation existante entre ces entités (port/hinterland). L'intensité de l'activité existante entre le port et les entreprises localisées à l'hinterland engendre des effets néfastes liés à la dégradation de l'environnement. Dans notre enquête, l'échantillon enquêté a

consolidé ces orientations vers l'optimisation du rôle économique du port et la négligence partielle de l'aspect environnemental et il ne s'inscrit pas dans le cadre d'un développement durable.

Les résultats de l'enquête ont montré que, pour une meilleure articulation et consolidation entre le port de Bejaia et son arrière-pays ne peut se déployer sans ; l'amélioration du cadre réglementaire et assouplissement des procédures administratives, un aménagement rationnel et objectif du territoire, le développement du transport ferroviaire et des autres modes de transport complémentaires au transport maritime ainsi que le développement des plateformes logistiques en dehors du périmètre du port dans le but de décongestionner ce dernier.

Les résultats de l'enquête ont permis de confirmer les hypothèses proposés pour réaliser notre recherche telle que :

- Le port de Bejaia a contribué, d'une manière significative, dans le développement de son arrière-pays.
- Le rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays s'est manifesté par des effets économiques et sociaux positifs (externalités territoriales positives).

En somme, nous avons constaté que le port de Bejaia est une source d'approvisionnement des entreprises localisées dans l'arrière-pays, il constitue un facteur important de leur localisation. Cette étude a permis de souligner le rôle capital du port de Bejaia pour assurer une croissance soutenue positive et non nuisible écologiquement au niveau régional et national.

Conclusion générale

La nécessité d'atteindre une meilleure utilisation de la capacité portuaire dépend essentiellement de sa performance qui fait intervenir un ensemble d'acteurs impliqués dans l'activité portuaire (le consignataire de navire qui organise son escale, le transitaire qui assure la chaîne de transport,...etc.) dans le but de mieux servir les usagers et d'améliorer le rendement et la compétitivité d'un port. Cela s'appuie énormément sur plusieurs strates : organisation de l'espace, de la chaîne de transport et du mouvement de la marchandise du point de départ jusqu'aux sites de destination finale par la nécessité d'avoir une meilleure coordination entre avant-pays/ port/ arrière-pays.

En effet, les liaisons du transport maritimes avec l'arrière-pays sont considérées comme des conditions de base de l'existence d'un port. Ce dernier est lié directement aux moyens de communication terrestres (routes, voies ferroviaires) pour assurer l'acheminement des marchandises aux différents sites commerciaux localisés à l'hinterland. Ces dessertes impliquent des réseaux de transport performants et leur qualité contribue à rendre le port plus au moins attractif pour les armements, donc l'aménagement rationnel et optimal de l'espace lié au bon fonctionnement du marché des transports joue un rôle très important dans l'amélioration de l'accessibilité terrestre des ports maritimes afin de prétendre la compétitivité de l'activité portuaire et de vendre ces services au moindre coût ainsi que pour une meilleure coordination à l'arrière-pays.

Le domaine portuaire algérien se caractérise par la faiblesse des flux des exportations hors hydrocarbures et par de fortes quantités des biens d'équipement et des produits alimentaires importés, ce qui explique l'existence d'énormes problèmes qui pénalisent la chaîne de transport, le sous équipement des ports, lenteur du transit, l'attente en rade et en quais, les contraintes administratives,...etc. Ces obstacles entraînent des coûts supplémentaires notamment en termes de surestaries qui influencent négativement le consommateur local et l'économie nationale. Ceux-ci se traduisent par des ports engorgés de marchandises, ainsi qu'une mauvaise gestion et un manque d'organisation à l'intérieur du port et au niveau de son arrière-pays.

La non coordination entre les autorités portuaires et les autorités locales et le manque d'armatures de réseaux terrestres à l'arrière-pays influencent négativement l'accessibilité des ports maritimes algériens et les conditions de desserte de leurs hinterland. A cet effet, les

pouvoirs publics doivent prendre en compte ces critères pour un bon déroulement de l'activité portuaire : faire appel aux investisseurs privés, création de zones extra-portuaires pour désengorger les ports, agir sur l'aménagement du territoire pour améliorer la qualité des dessertes terrestres, mettre en place des politiques harmonieuses pour mieux servir l'activité portuaire,...etc. L'Algérie a besoin de service portuaire efficace pour qu'elles puissent jouer le rôle de prestataire de services générant une valeur ajoutée.

L'étude effectuée sur le port de Bejaia et son rayonnement à l'arrière-pays a permis de toucher plusieurs impacts environnementaux, sociaux, économiques et même spatiaux. Le fait que Bejaia est une région littorale disposant d'un port dynamique, a renforcé son rôle de rayonnement sur tout l'espace limitrophe. Afin d'apporter le maximum d'informations, on a réalisé une enquête de terrain qui a ciblé le port de Bejaia. Un échantillon d'entreprises localisées dans son hinterland, les résultats obtenus ont été exploités dans le but de répondre à notre problématique posée et de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses.

Le port de Bejaia joue un rôle prépondérant dans le développement socio-économique de la région. Sur l'ensemble des ports que possède l'Algérie, le port de Bejaia se manifeste par une intensité des produits importés destinés aux entreprises installées à l'hinterland qui se constitue par 3 zones principales : la zone de la Sommam, la zone des Hauts Plateaux et la zone de l'Algérois. La forte demande de la clientèle des services portuaires du port de Bejaia qui y transit pour être livrées dans plusieurs wilayas du pays, un tiers de la population concernée par l'enquête se localise dans l'hinterland du port. L'intensification de cette activité, grâce à cette énorme connectivité, nuit d'une manière considérable à l'environnement. Du côté sociale cela permet la création d'opportunités d'emplois et favorise de ce fait un dynamisme économique de toute la région, le port de Bejaia contribue au développement socio-économique de son arrière-pays, mais dans certains cas, nécessite des réflexions sur les perspectives de développement dans le cadre d'aménagement du territoire et de développement durable afin de déployer rationnellement les liaisons spatiales et de protéger l'environnement pour mettre en valeur le potentiel régional pour une meilleure synergie entre ces deux composantes territoriales (port/arrière-pays).

A titre de recommandation, le développement du transport notamment ferroviaire peut permettre une meilleure connectivité et en même temps alléger les axes routiers, et ainsi participer à la protection de l'environnement. Dans le souci de décongestionner le port de Bejaia et de fluidifier l'acheminement des marchandises vers les opérateurs, il est nécessaire

de développer des plates formes logistiques extra-portuaires au niveau des zones d'attractivités.

En fin, le bon déroulement de l'activité portuaire se peut se faire sans l'amélioration du cadre réglementaire et l'assouplissement des procédures administratives. Cette démarche réflexive et concertée permettra de consolider le lien entre le port de Bejaia et son arrière-pays et ainsi consolider le développement durable de toute la région.

Ouvrages

- GROSDIDIER. M. J (1999). « Droit, économie et finances portuaires », Ed Presse Ponts de Chaussées, Paris.
- KALLI Fatima Z-R (2011) « Cours de routes : Conception des tracés routières - NORMES- » Edition, OPU : Alger.
- KHELADI. M, (2012). « Le développement local », OPU, Alger.
- MOHAMED CHERIF F-Z (2004) « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie : Problèmes et perspective » Edition, OPU : Alger.
- NOJON. A (1992), Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine. Ed Ellipses, Paris, p195.
- TERASSIER. N (1997), synthèse n°3, la mesure de la valeur ajoutée liée aux activités portuaires, Ed : ISEMAR. P 13.

Rapports, revues et documents

- Annuaire statistiques de l'EPB 2016.
- Brochure de l'Entreprise Portuaire de Bejaia : «Un port diversifié, un pôle logistique incontesté ». Edition 2015.
- CNUCED : L'organisation d'un système portuaire, Module 2, Manuel du participant « Division de la technologie et de le logistique ». service du partage des connaissances, de la formation et du développement des capacités. Copyright @ United Nations 2012.
- SETTI M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., 2011, « Les ports algériens dans la mondialisation la fin du paradoxe ? », Méditerranée : Revue Géographique des Pays Méditerranéens, n° 116.
- MOHAMMED-CHERIF F. Z. (2007) : « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », La Revue Maritime n°480, déc. 2007.
- Guide client, Entreprise Portuaire de Bejaia, 2015
- HASSAN Abid. Rapport pour le compte du CETMO sur « les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale cas des pays du Maghreb ». Barcelona 2009.
- Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°9805 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°7680 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

- Rapport de la 113^{ème} table ronde OCDE, 2000, « la desserte terrestre des ports maritimes », conférence européenne des ministères des transports, centre de recherche économique. Paris.
- Revue, Bejaia port Infos N° 88.
- Revue, Bejaia port Infos N° 89
- Revue, Bejaia port Infos N° 92 « prospective 2016 ».
- Revue, Copyriht@ ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA. 2012.
- SNAT, 2010. La loi n°10-02 du 16 Rajab 1431 correspondant au 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du territoire.

Mémoires et thèses

- BOUZAZHER Abdelhakim. : « Contribution à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques liés à la manœuvre portuaire en Algérie », thèse doctorat en science hygiène, sécurité industrielle, option : Gestion des risques, université de Batna 2, 2016.
- HERMIME Tassadit. : « Etude de l'interaction du sol de fondation avec les ouvrages portuaires utilisant des pieux », mémoire magister, spécialité : Génie civile, option : Géotechnique et environnement, université de Tizi-Ouzou, 2012.
- MERADI Ouari. : « La gestion intégrée des zones côtières comme outil de développement durable des espaces littoraux : Application à l'espace littoral ouest de la wilaya de Bejaia -Réalités, défis et perspectives-», thèse doctorat en sciences économiques, option : Espace, Développement et Mondialisation, Bejaia, 2016.
- MERZOUG Slimane. : « La place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », thèse magistère en sciences économiques, option : Gestion de développement, Bejaia, 2005.

Les sites internet

- Document interne au ministère des transports ; Les transports maritimes, Alger 2002.
- <http://développementdurable.net>.
- <http://www.environnement.gouv.fr>
- Ministre des travaux publics.
- Ministère des transports, www.ministeredetransports.dz.

- Site du ministre des transports, les transports maritimes.
- www.portdebejaia.dz.

Autres

- Boumessila. A, « Le système portuaire Algérien », une problématique ?, 2012, p 19, 20.
- Institut de Recherche en stratégie industrielle et territoriale (IRSIT) : « la ville portuaire en Europe analyse comparative », Paris : 2004.
- M .BELATAF, A. BELKHIRI, et O. MERADI, le 2 et 3 Février 2010. Imapcts de l'activité portuaire sur le developpement socioéconomique et son rôle dans la reconfiguration spatiale d'une ville littorale - Application à la ville de Bejaia-. *Le premier colloque international sur les ports maghribins: entre volonté et réalité* , p. 5, 6.
- MERZOUG S. et BLEKHIRI A. : La problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale : cas de l'Algérie, Communication, Bejaia, 2010.

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Classement CNUCED des ports	11
Tableau n°2 : Les principaux ports Algériens avec leurs caractéristiques	22
Tableau n°3 : Les entreprises enquêtées au niveau de l'arrière-pays de Bejaia	52
Tableau n°4 : les actions mise en œuvre par les entreprises sur la protection de l'environnement	65
Tableau n°5 : Les solutions proposées par les organismes enquêtées pour une meilleure articulation port de Bejaia arrière-pays	78

Liste des figures

Figure n°1 : La localisation des ports algériens	21
Figure n°2 : carte des réseaux routiers en Algérie	32
Figure n°3 : carte des réseaux terrestres en Algérie	35
Figure n°4 : Situation géographique de la wilayas de Bejaia	37
Figure n°5 : Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia	44
Figure n°6 : La ville de Bejaia et ses liaisons à l'arrière-pays et son relief	46

Liste des graphiques

Graphique n° 1 : Présentation du statut juridique des entreprises enquêtées	53
Graphique n° 2 : Structure des entreprises enquêtées selon la date de création	54
Graphique n° 3 : Présentation des entreprises enquêtées selon leurs secteurs d'activités	54
Graphique n° 4 : Présentation des zones d'implantation des entreprises enquêtées	55
Graphique n° 5 : Indication de la distance entre les entreprises enquêtées et le port de Bejaia	56

Graphique n° 6 : les avantages offerts par les zones d'implantation	57
Graphique n° 7 : La prise en considération du facteur port dans la décision d'implantation	57
Graphique n° 8 : Le lien des organismes avec le port de Bejaia	58
Graphique n° 9 : la provenance des approvisionnements des organismes enquêtés	59
Graphique n° 10 : les ports de débarquement des biens importés, les entreprises enquêtées	60
Graphique n° 11 : Les difficultés rencontrées à l'importation	60
Graphique n° 12 : l'acheminement terrestre des biens importés	61
Graphique n° 13 : développement durable	62
Graphique n° 14 : le degré d'importance que les entreprises accord à la préservation de l'environnement	63
Graphique n° 15 : l'existence d'un service lié à la préservation de l'environnement au sien des organismes	64
Graphique n° 16 : l'opinion des entreprises sur l'impact environnemental	66
Graphique n° 17 : les propositions liées a la démarche préservation de l'environnement	67
Graphique n° 18 : les effectives des organismes enquêtées	68
Graphique n° 19 : Répartition des effectifs hommes par tranches d'âges et types du contrat de travail	69
Graphique n° 20 : Répartition des effectives femmes par tranches d'âges et types du contrat de travail	69
Graphique n° 21 : répartition des employés par tranche de salaire	70

Graphique n° 22 : Nombre moyen des accidents de travail déploré chaque année au sein des organismes	70
Graphique n°23 : Formation du personnel selon des unités enquêtées	71
Graphique n° 24 : les types de formation selon le sexe	71
Graphique n° 25 : Les avantages sociaux accordés aux travailleurs par les organismes enquêtés	72
Graphique n° 26 : Les conditions de travail des employés	73
Graphique n°27 : La constitution du syndicat aux seins des organismes enquêtées	73
Graphique n° 28 : réponse sur les questions en pourcentage	74
Graphique n° 29 : la part des coûts de transport dans le prix d'achat des Marchandises	75
Graphique n° 30 : l'avis des organismes enquêtés sur l'impact économique positif exercé par le port de Bejaia sur son arrière-pays	76
Graphique n°31 : Le rôle du port de Bejaia dans le dynamisme de son arrière-pays	77
Graphique n° 32 : Les solutions proposées pour dynamiser d'avantage le port de Bejaia et son arrière-pays	79

Table des matières

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale 1

Chapitre 01 : Le rôle des ports et leurs interactions avec l'arrière-pays 4

Section 1 : Généralités sur les ports 4

1.1. Définition d'un port 4

1.2. Différents types de ports 4

1.2.1. Localisation 5

a. Ports maritimes 5

b. Ports fluviaux 5

c. Ports lacustres 5

d. Ports à sec 5

1.2.2. Activités 5

a. Ports de commerce 5

b. Ports de pêche 5

c. Ports de plaisance 5

d. Ports militaires 5

1.3. Le rôle des ports 6

1.3.1. Le port comme facteur de développement du commerce extérieur 7

1.3.2. Le port comme élément du développement pour l'industrialisa 7

1.3.3. Le port comme pôle de développement dans l'aménagement du territoire 7

1.3.4. Fonction de transit 8

1.4. Évolution des ports maritimes 8

1.4.1. Les ports de première génération 8

1.4.2. Les ports de deuxième génération 9

1.4.3. Les ports de troisième génération 9

1.4.4 Les ports quatrièmes génération 9

1.5. La notion de triptyque avant-pays/port/arrière-pays 12

**Section 2 : Section 2 : Considérations générales concernant l'accessibilité
terrestre des ports maritimes** 12

2.1. La notion d'accessibilité terrestre des ports maritime 12

2.2. L'accessibilité terrestre dans le cadre d'une approche à plusieurs niveaux	13
a. Le premier niveau est celui de l'implantation	13
b. Le deuxième niveau est celui d'infrastructure	13
c. le troisième niveau est celui de transport	13
d. Le quatrième niveau celui de système logistique	13
2.3. Les acteurs qui interviennent dans l'accessibilité terrestre des ports maritimes	14
2.3.1 L'autorité supranationale, nationale et régionale	14
2.3.2. Les compagnies maritimes, les transporteurs routiers et les compagnies ferroviaire	14
2.3.3. Les entreprises de manutention et les exploitants des terminaux	14
2.3.4. Les expéditeurs les opérateurs multimodaux et organisateurs logistiques	14
2.3.5. Les autorités portuaires	15
2.3.6. La relation commerciale entre les chargeurs et les réseaux avec les entreprises	15
2.4. Coûts liés à l'accessibilité	15
2.5. L'impact socio- économique et environnemental du port sur la ville	16
2.5.1. L'impact économique	16
2.5.2. L'impact social	18
2.5.3. Impacts environnemental	19
Chapitre II : Les ports algériens et leurs arrière-pays	20
Section 1 : Les ports en Algérie	20
1.1. Présentation des ports algériens	20
1.2. Typologie des ports algériens	21
1.3. Les réformes portant le code maritime algérien	23
1.3.1. Le cadre juridique	23
1.3.2. Statuts et missions des autorités portuaires	24
1.4. Les interrelations ville-port en Algérie	25
Section2 :L'arrière-pays des ports algériens	27
2.1. La géographie physique comme contrainte	27
2.2. Caractéristiques de l'arrière-pays	28
2.2.1. Un arrière-pays sectoriel : le Sahara	28
2.2.2. Un arrière-pays mal partagé	28
2.3. Les acteurs du secteur des transports terrestres	29
2.3.1. Le transport routier	29
2.3.2. Le transport ferroviaire	30

2.4. Les réseaux terrestres en Algérie	32
2.4.1. Les réseaux routiers	32
a. Les autoroutes de l'Algérie	33
b. Les voies express de l'Algérie	33
2.4.2. Les réseaux ferroviaires	34
Chapitre 3 : Effet du rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays	36
Section 1 : présentation du travail empirique	36
1.1. Présentation de travail empirique : port de Béjaia et son arrière-pays	36
1.2. Monographie de la wilaya de Bejaia	36
a. la géographique physique	36
b. Situation démographique de la wilaya de Bejaia	37
1.3. Présentation de la ville de Bejaia	38
1.3. Le port de Bejaia un pilier phare dans l'économie locale	38
1.3.1 Historique	38
1.3.2 Implantation du port de Bejaia : une situation géostratégique	39
1.3.3. Historique de création de l'EPB	39
1.3.4. Missions et activité de l'EPB	40
a. Ses Missions	40
b. Ses Activités	40
1.3.5 Présentation des différentes structures de l'EPB	40
a. Direction opérationnel	40
a.1 Direction Manutention et Acconage	41
a.2 Direction Domaine et Développement	41
a.3 Direction Capitainerie	42
a.4 Direction Remorquage	42
b. Détrition fonctionnelle	42
b.1 Direction Générale	42
b.2 Direction du Management Intègre	42
b.3 Direction Finance et Comptabilité	43
b.4 Direction Ressource Humains	43
b.5 Direction Logistique	43
1.4 Présentation de l'hinterland du port de Bejaia	45
1.4.1 Typologie produit	46

1.4.2 Typologie client	47
1.4.3 Typologie zones géographiques	47
a. Les concurrents	47
a.1 Le port d'Alger	47
a.2 Le Port de Djenjen	48
a.3 Le port de Skikda	48
a.4 Le port d'Annaba	49
Section 2 : présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon	49
2.1. Objectif et méthodologie de recherche	49
2.1.1. Objectif de l'enquête de terrain	49
2.1.2 Méthodologie de l'enquête de terrain	50
2.2 Présentation de l'échantillon	50
2.3 Confection de questionnaire et conditions de réalisation de questionnaire	51
2.4 Conditions de réalisation	51
Section 3 : analyse des données de l'enquête	52
3.1. Présentation des entreprises enquêtées au niveau de l'arrière-pays de Bejaia	52
3.2. Description des organismes enquêtés	53
3.2.1. Le statut juridique : une dominance des entreprises privées	53
3.2.2 Année de création	53
3.2.3 Secteurs d'activités	54
3.2.4. La zone d'implantation	55
3.2.5. La distance de localisation des organismes par rapport au port de Bejaia	55
3.2.6. Les avantages tirés par le lieu d'implantation	56
3.2.7. La prise en considération du facteur port dans la décision d'implantation	57
3.3. Degré de dépendance des organismes envers le port de Bejaia	57
3.3.1. Le lien des organismes avec le port de Bejaia	58
3.3.2. La provenance des approvisionnements des entreprises enquêtés	58
3.3.3. Les ports de débarquement pour les biens importés	59
3.3.4. Les difficultés rencontrées à l'importation	60
3.3.5. L'acheminement terrestre des matières premières importées	61
3.4 Protection de l'environnement	61
3.4.1. L'opinion des organismes sur le développement durable	62
3.4.2. Le degré d'importance que les organismes accordent a la préservation de L'environnement	62

3.4.3. L'existence d'un service lié à la préservation de l'environnement au sein des Organismes enquêtées	63
3.4.4. Les actions mises par les entreprises pour protéger l'environnement	64
3.4.5. L'opinion des entreprises sur l'impact environnemental	66
3.4.6. Propositions des organismes sur l'application de la démarche préservation de l'environnement	67
3.5. Le bien être sociale	67
3.5.1. Nombre de travailleurs des organismes	68
3.5.2. La répartition des effectifs par tranche d'âge et par type du contrat de travail	68
3.5.3. La ventilation des employés par tranche de salaire	69
3.5.4. Nombre moyen des accidents de travail déploré chaque année	70
3.5.5. L'investissement des organismes dans la formation du personnel	70
3.3.6. Les types de formation dans lesquelles les organismes investissent	71
3.5.7. Les avantages sociaux accordés par les entreprises aux travailleurs	72
3.5.8. Les conditions de travail des employés	73
3.5.9. L'avis des organismes sur la constitution des syndicats	73
3.6. Développement économique	73
3.6.1. La dimension économique de la relation existante entre les organismes enquêtés et l'activité portuaire de Bejaia	74
3.6.2. La part des coûts de transport dans le prix d'achat des marchandises	74
3.6.3. L'opinion des organismes sur l'impact économique exercé par le port de Bejaia sur son arrière-pays	75
3.6.4. La participation du port de Bejaia au rayonnement de son arrière-pays	76
3.7. Perspectives de développement du port et de son arrière-pays	77
3.7.1. Les solutions proposées pour une meilleure articulation port/arrière-pays	77
3.7.2. Les solutions proposées pour dynamiser d'avantage le port de Bejaia et son arrière-pays	78
Conclusion générale	81
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Annexes	
Table des matières	

Résumé

Annexe : Les entreprises enquêtées

N°	Les entreprises	Statut juridique
1	Numilogue	Privé
2	EPE	Public
3	W.DTA	Privé
4	Cevital	Privé
5	Mansour transit	Privé
6	ZEL ighil ouberouak	Public
7	La belle	Mixte
8	Sogemco	Privé
9	Tixter	Public
10	Alcost	Public
11	Nachco	Public
12	Bac logistique	Privé
13	MERSK	Privé
14	CMA	Privé
15	GABIS transit	Privé
16	MSC	Privé
17	Sphimex	Privé
18	COSIDAR	Public
19	IDRAS transit	Privé
20	OAIC	Public

Résumé

Les ports sont des acteurs essentiels pour le développement d'un pays, d'une région et d'une ville. Leurs fonctions de transit, constituent une interface entre le milieu marin et le milieu terrestre. En effet, les liaisons du transport maritimes avec l'arrière-pays sont considérées comme des conditions de base de l'existence d'un port. Ce dernier est lié directement aux moyens de communication terrestres pour assurer l'acheminement des marchandises aux différents sites commerciaux localisés à l'hinterland. L'accessibilité terrestre des ports maritimes à l'arrière-pays constitue un impact important et clef sur la compétitivité des ports et du développement économique des régions enclavées et côtières. Le port de Bejaia contribue au développement socio-économique de son arrière-pays, mais dans certains cas, nécessite des réflexions sur les perspectives de développement dans le cadre d'aménagement du territoire et de développement durable afin de déployer rationnellement les liaisons spatiales et de protéger l'environnement pour mettre en valeur le potentiel régional pour une meilleur synergie entre ces deux composantes territoriales (port/arrière-pays). En optant pour une étude empirique traitant l'effet du rayonnement du port de Bejaia sur son arrière-pays, ce mémoire a étudié l'interaction qui existe entre le port de Bejaia et son hinterland.

Mots clés : Port de Bejaia, arrière-pays, accessibilité terrestre, interaction, transport, Algérie.

Abstract

Ports are key players in the development of a contry, a region and a city. Their transit functions constitute an interface between the marine environment and the terrestrial environment. Indeed, maritime transport links with the hinterland are considered as basic conditions for the existence of a port. The latter is directly linked to the terrestrial means of communication to ensure the transport of the goods to the various commercial sites located at the hinterland. The land accessibility of seaports to the hinterland is an important and key impact on the competitiveness of ports and the economic development of landlocked and coastal regions. The Port of Bejaia contributes to the socio-economic development of its hinterland, but in some cases it requires reflection on the development prospects in the framework of regional planning and sustainable development in order to rationally deploy the space links and Protect the environment to enhance regional potential for better synergy between these two territorial components (port / hinterland). The study examined the interaction between the port of Bejaia and its hinterland, using an empirical study to study the effect of radiation from the port of Bejaia on its hinterland.

Key words: Bejaia harbor, backcountry, land accessibility, interaction, transport, Algeria.