

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION GENERALE</b>	1
<b><i>CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'INTERACTION PORT-ARRIERE-PAYS</i></b>	
<b>Introduction</b>	5
<b>Section 1 : Attractivité économique du territoire et logiques d'implantation des entreprises</b>	6
<b>Section 2 : Performances portuaire</b>	17
<b>Section 3 : Interaction port-arrière-pays</b>	26
<b>Conclusion</b>	35
<b><i>CHAPITRE II : LA MARITIMISATION ECONOMIQUE EN ALGERIE</i></b>	
<b>Introduction</b>	36
<b>Section 1 : Présentation de la géographie économique de l'Algérie</b>	37
<b>Section 2 : Présentation du système maritime et portuaire en Algérie</b>	53
<b>Section 3 : La dépendance des activités industrielles de l'Algérie au trafic maritime</b>	60
<b>Conclusion</b>	66
<b><i>CHAPITRE III : ACTIVITE INDUSTRIELLE ET SON LIEN AU PORT DE BEJAIA</i></b>	
<b>Introduction</b>	67
<b>Section 1 : Présentation du terrain de l'étude et de l'enquête</b>	68
<b>Section 2 : Présentation de l'échantillon et analyse des facteurs de localisation</b>	78
<b>Section 3 : La dépendance aux importations et évaluation qualité des services maritimes</b>	87
<b>Conclusion</b>	94
<b>CONCLUSION GENERALE</b>	95
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	98
<b>ANNEXES</b>	102
<b>TABLE DES MATIERS</b>	108
<b>Résumé</b>	

### **INTRODUCTION GENERALE**

L'économie mondiale se caractérise par une internationalisation de l'activité des entreprises, favorisée par des facteurs tant économiques, technologiques que politiques. L'évolution du commerce international est l'illustration la plus révélatrice de cette réalité, qui a limité l'importance et les caractères spécifiques des régions.

Le développement économique d'un territoire repose sur la densité et la dynamique de son tissu d'entreprises. Ce dernier dépend de ce que le territoire peut offrir comme avantages comparatifs. Cependant, tous les territoires ne se valent pas, leurs facteurs d'attractivité varient dans le temps et selon leurs spécificités. Ces facteurs sont, notamment pris en compte par les entreprises lors de l'implantation géographique de leurs activités pour bénéficier des externalités positives.

L'entreprise productive dans sa stratégie globale est à la recherche d'une localisation optimale qui permet de réduire ses coûts de production et de maximiser son profit, l'optimisation de la fonction d'approvisionnement est très importante.

De ce fait, les coûts de transport jouent un rôle clef dans la concentration des entreprises et le développement du commerce international. La voie maritime assure 90 % du commerce mondial<sup>1</sup>, elle est la clé de l'économie. Sans elle le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossible.

La dotation d'un territoire en infrastructures portuaires constitue un facteur d'attractivité. Le port est considéré comme un moteur pour le développement économique, pôle de croissance permettant aux activités productives de réaliser des économies d'échelle, conférant aux villes et aux régions concernées un avantage comparatif durable. Les bénéfices locaux et régionaux restent limités dans le cas des ports éloignés des concentrations économiques et urbaines.

La concentration des entreprises à proximité du port, varient en fonction de leurs caractéristiques propres, chaque cas diffère des autres comme l'influence de la branche d'activité et du cycle de vie du produit, la taille, la fonction et la nature des opérations. L'innovation technologique et organisationnelle, ainsi que la très forte expansion des échanges internationaux, ont en effet radicalement transformé le secteur portuaire au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, les ports sont devenus des acteurs économiques qui

---

<sup>1</sup> Organisation Maritime International « La contribution de l'OMI au développement maritime durable ».

sortent de leur territoire, ils desservent aujourd'hui des arrière-pays qui s'étendent profondément à l'intérieur des continents.

A ce stade, la croissance économique mondiale se concentre résolument sur les littoraux. Le secteur portuaire revêt une triple importance politique, sociale et économique. Il a conféré aux pays un rôle stratégique. Il a servi de cadre à la création et à l'extension de nombreuses agglomérations. La localisation géographique des ports, leur développement expliquent dans une très large mesure l'évolution politique, la répartition du peuplement et des activités et le rythme de croissance économique régionale.

Entre l'Europe méditerranéenne et l'Afrique, l'Algérie constitue une transition progressive, la répartition de sa population et ses activités économiques suit le climat, qui devient plus sec à mesure qu'on s'éloigne de la côte maritime.

Le passage de l'Algérie à l'économie de marché a généré d'importantes transformations économiques et sociales lesquelles ont provoqué des changements dans le processus de production affectant ainsi la structure économique et commerciale du pays. En effet, l'expansion rapide des exportations d'hydrocarbures a engendré une hausse correspondante dans le volume des importations de biens d'équipements, intermédiaires et de consommation.

L'infrastructure portuaire que l'Algérie a héritée de la colonisation française ne pouvait faire face à tout le trafic qui s'écoulait étant donné que la croissance démographique galopante et la production agricole nettement insuffisante ont causé une augmentation considérable des importations de produits alimentaires. Les différents programmes d'industrialisation et d'urbanisation ont entraîné un accroissement encore plus important des besoins en biens d'équipement et se sont accru d'une manière substantielle sans pour cela entraîner un développement parallèle des ports qui élargissent leur rayonnement dans leur hinterland.

La concentration de l'activité industrielle au niveau du littoral d'Algérie a fait de Bejaia, un important pôle d'attractivité pour les investisseurs. L'implantation et la concentration de ces entreprises dans les grandes villes de la wilaya s'explique probablement par les possibilités de bénéficier d'externalités positives liées au territoire. La wilaya dispose d'avantages économiques comparativement aux autres wilayas, elle est dotée d'une infrastructure portuaire importante suivit avec d'autre infrastructures de base qui accroissent les opportunités d'investissement. La forte dépendance des entreprises installées dans la wilaya de Bejaia (en majorité agroalimentaire) à l'égard des importations, n'a fait que renforcer leurs liens avec le port.

Le port est un facteur d'attractivité de la région de Bejaia, à savoir les échanges internationaux depuis les temps les plus reculés, représente aujourd'hui une source de développement économique, il joue un rôle incontournable dans la concentration des entreprises. Ce principe constitue l'objectif de notre recherche, d'essayer d'étudier, de comprendre les relations et les interactions qui pourraient se développer entre le port et la concentration des activités industrielles dans la wilaya de Bejaia.

A ce titre, le choix du thème est donc dicté par l'importance qu'il revêt. En effet, le port suscite depuis des années un intérêt sans précédent chez les économistes, aménageurs, les géographes et les historiens. L'objectif que nous poursuivrons est d'analyser l'importance de la présence du port dans l'attractivité des territoires et sa contribution sur la décision de localisation des entreprises industrielles. La problématique posée est la suivante :

➤ ***Quel est l'influence de la présence du port sur l'implantation des activités industrielles de la wilaya de Bejaia***

De cette problématique découle un certain nombre de sous questions qui méritent d'être posées :

- ✓ Quels sont les facteurs de localisation des activités industrielles ?
- ✓ Quelle est la relation entre la stratégie de l'entreprise et la dépendance aux approvisionnements extérieurs ?
- ✓ Quel est le rôle des dessertes terrestres dans la concentration des entreprises à l'arrière-pays ?

Avant de décrire la méthodologie choisie pour élaborer ce travail, nous sommes parties à la base de trois hypothèses de travail que nous chercherons à vérifier par l'analyse d'enquête du terrain :

- ✓ H<sub>1</sub> : Les activités industrielles installées dans la wilaya de Bejaia sont tournées vers les approvisionnements extérieurs.
- ✓ H<sub>2</sub> : Les industries installées dans la wilaya relèvent du secteur agroalimentaire qui utilise des matières premières indisponibles au niveau local.
- ✓ H<sub>3</sub> : Les performances du port de Bejaia constituent un stimulant à la concentration des activités industrielles

La méthodologie de ce travail est hypothétique et déductive, elle reposera sur un questionnaire exhaustif. Il sera réalisé sur un échantillon composé de 13 entreprises industrielles.

Pour réaliser ce travail, nous avons procédé à la démarche suivante : dans un premier temps, nous essayerons de cerner la problématique à travers une recherche bibliographique et

des travaux empiriques. Dans le deuxième temps, nous recueillerons des données auprès des organismes, et des informations à travers une enquête de terrain par un questionnaire. Les données du questionnaire sont traitées en utilisant le logiciel SPHYNX.

Notre travail sera organisé en trois chapitres, chacun sera scindé en deux sections. Le premier chapitre est une revue de la littérature économique sur les généralités de l'interaction port-arrière-pays, nous rappellerons les notions concernant, l'attractivité du territoire, la localisation des entreprises et la performance portuaire. Le deuxième chapitre sera réservé à la maritimisation économique en Algérie.

Enfin, le troisième chapitre sera consacré à la présentation des résultats de l'enquête où nous essayerons d'expliquer et d'analyser l'impact de la présence du port sur l'attractivité du territoire de la wilaya de Bejaia et sur la localisation de ses entreprises industrielles. Pour cela une enquête de terrain auprès des entreprises industrielles est indispensable pour répondre à la problématique.

Ainsi, le travail s'achève par une conclusion générale qui va permettre de donner quelque constat sur les facteurs réels qui contribuent à la concentration des entreprises industrielles dans la wilaya de Bejaia.

## **CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'INTERACTION PORT-ARRIERE-PAYS**

### **Introduction**

Le développement économique d'un territoire est en fonction de la compacité et de la ferveur de son tissu d'entreprises qui dépend de ce que le territoire peut proposer aux entreprises comme avantages comparatifs. Néanmoins, certains territoires peuvent concourir de manière significative à la structuration des avantages compétitifs, alors d'autres sont source d'handicaps.

L'activité économique raisonnablement mobile de compétitivité. Les performances économiques d'un territoire conviennent alors du caractère de la spécialisation donnée, de la capacité d'attraction des entreprises, et le rang de fertilité de son environnement pour la conservation des investisseurs potentiels.

En effet, dans le contexte économique actuel, nous assistant à un redéploiement spatial des activités économiques et un regroupement de ces dernières au sein des structures spécifiques afin de bénéficier d'externalités de diverse nature liées à cette logique de localisation. Tenant compte de la mondialisation croissante, la suppression des frontières économiques et l'insuffisance des biens et services, les entreprises tendent à satisfaire leurs utilités diverses même à l'extérieur du pays.

Sous la conséquence de développement des moyens de transport et de télécommunication, la quasi totalité des marchandises du commerce internationale sont acheminées par voie maritime, ce qui livre aux régions portuaires une attractivité des entreprises, que ces dernières soucient de garantir un approvisionnement régulier où les coûts sont comparativement moindres.

De ce fait, les relations entre le port et son hinterland sont en fonction de la performance portuaire et des caractéristiques propre du territoire desservi.

L'objectif que nous poursuivrons dans ce chapitre introductif est de donner un aperçu théorique qui retrace les facteurs qui assoient l'attractivité des territoires et la logique d'implantation des entreprises. En second lieu, nous essayerons de cerner la performance portuaire, en fin nous clôturons ce chapitre par l'analyse des liens entre le port et l'hinterland.

**Section 1 : Attractivité économique du territoire et logiques d'implantation des entreprises**

Dans l'analyse spatiale, notamment avec les théories de localisation, la relation entre l'entreprise et l'espace est étudiée par la prospection d'une localisation optimale pour l'entreprise sur un espace où sont localisées les matières premières, le marché, la main d'œuvre..., il se fait d'une localisation qui permet à l'entreprise de réduire ses coûts de production et par conséquent de maximiser son profit. Ainsi que, la recherche des règles qui déterminent l'équilibre spatial des entreprises, de développer les lois et les règles qui sont à l'origine de la répartition des entreprises sur un territoire déterminé, sachant que la localisation de l'une influe sur l'autre.

L'objectif de cette première section de notre travail est double. D'une part, elle vise à fournir une clarification théorique de la notion d'attractivité territoriale. D'autre part, le recensement des théories de localisation présentera des sources de réponses aux facteurs attractifs de localisation d'entreprises.

**1.1. Attractivité économique des territoires**

L'attractivité économique des territoires est devenue, au cours des dernières années, une épreuve déterminante en fond de théorie économique. La réflexion sur l'attractivité territoriale dérive d'une série de questions posées sur la localisation des activités économiques: pourquoi certaines entreprises s'implantent-elles sur un territoire plutôt que sur un autre ? Qu'est-ce qui particularise le territoire des autres et le représente attractif?

**1.1.1. Qu'est-ce que l'attractivité territoriale?**

Le territoire est la somme de trois composantes : l'espace<sup>1</sup>, les caractéristiques naturelles et les caractéristiques construites liées les unes aux autres au sein d'un même espace. Ainsi, il peut renvoyer à la ville, à la région, à la nation ou une zone économique.

L'attractivité d'un territoire est une affaire de perception et en ce sens, c'est un concept dynamique qui provient de l'interaction de multiples flux de perceptions qui bâtissent la valeur attractive d'un territoire distingué.

Dans l'analyse des modèles « gravitaires », l'attractivité est couramment attachée à un phénomène de masses et de distances « *Dans le modèle gravitaire, les activités auront tendance à se concentrer là où elles existent déjà. Dans une vision plus microéconomique, d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de comptes. La disponibilité et le coût des facteurs*

---

<sup>1</sup>En tant que lieu, distance, aire spatiale

*de productions, l'extension et la dynamique des marchés locaux avec toujours une relation d'équivalence entre offre et demande qui fait jouer les coûts de transport.»<sup>2</sup>.*

GERARDIN et POIROT définissent l'attractivité du territoire comme « *la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités* »<sup>3</sup>.

Or, le concept de l'attractivité est indiqué par une insuffisance de détermination dans sa définition. Selon MOURIAUX, « *cette notion fait l'objet de plusieurs définitions générales et implicites de l'attractivité, mais pas de définition précise et partagée par tous* »<sup>4</sup>.

Pour HATEM « *il s'agit d'un terme d'utilisation relativement récente, à la signification assez floue et donnant de ce fait lieu à une grande diversité d'interprétations* »<sup>5</sup>.

De ce fait, l'attractivité économique du territoire est l'éclat de la performance des indicateurs économiques et démographiques visant à mesurer la capacité à conserver ou attirer diverses activités économiques et facteurs de production. C'est une notion basée sur le principe de mouvement, de dynamique, de composition et/ou de recombinaison des facteurs de développement endogène des territoires.

Ainsi, l'attractivité des territoires peut être conçue comme le produit de rapprochement entre la requête de caractéristiques de localisation provenant des entreprises et l'offre de caractéristiques territoriales provenant des territoires. Ce dernier devra préalablement satisfaire à des prééminences économiques permettant à l'investisseur d'estimer la rentabilité de son projet d'implantation et la confronter avec celle qu'il peut obtenir dans d'autres localisations possibles.

De ce point de vue, les entreprises opèrent sur l'ensemble des marchés et se localisent à faibles coûts, posant ainsi en concurrence directe les différents territoires. L'enjeu essentiel des stratégies locales de développement est de construire un avantage concurrentiel permettant de distancer durablement leurs concurrents tout en valorisant le territoire.

### **1.1.2. Facteurs d'attractivité économique des territoires**

Aujourd'hui, l'environnement des territoires est en pleine mutation, qu'il s'agisse de positionnement ou de l'apparition de nouveaux concurrents.

---

<sup>2</sup>Serge Wachter, « Repenser le territoire », édition de l'aube, 2000, P17.

<sup>3</sup>GERARDIN H, POIROT J., (2010), « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », Mondes en Développement, vol.38, n°149.2010, p. 27.

<sup>4</sup>F. Mouriaux, « Le concept d'attractivité en union monétaire », Bulletin de la banque de France, n°123, Mars 2004, p29-44.

<sup>5</sup> F. Hatem, « l'attractivité du territoire : De la théorie à la pratique », Revue de L'OFCE, n°94, 2005, p 271.



### ➤ Appuis à l'attractivité économique des territoires

Pour un développement d'attractivité pérenne, les territoires sont imposés à propager et à diffuser à l'extérieur une image, une identité, une réalité et une capacité à générer de façon perpétuelle une efficacité économique.

De ce fait, l'attractivité privilégie l'association et le développement harmonieux de ses leviers afin de garantir une cohésion territoriale et un bien être collectif au titre des conditions de vie et de l'environnement.

Les appuis mobilisés conjointement sont :

#### ✓ *Polarisation « Réseau d'excellence »*

Le regroupement d'entreprises dans un espace limité génère des gains et avantages d'un système local de production, par conséquent l'apparition d'agglomération, la recherche de rendement d'échelle localisé, ce qui infère une intégration des activités complémentaires et une interdépendance technique qui favorise la maîtrise des coûts de production et le développement continu de compétences, de potentiels ou d'excellences.

Un réseau d'excellence bien animer par un groupement d'entreprises met en valeur l'attractivité des compétences.

#### ✓ *Continuité et maillage « connexion »*

S'appuient sur l'amélioration des liens des échanges entre les territoires. Cette attractivité, par la connexion des entreprises sous forme de liens physiques et immatériels, est exprimée par les infrastructures. Ainsi, la circulation rapide de la valeur de l'information, avec l'apparition de différentes technologies de l'information et de communication, aide à rendre les entreprises plus efficaces à travers le temps.

#### ✓ *Coopération « Organisation et Gouvernance »*

L'ensemble de relation de partenariat entre un nombre d'entreprises spécialisées et reposant sur une organisation rationnelle de production et une bonne gouvernance. De ce fait, la production d'un investisseur se devise en plusieurs étapes, les caractéristiques du champ de coopération du territoire choisie est très importants.<sup>6</sup>

### ➤ Facteurs d'attractivité

Pour Matouk BELATTAF<sup>7</sup> : « *les choix spatiaux des entreprises ne sont pas opérés spontanément : chaque industrie ou firme est guidée par un ou plusieurs facteurs considérés*

---

<sup>6</sup>Il existe de coopération : entre branche, national et international (firme multinationale) à travers des filiales qui Cooper avec des entreprises ayant une spécialisation industrielle.

<sup>7</sup>Matouk BELATTAF : « localisation industrielle et aménagement du territoire : aspects théoriques et pratiques » édition OPU, 2009. P 11.

*comme attractifs et importants pour déterminer le lieu où l'entreprise doit se localiser»*

Les conditions d'attractivité des territoires évoluent sans cesse en fonction des attentes des populations et de l'évolution des ressorts de la compétitivité des entreprises. Le développement de l'attractivité des territoires passe donc par le renforcement des compétences, le développement de la recherche et la diffusion de l'innovation, la consolidation du tissu économique du pays, son ouverture sur le monde, la promotion de la culture et de la qualité de la vie, la mise en œuvre de l'environnement, la qualité de l'aménagement urbain et de l'offre de services collectifs.

Mais, la place accordée dans l'analyse des facteurs d'attractivité qu'on peut qualifier de «classique » : situation géographique, infrastructures, accueil physique des entreprises, etc. est presque toujours prise en compte.

La capacité des territoires à attirer et tenir des investissements renvoie à une gamme large de facteurs qu'on peut les résumer :

✓ ***La situation géographique du territoire***

Ce facteur est le plus fréquemment évoqué, il se développe aisément par l'ample des mutations observables dans les relations entretenues par les entreprises avec l'espace corporel<sup>8</sup>.

Aujourd'hui, de nouveaux critères redéfinissent le facteur de la situation géographique du territoire : la proximité des grands réseaux d'échanges et de communication (autoroutier, ferré, aérien, maritime..), notamment pour les activités de production ou de logistique. L'appartenance du territoire à une aire métropolitaine ou urbaine attractive ou à sa zone d'influence immédiate.

✓ ***Accessibilité et desserte du territoire***

L'équipement en infrastructures de transport du territoire est approché dans tous les constats. L'amélioration de la desserte interne du territoire et de son accessibilité est une préoccupation des autorités publiques, telles que les moyens de communication (autoroutes et voies d'accès, ports et aéroports), des adducteurs d'intrants (l'eau, l'électricité et le gaz, et les moyens d'évacuation des déchets).

Les zones d'enclavement plus ou moins étendues sont retracées comme un obstacle persistant à l'attractivité qui induit de plus des disparités internes en termes de peuplement et d'implantation d'activités.

---

<sup>8</sup>Tel que la proximité des ressources naturelles et des matières premières.

Aussi, l'existence des voies naturelles de transport, la qualité du rapprochement géographique<sup>9</sup> et la position des infrastructures ont une influence majeure sur la composition de l'attractivité de chaque territoire.

### ✓ *Le foncier et l'accueil des entreprises*

Le foncier, comme support physique aux activités des entreprises, sa disponibilité et ses conditions d'accès pèsent absolument à l'attractivité du territoire et dans la décision d'implantation des entreprises.

La disponibilité foncière et d'espace d'accueil (offre de zones aménagées ou d'immobilier d'entreprise) adapté aux exigences de mutation du secteur économique de l'agglomération pour les entreprises (tel que l'évolution de la demande des entreprises : superficies diversifiées (notamment grands terrains), zones spécialisées, présence de services aux entreprises, traitement des déchets industriels, possibilités offertes de location et pas seulement d'achat, etc.) constitue un stimulant à conserver et attirer de nouvelles activités. Selon Marcus Dejardin et Bernard Fripiat(1998) <sup>10</sup>« *Un espace de localisation de taille suffisante à un prix avantageux, la possibilité d'extension dans l'avenir, se révèle être des facteurs de localisation* ».

### ✓ *Dynamique économique : Taille et dynamisme du marché*

La taille de marché du pays d'accueil<sup>11</sup> comme son dynamisme sont des paramètres souvent déterminants dans les choix de localisation des entreprises. Un revenu par habitant élevé contribue à une forte demande, pour Mayer<sup>12</sup> « *les pays désirant accueillir des IDE, doivent s'efforcer d'augmenter les niveaux de revenu moyen et à pratiquer des politiques de restructuration visant à améliorer la demande. De même, la croissance des marchés, l'accès aux marchés régionaux et mondiaux, les préférences des consommateurs locaux et mondiaux, constitue également d'autres déterminants importants entrant dans les incitations des investissements à la recherche des marchés potentiels* ».

Les entreprises captent la demande étrangère via l'exportation et l'implantation à l'étranger. Leurs performances en la matière reposent sur la compétitivité des pays. Elles déterminent en partie l'attractivité des économies.

---

<sup>9</sup>En termes d'économie d'échelle (coûts de transport)

<sup>10</sup>Marcus Dejardin et Bernard Fripiat, « Une Description *a priori* de Facteurs de Développement économique local et régional », septembre 1998.

<sup>11</sup>Appréhendée, notamment, par le PIB nominal et le PIB par habitant

<sup>12</sup> T. Mayer, « les frontières nationales compte...mais de moins en moins », la lettre du CEPII, Problème économique, N°2751, Paris, Mars, 2002, pp.29-32.

### ***✓ Climat d'investissement***

Les déterminants macroéconomiques du climat d'investissement pèsent en profondeur sur l'attractivité du territoire, comme : le taux de chômage, la croissance, l'investissement national et le taux d'inflation.

### ***✓ Éducation et capital humain***

Les pouvoirs publics investis fortement dans l'éducation afin de garantir une main d'œuvre bien formée et très productive. Pour pérenniser leurs atouts, ils continuent d'investir dans l'enseignement supérieur et le renforcement des compétences scientifiques de la population.

En effet, la qualification et le coût de la main-d'œuvre, les possibilités de formation, le niveau d'instruction en générale et l'expérience professionnelle influent massivement sur la rentabilité de l'entreprise, cette dernière évite d'engager des coûts supplémentaires en termes de formation de la main-d'œuvre locale ou de rémunération d'une main-d'œuvre qualifiée qu'elles se doivent de ramener.

Ainsi, la capacité à former des talents venus de l'étranger traduit, autant qu'elle conditionne, le rayonnement international et l'attractivité d'un territoire.

### ***✓ Recherche et innovation***

L'implantation de centres de Recherche et Développement (R&D) et de quartiers généraux ou siège social de groupes internationaux a des effets d'entraînement sur le reste de l'économie, en termes de savoir-faire et de transferts technologiques. En ce sens, ces opérations méritent d'être identifiées comme stratégiques. Si ces activités ne sont pas les implantations les plus créatrices d'emploi, elles contribuent cependant à l'attractivité du territoire.

### ***✓ Environnement règlementaire et administratif***

L'investisseur doit être convaincu et rassuré de la stabilité et la fiabilité de l'appareil juridique et règlementaire. Un système judiciaire capable de faire respecter les engagements des partenaires favorise les opportunités d'affaires les plus attrayantes.

Les frais administratifs, les délais, ainsi que les procédures d'installation des entreprises ont une influence sur l'attractivité du territoire.

L'absence de discrimination et un climat d'investissement transparent « *un des fondements d'un environnement économique stable et prévisible permettant la circulation des capitaux productifs affecte sur l'image du territoire* »<sup>13</sup>.

La corruption dans ses différentes tailles peut constituer un facteur rebutant et/ou attractif du territoire. En effet, pour certains investisseurs, la transaction de corruption est une barrière à l'entrée et représente un coût. Tandis que pour d'autres, tendent à s'accaparer d'avantage plusieurs services de la part de la puissance publique<sup>14</sup>.

### ***✓ Cout et fiscalité***

Le coût du travail et la fiscalité se présentent comme des points importants dans les enquêtes d'opinion. Cependant, chaque territoire doit réussir à maintenir sa compétitivité-coût et à améliorer son avantage relatif en termes de coûts d'implantation des entreprises.

L'investisseur choisit, pour chaque projet, la localisation assurant le meilleur mix coûts/risques/avantages au regard des objectifs recherchés par l'entreprise.

Les territoires misent sur des incitations fiscales, cependant l'impact de ses politiques sur les décisions d'investissement dépend de la structure et des caractéristiques des entreprises telles que l'orientation des entreprises vers l'exportation et/ou l'importation.

### ***✓ Internationalisation et ouverture économique***

Le niveau de développement du commerce extérieur par rapport au PIB, est considéré comme un facteur attractif des entreprises. Cependant, si l'entreprise est orientée vers un marché domestique, une économie fermée peut être un facteur d'attractivité.

### ***✓ Qualité du cadre de vie et de l'environnement***

Certains facteurs de l'attractivité territoriale sont mesurables, d'autres sont difficilement quantifiables tels que la qualité du cadre de vie et de l'environnement, l'image et la notoriété du territoire... Ces aspects subjectifs qualifiés d'attractivités acquise ou quasi naturelle sont aussi des facteurs d'attractivité non négligeables.

La contribution des pouvoirs publics à la fourniture de services collectifs et individuels (éducation, santé, logement, transports, culture, loisir, espaces verts, aides publics, etc.) participe de manière directe à la qualité de vie des ménages et à la mesure de l'attractivité du territoire.

---

<sup>13</sup> OMC, « Transparence », Groupe de travail des liens entre commerce et investissement, Communication du Canada, n°03-1923, Avril 2003, P 2

<sup>14</sup> J. Hellman et D. Kauffman, « La captation de l'Etat dans les économies en transition : un défi à relever », Finance et développement, volume 38, n°3, 2001.

Depuis quelque temps, la concurrence affirmée entre espaces dans le contexte de la mondialisation a fait renforcer les éléments de leurs offres territoriales et les avantages qu'ils pourvoient de renouveler en permanence.

Aujourd'hui, les dynamismes de l'attractivité territoriale subissent de profondes mutations. Ceux-ci de l'essor de nouveaux besoins qui président au choix d'implantation des entreprises comme au choix résidentiel des habitants, etc. Ce qui apparaît de plus en plus déterminant sont les ressources immatérielles liées au développement de l'économie cognitive (formation recherche, qualification, maîtrise des savoirs...), et les avantages spécifiques créés par les acteurs, et liés à leur capacité de coopération, aux synergies renforcées par une administration publique active, ainsi qu'aux externalités fournies par les agents locaux.

### **1.2. La localisation des entreprises**

Le choix d'un lieu d'implantation pour une entreprise est un engagement à long terme. La localisation est le fruit de stratégies complexes de divers acteurs qui se trouvent en présence, en fonction de la condition socioéconomique, des gains en jeu et en compétitions, des moyens mis en œuvre et des contraintes présentes.

#### **1.2.1. Les approches d'inspiration économique des choix de localisation d'entreprises**

La théorie de la localisation s'intéresse à la localisation géographique des activités économiques. Elle est devenue une partie intégrante de la géographie économique et de l'économie spatiale. La théorie de la localisation répond à la question : quelles activités économiques se localisent, où et pourquoi ?

##### **➤ Von Thünen : Théorie de la rente foncière « Économie agraire »**

Von Thünen (1826)<sup>15</sup> est l'initiateur de l'économie spatiale agricole. Sa théorie des cercles concentriques présente comment se répartissent les activités agricoles, comment les prix dans un marché urbain déterminent la distribution des types de culture autour des villes.

Il démontre que la localisation des productions agricoles est dépendante de la maximisation de la rente foncière. Cette dernière varie selon les coûts de transport des produits agricoles vers le lieu de leur écoulement en l'occurrence le marché. Cette analyse est exposée sous forme de cercles concentriques (anneaux) autour de la ville qui est le point culminant de la vente des récoltes agricoles.

---

<sup>15</sup> KHELADI Mokhtar : « Le développement local ». OPU, Alger, 2012. P21.

➤ **Alfred Marshall : District industriel et économie d'agglomération « Croissance industrielle »**

Alfred Marshall (1890)<sup>16</sup> s'est basé sur l'organisation spatiale de la production industrielle sous forme de district industriel, il le définit comme un regroupement d'entreprises dans un espace géographique limité pour bénéficier des avantages d'un système local de production.

Ce modèle met en exergue la recherche de rendement d'échelle localisé sur un espace, c'est-à-dire l'intégration d'un groupe d'entreprises, dont les activités sont complémentaires les une aux autres, permettra de créer une situation d'interdépendance et de complémentarité productive et technique, et cela favorisera la maîtrise des coûts de production et le développement continu des compétences.

Alfred Marshall a démontré qu'un espace non doté de facteur naturel d'attraction peut devenir dynamique grâce à l'effet des externalités positives. À l'aide des facteurs de proximité spatiale et d'interconnexion fonctionnelle, la compétitivité s'intensifie et les entreprises innovent sans cesse leurs techniques de production, ce qui augmentera leurs besoins en main-d'œuvre qualifiée.

➤ **Alfred Weber : La localisation industrielle « Développement industriel »**

Alfred Weber (1910)<sup>17</sup> essaye d'expliquer le processus d'industrialisation qui a lieu en Allemagne au cours du 20<sup>ème</sup> siècle. Comment les entreprises industrielles opèrent-elles leur choix de localisation? Il recherche à déterminer le point optimal de la localisation d'une unité de production et en parallèle de maximiser ses profits. Pour Weber, les facteurs influant sur cette localisation sont au nombre de trois : deux facteurs régionaux (les coûts de transport et les coûts de main d'œuvre) et un facteur local (les forces d'agglomérations). Les coûts de transport sont le facteur le plus important (supposés proportionnellement au poids et à la distance).

La localisation spatiale de l'unité industrielle se fera sur un point d'équilibre qui permettra de garantir soit un approvisionnement continu et dans les moindres coûts en facteurs de production (matière première ou main d'œuvre) soit une proximité maximale des aires de marché.

---

<sup>16</sup> Benko Georges : « La science régionale », PUF, Collection que sais-je, Paris, 1998, p31.

<sup>17</sup> KHELADI Mokhtar : « Le développement local ». OPU, Alger, 2012.P 22.

### ➤ **Walter Christaller : la localisation du secteur tertiaire**

Walter Christaller<sup>18</sup> le fondateur de « la théorie des places centrales » en 1933, soulève un nouveau problème de localisation celui du secteur tertiaire. Pour Christaller, la hiérarchie des villes est fondée sur leurs activités tertiaires et les services rendus à leur hinterland. La ville en tant qu'espace dynamique produit et diffuse des produits à une population dispersée autour de sa périphérie, cette diffusion tient compte des distances donc des coûts de transport. La notion de distance détermine l'étendue de la zone d'influence de chaque centre urbain.

Cette distance est celle pour laquelle les consommateurs sont disposés à parcourir pour bénéficier d'un bien ou d'un service offert. Les places centrales secondaires exercent seulement les fonctions courantes, tandis que les places centrales principales offrent, en outre, certaines fonctions plus rares.

### ➤ **Krugman : nouvelle économie géographique «Externalités, agglomération »**

Krugman (1998)<sup>19</sup> identifie l'émergence d'une « nouvelle économie géographique ». L'objet premier de ses travaux est d'expliquer, à l'intérieur d'un pays, de structures spatiales de type centre périphérie au moyen de modèles d'équilibre général dans lesquels la répartition géographique de l'activité des entreprises, mais également la répartition de la population sont considérées comme des variables endogènes.

La NEG propose d'expliquer la distribution spatiale des activités économiques comme le résultat de la confrontation de deux types de forces opposées : les forces centripètes et les forces centrifuges. Les forces centrifuges favorisent la dispersion des activités économiques dans l'espace. Elles incitent les firmes à s'implanter loin les unes des autres pour satisfaire la demande des divers marchés. À l'inverse, les forces centripètes poussent à la concentration et à l'agglomération des activités économiques. Elles créent une incitation à la concentration des firmes et des travailleurs.

### **1.2.2. Les facteurs du choix de localisation des entreprises**

Le choix d'un emplacement est en animation de la stratégie déterminée par l'entreprise. Il existe de nombreuses typologies des facteurs de localisation. Chaque entreprise peut détenir sa propre grille. On peut retenir certains facteurs globaux ou intangibles :

#### ➤ **Coûts de production**

Le problème de localisation des entreprises était manipulé par la proximité des sources de matières premières et d'énergies. Selon Wéber, si les matières premières sont à localisation

---

<sup>18</sup>Idem. P 25.

<sup>19</sup> Idem



fixe, alors l'implantation de l'entreprise devrait se réaliser sur le lieu de l'extraction de ces matières premières. Cette tendance reste valable pour les industries à fort indice matériel (la sidérurgie)<sup>20</sup>. Aujourd'hui, dans l'ère de la mondialisation, ce principe a perdu de son importance et changé par les importations. Donc, cela revient à choisir le point minimisant les coûts de transport entre l'entreprise et les marchés des facteurs de production qu'elle achète, et/ou aux marchés des produits qu'elle vend. De ce fait, il s'agit de garantir une meilleure accessibilité, densité et qualité des réseaux de communication physiques, interentreprises ou interpersonnels.

L'un des facteurs d'implantation est l'approximation des sources d'approvisionnement et de centres de recherche qui fournissent des efforts pour promouvoir l'innovation et incitant au bon couplage entre recherche et industrie.

La recherche de la main-d'œuvre qualifiée peu coûteuse est l'un des principaux facteurs de localisation des entreprises. Ainsi, sa disponibilité et sa réputation peuvent adhérer. Cet aspect varie en fonction des caractéristiques de chaque entreprise.

### ➤ **Proximité des marchés et mondialisation**

Le choix d'une d'implantation est un jugement stratégique, fréquemment justifié par la conquête de nouveaux marchés. Les entreprises se localisent à proximité de la demande à fin de réagir plus vite aux changements des goûts et désirs de celle-ci ; afin de mieux toucher et contrôler le marché et ses mutations.

Ainsi, les incitations fiscales et les avantages de toute nature accordés par les pouvoirs publics constituent un mobilisateur pour les entreprises<sup>21</sup>. Ces mesures semblent avoir un impact très faible, surtout dans les régions en difficulté. Elles sont laissées à l'appréciation des décideurs.

Avec la mondialisation, les modalités de la concurrence, les caractères de barrières à l'entrée dans un secteur d'activité et les formes d'organisation des systèmes productifs se transforment. Les entreprises sont à la recherche des meilleures positions concurrentielles en s'implantant dans des sites où elles peuvent bénéficier de meilleures conditions d'offre au niveau des coûts de production, d'approvisionnement et de technologie.

---

<sup>20</sup> NOJON Alain : «Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine». Édition Ellipses, Paris, 1992. P 195.

<sup>21</sup>BELATTAF Matouk : «localisation industrielle et aménagement du territoire : aspects théoriques et pratiques», édition OPU, 2009. P 159.

### **➤ La localisation à la périphérie d'un centre urbain**

Aujourd'hui, des entreprises négligent les centres urbains et s'implantent dans des espaces périphériques pour des logiques suivantes : superficies importantes, besoins en infrastructures spécifiques pour un bon développement de relations inter - firmes en amont (fournisseurs, sous-traitants) ainsi qu'en aval (proximité du marché final), bénéficiaire d'effets d'agglomération intra et intersectoriels. Ce comportement est le signe de l'importance accordée aux relations interentreprises et à la possibilité de bénéficier de services spécialisés.

Ace propos, la concentration d'entreprises dans un même lieu génère des externalités économiques positives d'environnement technologique, de disponibilité de main-d'œuvre, d'infrastructures, qui inciteront les firmes suiveuses à choisir les mêmes zones.

Dans l'ère de la mondialisation et la globalisation, l'espace est perçu comme un lieu de rencontre des synergies et source d'externalités. La concurrence spatiale ne cesse de doubler d'ampleur. Le territoire doit être créateur de synergie positive, sa capacité à créer de la richesse et à générer de l'emploi détermine sa valeur et son utilité d'usage.

Les nouvelles formes des relations entreprises et territoires ont permis de débloquent le choix de localisation des entreprises, engendrant ainsi une modification des politiques publiques. Chaque territoire développe des instruments et des politiques pour attirer et sauvegarder le maximum de capitaux afin de garantir une meilleure attractivité et compétitivité territoriale.

### **Section 2 : Performances portuaires**

Pour l'école libérale, le port doit satisfaire son marché concurrentiel. Son destin est décrié par les forces du marché, contrairement à celle de l'aménagement du territoire et du développement économique local, le port est un acteur promoteur des appuis commerciaux et des prestations d'intérêt public.

De ces points de vue, le port a pour objectif de maximiser son volume de trafic dans une organisation portuaire, ainsi, qu'une stratégie microéconomique et une sphère concurrentiel. Pour Pierre BOUCHET « *Le port n'est plus qu'exceptionnellement un lieu de sauvegarde. Par contre, le commerce des marchandises est sa principale activité* »<sup>22</sup>, donc c'est un lieu de début ou d'achèvement des trajets maritimes, son intérêt est de minimiser les coûts et les temps de passage de la marchandise et d'adhérer à l'optimisation de la composition de la chaîne.

---

<sup>22</sup> Pierre BOUCHET : «les transports mondiaux, instrument de domination», Economica, Paris, 1998, P161.

La visée de cette deuxième section de notre travail est de traiter brièvement l'évolution des ports maritimes et leur rôle fonctionnel. D'une part, elle s'intéresse à identifier les activités liées aux transports maritime et statut des ports d'autre part, l'appréciations des indices de performance portuaire

### **2.1. Le port : fonction, activités et statut**

À l'heure des technologies de l'information et de l'Internet, les pays sont inclus à différents rangs dans le mouvement d'échange pour assurer les produits nécessaires, mais aussi pour parfaire la production dans certains secteurs économiques, la portion de leur PIB dépend de plus en plus de leurs ventes dans des marchés éloignés. En volume, le nécessaire du transport international de marchandises s'accomplit par voie maritime. Le développement croissant du secteur maritime a suscité une baisse des coûts de transport d'une manière vertigineuse. Il occupe une place prépondérante dans l'économie mondiale.

#### **2.1.1. Évolution des ports maritimes et leur rôle fonctionnel**

Les ports et les infrastructures portuaires ont considérablement changé au fil des années. À l'origine, les ports alimentaient seulement une ville et son environnement immédiat, mais sous l'effet d'une mondialisation de plus en plus poussée des échanges, les trafics de marchandises n'ont cessé de progresser, ce qui a entraîné des modifications telles qu'une spécialisation accrue, des dimensions croissantes des navires et de besoin d'espace supplémentaire, la concentration des activités portuaires dans de nouveaux sites plus grands éloignés, des ports situés près de centres urbains.

Le port se présente en effet plus que jamais comme un facteur d'attractivité dont les retombées sont significatives en termes d'activités et de création de richesses. Il offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité.

On peut classer les ports par leur spécialisation et importance économique<sup>23</sup>. Selon la spécialisation on trouve des ports minéraliers, céréaliers, pétroliers, conteneurs, etc. Ainsi, selon leur importance économique on distingue : les ports d'intérêt local, les ports d'approvisionnement, les ports de transbordement, les ports de « touchées directes » où les grands navires transocéaniques font escale, les ports « *feederisés* » desservis par navires de collecte, les ports francs où les marchandises bénéficient d'un traitement douanier de faveur, les ports de transit qui alimentent des pays enclavés, les ports industriels intégrés dans un complexe industriel.

---

<sup>23</sup> ALILAT T. : « Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens. Cas du port de Bejaia », mémoire de magister, Université de Bejaia, 2007, P10.

## Chapitre I : Généralités sur l'interaction port-arrière-pays

Le tableau ci-après, fait ressortir les principales caractéristiques distinctives de chaque génération de port.

**Tableau n°1:** Développement fonctionnel et spatial d'un port maritime

Génération du port	1ère	2ème	3ème	4ème
<b>Environnement externe</b>				
<b>Période de développement</b>	avant années 60	après années 60	après années 80	2000
<b>Évènements exogènes</b>	-Colonisation -Bateaux à vapeur -Montée en puissance des nations <i>Croissance du commerce</i>	-Pétrochimie -Camion et pipelines -Prospérité structurelle <i>Industrialisation</i>	-Multinationales Conteneur -Protection de l'environnement <i>Internationalisation</i>	-Économie globale -Systèmes d'information -Environnement <i>Informatisation</i>
<b>Organisation fonctionnelle</b>				
<b>Fonctions portuaires</b>	Transbordement (1) -Entreposage (2) -Commerce (3)	(1) à (3) + Industrie (4)	(1) à (4) + Distribution (5)	(1) à (5) + Contrôle logistique
<b>Typologie de la production</b>	Acheminement du fret (1) -Service élémentaire -Faible valeur ajoutée	(1)+Transformation du fret -Services combinés -Valeur ajoutée améliorée	-Acheminement du fret/des informations (2) -Distribution du fret -Palette de services multiples (3) -Valeur ajoutée élevée (orientation port)	(2),(3)+ Distribution du fret/de l'information -Valeur ajoutée élevée -(orientation réseau) -Gestion de la chaîne
<b>Type de fret</b>	Marchandises non unitisées	Marchandises non unitisées et vrac secs/liquides	Vrac et marchandises unitisées/conteneurisés	-Marchandises diverses/ conteneurs -information
<b>Organisation spatiale</b>				
<b>Expansion spatiale du port</b>	Quais et zones riveraines	Extension zone portuaire	Terminaux intérieurs et chaîne de distribution terrestre	Expansion fonctionnelle associée au réseau
<b>Principaux Facteurs de localisation</b>	-Présence d'un marché -Disponibilité de main-d'œuvre	-Accès aux matières premières -Accès aux marchés de vente (1) -Disponibilité de capitaux	(1)+Disponibilité d'infrastructures de transbordement (2) -Espace (3) -Flexibilité et cout de la main-d'œuvre (4)	(1) à(4) -Disponibilité de savoir-faire -Qualité de vie
<b>Organisation et stratégie portuaires</b>				
	-Activités indépendantes dans l'enceinte du port -Relations	-Relations plus étroites entre le port et les usagers	-Communauté portuaire unique -Intégration du port dans la chaîne des	-Communauté de ports (réseau) -Relations étroites entre le

<b>Typologie de l'organisation</b>	informelles entre le port et les usagers	-Relations diffuses entre les activités dans l'enceinte du port -Relations de causalité entre le port et la municipalité	échanges et des transports -Relations étroites entre le port et la municipalité -Organisation portuaire élargie	réseau portuaire et les pouvoirs publics à différents niveaux
<b>Tâches de l'autorité portuaire</b>	Services nautiques (1)	(1) + développement du site (terrains et infrastructure) (2)	(1), (2) + commercialisation des activités portuaires (3)	(1) à (3) + gestion du réseau
<b>Attitude et stratégie</b>	-Conservatisme Port = point de transbordement dans la chaîne de transport	-Expansionnisme -Nœud de transport, centre industriel et commercial	-Orientation commerciale (1) -Centre logistique et de transport intégré	(1)+ Orientation commerciale -Centre et réseau intégré de transport, de logistique et d'information

**Source :** Rapport OCDE : « La desserte terrestre des ports maritimes : Intégration spatiale et fonctionnelle des systèmes de ports à conteneurs et des hinterlands européens » 2001.<sup>24</sup>

### 2.1.2. Les activités liées aux transports maritimes et statut des ports

Le transport maritime désigne plusieurs activités solidaires qui forment et contribuent à la facilitation des échanges.

#### ➤ La construction navale

La construction navale est une fabrique qui saisit certaines activités. On distingue des chantiers spécialisés conformément la dimension et le type de bateaux. Aussi celle qui reconquiert l'éventail de montages ou le rétablissement naval parfois à activité principale. La confection des équipements, etc.

#### ➤ Les principaux intervenants dans le port

Ils jouent un rôle essentiel dans la maîtrise des services du transport domestique et international. Guérin F & Frodouet C-H ont recensé les intermédiaires les plus connus dans le transport maritime. On a essayé de les résumer dans ce tableau <sup>25</sup> :

**Tableau n°2:** Les intermédiaires dans le transport maritime.

<b>Les intervenants aux services de la marchandise</b>	Le chargeur, le commissionnaire organisateur de transport, le commissionnaire de douane, le transitaire, le stockeur, le transporteur terrestre, le courtier en marchandise le commissaire d'avarie.
<b>Les intervenants aux services des navires</b>	L'armateur, le consignataire, la capitainerie, le pilotage, le remorqueur, le lamaner, le courtier maritime, l'agent maritime.
<b>Les intervenants directs</b>	L'assureur maritime, la douane, le service maritime, le service vétérinaire et phytosanitaire.

**Source :** Construit par nos soins, inspiré de : Guérin F & Frodouet C-H : « Le management portuaire : les nouveaux enjeux », 2002.

<sup>24</sup> OCDE : La desserte terrestre des ports maritimes, 2000, P10.

<sup>25</sup> Guérin F & Frodouet C-H : « Le management portuaire : les nouveaux enjeux », e-thèque, Paris, 2002, P16.

Les banques et les compagnies d'assurance ont leurs vocations. Le service des banques comporte à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies d'assurances, elles garantissent et indemnisent leur client ou l'assuré sur les périls liés au navire et à la cargaison.

### ➤ Statut des ports

Les stratégies des ports ont évolué avec le temps, ce qui a affecté leurs organisations et statuts. On peut spécifier quatre grands types de régimes portuaires<sup>26</sup> :

**Tableau n°3:** Statut des ports

<b>Les ports municipaux</b>	Le port est lié à la région, géré par des intermédiaires privés nationaux et étrangers dont l'État joue un rôle plus important.
<b>Les ports à statut d'établissement public autonome</b>	Le port autonome est « un établissement public industriel et commercial, dirigé par un conseil administratif qui comprend des représentants des personnels, des collectivités locales des usagers désignés par la chambre de commerce et d'industrie, des représentants de l'État et des personnalités qualifiées ». <sup>27</sup>
<b>Les ports d'Etat</b>	Des ports à gestion étatique ou par les collectivités locales, dont l'Etat tient 80 % des investissements, 100 % de l'entretien des infrastructures de base et 60 % des investissements des infrastructures de capacité. <sup>28</sup>
<b>Les ports privés</b>	Des ports avec un droit et capital privé

**Source :** Fait par nos soins, inspirés : de Pierre BOUCHET : «les transports mondiaux, instrument de domination».

Pour Pierre BOUCHET; « *le changement de statut des ports est lié à la baisse de la part des financements publics et à l'élargissement des fonctions industrielles et commerciales des ports. Mais le port reste un enjeu dans la concurrence internationale dont l'Etat ne peut se désintéresser* »<sup>29</sup>. De ce fait, les Etat dans l'ambiance de croissance et de recherche de puissance, le port devient un outil stratégique au service de l'affermissement d'un destin commercial consolidant le destin politique.

### 2.2. Performances portuaire

La performance portuaire a été modérée à travers la compétitivité microéconomique (efficience et efficacité du nœud portuaire dans le cycle logistique, minimisation des coûts /temps, économies d'échelle/densité du navire). Cependant, un concept de performance portuaire complet doit interpréter la compétitivité et la durabilité (captiver des gains et les

<sup>26</sup> Pierre BOUCHET : «les transports mondiaux, instrument de domination», Economica, Paris, 1998, P165.

<sup>27</sup> Pierre BOUCHET, Op. Cité. Paris, 1991. P249.

<sup>28</sup> Idem, p250.

<sup>29</sup> Pierre BOUCHET, Op. Cité. Paris, 1998, P167.

retenir) pour les économies locales et l'emploi des ressources locales, de manière à contenter tous les acteurs (usagers, opérateurs des terminaux, instances portuaires, gouvernement local, milieu des affaires local et ménages).

### **2.2.1. Les indices de performance portuaire**

L'analyse de la performance des ports permet de situer les forces et les faiblesses afin d'en guider les perspectives de développement. Plusieurs études utilisent les indicateurs de performance et ceux-ci varient selon la propriété d'étude et le point de vue recherché.

#### **➤ Indice géographique, accessibilité et connectivité maritime**

L'accessibilité maritime est la plus ou moins grande facilité avec laquelle le port peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement<sup>30</sup>. L'accessibilité va dépendre non seulement de la position géographique du port et des lieux de destination, mais également de l'amélioration de l'infrastructure portuaire et du niveau de service offert par son système. L'accessibilité aux zones de production d'import/export, aux marchés régionaux et aux grandes villes, la qualité de l'acquisition voire de l'échange d'informations... etc. *« l'accessibilité est étroitement liée au problème de la mobilité. Une distinction fondamentale doit être faite à ce stade entre l'accessibilité relative et l'accessibilité globale. L'accessibilité relative décrit la relation ou le degré d'interconnexion existant entre deux nœuds d'un système de transport (un port maritime et un site central par exemple), alors que l'accessibilité globale définit la relation ou le degré d'interconnexion existant entre un nœud déterminé (un port maritime) et tous les autres nœuds faisant partie d'un réseau spatial »*<sup>31</sup>. Il existe un grand nombre d'indicateurs, fréquemment complémentaires, permettant d'estimer la portée corrélative des différentes composantes explicatives de l'accessibilité. Le point commun entre nombre de ces indicateurs réside dans le calcul préalable des plus courts chemins suivant une logique donnée (minimisation du temps de trajet, de sa longueur, de son coût, etc.).

#### **➤ Indice de gouvernance, sureté et réputation**

Avec la prise en compte des relations publics-privés, les modes de gouvernance des ports ont évolué, notamment les outils mis en place pour la gestion des zones portuaires, les modalités de conception et d'application des politiques, ainsi les pratiques décisionnelle et opérationnelle qui les président.

---

<sup>30</sup> Certains ports accessibles par la voie maritime rencontrent des obstacles en matière d'accessibilité continentale

<sup>31</sup> OCDE : La desserte terrestre des ports maritimes : Intégration spatiale et fonctionnelle des systèmes de ports à conteneurs et des hinterlands européens, 2001

La performance en matière de sécurité consiste à la sécurité de la marchandise et du personnel, également au respect des normes relatives au matériel à utiliser, la sécurité des moyens de transport, la prévention, gestion des incidents, résolution et conduite d'enquêtes et l'entretien des installations. Ainsi, la sécurité concerne également les prés et post acheminement, et la sécurité du transport routier, rendant important les pratiques d'empotage des conteneurs.

Quant à l'image ou la réputation, occupe aujourd'hui une place prépondérante dans les politiques de développement mise en œuvre par l'espace portuaire. Autant dire que la compétition pour créer et attirer les richesses passe par la création et la médiatisation d'une image apte à promouvoir une singularité et notoriété, mais aussi comme garante de l'efficacité des orientations retenues. La volonté de continuer à améliorer ses performances illustre par la publication d'indicateurs annuels.

### ➤ **Indice de concurrence**

Les mutations de l'environnement portuaire, l'innovation technologique et organisationnelle, la forte extension des échanges ont en effet absolument modifié le secteur portuaire. La concurrence intraportuaire progresse la performance portuaire (au moins deux opérateurs de terminaux sont en rivalité pour un marché identique dans un même port), elle exclue la recherche de rentes monopolistiques provenant des fournisseurs de services et présente une façon de décrocher des économies d'ampleur et des structures organisationnelles élastiques et multiservices. Aussi que, la concurrence interportuaire ne cesse de s'intensifier, décourageant l'aptitude de négociation des ports dans la chaîne logistique.

### ➤ **Indice opérationnel**

La crédibilité et l'objectivité de cet indicateur servent habituellement à comparer les ports entre eux, notamment dans un rang concurrentiel. L'analyse des composantes d'indicateur opérationnelle sont utile à la prise de décision, ainsi contribuent à renforcer l'attractivité du port et de positionner sa performance, économiser du temps et d'importants moyens financiers, en favorisant la solution globale la plus bénéfique.

La performance opérationnelle se charpente sur des composantes classiques de l'efficacité d'une organisation que son : délais/temps, la productivité des équipements et du travail, disponibilité des services, connections avec l'arrière-pays ou d'autres ports, qualité des systèmes d'information, qualité/disponibilité des infrastructures/superstructures, sécurité : protection des biens et personnes, fiabilité, la simplification de l'encadrement administratif et réglementaire.



### ➤ **Indice de l'output**

Mesures de trafic, quantités de marchandises transitant dans le port ou terminal en une certaine unité de temps (niveau d'activité économique). Principalement : volumes globaux et détaillés, valeur des marchandises transitant par le port, VA créée dans le périmètre portuaire, composition/orientation des trafics.

Cependant, « Toutes les tonnes transbordées dans un port n'ont pas la même valeur. Pour éviter que les comparaisons interportuaires ne soient biaisées par les structures de trafics, très dissemblables d'un port à l'autre, il faut analyser la structure qualitative des trafics portuaires »<sup>32</sup>. Les mesures d'output pour les performances internes de l'organisation sont les plus couramment utilisées. Les indicateurs de productivité et d'impact économique sont les plus importants pour la comparaison externe avec d'autres ports.

### ➤ **Indice financier**

Vu l'importance accaparée dans les économies des pays, le port demeure sensible à ses performances financières. Les pouvoirs publics interviennent de manière sérieuse sur les arrêts d'investissement et bien entendu, sur leur financement « *L'Etat est le seul agent pouvant supporter jusqu'à présent une part importante des dépenses d'infrastructure (les infrastructures sont traditionnellement dans la main de la puissance publique)* »<sup>33</sup>. De ce fait, la place accordée et la part des dépenses de l'Etat pour le secteur portuaire sont l'un des indices de performance du port.

Généralement, chaque apparence de performance dans une entité est interprétée en enjeux financiers. La performance du port est récapitulée par son résultat financier qui confirme la qualité de sa gestion (cout/prix, rendement...etc.), et qu'il agrée de canaliser et d'orienter la conduite de l'ensemble des acteurs de l'organisation.

### ➤ **Indice socioéconomique**

La performance économique de l'entreprise portuaire est mesurée par son chiffre d'affaires annuel lié à sa fonction principale, pareillement à la VA générée par la localisation des activités intervenantes directement à l'activité portuaire, et celle induite sous l'effet d'externalités des VA précédentes, ainsi le montant des investissements réalisés et aux projetés.

---

<sup>32</sup> IRSIT : Les villes portuaires en Europe, Analyse comparative. 2004, P19

<sup>33</sup> MERZOUG S, BELKHIRI A : la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale : cas de l'Algérie, Communication, Bejaia, 2010.

Quant à l'emploi associé au rang portuaire, ne joue pas un rôle fondamental dans les critères de la performance du port. En effet, avec le développement de la conteneurisation et des technologies, le port peut agir d'une manière compétitive avec moins de salariés.

La performance portuaire tient à la réussite de son intégration à la dynamique urbaine et à aux relations entretenues avec les citoyens. Le niveau de développement socioéconomique est un facteur décisif dans le potentiel d'un port.

### ➤ **Indice environnemental**

Plusieurs conventions internationales admettent sur la sécurité de l'environnement. La prise en compte de l'environnement demeure une dimension de performance que les établissements portuaires doivent intégrer à leur stratégie de développement, cela concerne : la consommation d'énergie, des émissions atmosphériques et de la qualité de l'air, gestion des nuisances sonores, gestion de l'eau et des déchets, gestion des cargaisons dangereuses, évaluation des risques et prévention des accidents, plan de gestion des risques naturels et d'adaptation aux impacts du changement climatique, conservation des habitats naturels, respect des conventions de protection de la nature, traitement des sols contaminés, exigence environnementale dans le plan d'occupation des sols...

### **2.2.2. Ports et développement régional**

Le développement régional ne peut s'enclencher et s'accomplir sans la mobilisation des ressources humaines, naturelles, technologiques et financières du milieu à travers une démarche de développement endogène intégrée.

L'analyse des mutations des économies permet d'assurer que le dynamisme des transports ? Notamment le transport maritime est un avantage concurrentiel et inducteur de développement régional.

La région portuaire en géographie renvoie, la zone dans laquelle le port se situe dont le destin économique découle en grande partie de la vitalité du port et de la zone portuaire. La région portuaire peut être pareillement regardée comme un système de port, un groupement de ports situés en voisinage au sein d'un territoire géographique donné.

Pour François Perroux, la croissance n'apparaît pas uniformément dans l'espace, mais qu'elle se réunit plutôt en pôle ou en zone de croissance dont les effets s'émettent sur l'économie immédiate. Ainsi que le développement économique dérive de l'agissement spécifique d'unités économiques qui par leur rang et leur dimension peuvent distraire un rôle magistral.

De ce fait, on peut décrire les ports comme pôles de croissance agréant aux activités productives et commerciales d'effectuer des économies d'échelles, attribuant par là aux

régions touchées un avantage comparatif durable et une attractivité économique d'entreprise. Cette dernière confirme l'un de ses facteurs de localisation en bénéficiant de la baisse des coûts de transport, le maintien et le développement d'activité dont la recette assurée par la baisse des coûts d'approvisionnement ou de la mise en place de produits finis sur le marché et pourvoit le travail de la main d'œuvre vacante. Ceux-ci permet de renforcer l'activité à l'intérieure de la région, conserver et attirer des capitaux durablement. Également entraîne un développement en essaimant des sous-traitants dans les régions proches des pays voisins.

Le port crée des richesses et favorise le développement par le commerce extérieur en bornant les échappements de devises par des importations au meilleur prix, et produit des devises par les exportations. Il gêner des ressources (impôts et taxes) qui se répercutent d'une façon directe ou indirecte sur le développement de la région ou se situe le port et même sur le port lui-même.

Le secteur maritime joue un rôle important en produisant un lien entre les diverses industries. En effet, en tant que l'un des primordiaux maillons de la logistique et des chaînes de transport, les ports ont une vocation de promouvoir le développement économique au rang local, régional et national. Les ports sont non simplement des réseaux de transport mondiaux, mais aussi comme un point stratégique où la valeur peut être ajoutée aux produits.

La prise en compte des pertinences de croissance du secteur portuaire dans les politiques de développement des territoires tellement dominée par le littoral est très nécessaire.

### **Section 3 : Interaction port-arrière-pays**

De plus en plus, les ports doivent se joindre au mouvement politique, économique, social et environnemental. Ils sont en train de passer d'une position d'échange frontalier classiquement fermé à un interlocuteur de développement d'affaires local, où ils ont la puissance de prélever un rôle accru dans la croissance économique de leurs collectivités locales. Ils revêtent une attractivité des entreprises dans les zones où se situe et à celle qu'ils desservent.

La répartition spatiale de la production est liée à l'évolution de la mobilité des facteurs et des produits, et à celle des coûts de l'échange. La libéralisation du commerce international et des migrations a permis aux entreprises d'être plus à même de profiter des économies d'échelle et d'agglomération.

Dans cette troisième section, nous aborderons tout d'abord les chaînes d'approvisionnement internationales et le choix des ports, ensuite nous tenterons d'examiner

la concentration littorale et l'extension de l'arrière-pays portuaire, enfin nous clôturons cette partie par l'étude de la croissance du trafic et la spécialisation régionale.

### 3.1. Les chaînes d'approvisionnements internationales et choix des ports

La mondialisation de la production et du commerce sont des symptômes qui décrivent notre époque. Le transport maritime fait partie intégrante de ce processus. Il procure la distribution de la production en engendrant un lien direct entre les entreprises et les marchés mondiaux.

La maîtrise et l'optimisation des maillons des chaînes d'approvisionnement avec de nouvelles contraintes de temps, de fiabilité et de qualité constituent des éléments importants pour répondre à des nouvelles exigences de performance économique et de compétitivité d'un pays.

#### 3.1.1. Que signifie une chaîne d'approvisionnement ?

La situation de la chaîne d'approvisionnement a considérablement changé. Elle était regardée comme un centre de coût. Cependant, aujourd'hui est devenue une façon de se singulariser dans des marchés concurrentiels.

La concurrence cruelle qui subsiste dans les marchés mondiaux actuels et l'exigence des consommateurs a poussé l'entreprise à investir et à maintenir ses relations avec les clients et ses fournisseurs, sa pérennité dépend des relations et de la gestion des fournitures aussi en haut et en bas de la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, « *La chaîne d'approvisionnement comprend non seulement le producteur et ses fournisseurs, mais aussi, selon les flux logistiques, les transporteurs, les entrepôts, les détaillants et les consommateurs. D'une façon plus générale, les chaînes de production comprennent aussi le développement de nouveaux produits, le marketing, les opérations, la distribution, la finance et les services à la clientèle* »<sup>34</sup>.

Les perspectives des services des clients tendent vers plus de flexibilité, de crédibilité et de régularité. Les cycles de vie moyens des produits et de la chaîne d'offre se sont condensés. Le client désire d'avantages de produits fabriqués sur commande, offerts dans les délais meilleurs, avec une crédibilité absolue et au prix modéré possible, c'est-à-dire l'excellence de la chaîne d'approvisionnement au faible coût.

De ce fait, la fonction approvisionnement doit être concilier en fonction de la stratégie générale de l'entreprise, ses principes est de subvenir à l'entreprise, dans les excellentes formalités de qualité, de coûts, de délais et de sécurité, les matières premières, les

---

<sup>34</sup> Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture : Gestion de la chaîne d'approvisionnement agro-industrielle: concepts et applications. Rome 2011.

composants, les fournitures, les outillages, les équipements et les services, dont l'entreprise, a utilité pour ses activités.

Les conditions d'évolution continue font progresser le niveau de la compétition, dans tel contexte, l'entreprise cherche à garantir son approvisionnement régulier où les coûts sont comparativement moindres.

Le développement des moyens de transport et de télécommunication a réduit les coûts d'approvisionnement international d'une manière vertigineuse. L'entreprise dans sa stratégie globale doit être décisive dans son choix d'implantation, assurant le service transport et logistique ainsi que des entrepôts de stockage et la maîtrise du facteur « temps ».

### **3.1.2. Optimisation de la chaîne d'approvisionnement et choix des ports**

Les entreprises s'approvisionnent en matières premières aux meilleures exigences possibles, même si elles vont les acquérir dans des lieux très isolés de leurs sites de production. Elles vendent leur production là où la demande est solvable, même si celle-ci se situe de l'autre côté du monde.

De ce fait, l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement est très importante afin de garder un bon niveau de service et ne pas perdre des clients finaux, ceci se mesure par la maîtrise des coûts logistiques totaux du réseau (coût de transport, coût de stockage en optimisation avec le coût de transport, la gestion des matériaux, du marketing et de la vente...etc.) et l'amélioration du niveau de service livré au client final (respect des délais de livraison et fiabilité).

Ainsi, d'autres mesures interviennent dans la performance et l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement internationale : l'accès à l'information, la suppression des barrières réglementaires, l'introduction de flux de travaux par documents électroniques, l'adoption d'approches communes de gestion des risques, partenariat entre les différents modes de transports...ce qui permet l'ouverture des voies moins coûteuses vers une chaîne d'approvisionnement mondiale réellement intégrée.

Le rôle de l'Etat est le prédominant dans ce champ, par la libération de l'économie, l'harmonisation des normes et la réduction des charges administratives, coordonner les programmes d'investissement dans les infrastructures là où les marchés internationaux ont un impacte important.

Les entreprises s'implantent dans des sites où elles peuvent bénéficier de meilleures conditions d'offre au niveau des coûts de production, d'approvisionnement et de technologie. Donc, cela revient à choisir le point minimisant les coûts de transport entre l'entreprise et les

marchés des facteurs de production, une meilleure accessibilité, densité et qualité des réseaux de communication physiques.

Vu la part accaparée dans les échanges internationaux, le port demeure aujourd'hui un moteur dans la chaîne d'approvisionnement internationale avec l'apparition, la généralisation et l'usage des conteneurs. Ce dernier a favorisé les échanges internationaux et de produits manufacturés et contribué ainsi à la mondialisation des économies.

Par conséquent, le port est devenu la cible de chaque entreprise dans sa stratégie globale, cependant le choix du port « s'opère plus en fonction des coûts de réseau ..., la sélection d'un port doit être considérée comme le sous-produit du choix d'un itinéraire logistique. Elle se fait surtout en fonction du coût et de la performance d'ensemble d'un réseau »<sup>35</sup>. D'autres facteurs interviennent dans le choix du port tel que les coûts et les conditions de transport dans l'hinterland, de même que la performance du port, l'amélioration et la fiabilité de ses services affectent massivement son attractivité. L'entreprise a besoin d'un système de transport intégré, qui demande une excellente coopération entre les modes dans la chaîne d'approvisionnement.

### **3.2. Concentration littoral et extension de l'arrière-pays portuaire**

Nous avons articulé l'implication que jouent les ports dans les nouveaux critères de compétitivité qui s'imposent aux entreprises : capacité à s'approvisionner à l'extérieur, participation à une division du travail sur des échelles spatiales étendues ..., ces impératifs occupent une place importante dans les caractéristiques de localisation des hommes et de certaines catégories d'activités. Certaines régions peuvent alors expérimenter de fonder leur développement économique sur l'attraction de ces activités.

#### **3.2.1. Le littoral : un territoire en mutation**

Charles de Gaulle a révélé en 1969 que : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers l'exploitation des mers que les ambitions des États chercheront à dominer afin d'en contrôler les ressources »<sup>36</sup>, effectivement c'est le cas aujourd'hui. Vu les progrès de la technologie dans les transports et les communications, on calculerait pourtant à ce que les activités économiques soient distribuées plus régulièrement à travers le monde. Or, ce n'est pas le cas. En fait, le regroupement géographique de l'activité économique s'est accentué vers les littoraux.

---

<sup>35</sup> OCDE : Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays. 2009. P34

<sup>36</sup> Rapport, rédigé en amont du salon Euro naval, fait suite à la table ronde intitulée: "Les enjeux maritimes français", organisée par l'IHEDN en partenariat avec la Fondation pour la recherche stratégique (FRS) et le CESM, le 17 octobre 2012, à l'École militaire. P1.

Le littoral est une interface ouverte sur le monde, zones de contact entre les espaces terrestres et les océans, à travers lesquels circulent des flux, des échanges... Plusieurs pensées défendent l'attractivité croissante du littoral malgré sa fragilité, il figure parmi les places les plus dynamiques de la planète, et cela n'est pas un hasard.

Dans le domaine de la géographie économique et de l'économie spatiale. L'entreprise est à la recherche d'une distance minimale par rapport au point de transport optimal. Inspirant du modèle de Von Thünen (la localisation des activités économiques en fonction des coûts fonciers et des coûts de transport) ou du modèle de localisation industrielle de Weber (l'équilibre entre sources de matières premières et accès aux marchés de consommation), on constate que la simplicité d'accès aux facteurs de production et aux marchés ainsi que la qualité de vie que pourvoit le littoral est un déterminant qui explique pour une grande part l'implantation et la concentration des populations et des activités économiques.

Un littoral, territoire à vocation logistique. Son demain ne porte pas seulement dans la mise en œuvre d'innovation d'ordre technique et matériel et la performance de l'appareil portuaire, cependant également dans la tendance des acteurs inclus d'élire une évocation et une stratégie de développement généralement partagée. Donc, c'est le pouvoir à fonder et gouverner une forte image à tension et dynamisme d'un plan d'évolution global partagé par l'ensemble des acteurs du territoire tout en valorisant leurs atouts.

Il est à souligner que le caractère maritime et littoral des régions n'ont pas le même degré d'attractivité et poids économique. Une concentration démographique et d'activité économique littorale ne reflète pas souvent une performance portuaire, cependant une concentration moins importante peut cacher une activité portuaire vigoureuse.

### 3.2.2. Extension de l'arrière-pays portuaire

*« L'arrière-pays est la zone dont un port tire la plus grande partie de son activité. Il est très difficile, voire impossible, de le délimiter, car il varie en fonction des produits (selon qu'ils soient en vrac ou en conteneurs), de la période (influences saisonnières, cycles conjoncturels, changements technologiques et de la politique des transports, etc.) et du mode de transport. En outre, la dynamique du marché ne permet pas de s'en tenir à un concept statique des arrière-pays portuaires, considérés comme donnés et immuables »<sup>37</sup>.*

Partant de là, l'un des porteurs majeurs de renforcement géographique des arrière-pays portuaires est le perfectionnement et l'intégration des systèmes de transport terrestre<sup>38</sup> et de

---

<sup>37</sup> OCDE : Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays. 2009. P31.

<sup>38</sup> Le transport s'effectue dans l'hinterland par route, par chemin de fer et par eau (voies navigables et transport par mer à courte distance).

communication dont font partie les ports. En effet, « *Les exportateurs et importateurs, qui doivent intégrer les coûts logistiques dans la formation de leurs prix, ont grand intérêt à conserver la liberté de pouvoir choisir le meilleur acheminement de leurs marchandises entre leurs usines et les ports qui s'offrent à eux* »<sup>39</sup>.

Le port entant que pôle de croissance accédant aux entreprises d'effectuer des économies d'échelles, sa performance et sa qualification de centralité soit comme place centrale, porte d'entrée et/ou économie d'agglomération permet de comprendre le pouvoir de génération des flux.

L'étendue et le degré de dépendance de l'arrière-pays sont en fonction des services rendus et d'organisation du système portuaire qui tient compte des distances et des coûts de transport. Par conséquent, la zone d'influence (l'arrière-pays) se transforme aux places centrales secondaires qui diffusent une puissance d'attraction et processus de concentration des flux par la proximité physique, proximité par les réseaux ou proximité organisationnelle autour de la périphérie de la région<sup>40</sup>, qui résulte la présence d'interdépendances et complémentarités entre entreprises.

Donc, la dimension de la périphérie polarisée par le centre (soit la place centrale ou la place secondaire) dépend de l'apport des activités du centre, liées à son niveau de complexité, et des modalités de circulation entre la périphérie et le centre. Les interactions entre centre et périphérie, qui obéissent au modèle gravitaire, peuvent définir la périphérie comme un réseau de lieux accessibles en connexité. Ce sont en effet les distances-temps et/ou les distances coûts qui tendent à régler ces interactions.

Ceci amène ensuite à affirmer la pensée de la nouvelle économie géographique que la répartition spatiale des activités économiques ou l'étendue de l'arrière-pays portuaire est la conséquence de la confrontation des forces centripètes et forces centrifuges. La répartition géographique des entreprises peut être influencées par la nature de la localisation des infrastructures domestiques et cela par la réduction des coûts de transports inter ou intra-régionaux et par la réduction des coûts fixes et /ou des coûts variables dans la fonction de production de l'entreprise.

Aujourd'hui, les dépendances entre activités portuaires et l'arrière-pays occupent une place considérable dans les stratégies de développement des territoires. Les modifications des

---

<sup>39</sup> Documents de travail n°32 « Infrastructures de transport et Co-développement ». Sous la coordination d'Olivier COPPIN Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation. 2000. P27.

<sup>40</sup> Selon la théorie de Alfred Marshall : District industriel et économie d'agglomération « Croissance industrielle »



réseaux d'échanges posent en évidence l'évolution du fonctionnement des établissements portuaires et de leur articulation avec arrière-pays dans une économie en évolution.

### **3.3. Croissance du trafic et spécialisation régionale**

Les ports maritimes se distinguent par l'étendu de l'arrière-pays desservi, la nature et le volume des marchandises traitées, ce diffèrent par leur modèle et leur taille et la capacité des terminaux à l'adaptation aux chaînes d'approvisionnement. Les trafics internationaux se développent plus rapidement que les trafics intérieurs, ces dynamiques sont devenues des facteurs essentiels de la croissance économique des territoires.

#### **3.3.1. Croissance du trafic maritime international**

Le trafic maritime est une mesure de performance et de comparaison entre les ports, aussi, il tient aux conditions macroéconomiques mondiales. La mondialisation, les réorientations économiques et les progrès techniques ont progressé le volume du trafic international d'une façon massive. L'explosion des échanges a été rendue possible par les mutations des systèmes de transports qui sont toujours plus rapides et plus performants (spécialisations des navires, développement des conteneurs, et la capacité et la vitesse des ont aussi augmenté).

Le port a toujours été et reste encore le mode de transport massif de marchandises le plus économique sur les grandes distances. Il concentre actuellement environ 90 %<sup>41</sup> du commerce mondial, le tableau suivant traite l'évolution du trafic maritime international :

**Tableau n°4** : Évolution du trafic maritime international, diverses années.  
(En million de tonnes chargées)

<b>Années</b>	<b>pétrole</b>	<b>Principaux vracs</b>	<b>Autres marchandises solides</b>	<b>Total</b>
<b>1970</b>	<b>1442</b>	<b>448</b>	<b>676</b>	<b>2566</b>
<b>1980</b>	<b>1871</b>	<b>796</b>	<b>1037</b>	<b>3704</b>
<b>1990</b>	<b>1755</b>	<b>968</b>	<b>1285</b>	<b>4008</b>
<b>2000</b>	<b>2163</b>	<b>1288</b>	<b>2533</b>	<b>5984</b>
<b>2010</b>	<b>2752</b>	<b>2333</b>	<b>3323</b>	<b>8408</b>

**Source** : CNUCED : « Étude sur les transports maritimes », 2011. P8.

Après la Seconde Guerre mondiale, le coût du transport a chuté, certains estimant la baisse à 50 % depuis 1970. Sa part dans la valeur totale des biens acheminés a encore plus diminué, car le ratio valeur/poids s'est élevé. Là où le coût a moins baissé, la qualité et la rapidité ont beaucoup progressé, ainsi, l'usage des conteneurs a supprimé le rechargement.

#### **3.3.2. Spécialisation régionale**

La distribution des entreprises dans l'espace est loin d'être ordonné, certains territoires concentrent davantage d'activités alors que d'autres en sont totalement pauvres. La

---

<sup>41</sup> Organisation Maritime International « La contribution de l'OMI au développement maritime durable ».

diminution des coûts de transport, notamment maritime et l'évolution de son trafic apparaissent comme l'un des facteurs principaux développant l'amplification de la concentration des entreprises depuis la révolution industrielle. Cependant, l'évolution de l'importance des spécialisations régionales peut-elle être expliquée par l'accroissement des trafics maritimes internationaux ?

*« La concentration géographique mesure la concentration d'un secteur dans une zone, tandis que la spécialisation d'une zone correspond à la concentration des activités de cette zone dans un ou plusieurs secteurs »<sup>42</sup>. De ce point de vue, la spécialisation est une division et organisation du travail dans une activité économique. Autrement, c'est un processus d'efficacité et de rationalité qui se fonde sur une structure organisationnelle puissante du tissu économique dominée par une activité ou un produit.*

Les théories expliquant la spécialisation sectorielle des zones géographiques sont celles du commerce international :

### ➤ **Les classiques**

Selon Adam Smith et en se basant sur le principe de la division internationale du travail explique que chaque pays doit se spécialiser dans le domaine pour lequel il possède un avantage productif (prix plus bas) par rapport à ses concurrents (ce qui permet alors un gain d'efficacité)<sup>43</sup>. Pour Ricardo, un pays qui ne dispose d'aucun avantage absolu peut trouver un intérêt à participer au commerce international en se spécialisant dans la production pour laquelle son désavantage est le moins grand, la spécialisation ne prendra plus en compte le critère de productivité, mais la rentabilité dégagée par l'échange<sup>44</sup>.

### ➤ **Les néoclassiques**

Par ailleurs, pour les néoclassiques, selon le théorème HOS (Heckscher, Ohlin et Samuelson), une économie doit se spécialiser dans les activités qui utilisent le plus intensément le facteur de production dont elle dispose en abondance. Elle a intérêt à exporter ces biens et à importer ceux qui utilisent le facteur de production pour lequel elle est le moins bien dotée.

---

<sup>42</sup> Michel Houdebine «Concentration géographique des activités et spécialisation des départements français », Économie et statistique N° 326-327, 1999. P 191.

<sup>43</sup> Cette théorie présente cependant l'inconvénient d'exclure les pays qui ne possèdent pas un avantage absolu en termes de productivité.

<sup>44</sup> La limite de cette théorie suppose que toute l'offre est absorbée par la demande. Il n'y a donc pas de contrainte de prix.

### ➤ La nouvelle économie géographique

Selon les théories de la nouvelle économie géographique initiée par Krugman qui explique que dans une économie ouverte la concentration géographique d'un secteur peut conduire à la spécialisation locale, c'est-à-dire au fur et à mesure de l'échange, les structures sectorielles des territoires tendent à se différencier. Cela, retient non uniquement les différences entre nations, mais aussi entre régions que ce soit au niveau international ou national.

Les images de spécialisation des économies reflètent aux caractéristiques des territoires. Les différences initiales entre les territoires en termes de techniques de production ou de dotations de facteurs de production déploient le dessin des échanges. La spécialisation des territoires et les flux d'échanges dérivent aussi de l'héritage industriel et du patrimoine scientifique et technique.

Les entreprises deviennent compétitives et se spécialisent là où les coûts du transport baissent. Par ailleurs, la concentration des activités économiques résulte d'économies externes aux entreprises liées à des économies d'échelle dans le partage de certaines ressources. D'un certain point, la baisse des coûts de transports et de communication favorisera l'apparition de forces centrifuges et attisent les dynamiques de proximité soit géographiques et/ou organisationnelles, à ce stade, « *La proximité géographique suscite un mouvement naturel de régionalisation* »<sup>45</sup>.

L'effet majeur de la chute progressive des coûts des transports maritimes a permis de satisfaire les besoins d'échange que la division internationale de travail garantisse et de s'intensifier l'interdépendance des économies.

Après la Seconde Guerre mondiale, le coût du transport maritime a chuté à 50 % vu la qualité et la rapidité qui ont beaucoup progressé. Le développement du rôle des ports est engendré par la mondialisation des chaînes d'approvisionnement, qui connectent des sites éparpillés de production et d'approvisionnement à des aires de consommation géographiquement plus concentrées favorisant les effets d'agglomérations et de spécialisations.

---

<sup>45</sup> Institut français des relations internationales « Le commerce mondial au XXIe siècle ». 2002. P 66.

### **Conclusion**

Enfin, nous pouvons conclure que le rapport entre l'entreprise et son territoire a fait l'objet d'un grand nombre de travaux relevant de l'économie spatiale, urbaine, industriel et régional. La répartition spatiale des activités économiques est traditionnellement étalée en référence à des différences de dotations factorielles des territoires. Aujourd'hui, la confrontation entre l'offre des territoires et la demande des entreprises résulte une concurrence entre les territoires, chacun développe une panoplie d'instrument pour attirer les investissements.

Ainsi, l'attractivité des littoraux est de plus en plus au cœur des politiques économiques de croissance, car la mobilité des capitaux et d'une partie des personnes qualifiées oblige à prendre en compte les déterminants de leur localisation. Quand à la présence d'une infrastructure portuaire performante, elle joue un rôle prépondérant dans le développement économique.

Le rapport entre le port et l'arrière-pays peut être vue comme la capacité du port à apporter la compétitivité aux entreprises, grâce à l'optimisation de son rôle dans la chaîne logistique.

## **CHAPITRE II : LA MARITIMISATION ECONOMIQUE EN ALGERIE**

### **Introduction**

Dans le contexte de l'économie mondiale, caractérisée concurrence qui est désormais internationale. L'Algérie a connu une mutation économique très importante en raison du passage de l'économie administrée à l'économie de marché à partir de la fin des années 80. Dans des conditions politico-économiques très difficiles, marquées par une instabilité institutionnelle et une crise sécuritaire grave, qu'une série de réformes encore inachevées prisent par les gouvernements afin de faire face aux défaillances et au phénomène de la mondialisation qui menace le système portuaire que cette dernière demeure singulièrement la source de recette et d'approvisionnement du pays.

L'Algérie par sa situation et caractéristique géographique concentre la majorité de sa population et ses activités économiques essentiellement au nord du pays. À ce propos, si l'on s'intéresse à l'industrie nous constatons qu'elle a été touchée par des réformes et des changements fondamentaux, qui ont un lien étroit avec les mécanismes de sa répartition spatiale sur le territoire national.

L'impartial de ce chapitre vise à répondre à la problématique de la dépendance de l'industrie algérienne aux approvisionnements extérieurs et sa concentration au nord avec la persistance de la faible maritimité du pays.

En premier nous aborderons le contexte de la géographie physique dans lequel s'insère l'activité économique de l'Algérie. Après avoir délimité le territoire, nous entamerons la présentation et la répartition spatiale de l'industrie. Dans la seconde section, on s'intéresse à la présentation du système maritime et portuaire du pays. Enfin, nous analyserons la dépendance des activités industrielles de l'Algérie au trafic maritime.

### Section 1 : Présentation de la géographie économique de l'Algérie

Avant de présenter la géographie économique de l'Algérie, il est intéressant de décrire brièvement sa géographie physique et humaine.

#### 1.1. Algérie : Géographie physique/humaine et aménagement du territoire

Le territoire algérien recèle un grand potentiel physique, sa situation géographique constitue un facteur important pour le développement de plusieurs types d'activité, de ce fait, l'État dans sa politique d'aménagement du territoire cherche les mécanismes qui lui permettront de mieux cerner son territoire, identifier ses atouts et corriger ses handicaps.

##### 1.1.1 Géographie physique, population et sa dynamique

###### ➤ Géographie physique

L'Algérie par sa superficie, est le plus grand pays du pourtour méditerranéen et le premier au niveau africain et du monde arabe.

###### ✓ *Les indicateurs géographiques*

- Superficie 2 381 741 km<sup>2</sup>.
- La côte 1 200 km.
- Longueur des frontières terrestres 6 343 km.
- Liste des frontières terrestres : 1 559 km avec le Maroc, 1 376 km avec le Mali, 982 km avec la Libye, 965 km avec la Tunisie, 956 km avec le Niger, 463 km avec la Mauritanie, 42 km avec le Sahara occidental.

Fig. n° 1: Localisation de l'Algérie.



Source : l'ANAT, Mars 2011.

###### ✓ *Le relief*

Le pays se compose de quatre grandes unités basiques : le Tell, les Hauts Plateaux, l'Atlas Saharien et le Sahara et qui se succèdent du nord au sud:

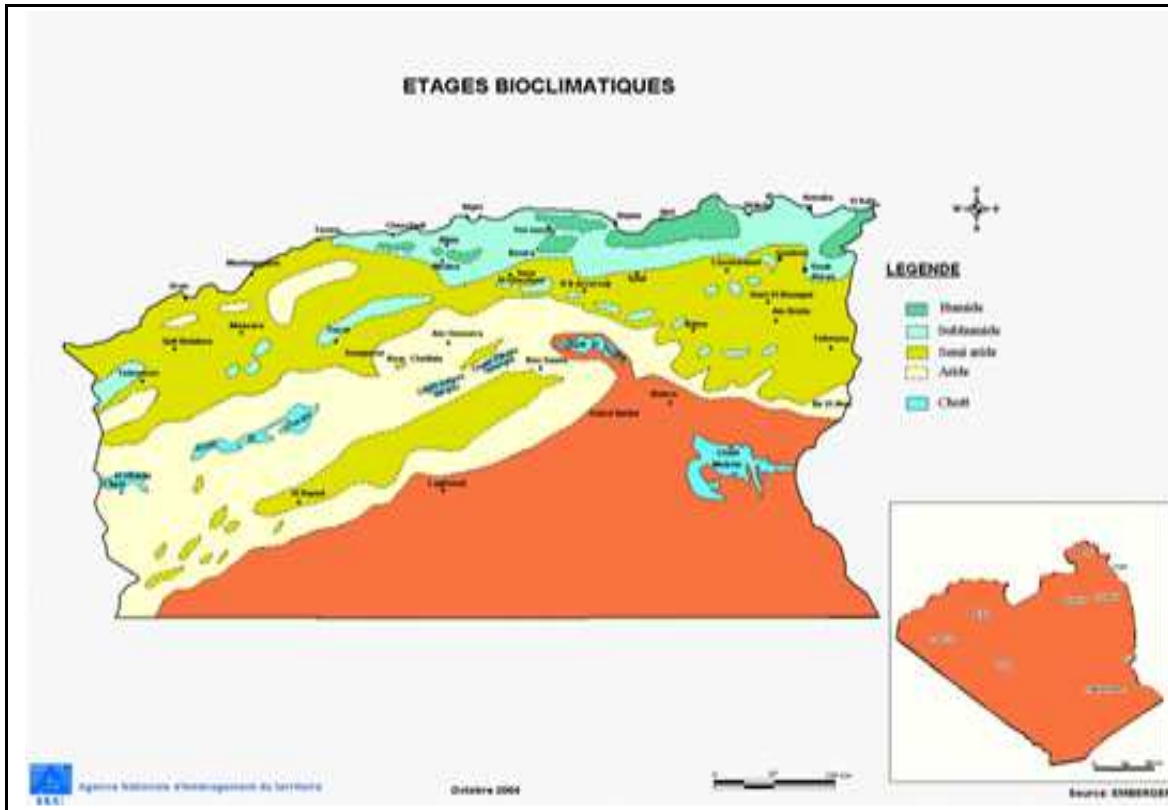
- *le Tell* : une cote de 1200 km, des plaines côtières une chaîne de montagnes qui limitent ses plaines.
- *Les Hauts Plateaux* : localisée entre l'Atlas Tellien au nord et l'Atlas Saharien au sud à des altitudes plus ou moins importantes de 900 à 1 200 m. Ils sont parsemés de dépressions salées, chotts ou sebkhas et ils sont séparés du Sahara par l'Atlas saharien.
- *L'Atlas saharien* : qui forme une succession de chaînes au caractère aride s'étend d'est en ouest depuis le Maroc jusqu'en Tunisie. Un massif aux hivers très froids et aux étés très chauds.

- *Le Sahara algérien* : est un désert qui s'étend au sud de l'Atlas saharien. Il représente 80 % de la superficie du pays.

### ✓ *Le climat*

En Algérie, le temps est généralement ensoleillé, il avoisine 3 650 heures de soleil par année. On distingue 3 types de climat, un climat méditerranéen couvre le Nord, les hauts palataux semi-arides, tandis qu'un climat désertique règne sur le Sud.

Fig. n°2 : Le climat du territoire algérien.



Source: Agence nationale d'aménagement du territoire.

### ✓ *Ressources naturelles*

L'Algérie est dotée d'une variété de ressources naturelles telles que les hydrocarbures, les mineries, etc.

- Hydrocarbure : Les principaux gisements en Algérie sont parmi les plus importants dans le monde. Ils sont généralement localisés dans le Sud.
- Les minières : L'activité minière en Algérie est très diverse, plus d'une trentaine de substances qui sont exploitées parmi elles : fer, sel, zinc, plomb, baryte, marbre, or, tungstène, diamant, terres rares, métaux rares et pierres précieuses et semi-précieuses. Aussi le pays cache plusieurs gisements aussi notamment de gypse, de calcaire, de

sable, d'argile, de dolomie, des carrières d'agrégats, des gites pour la fabrication de ciments, etc.

- la faune et la flore<sup>1</sup> : l'Algérie possède des espèces végétales formées de plusieurs catégories, dont 314 genres assez rares, 30 rares, 330 très rares et 600 endémiques, dont 64 se trouvent au Sahara. En tout, 226 espèces sont menacées d'extinction. Aussi elles comptent 107 espèces de mammifères dont 47 sont protégées et 30 menacée de disparition. Elle dénombre aussi 336 oiseaux dont 107 sont protégés.

L'Algérie est dotée d'un gisement de ressources naturelles, notamment les hydrocarbures qui contribuent en principe à sa richesse, mais elles ne présentent pas une condition suffisante pour la croissance économique. Au contraire, leur effet s'avérer négatif dans l'absence du progrès technique et du non maîtrise des conjonctures économiques qui à fait évincer la productivité des secteurs clés de l'économie du pays.

### ➤ Population algérienne et sa dynamique

Pour les pays développés, la population est un facteur de développement dont sa composante est très importante, sa maîtrise devrait passer par le progrès économique et l'amélioration des conditions de vie des populations.

Or que, l'Algérie considérait que la croissance démographique été plutôt un effet du sou- développement et non la cause.

### ✓ Répartition spatiale de la population

La population algérienne est estimée à 37 900 000<sup>2</sup> d'habitants 2013 avec un taux de croissance démographique annuel de 1,17 %. La majorité des Algériens vivent sur un peu plus de 10 % du territoire, concentrés le long de la côte méditerranéenne. La densité de la population moyenne du pays est de 14 habitants/km<sup>2</sup>. Cependant, ce chiffre reflète mal une répartition inégale, elle dépasse en effet les 100 habitants/km<sup>2</sup> pour les régions du nord, principales régions peuplées de l'Algérie.

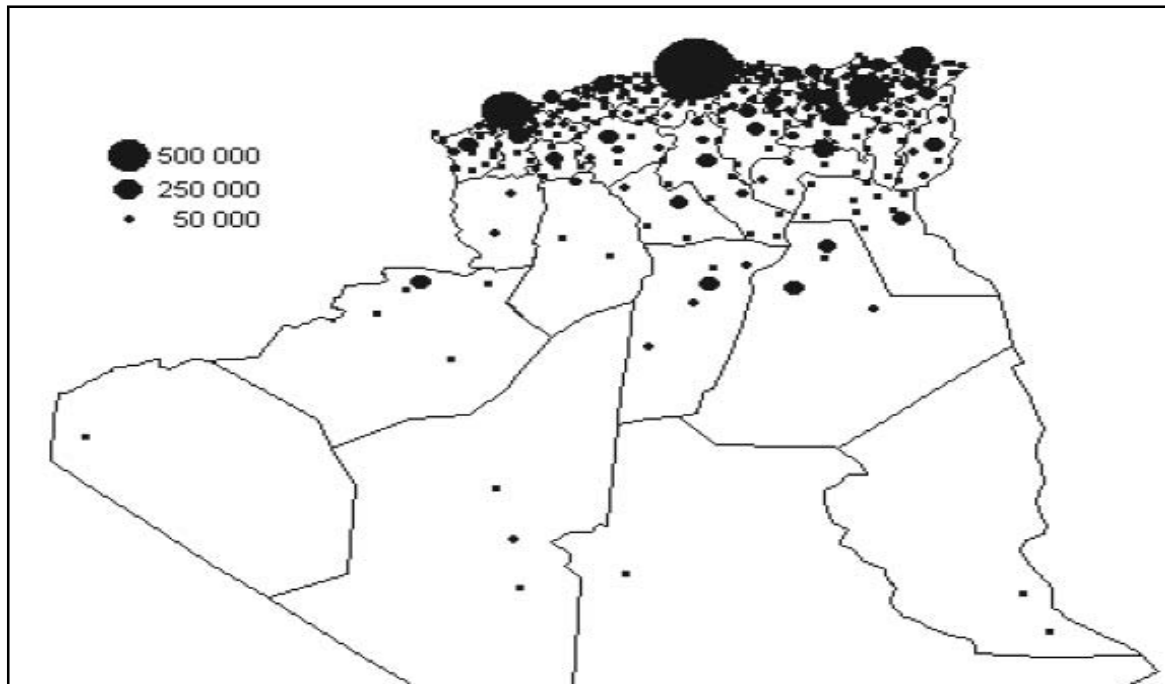
**Fig. n°3:** Répartition des agglomérations de plus de 10 000 habitants en Algérie.

---

<sup>1</sup> Site de la direction générale des forêts.2014.

<sup>2</sup> Site de l'ONS.





Source : Kamel KATEB « Population et organisation de l'espace en Algérie ». Institut national d'études démographiques, 2003.p 323.

La répartition spatiale de la population en Algérie selon les trois zones revient aux caractéristiques géographiques du territoire et aux politiques économiques menées par l'État (les industries industrialisantes).

✓ **Taux de scolarisation et formation** : Le taux de scolarisation pour les enfants âgés de 6-14 ans a connu une évolution depuis l'indépendance du pays, le tableau suivant montre son évolution :

**Tableau n°5** : Taux de scolarisation en % de la population âgée de 6 à 14 ans.

Années	1966	1977	1987	1998	2000	2010
Taux de scolarisation	74,20	70,40	79,86	83,05	96,3	98

Source : ONS.

D'après les données du tableau, l'Algérie au moment où son taux de natalité est l'un des plus forts du monde, enregistre une baisse du taux de scolarisation en 1977. Ce ralentissement était dû au déficit inattendu en effectif d'enseignants qui s'orientaient vers les secteurs économiques les plus rentables. De ce fait, le système éducatif s'est retrouvé par un personnel d'enseignant n'ayant pas le niveau d'instruction requis par la profession. Cependant, à la fin de la décennie 1990, le taux de scolarisation a connu une accélération dans le but des autorités d'atteindre 100%.

Par ailleurs, au long chemin de l'indépendance, l'Algérie disposait de 03 établissements d'enseignement supérieur et un millier d'étudiants, cependant, aujourd'hui, son réseau s'étend sur 90 établissements et plus d'un million d'étudiants, qui se répartissent sur

## Chapitre II : La maritimisation économique en Algérie

le territoire national dont : 38 Universités, 17 Centres Universitaires, 18 Ecoles Nationales Supérieures, 06 Ecoles Normales Supérieures, 10 Écoles Préparatoires, 01 Université de la Formation Continue. Egalement plus 06 établissements de formation supérieure, hors MESRS. Le tableau n° présente l'effectif étudiant et enseignant des universités algériennes :

**Tableau n°6** : Évolution comparée des effectifs étudiants et enseignants (1972-2012)

Années	1972/73	1986/87	1992/93	2000/01	2003/04	2006/07	2011/12
Effectif étudiant (1)	27 122	154 700	257 982	455 000	647 371	767 320	1 236 627
Effectif enseignants (2)	1 764	12 204	14 350	16 260	23 205	25 831	44 723
1/2	6,5	12,6	18	28	28	29,7	24

**Source** : Construit par nos soins. Inspiré de : khelfaoui H « La recherche scientifique en Algérie, entre exigences locales et tendances internationales »<sup>3</sup>. & la Conférence Régionale des Universités de l'Ouest : « L'Enseignement Supérieur en Algérie. Entre Défis et Ambitions ». Les Universités à l'heure de l'Evaluation, AUF, Rabat le 26 Juin 2012.

L'enseignement supérieur a connu en Algérie une évolution continue quantitative remarquable depuis l'indépendance du pays. Cependant le taux d'encadrement moyen a connue une stagnation au début des années 2000, puis une baisse à 24% en 2012, ceci est due à l'évolution plus rapide d'effectif des étudiants par rapport à l'effectif des enseignants, ainsi qu'au phénomène de la fuite des cerveaux.

### ✓ Proportion des analphabètes

Malgré les résultats positifs des efforts de l'État dans la scolarisation, le sujet d'analphabétisme reste encore une préoccupation dont la population ayant dépassé l'âge légal de scolarisation (de façon plus accentuée les femmes) présente un l'impact socioéconomique négatif.

**Tableau n°7** : Evolution du taux d'analphabétisme (1966-2013)

Année	1966	1977	1987	1998	2002	2013
taux	74.60	59.90	43.62	31.90	26.50	18

**Source** : Rapport CIPD, 10. 2003. Et l'ONAEA<sup>4</sup>.

### ✓ Activité – chômage

L'une des implications socioéconomiques de l'évolution démographique est l'impulsion accomplie sur le marché de l'emploi. Le chômage en Algérie semble être principalement un chômage d'insertion c'est-à-dire un chômage de jeunes, le tableau suivant traite l'évolution des deux indices activité-chômage.

**Tableau n°8** : Évolution des taux de participation et taux de chômage par sexe

<sup>3</sup> <http://portail.unesco.org>

<sup>4</sup> L'Office National d'Alphabétisation et d'Enseignement pour Adultes.

## Chapitre II : La maritimisation économique en Algérie

Année	1966	1977	1987	1998	2005	2010
Taux de chômage % H	-	-	-	26,8	14,9	8,1
Taux de chômage % F	-	-	-	23,9	17,5	19,1
Taux de participation % des ≥15 ans H	89,06	81,51	85,08	80,07	69,2	68,9
Taux de participation % des ≥15 ans F	3,85	5,43	8,7	16,96	12,4	14,2

Source : Etabli sur la base des données d'ONS

La situation démographique de l'Algérie se décrit aujourd'hui par des changements importants. Le processus de la forte croissance démographique est achevé. La natalité baisse et l'accroissement de la population se ralentit.

Le taux de scolarisation et le taux d'analphabétisme reflètent la composition du capital humain d'un territoire, c'est la source d'une externalité et de croissance de la productivité. Vu la part consacrée au secteur de l'éducation et de l'enseignement supérieur en l'Algérie, la qualification de son capital humain est en dégradation continue malgré les restructurations.

### 1.1.2. Aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est une politique public volontariste dans le but de favoriser le développement économique du territoire et ce la par le renforcement de l'attractivité et la compétitivité du territoire qui doit être compris dans toutes les démentions. L'Algérie s'est optée pour une politique d'aménagement de son territoire qui se canalise par la consolidation du rôle de l'État dans une vision de valorisation des ressources et d'assurer une la cohésion sociale et spatiale du territoire du pays. Quatre niveaux géographiques sont en mesure d'assurer un aménagement du territoire en Algérie :

#### ➤ Niveau national

À travers le Schéma national de l'Aménagement du Territoire (SNAT), l'État central élabore une politique globale axée sur la correction des déséquilibres entre les grandes régions du territoire.

#### ➤ Niveau régional

Avec une politique régionale, à travers le Schéma régional de l'Aménagement du Territoire (SRAT), pointe à canaliser des efforts afin de renforcer l'aptitude d'attractivité économique d'une région, par des investissements dans les équipements collectifs et les infrastructures de base.

#### ➤ Niveau wilaya

Par le Plan d'Aménagement de la Wilaya, cadencé avec le SNAT et le SRAT a pour but de fixer les vocations des communes de la wilaya, la distribution des activités, de peuplement et des services publics, la localisation des infrastructures et des zones d'activité.

#### ➤ Niveau communal

À travers le Plan directeur de l'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), une mise en place d'une urbanisation protectrice et préventive qui dépend des documents portés du SNAT, SRAT et PDAU.

Les quatre (04) lignes directrices pour la mise en œuvre du SNAT 2030 sont : la durabilité des ressources, le rééquilibrage du territoire, l'attractivité et la compétitivité des territoires, l'équité sociale et territoriale.

### **1.2. Localisation industrielle en Algérie et les infrastructures de base**

Aujourd'hui, l'État algérien a pris l'expérience de l'échec du modèle socialiste et qu'il fallait récupérer les retards accumulés. L'une des conséquences est le déséquilibre du territoire du pays en termes de la répartition des activités économiques et l'insuffisance de l'infrastructure de base.

#### **1.2.1. Les infrastructures de base : supports de l'activité économique**

La présence des infrastructures de base et modernes de transport et de communication, ainsi que des équipements adaptés aux besoins particuliers des entreprises impliquent une densification économique et une attractivité des territoires. Selon les théories économiques, l'État est responsable de la création de la richesse du pays simultanément de celle des entreprises par la prise en charge de la gestion et l'entretien des infrastructures.

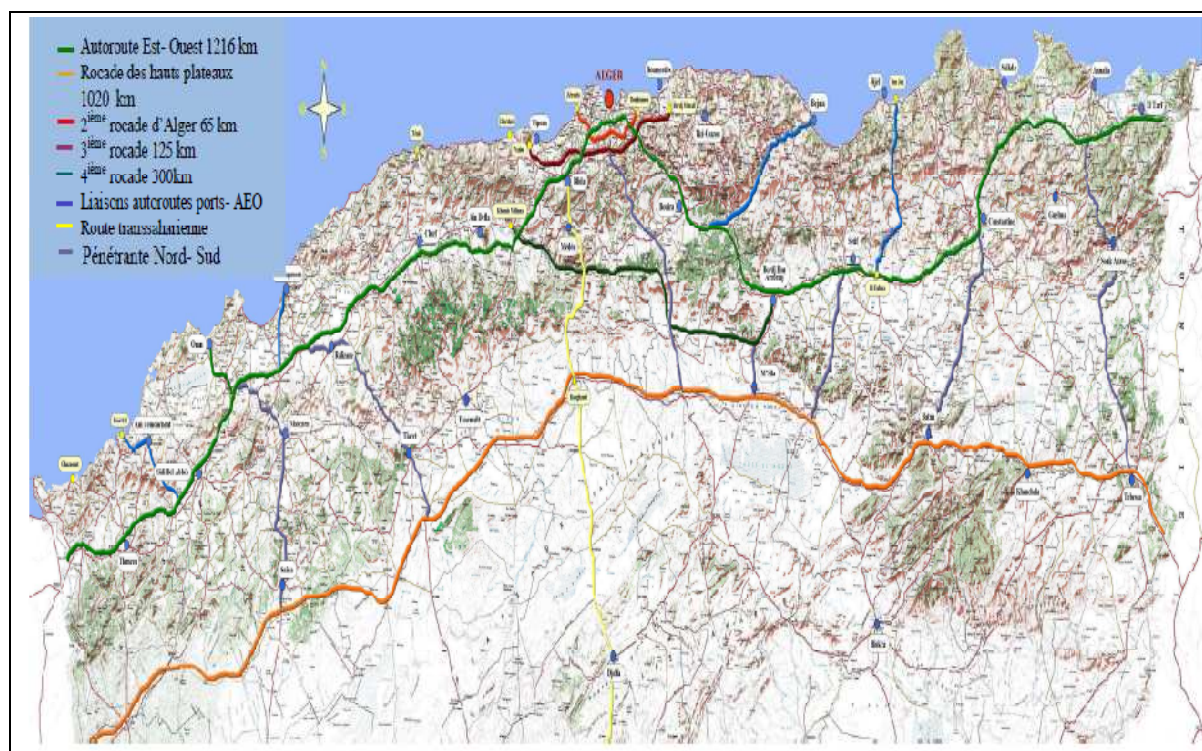
L'Algérie, dans son contexte macroéconomique et ses objectifs de développement de l'activité économique, n'échappe pas à la problématique de la rentabilité et la rentabilité de l'investissement public en infrastructures. Elle est à vrai dire à la croisée des chemins : récupérer les retards accumulés dans le domaine durant la période de la crise économique et sociale du pays, renforcer l'attractivité pour l'investissement national/privé-étranger.

L'investissement public en infrastructure de bases en Algérie se caractérise généralement par des délais de réalisation des projets qui dépassent les échéances et les délais de livraison, ce qui conduit à des réévaluations financières pour certains projets peut dépasser 100 %, la participation du secteur privé aux infrastructures est très faible. Quant à la qualité, la durée de vie et de l'entretien reste posée. L'infrastructure de transport sa qualité et sa densité constitue le pivot de l'activité économique d'un territoire donné. Spécifiquement le cas de l'Algérie, se caractérise par une faible qualité des transports et une mauvaise infrastructure d'accès.

#### **➤ L'infrastructure routière**

La compacité de l'infrastructure routière suit la densité de la population et des activités économiques (hors exploitation pétrolière) qui se concentre au nord du pays et se desserre au sud.

**Fig. n°4:** La forme du réseau routier en Algérie.



Source : Ministère des Transports, 2015.

La quasi-totalité des activités économiques et des agglomérations sont desservies par le réseau routier (1,120 millions de tonnes en 2007).

**Tableau n°9 :** Consistance du réseau routier en Algérie (Km)

Désignation	Réseau routier	Taux revêtu	Taux non revêtu	Ouvrage d'art
<b>Routes nationales</b>	<b>29280</b>	<b>26087</b>	<b>3193</b>	<b>2642</b>
<b>Chemins de wilaya</b>	<b>23771</b>	<b>22027</b>	<b>1744</b>	<b>1302</b>
<b>Chemins communaux</b>	<b>59645</b>	<b>37246</b>	<b>22399</b>	<b>966</b>
<b>Total</b>	<b>112696</b>	<b>85360</b>	<b>27336</b>	<b>4910</b>

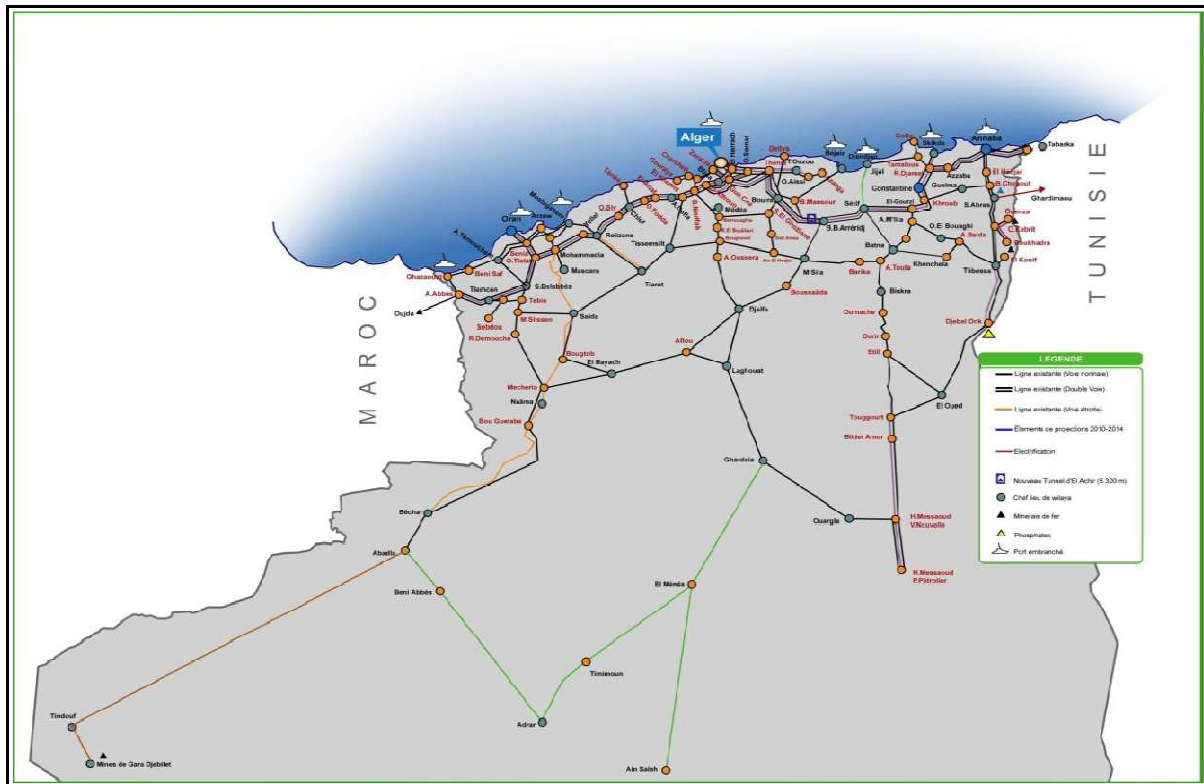
Source : Ministère des transports 2012.

### ➤ Le transport ferroviaire

Dans le but de faire participer le secteur privé au financement des infrastructures l'État par la loi n°1-13 du 7 août 2001, a inspiré le schéma de développement de l'infrastructure ferroviaire qui vise à la promotion du transport intermodal.

En Algérie, les chemins de fer non seulement sont les derniers de la région méditerranéenne, mais aussi, sont loin d'être utilisés à leur pleine capacité. Il est de 4200Km dont 2950 Km à écartement normal (1435 mm) et 1250 km à écartement étroit (1055 mm).

Fig. n°5 : Configuration du réseau ferré à l'horizon 2015 en Algérie



Source : Ministère des Transports, 2015.

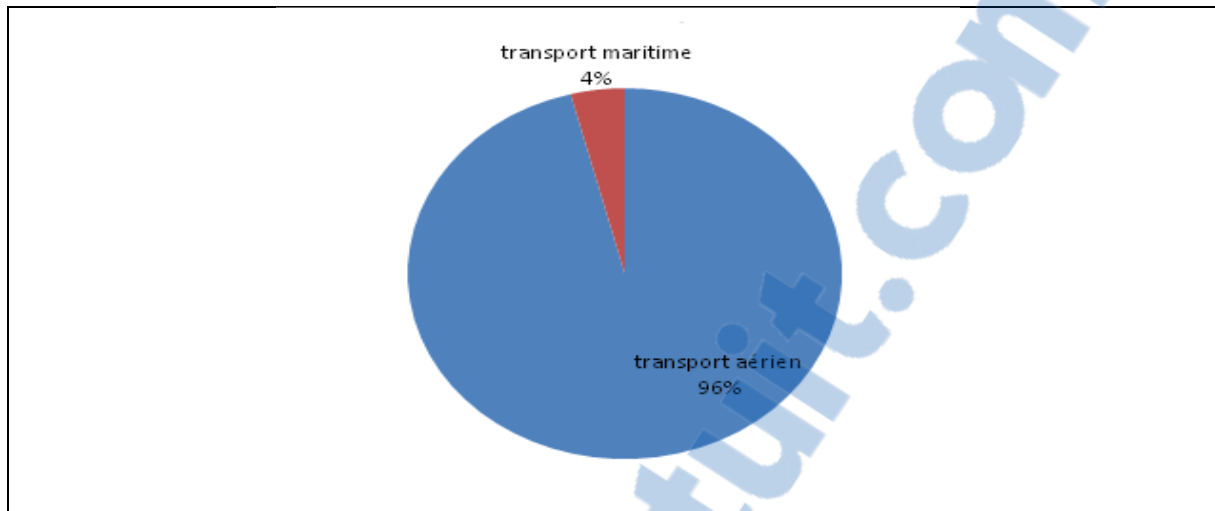
### ➤ L'infrastructure aérienne

L'infrastructure aéroportuaire algérienne est composée de 36 aéroports, dont 16 à l'international monopolisé par l'État (le plus important est l'aéroport d'Alger). Quant à la gestion, des aéroports sont confiés à des établissements de gestion des services aéroportuaires (EGSA) qui sont nés des opérations de restructuration réalisées en 1987.

Air Algérie, la compagnie aérienne nationale, domine quant à elle le marché du transport aérien qui compte depuis son ouverture à la concurrence autres compagnies privées.

Le transport aérien des passagers détient la plus grande part des voyageurs transportés sur l'international avec une part de plus de 90% et le reste sont transporté par le transport maritime.

**Fig. n°6** : La part du transport aérien dans transports voyageur sur le réseau international au deuxième trimestre 2014.



**Source** : Ministère des Transports : Bulletin statistique. Deuxième trimestre 2014.

En guise de conclusion, l'étendue géographique de l'Algérie et la dépendance de son économie des échanges extérieurs enferment aux infrastructures de base un rôle déterminant en matière d'intégration socioéconomique tant au plan national qu'international.

L'État doit intervenir d'une manière rationnelle dans le domaine. Pour favoriser les liaisons économiques, ça ne nécessite pas la réalisation des grandes infrastructures (les éléphants blancs), mais celle qui répond aux exigences économiques avec un entretien régulier.

### 1.2.2. Localisation de l'activité industrielle en Algérie

L'Algérie depuis l'indépendance, a lancé des séries de réformes et des projets économiques afin de garantir une base industrielle solide. Après l'effondrement de l'économie planifiée, l'industrie algérienne se trouve en troisième position dans la composition sectorielle du pays.

Les créations d'entreprises en Algérie ne se distribuent pas de manière homogène sur l'ensemble du territoire, de ce fait, au profit de quelles régions s'orientent-elles ?

#### ➤ **Évolution du secteur de l'industrie en l'Algérie**

##### ✓ **1<sup>ère</sup> période de 1967 – 1986 : le quasi-monopole public**

Après 3 ans de l'indépendance du pays, l'Algérie a opté pour une économie planifiée de type socialiste marquée par la nationalisation des secteurs clés de l'économie et la mise en place d'une structure d'industrie industrialisante fondée sur les théories du développement de Perroux et de Bernis. La politique tend à assurer l'indépendance économique gage à l'indépendance politique, crée une structure industrielle cohérente fondée sur la création des pôles de développement où sont localisés des industries motrices à

partir desquels se diffuse la croissance, le progrès, l'innovation et le dynamisme. Ces industries sont susceptibles d'entraîner des effets en amont (matière première traitée sur place) et en aval (toute une chaîne d'industries en dépend) et cela en fonction de la dotation du pays en ressources naturelles.

L'Algérie a investi près de la moitié de son PIB dans l'industrie<sup>5</sup>, ce qui correspond à l'un des plus forts taux d'investissement au monde à l'époque.

L'apparition de la crise du système productif était très rapide à la décennie 1980, d'importants dysfonctionnements et les efforts consentis sont loin d'apporter tous les résultats escomptés. Pendant cette période, la croissance industrielle n'était pas contrôlée, les transfères technologiques sont mal assurés, des retards aux prévisions et aux délais d'achèvement, les usines fonctionnent en dehors de leurs capacités de production ce qui a fait perdre d'importants avantages d'économie d'échelle. Aussi il faut mentionner en cause la formation du capital humain où la main d'œuvre est néo-industrielle, dont les salaires, atteignent de très fort pourcentage, le pays adopte assez systématiquement les processus les plus avancés technologiquement ce qui a nécessité l'assistance technique étrangère très coûteuse. Par conséquent, une très mauvaise articulation entre les différents secteurs économiques, mauvais fonctionnement des transports et un conflit entre l'urbanisation et l'industrialisation.

Un arsenal de réformes et d'instructions ont été lancées à la fin des années 80, cependant ceci n'arrive pas à sauver l'effondrement de l'économie du pays face au choc exogène (pétrolier) de 1986, puisque le capital injecté dans l'industrie est financé par la rente pétrolière et l'endettement extérieur, donc c'est la désindustrialisation.

### *✓ 2<sup>ème</sup> période 1986 : transition et libéralisation de l'économie*

Au début de cette période, l'économie algérienne se repère en crise accablée par la dette, creusée par les pénuries qui chantage la stabilité politique du régime. En tenant la fin de l'État entrepreneur le secteur industriel qui n'est jamais arrivé à engendrer des capacités d'autofinancement, se trouve sous l'ordre exogène imposé par le FMI (plan d'ajustement structurel) à la disposition des mains du privé, et cela apparaît par l'introduction d'un ensemble de réformes :

- Réforme économique et entrée dans le marché relatif à la monnaie et au crédit.<sup>6</sup>
- La libéralisation du commerce extérieur<sup>7</sup> ;

---

<sup>5</sup> Ministère de la planification et de l'aménagement du territoire.

<sup>6</sup> Loi n° 90-10 du 14.04.1990

<sup>7</sup> Décret n° 91-37 du 19.02.1991



- La promotion de l'investissement<sup>8</sup> et création du guichet unique APSI en 1994 ;
- Adoption du cadre juridique permettant la privatisation des entreprises publiques ;
- Adoption de la loi sur la privatisation ;
- Loi d'orientation pour la promotion de la PME<sup>9</sup>.

La limite de la décennie 1990 « décennie noire » a été la fin de la conditionnalité du FMI, et avec le raffermissement des cours des hydrocarbures à un niveau élevé depuis 2000 a permis de rembourser la dette extérieure et de signaler une stabilité, mais qui a mis la place du secteur industriel en précarité dans une organisation de l'économie générale séduite toujours par la rente pétrolière. Malgré les efforts fournis par les gouvernements algériens pour la promotion d'une base industrielle solide, l'impact reste très faible et beaucoup d'entraves freinent son développement. Dans l'analyse de la structure du commerce extérieur du pays, on remarque son degré phénoménal de double dépendance (dépendance de la rente des hydrocarbures et des productions étrangères pour tous ses besoins). La participation du secteur industriel au PIB est de 7,7% (en 2005) alors qu'au Maroc est de 17% de 18% en Tunisie et de 19% en Égypte.<sup>10</sup>

Dans la répartition sectorielle des entités économiques en Algérie, le secteur industriel se trouve en 3<sup>ème</sup> position après le commerce 55% et le service 34%. Il est composé de 97 202 unités<sup>11</sup> qui représentent 10% dans la totalité des entreprises du pays.

Il est à signaler que le nombre des unités est évolué depuis l'ouverture de l'économie du pays.

**Tableau n°10 : Répartition des entités industrielles par section et forme juridique**

Section	Publique	Privée	Autre	Total
Industries extractives	225	1064	171	1460
Industrie manufacturière	1590	90424	1888	93902
Production et distribution d'électricité, de gaz, de Vapeur et d'air conditionné	435	205	66	706
Production et distribution d'eau ; assainissement, Gestion des déchets et de pollution	611	403	120	1134
<b>Total</b>	<b>2861</b>	<b>91693</b>	<b>2245</b>	<b>97202</b>

Source : Établi à partir des données de l'ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

<sup>8</sup> Décret n°93-12 du 05.10.1993

<sup>9</sup> Loi n°01-18 du 12.12.01

<sup>10</sup> Y. Benabdallah : « L'économie algérienne entre réformes et ouverture : quelle priorité ? ». CREAD. Alger.P2.

<sup>11</sup> ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

### ➤ La répartition spatiale du secteur industriel en Algérie

La composition spatiale du secteur de l'industrie en Algérie est influencée par la politique coloniale exercée et l'évolution politico-économique du pays durant la période de la domination publique. Dans la période de planification, les décisions d'implantation étaient politiques prises dans l'absence d'un schéma directeur d'aménagement du territoire ce qui a entraîné des déséquilibres et dissensions territoriales.

L'image d'aujourd'hui du secteur industriel suit le caractère de la répartition de la population sur le territoire algérien, tenant compte de l'influence des facteurs tels que : *«les trois aéroports les plus dynamiques du pays (Alger, Bejaia et Sétif), les deux ports les plus dynamiques du pays (Alger, Bejaia), six grandes universités, un réseau ferroviaire, des sites naturels, historiques, urbanistiques, la disponibilité de l'eau... »*<sup>12</sup>. La structure spatiale de l'industrie s'inscrit en majorité dans des zones industrielles et zones d'activités qui sont pour *« offrir à l'entreprise le cadre adéquat de travail et d'épanouissement. Elle constitue un vecteur essentiel de promotion des investissements et d'amélioration des performances de l'entreprise »*<sup>13</sup>

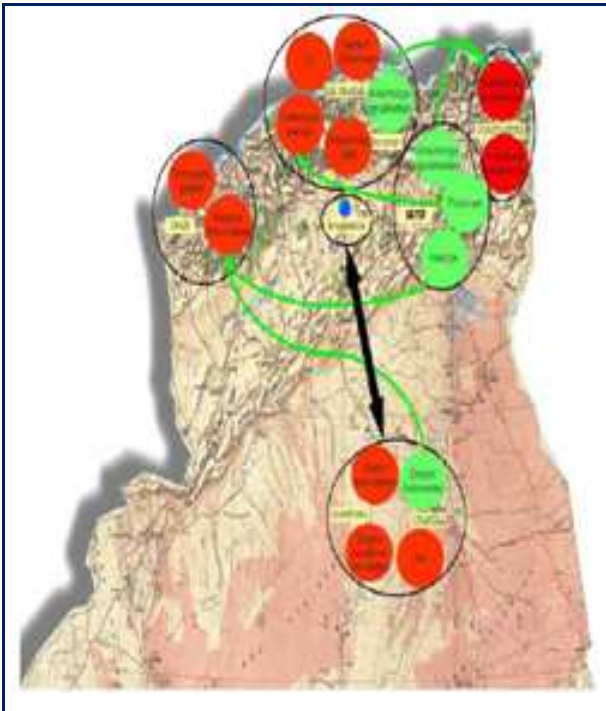
L'Algérie, dans sa nouvelle politique nationale d'aménagement du territoire (SNAT) a défini sa stratégie de spécialisation industrielle régionale (en tenant compte de l'évolution démographique, dépendance alimentaire, surconcentration et fragilité littorale, rabais de l'industrie malgré la montée de l'investissement national et étranger et l'incertain de son destin d'hydrocarbure) par le renouvellement de l'organisation du tissu industriel et l'identification de six pôles de compétitivité «POC» dans l'intention d'un rééquilibrage du territoire et la garantie d'une répartition équitable de l'industrie compétitive ou fort potentiel

---

<sup>12</sup> KHELADI Mokhtar « le développement local ». OPU. 2012. p 186.

<sup>13</sup> MATE, Projet SNAT 2025, Bilan sectoriel et spatial, Rapport 1, Mission 1, juillet 2004, P266.

Fig.7: Présentation des 6 POC de l'Algérie



- **Oran -Mostaganem -Sidi Bel Abbès –Tlemcen:** Chimie organique -Technologies spatiales – Télécoms.
- **Constantine -Annaba –Skikda :** Biotechnologies alimentaires– Santé- Métallurgie- Mécanique.
- **Sétif -Bejaia -Bordj Bou Arreridj -M'silla :** Plasturgie –Biotechnologie alimentaire – Imprimerie.
- **Ouargla -Hassi Messaoud –Ghardaïa :** Pétrochimie –Énergies nouvelles –Agriculture saharienne.
- **Le bi-pôle « Sidi Abdellah –Bouinan**  
**SidiAbdellah:** Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), Technologies Avancées (TAs), Formation et recherche universitaire.
- **Bouinan:** Biotechnologies, Technologies des Sports et des loisirs.

Source : MATET<sup>14</sup>. SNAT, 2025.

Partant du tableau n° 11. À titre inductif, la répartition des entités industrielles par branche d'activité est de : 23,4% agroalimentaires, 22,7% dans la fabrication de produits métalliques, 10,5% dans l'habillement, 2,1% dans le travail de bois et la fabrication d'articles en bois et en liège, 1,3% dans le textile, 1,6% dans la réparation et l'installation de machines et d'équipement.

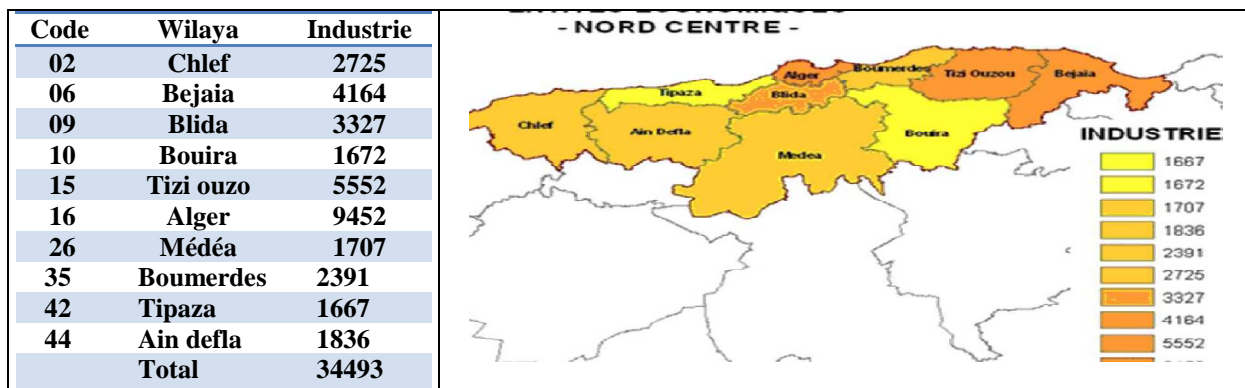
Le caractère de la répartition et concentration régionale des entités industrielles se varie. Il est à souligner que près deux tiers de l'ensemble des entités se localisent au nord du pays :

### ✓ *La région « Nord Centre »*

Avec 34493 entités industrielles, la région compte dix (10) wilayas sur les 48 est la plus peuplée par les entités industrielles (35,48%), soit un tiers de l'industrie nationale, mais représentent que 10,76% du total d'entité économique de la région, et 3,60% des entités économiques nationales.

<sup>14</sup> Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme.

Tableau n°11 & Fig. n°8 : Entités économiques « Région Nord Centre »

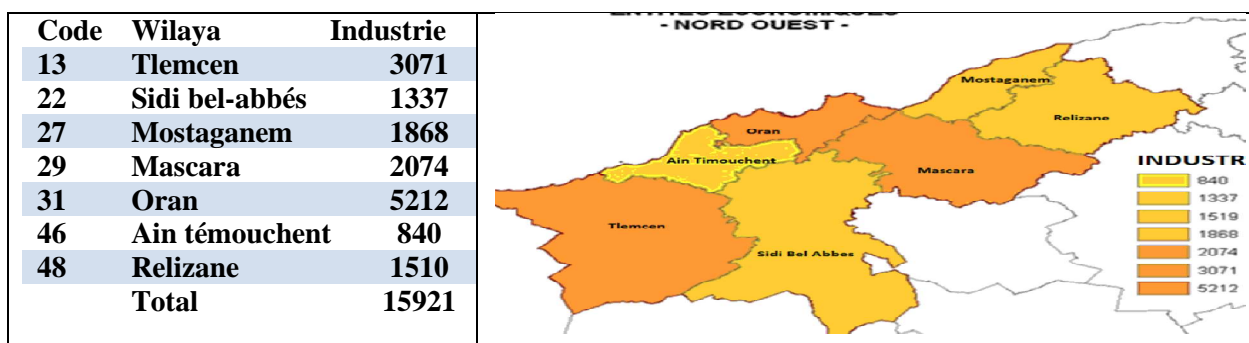


Source : ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

✓ *La région « Nord Ouest »*

Le nombre de wilayas est de sept (07), compte 15921 entités industrielles qui représente 16,38% de l'ensemble se trouvent en 3<sup>ème</sup> position. En outre, elles ne représentent que 9% du total d'entités économiques de la région, et 1,66% des entités économiques nationales.

Tableau n°12 & Fig. n°9 : Entités économiques « Région Nord Ouest »

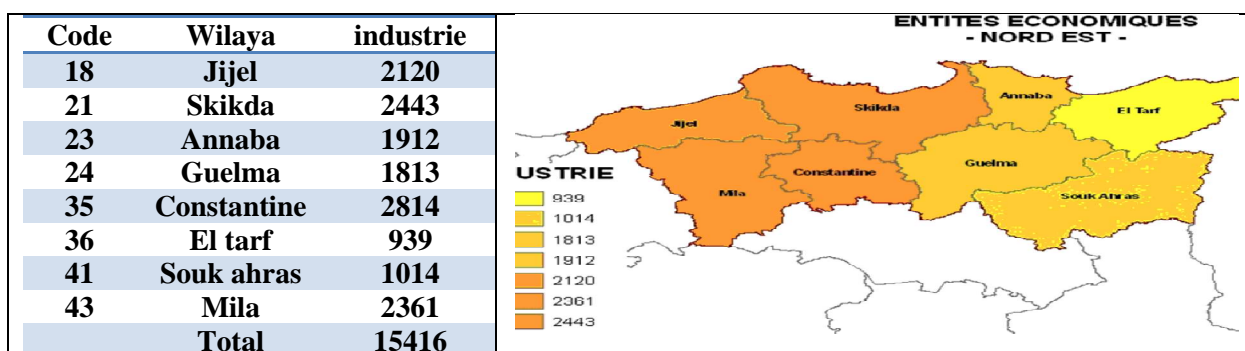


Source : ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

✓ *La région « Nord Est »*

Compte 8 wilayas, environ 15416 d'entités industrielles installées soit 15,86% de l'ensemble qui la mis en 4<sup>ème</sup> position. En revanche, elles ne représentent que 10,86% du total d'entités économiques de la région, et 1,61% des entités économiques nationales.

Tableau n°13, Fig. n°10: Entités économiques « Région Nord Ouest »

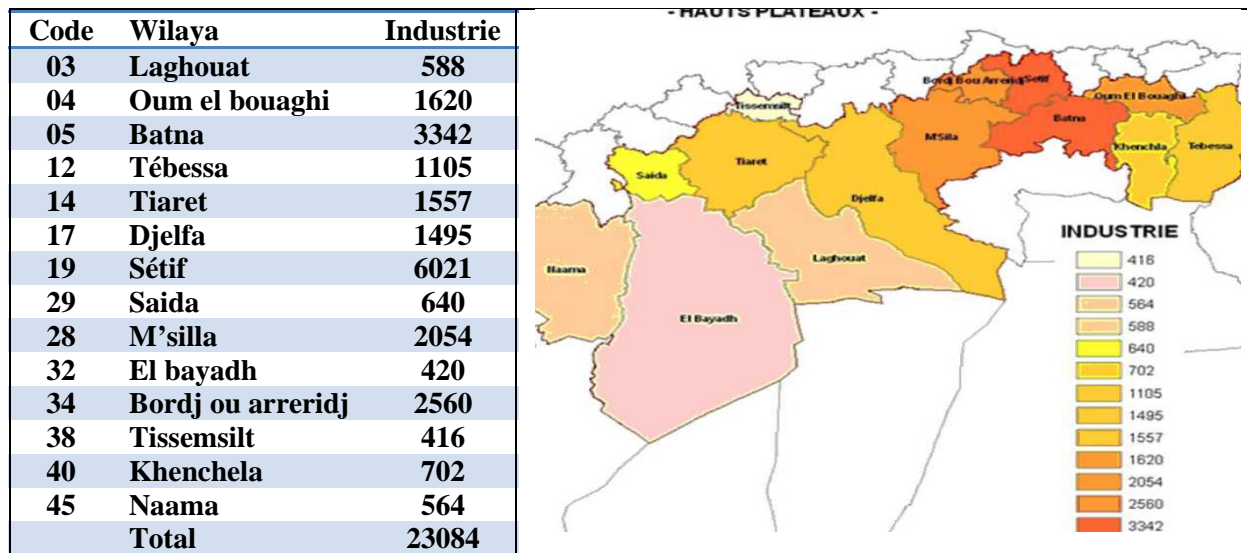


Source : ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

✓ *La région « Hauts Plateaux »*

La région est composée de quatorze (14) wilayas compte 23084 entités industrielles qui représentent 23,75% des industries nationales, elles sont en 2<sup>ème</sup> position. Cependant, elles ne représentent que 9,60% du total d'entité économique de la région, et 2,40% des entités économiques nationales.

**Tableau n°14 & Fig.11 : Entités économiques « Région hauts Plateaux »**

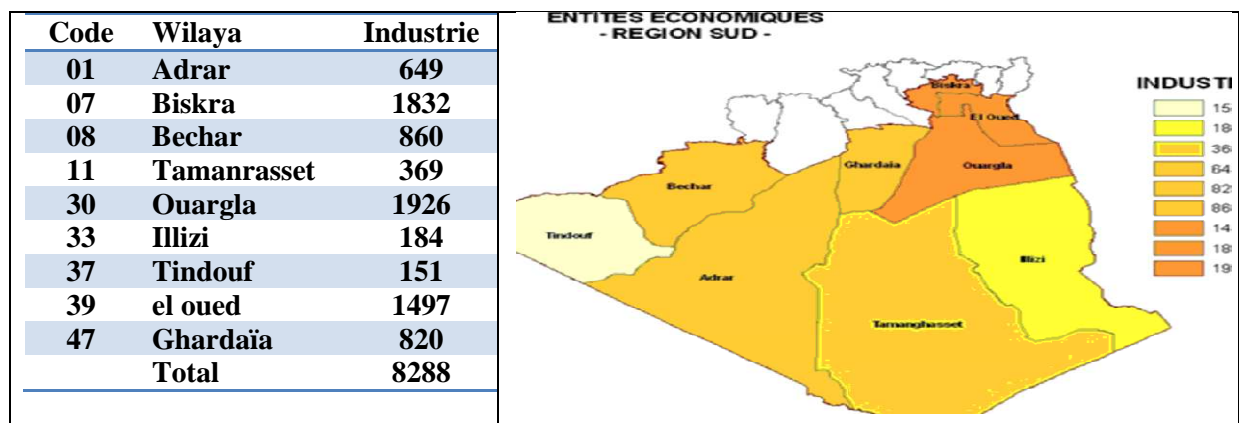


Source : ONS « Premier Recensement économique ». Alger, Janvier 2011.

✓ *La région « Sud »*

Cette région est composée de neuf (09) wilayas dont 8288 entités industrielles représentent 8,53% de l'ensemble des industries nationales pour la 5<sup>ème</sup> position. Tandis qu'elles ne représentent que 9,75% du total d'entité économique de la région, et 0,86% des entités économiques nationales.

**Tableau n°15 & Fig. n° 12: Entités économiques « Sud »**



Source : ONS « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.

Après l'analyse descriptive de la répartition du secteur de l'industrie sur le territoire agrarien, on constate que la majeure partie de l'industrie était concentrée dans l'ensemble

des régions du nord du pays avec 65830 entités pour une proportion de 67,73% et 6,89% par rapport aux entités économiques nationales.

La localisation de l'industrie en Algérie est influencée par l'évolution politique et économique du pays. L'Etat par ses politiques de développement, a essayé de réaliser un équilibre industriel sur l'ensemble des régions du territoire national, mais les résultats escomptés avérés négatifs. Par la suite, l'essor de l'investissement privé, sous formes de petites unités, est également à l'origine du déséquilibre croissant pour les régions du nord, où le poids des grandes agglomérations en matière d'activité économique se renforce.

### **Section 2 : Présentation du système maritime et portuaire en Algérie**

À l'ère de la mondialisation des échanges et du commerce international, l'activité portuaire représente 90% des échanges commerciaux internationaux qui transitent par le transport maritime. Un secteur devenu un des vecteurs les plus puissants du développement économique. Alors que l'Algérie reste en retrait et n'engendre pas de plus-value économique.

#### **2.1. Présentation des ports algériens**

L'Algérie est dotée d'un espace portuaire structuré de quarante-six (46) ports en service: 13 ports de commerce mixtes (commerce, pêche et hydrocarbures) dont 8 sont orientés vers les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet 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.

**Fig. n°13 : La localisation des ports algériens**



Source : Ministère des transport 2012 .

### 2.1.1. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

En vue de l'adaptation aux évolutions du contexte économique mondiale, l'organisation portuaire algérienne a connu plusieurs réorientations, afin d'attirer des investissements privés étrangers et nationaux et de dynamiser la gestion portuaire et de faciliter la mise en place de la chaîne logistique.

L'État algérien se trouve dans une situation de difficulté à l'égard de sa gestion portuaire depuis son indépendance, le tableau suivant nous permet de recenser les interventions des gouvernements algériens les plus importantes depuis l'indépendance du pays :

**Tableau n°16** : Présentation des restructurations du système portuaire algérien.

Année	Évènement
<b>Juste après l'indépendance 1962</b>	Évolution des ports d'Alger, Oran et Annaba sous le régime de l'autonomie <sup>15</sup> , les autres ports sont gérés par les Chambres de Commerce des wilayas.
<b>1971</b>	Création de l'Office National des Ports (ONP) <sup>16</sup> sous forme d'EPIC, sa mission est la gestion et le développement des ports et l'organisation des séjours de marchandises dans des ports.
<b>1974</b>	La nationalisation des métiers de manutention et d'acconage. Le monopole confié à la Société Nationale de Manutention (SONAMA). Le remorquage monopolisé par la CNAN qui assurait les services de la consignation maritime.
<b>1975</b>	l'organisation des séjours de marchandises dans des ports <sup>17</sup> .
<b>1982</b>	Dans l'intension de la création d'un nouveau cadre législatif relatif à l'investissement économique privé national <sup>18</sup> , l'État s'est intervenu par la suppression de l'ONP et la création de dix entreprises, le but était de réduire le nombre de navires sur rade, d'éliminer les séjours prolongés à quai.
<b>1998</b>	Introduction de l'exploitation portuaire dans le code maritime <sup>19</sup> ouvrant la voie aux privés dans les activités commerciales: remorquage, acconage et manutention. Séparation des missions de service public de celles dites commerciales.
<b>1999</b>	Aout 1999 <sup>20</sup> , décrets organisant et désignant 3 autorités portuaires afin de prendre en charge les missions de service public.

<sup>15</sup> Modification de décret N°63-44 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N°62-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie.

<sup>16</sup> L'ordonnance N° 71-29 du 13 mai 1971.

<sup>17</sup> L'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975.

<sup>18</sup> Le décret 82-283 14 avril 1982.

<sup>19</sup> La loi 98-08 du 28 juin 1998.

<sup>20</sup> Décret exécutif n°99-199 du 18 aout 1999.

**2006**

Décret exécutif et règlementant<sup>21</sup>, l'accès aux activités commerciales. La réforme portuaire a eu lieu en autorisant à travers un partenariat public-privé la concession de terminaux portuaires à des partenaires étrangers.

**Source :** Faite par nos soins inspiré du : Mohamed KHEYAR et Nourdine ZEROUKLANE « La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur ». Université de Bejaia - licence en sciences économiques, 2008.

Globalement, malgré les dispositifs législatif et réglementaire, la situation du système portuaire algérien n'a pas beaucoup évolué, contrairement à ses similaires de la Méditerranée qui ont depuis longtemps déjà emprunté la bonne dynamique de mutation et pris quelques bonnes longueurs d'avance sur lui. Le système portuaire de l'Algérie évolue d'une manière très opposant par rapport aux changements intervenus au cours de ces vingt dernières années dans le monde des transports maritimes en général, il a cumulé fatalement d'importants retards à tous les niveaux.

L'organisation portuaire en Algérie se présente comme suit :

➤ **Les infrastructures maritimes**

Les infrastructures maritimes sont dirigées par le ministère des Travaux publics

➤ **Les activités de transport maritime**

Le ministère des Transports en garantit la garde à travers la direction de la Marine marchande (DMM).

➤ **La gestion des ports**

La gestion des ports a été prêté à des établissements publics régionaux dénommés entreprises portuaires. Ces établissements, dotés de personnalité morale et d'autonomie financière, sont régis par les règles applicables à l'administration dans ses rapports avec l'État et réputés commerçants dans leurs relations avec les tiers. On compte actuellement 10 entreprises portuaires réparties tout le long de la bande côtière (Alger, Oran, Annaba, Bejaia, Ghazaouet, Skikda, Tenes, DjenDjen, Mostaganem, Arzew).

### **2.1.2. La flotte et l'armement maritime algérien**

L'ouvrage d'une flotte a pour mission principale, d'atteindre des objectifs macro-économiques tels que<sup>22</sup> la sécurité des approvisionnements, notamment en produits stratégiques et l'action à la baisse sur les taux de fret pratiqués par les armateurs.

Chaque navire à un pavillon qui indique sa nationalité, et ceci avec un enregistrement dans un État qui le contrôle. L'ensemble des navires battant un pavillon définit la flotte de la

<sup>21</sup> Décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.

<sup>22</sup> Site du ministre des Transports, les transports maritimes.



nation. La loi du pavillon donne au navire un régime juridique opposable aux tiers, mais créé pour l'État une responsabilité à l'égard de la communauté internationale.

### ➤ **La flotte maritime algérienne**

L'Algérie agaçait d'une flotte attrayante, parmi les plus modernes et sophistiqués de la région. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales dans les années 80. Son pavillon était composé de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car féries) tenus par la CNAN. «La part totale de la flotte nationale dans le commerce extérieur, elle n'a cessé de s'accroître en passant de 7,5% en 1970 à 23% en 1980 avec des tonnages respectifs de 3,9Mt à 17,6 Mt en 1980, soit un taux de 35%»<sup>23</sup>.

Cependant, l'Algérie n'a pas soutenu sa politique de développement de sa flotte en raison notamment de l'absence de l'investissement dans le secteur maritime, des difficultés en terme : de gestion, de développement de nouvelles technologies et de la concurrence en évolution.

La flotte nationale est constituée aujourd'hui de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à la CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à NOLIS une filiale du groupe CEVITAL. Aussi avec un âge moyen qui dépasse 30 ans<sup>24</sup>, de ce fait la CNAN ne couvrait qu'une petite part du trafic de marchandise générale.

L'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est chutée face aux évolutions du commerce extérieur du pays. L'absence d'une flotte nationale adaptée et performante a fait entrer l'Algérie dans le rang des hausses brutales du marché de l'affrètement.

### ➤ **L'armement maritime algérien**

L'Algérie ne dispose plus d'un armement pour le transport maritime des marchandises générales à cause de la déficience de la flotte maritime nationale. « La part de marché de l'armement nationale en ce qui concerne le transport de marchandises générales est réduite à 1,4% pour ce qui est du tonnage global des marchandises solides et à 1,75% pour le trafic de conteneurs »<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup>SARI Djilali « les mutations socioéconomiques et spatiales en Algérie », OPU 1993, page 303.

<sup>24</sup> Annuaire statistiques des ports de commerce, ministère des Transports, 2002.

<sup>25</sup> Le Quotidien d'Oran : « faute d'une flotte nationale conséquente : main basse sur le transport maritime ».06/03/2013.

La prise en charge de la majeure partie du transport maritime des marchandises générales à destination de l'Algérie par l'armement étranger, a largement déshonoré le paysage maritime algérien. Le désinvestissement de l'État dans le transport maritime de marchandises a conduit à des dysfonctionnements économiques et une perte importante pour les opérateurs algériens qui payent plus par rapport à leur voisin Magrébin. Ainsi, constitue une grande menace pour les stratégies d'approvisionnements du pays.

En fait, l'Algérie, en l'absence d'armement national, est devenue très fragile, 95% du commerce extérieur s'effectue par voie maritime sous les mains des armateurs étrangers qui fixe les prix de transport vers les ports algériens.

### **2.2. Évaluation et analyse du transport maritime de l'Algérie**

L'évaluation des transports algériens permet de situer ses forces et ses faiblesses et mesurer la compétitivité des ports.

#### **2.2.1. État des lieux des ports de commerce de l'Algérie**

La situation géographique de l'Algérie est un atout signifiant pour le développement et la modernisation de ces activités portuaire<sup>26</sup>. Cependant, ses ports désormais de la première génération<sup>27</sup>, fondés suivant des normes anciennes, aménageaient une forme ajustée aux navires de petite taille. En termes d'investissement de l'État, une particularité faite pour les ports pétroliers, les ports de commerce demeurent un constat alarmant.

##### **➤ Accessibilité**

L'infrastructure portuaire algérienne se décrit par la petite taille ce qui présente des pénibilités d'accès, contraint les armateurs à user aux cargos de petite taille examinée comme non économique et engendre des déficits à encaisser pour les chargeurs algériens payant ainsi des taux de frets plus élevés.

Pour les ports algériens, la relation ou le degré d'interconnexion est faible, le résultat est négatif dans le calcul des plus courts chemins suivant la logique de minimisation du temps de trajet, de sa longueur, de son coût...

##### **➤ Gouvernance et réputation**

Les activités maritimes n'ont pas échappé de la dominance centrale des mains de l'État. Ce dernier cependant, à affirmer son échec, en 2006 la privatisation des ports d'Algérie s'est symbolisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale. Mais la réforme ne semble pas permettre à l'investisseur de jouir de tous les droits d'un propriétaire dans une politique portuaire en retard dans le mouvement de

---

<sup>26</sup> Sur l'une des principales routes maritimes internationales (canal de Suez, détroit de Gibraltar).

<sup>27</sup> Selon l'OCDE, 2001.

privatisation et en difficulté d'adaptation aux mutations en cours de l'économie mondiale. L'Algérie figure la 107<sup>ème</sup> du rangement mondial des ports, elle est réputée la moins performante de la méditerranée.<sup>28</sup>

### ➤ **Concurrence**

Puisque les ports algériens sont gérés majoritairement par l'État, la concurrence est loin d'être révélée dans tel contexte malgré la forte extension du trafic maritime.

### ➤ **Indice opérationnel**

Les ports algériens sont caractérisés par une malveillance opérationnelle déterminé par son rendement le plus faible en Méditerranée, également, par un sous-équipement des terminaux, mauvaise gestion du stockage, faibles tirants d'eau et capacités de déchargement ce qui affecte négativement sur la durée de séjour à quai des navires. La bureaucratie a affaiblie la qualité des services, de la productivité et de la compétitivité – prix. Des problèmes du transit de la marchandise dans l'hinterland du fait de l'imbrication des ports dans les tissus urbains.

### ➤ **Indice financier**

Le résultat financier des ports algérien confirme une mauvaise qualité de la gestion (cout/prix, rendement...etc.), cela est affirmé par le désinvestissement de l'État dans les ports de commerce et le manque d'investisseurs dans le domaine malgré les projets de développement portés par l'État.

### ➤ **La construction navale**

La construction et la réparation navale sont des activités très marginalisées en Algérie, qui pourtant est génératrice d'emplois et source de richesse pour l'économie.

### ➤ **Cabotage maritime**

Malgré les la fragilité du littoral et l'engorgement des routes terrestres. Le cabotage maritime<sup>29</sup> en Algérie qui est monopolisé par l'Etat est très faible.

### ➤ **La conteneurisation**

Le taux de conteneurisation des ports algérien est évolué à l'arrivée des opérateurs étrangers, passant de 23% en 2001 à 57% en 2011.

---

<sup>28</sup>MERZOUG Slimane « Rapport du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie » thèse de Doctorat, Université de Bejaia, 2013/2014. P102.

<sup>29</sup> Navigation entre les ports nationaux de courtes distances.

### **2.2.2. Interaction port-hinterland, quel rôle de l'État ?**

Les autorités algériennes se sont rendu compte que l'économie nationale a besoin d'une activité portuaire performante, de créer une synergie entre les autres modes transports pour une chaîne logistique optimale avec l'hinterland, orienté l'économie vers une véritable ouverture.

Ces dernières années, des réformes et des projets de développement ont été lancés afin d'améliorer la situation du secteur des transports, notamment maritimes et sa connectivité avec l'hinterland. De ce fait par le schéma national d'aménagement du territoire, l'État s'est axé sur les critères de l'intermodalité et les paramètres d'une localisation pertinente des plateformes logistiques, en arrière des ports, par l'amélioration et la densification de l'infrastructure de transport terrestre de marchandises, cela avec le dédoublement des voies ferrées qui relient les principaux ports à l'autoroute Est-Ouest. D'aménager des chaînes logistiques de distribution des produits avec la création d'activités et de services annexes dans le transport.

Dans le développement de l'intermodalité la réalisation de l'autoroute est-ouest, à répondu à une certaine demande du trafic de marchandise et besoins de transport des entreprises acheminée des ports, ce qui a réduit les coûts logistiques, le temps et le risque de rupture de la marchandise transportée. Également, la création des nouveaux espaces économiques rentable et attractif pour l'investissement et développement des zones traversées grâce à l'implantation d'investissement encouragé par l'accès rapide aux grands centres industriels et économiques.

Par conséquent, la diminution des coûts de facteur de production crée et valorise les richesses locales et contribue à l'équilibre régional et aux désengorgements des ports.

Enfin, l'Algérie doit réagir rapidement face aux évolutions des mutations du transport maritime mondial, l'amélioration de ses ports nécessite une politique portuaire nettement exprimée et un engagement de tous les intervenants des ports. Le choix stratégique devra être interprété par des actions de modernisation et de concentration des moyens identifiées et hiérarchisées sur la base des dimensions de la performance donc de la gestion des risques et du management stratégique.

### Section 3 : La dépendance des activités industrielles de l'Algérie au trafic maritime

Aujourd'hui, le transport maritime de marchandises est le leader des modes de transports dans le commerce international malgré la concurrence des autres modes de transports. À l'instar des pays de la méditerranée, l'Algérie transite par voie maritime 95% de ses échanges extérieurs<sup>30</sup>. Cette section présente d'une manière synthétique la structure du commerce extérieur et sa maritimisation, ainsi que la dépendance des entreprises aux approvisionnements extérieurs

#### 3.1. Structure du commerce extérieur et sa maritimisation

On vu lors de la première section, que le littoral algérien subit actuellement une pression urbaine anarchique. Il concentre les agglomérations urbaines les plus importantes du pays. Il représente un important pôle d'attraction pour différentes activités, et fait l'objet d'une forte spéculation foncière.

##### 3.2.1. Évolution du commerce extérieur de l'Algérie

Suivant l'évolution économique, le commerce extérieur du pays a subi des mutations profondes. Pendant la période de planification, le commerce extérieur est monopolisé par l'État, dont l'avantage comparatif lié aux hydrocarbures.

Tableau n°17: La part (en %) des hydrocarbures dans les recettes d'exportation de (1970-2014)

Années	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2001	2005	2010	2014
Part	69	92	97	98	97	93,5	96,6	98,1	97,4	95,5

Source : DAHAMANI Ahmed « L'Algérie à l'épreuve, économie politique des réformes 1980-1997 », Casbah. 1999, annexe 2, P 245(1970-1995). &, ONS 2012. & CNIS<sup>31</sup>

En 1973 le prix du baril de pétrole<sup>32</sup> atteint 12 \$US avec un accroissement de 400%<sup>33</sup>, également au début des années 1880 se gonfle à 38 \$US avec une hausse de 250%<sup>34</sup>. Au cours de la période les dysfonctionnements du système productif apparaissent, des difficultés qui ne fondent que s'aggraver dans le domaine agricole avec une dérive de la production qui ne peut pas faire face aux besoins du pays qui entre inéluctablement dans la dépendance alimentaire. En 1986, le contre choc pétrolier était un dévastateur pour le commerce extérieur de l'Algérie, les cours du baril de pétrole sont passés de 27 \$US en 1985 à 11 \$US en 1986.

<sup>30</sup> Selon le Ministère des Transports: le transport maritime transite 117 890 Millions de tonnes & le transport aérien transite 25 Millions de tonnes en 2010.

<sup>31</sup> Centre Nationale sur l'Information Statistiques des Douanes.

<sup>32</sup> L'équivalent de 159 litres.

<sup>33</sup> Après le quatrième conflit entre Israël et pays arabes.

<sup>34</sup> Après la révolution islamique en Iran et la chute du Shah.

## Chapitre II : La maritimisation économique en Algérie

**Tableau n°18** : Évolution du taux de croissance des exportations et importations de l'Algérie en %.  
(1980-2014)

Années	1980	1985	1986	1987	1990	1995	2000	2005	2010	2014
<b>Importations</b>	25,14	-3,45	-12,3	-21,3	24,18	50	13,05	9,48	2,91	5,66
<b>Exportations</b>	43,2	1,26	-4,59	16,64	69,98	35,68	97,16	38,37	20,79	-3,20

**Source** : Etabli par nos soins à partir des statistiques de l'ONS et CNIS

Dans les années 1990, la balance commerciale enregistre un solde négatif sous l'appropriation de la dette et les fluctuations des marchés pétroliers. À partir des années 2000, la balance commerciale a enregistré des soldes positifs avec la reprise des cours du pétrole.

Suite à la libéralisation du commerce extérieur du pays, l'État a adopté une politique commerciale afin de promouvoir une diversification de ses exportations par le renforcement de l'éventail des produits exportés aux produits agricoles et produits industriels, mais leurs participations et très modeste par rapport aux hydrocarbures.

**Tableau n°19** : La structure des exportations en % par groupe d'utilisation de 2001 à 2013.

Libellés	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alimentation, boissons, tabac	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.5	0.5	0.4	0.6
Energie et lubrifiants	96.6	96.3	97.3	97.4	98.1	97.9	97.8	97.5	97.7	97.4	97.2	97.2	96.9
Matières premières	0.1	0.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produits bruts	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.1	0.2	0.2	0.2
Demi-produits	2.6	2.8	2.1	1.9	1.4	1.4	1.6	1.8	1.5	1.8	2	2.1	2.2
Equipements agricoles	0.1	0.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipements industriels	0.2	0.3	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0	0	0
Biens de consommation	0.1	0.1	0.1	0	0	0.1	0.1	0	0.1	0.1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Source**: Fait par nos soins à partir des données d'ONS.<sup>35</sup>

En revanche, la structure géographique des exportations diffère d'une année à l'autre. Cependant pour l'Algérie, l'Union européenne occupe souvent la première place suivie d'Amérique du Nord. Le tableau suivant identifie les dix premiers clients durant la période de 2001 à 2013 :

<sup>35</sup> ONS. « Évolution des Échanges de Marchandises » : De 2001 à 2011. Coll. Stat N° 176/2012. Série E : Statistiques économiques N°72. & de 2003 à 2013 Coll Stat N° 188/2014. Série E : Statistiques économiques N°79.

## Chapitre II : La maritimisation économique en Algérie

**Tableau n°20:** La structure des exportations de marchandises par région économique (En%) de 2001 à 2013

Région économique	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Union européenne	63.8	63.9	59	54.7	55.6	52.5	43.6	52.2	51.3	49.1	50.8	55.3	63.5
Autres pays d'Europe	5.8	5.8	5.1	4.8	4.3	3.8	3.6	4	5	5.8	5.9	4.6	3.7
Amérique du Nord	17.8	19.2	25.6	28.2	28	33.8	37.8	30.6	28.3	29.4	26.7	22.1	13.7
Amérique Latine	6.4	5.3	5.3	6.4	7	54.	4.4	3.8	4.1	4.6	5.8	5.9	5
Maghreb	1.5	1.3	1.1	1.4	0.9	0.9	1.3	2	1.9	2.2	2.2	2.9	4.1
Pays Arabes	1.7	1.4	1.4	1.6	1.3	1.1	0.8	1	1.2	1.2	1.1	1.3	1.2
Afrique	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	0	0.1	0.5	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2
Asie	3	2.6	2.5	2.7	2.7	2.7	3.4	7.1	7.8	7.4	7.4	7.7	8.5
Reste du monde	0.1	0.2	0	0.1	0.1	0	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0	0.1

Source: Fait par nos soins à partir des données d'ONS.

Sous l'effet de l'insuffisance de la production nationale assimilée à une demande massive et croissante des biens, la quasi-totalité des besoins de l'Algérie est assurée par les importations. Le tableau suivant nous montre la structure des importations algérienne de 2001 à 2011

**Tableau n°21 :** Structure des importations de marchandises par groupe d'utilisation de 2001 à 2013

Libellés	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013
Alimentation, boissons, tabac	24.1	22.8	19.8	19.7	17.6	17.7	17.9	19.7	14.9	15	17.9	17.4
Energie et lubrifiants	1.4	1.2	0.8	0.9	1	1.1	1.2	1.5	1.4	2.4	9.8	8
Matières premières	3.8	4.3	4.8	3.9	3.1	3.4	4.1	3.2	2.8	3.2	3.5	3.2
Produits bruts	1	0.3	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2
Demi-produits	18.8	19.5	21.1	20	20.1	23	25.7	25.4	25.9	24.9	21.1	20.6
Équipements agricoles	1.6	1.2	1	0.9	0.8	0.4	0.5	0.4	0.6	0	0.7	0.9
Équipements industriels	34.6	36.8	36.6	39	41.5	39.7	36.3	38.4	42.4	42.6	34.8	36.2
Biens de consommation	14.7	13.8	15.6	15.2	15.3	14	13.6	11	11.8	10.8	12.1	13.6
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : ONS « Évolution des Échanges de Marchandises de 2001 à 2011 ». Collections statistiques N° 176/2012.Série E : Statistiques économiques N°72

À partir du tableau, on constate que les équipements industriels charpentent la structure des importations suivies des demi-produits. Cela peut être expliqué par l'évolution et augmentation de la population des entreprises qui sont dues au programme des dispositifs d'aide au développement de l'entrepreneuriat lancé par l'État au début de la période.

Dans l'analyse de l'évolution des importations algériennes par zones géographiques, le tableau si de sou présente les 10 principaux fournisseurs de la période 2001 à 2013 :

## Chapitre II : La maritimisation économique en Algérie

**Tableau n°22:** Structure des importations de marchandises par région économique (en %) de 2001 à 2013.

Régions économiques	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Union Européenne	59.2	55.3	57.4	54.7	52.6	54.4	51.9	52.8	52.4	50.5	52.1	52.3	52.2
Autres pays d'Europe	11.7	11.4	12.5	11.2	12.1	8.3	7.5	6.3	8.2	6.9	5.5	8	7
Amérique du Nord	13	12.5	7.5	7.4	7.8	7.9	9.5	8	6.2	6	5.1	4.5	5
Amérique Latine	3.9	4	5.4	6.9	6.6	6.5	6.6	7	5.3	6.4	8.9	7.5	6.5
Maghreb	0.7	1.1	0.9	0.9	1.1	1.1	1	1	1.2	1.3	1.5	1.6	1.9
Pays Arabes	1.8	3	3.1	2.8	2.1	2.3	2.2	1.8	2.8	3.1	3.7	3.1	4.4
Afrique	0.9	0.7	0.9	0.8	0.7	0.7	0.8	1	0.9	1	1.2	1.5	1.1
Asie Pays Arabes	7.9	11	11.8	14.5	16.2	17.6	19.6	21.2	22.3	24.3	21.1	20.9	21.2
Reste du monde	0.9	1.1	0.6	0.7	0.8	1.2	0.9	0.9	0.7	0.6	0.9	0.8	0.7
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Source: établi à partir des données d'ONS.

On remarque les plus importants fournisseurs de sont l'Union Européenne avec suivie des pays de l'OCDE, puis des pays asiatiques.

La situation du commerce extérieur de l'Algérie évolue sur un fond économique qui ne fait que se s'aggraver depuis la fin des années 1980. En revanche, ces racines sont lointaines, elle est en fait la remise en cause de toutes les politiques de développement adoptées sous la période de planification, depuis

Aujourd'hui la sortie de la situation de la double dépendance à l'égard des hydrocarbures<sup>36</sup> (95,57% en 2014) est des importations demeure très problématiques.

### 3.1.2. La maritimisation du commerce extérieur de l'Algérie

Le trafic maritime de marchandise des ports algériens a connu une croissance considérable, ces dernières années et cela est du à l'évolution des importations notamment les hydrocarbures, l'équipement industriel, produits Alimentaires, qui se caractérisent par des valeurs faibles et des volumes élevés. Le tableau suivant exprime le volume du trafic par mode de conditionnement:

**Tableau n°23 :** Structure de volume du Trafic par mode de conditionnement en Algérie en 2011 (%).

Rebique	Débarqués	Embarqués	Totale
Vrac liquide	30.03	96.11	76.65
Vrac solide	41.37	2.18	13.72
Marchandise diverse	28.60	1.70	9.62
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Source : Etabli à partir de l'annuaire statistique des ports de commerce, 2012

<sup>36</sup> L'exportation d'hydrocarbure n'a jamais été au dessous de 90%.



Quant au trafic à l'exportation hors hydrocarbure, présente une part timide, ce qui engendre « un déséquilibre très important dans les balances commerciales bilatérales avec l'Algérie. Ce déséquilibre est de nature à empêcher le remplissage des navires qui n'encourage pas l'établissement de lignes régulières et d'offre de transport adéquat. Par conséquent, devant cette situation les chargeurs sont dans l'incapacité de négocier des taux de fret avantageux dans un itinéraire qui n'est pas attractif en termes d'investissement des compagnies maritimes. Il s'ensuit une faible concurrence sur le marché des lignes régulières, ce qui n'est pas favorable à l'abaissement des taux de fret maritime»<sup>37</sup>. Par conséquent, une hémorragie de devise et des contraintes à l'export menacent les opérateurs algériens à l'exportation.

Pour mieux expliquer l'évolution du trafic maritime de l'Algérie, nous proposons le tableau suivant :

**Tableau n°24 : Évolution du trafic maritime de marchandise (1981-2011)**

A l'année	1981	1991	2001	2011
<b>Tonnage transporté à l'import (en millions de tonnes)</b>	<b>14.5</b>	<b>17.5</b>	<b>19.1</b>	<b>37.6</b>
<b>Tonnage transporté à l'export (en millions de tonnes)</b>	<b>47.1</b>	<b>56.8</b>	<b>80.5</b>	<b>80.4</b>
<b>Total (en millions de tonnes)</b>	<b>61.7</b>	<b>83.1</b>	<b>99.6</b>	<b>118.2</b>

**Source :** Site du ministre des transports, les transports maritimes.

L'État de ce concentré d'investir uniquement dans les ports pétroliers. Ces derniers sur l'échelle du trafic portuaire se trouvent en spécialisation en valeur d'hydrocarbure notamment<sup>38</sup> le port d'Arzew (59.2%), Skikda (27%) et Bejaia (3,9%).

Pour la répartition du trafic hors hydrocarbure des ports algériens, ce varie selon la période et la densité de l'hinterland desservi. À ce stade, selon le ministère des Transports en 2011, le port de Bejaia accapare la plupart du trafic (9,8 M/T) suivi par le port d'Alger avec (7,2 M/T), Oran (5.5M/T), Annaba (5.1M/T), Skikda (3.8M/T), Djen-Djen (3.05M/T), Ghzawouet (1.41 M/T), Ténès (0.9M/T) et Arzew (0.4M/T). Dans la mesure de la hiérarchie portuaire on déduit du trafic les liens entre les quatre premiers ports et leurs arrière-pays immédiat, ce qui reflète une certaine concurrence main limitée.

Les investissements réalisés et en cours de réalisation et les différentes réformes dans le secteur maritime algérien, n'ont pas progressé la prise en charge du commerce extérieur de l'Algérie. Dans la mesure de la maritimisation du commerce extérieur, l'Algérie se trouve dans la situation de forte dépendance au trafic maritime avec un sous-développement du

<sup>37</sup> MERZOUG Slimane « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie » thèse de Doctorat, Université de Bejaia, 2013/2014.

<sup>38</sup> Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie (résultats 2011).

service et des infrastructures de transport, le désinvestissement dans le domaine a induit des taux de fret très élevés, et une dépendance d'armement étrangère qui traduit une structure commerciale désaxée. De ce fait, malgré l'accroissement du trafic, l'avantage de la géographie physique de l'Algérie et son accès à la grande route maritime, elle se repère par une faible maritimisation.

### 3.2. La dépendance des entreprises aux approvisionnements extérieurs

La régularité et l'optimisation de la fonction « approvisionnement » dans les meilleures conditions de qualité, de coûts, de délais et de sécurité, et très importantes qu'il soit au niveau local, régional et international.

#### 3.2.1. Approvisionnement extérieur des entreprises algériennes

À partir de l'analyse de la structure du commerce extérieur du pays, on peut le déduire désavantage de l'appareille économique de l'Algérie. L'industrie algérienne connaît depuis plusieurs années une forte dépendance de l'extérieur pour leur approvisionnement en matière première et demi produit, le tableau suivant traite l'évolution des importations liées directement et indirectement à l'industrie :

**Tableau n°25** : Évolution des produits importés liée directement et indirectement à l'industrie de 2001 à 2013

Années	2001	2004	2007	2010	2013
<b>Produits alimentaires et boissons</b>					
Produits de base	65424.5	91662.6	116755.9	120285.6	248803.7
Produits ayant subi une transformation	38282.9	67136.3	84287.4	119351.9	187867
<b>Approvisionnement industriel</b>					
Produit de bases	26090.3	37019.8	65433.6	78617.7	97544.2
Produits ayant subi une transformation	218008.1	339571.5	619947.8	1024865.3	1165060.6
<b>Fuels et lubrifiant</b>					
Produits de base	3461	4881.3	5800.2	241.2	36094.6
Produits ayant subi une transformation	6810.4	6010.6	7371.1	37218.8	312053.2
<b>Mach, autres b/d'équipements (à l'exclusion du matériel de transport) et autres accessoires</b>					
Machines, autres biens d'équipements (à l'exclusion du matériel de transport)	129006.7	247934	294207.5	502874.3	597931.1
Pièces détachées et accessoires	64529.3	125497.1	133369.3	244692.7	249130.7
<b>Matériel de transport (M/T) et accessoires</b>					
Destinés à l'industrie	30542.1	61497.5	131530.4	219473.4	270210.4

Source : Etablit à partir des données de l'ONS<sup>39</sup>.

L'approvisionnement extérieur des entreprises algériennes se fait par voie maritime ce qui place les ports de commerce comme maillant dans la chaîne logistique. Avec les

<sup>39</sup> ONS. « Évolution des Échanges de Marchandises » : De 2001 à 2011. Coll. Stat N° 176/2012. Série E : Statistiques économiques N°72. & de 2003 à 2013 Coll Stat N° 188/2014. Série E : Statistiques économiques N°79.

faiblesses que présente l'activité portuaire algérienne, l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement constitue une problématique pour les entreprises: difficulté de la maîtrise des coûts de logistique totale et d'accès à l'information, barrières réglementaires, les coûts de transport, absence des entrepôts de stockage, les charges administratives ...etc.

### **3.2.2. Attractivité économique des régions portuaires d'Algérie**

La notion de maritimisation dans le lexique de la géographie économique désigne le fait que les littoraux saisissent une part de plus en plus importante dans l'économie d'un pays. Les régions portuaire (zones où se situent les ports) ou littorale enregistrent en Algérie un poids important en peuplement des entreprises. Comment peut-on expliquer cette attractivité ?

Les entreprises sont à la recherche d'une localisation optimale qui garantisse leur vitalités dans:

#### **➤ Coûts de production**

Garantir un approvisionnement régulier est un défi pour l'entreprise industrielle, puisque la proximité des sources de matières premières et d'énergies est remplacée par les importations. De ce fait, vu la dépendance extrême de l'industrie algérienne de l'approvisionnement extérieur et faible échange avec les pays frontaliers et absence d'infrastructure de base terrestre densifier, les entreprises tendent à se localiser dans/ou à proximité des régions portuaires afin de minimiser les coûts d'acheminement terrestre. Ainsi, la majorité des grandes universités et centres de formation du pays se situent dans le nord constitue un facteur attractif en terme de main-d'œuvre qualifié

#### **➤ Proximité des marchés**

La concentration de la population dans la région côtière reflète un marché de consommation de taille importante pour les entreprises industrielles dont la vitesse de réaction aux évolutions de la demande et des désirs des consommateurs est très rapide.

#### **➤ La localisation à la périphérie**

La plupart des grands centres urbains de l'Algérie abritent une infrastructure portuaire, et suivant la théorie des places centrales, l'attractivité des régions portuaires est en fonction de la distance et des services rendus. De ce fait, elle se transforme aux places centrales qui diffusent un processus d'agglomération et concentration des flux par la proximité physique, autour de la périphérie de la région.

En effet, la répartition spatiale de la production du nord (notamment les régions côtières près des ports) est liée à l'évolution de la mobilité des facteurs et des produits, et à celle des coûts de l'échange. La libéralisation du commerce extérieur du pays et les

migrations ont permis aux entreprises d'être plus à même d'exploiter des économies d'échelle et d'agglomération et pour cela de se concentrer dans le nord du pays.

### **Conclusion**

Aujourd'hui, avec le développement des moyens de transport particulièrement maritimes, l'internationalisation du commerce est le principal vecteur de l'étendu des aires des marchés et le développement des territoires.

L'Algérie, pays mono exportateur et grand importateur, assure la quasi-totalité (95%) de ses échanges par voie maritime avec une infrastructure obsolète sous la main des armateurs étrangers, le secteur maritime algérien est distancé par rapport à l'évolution universelle de ces deux dernières décennies.

Les interventions de l'État sont devenues en partie inopérantes, nécessitent une mise à niveau urgente. En définitive, les ports algériens sont la source principale d'approvisionnement des entreprises industrielles du pays, par conséquent elle tente à se concentrer au nord du pays sous l'effet des externalités externes des entreprises et des économies d'échelle qu'induisent les ports. On constate que l'Algérie est très dépendante vis-à-vis du trafic maritime avec une faible maritimité.

## **CHAPITRE III : ACTIVITE INDUSTRIELLE ET SON LIEN AU PORT DE BEJAIA**

### **Introduction**

La wilaya de Bejaia est promue au statut de wilaya à partir de 1974 suite au nouveau découpage administratif, elle est l'une des wilayas du territoire algérien à avoir un ensemble de spécificités qui font d'elle une région attrayante.

La dotation de la wilaya en infrastructure portuaire la plus importante du pays, a permis de promouvoir un développement industriel qui a fait elle le premier pôle d'Algérie dans l'industrie agroalimentaire, l'emballage et l'imprimerie.

A fin d'examiner l'importance du port de Bejaia dans la logique de localisation spatiale des entreprises industrielles de la wilaya, il nous semble utile de faire une enquête de terrain. A cet effet, nous avons procédé par un questionnaire auprès d'un échantillon d'entreprise présent dans la wilaya de Bejaia. Les données du questionnaire sont traités par l'utilisation du logiciel SPHYNX.

Après avoir présenté le terrain d'investigation et l'enquête, nous avons analysé les informations recueillies. Au départ, nous présenterons d'une manière synthétique les entreprises enquêtées, en vue de faire ressortir ces principales caractéristiques qui constitueront une base d'analyses des facteurs de localisation. Puis, nous analyserons l'incidence de la présence du port sur la concentration des entreprises de la wilaya de Bejaia.

**Section 1 : Présentation du terrain de l'étude et de l'enquête**

Pour observer l'importance des facteurs de localisation spatiale et l'influence du port sur la discision d'implantation des entrepreneurs, il est essentiel de faire une enquête de terrain. A cet effet, la première section de ce chapitre sera réservée à la présentation du terrain d'investigation et de l'enquête de terrain.

**1.1. Présentation du terrain d'investigation : la wilaya de Bejaia**

Dans cette partie, nous présenterons la monographie de la wilaya de Bejaia. Ainsi, nous intéresserons essentiellement à l'état des lieux de ses activités industrielles et du port.

**1.1.1 Monographie de la wilaya de Bejaia**

Dans cette première partie nous allons présenter les caractéristiques géographiques et naturelles dont la wilaya est dotée ainsi que sa démographie.

➤ **La géographie physique**

La wilaya de Bejaia occupe une place essentielle en Algérie et en Méditerranée. C'est un territoire qui s'étend sur une superficie de 3 268Km<sup>2</sup> (326 800 ha).

Elle est limitée :

- A l'ouest par les wilayas de Tizi-Ouzou et de Bouira.
- Au sud par les wilayas de Bouira et de Bordj-Bou-Argeridj.
- A l'est par les wilayas de Sétif et de Jijel.
- Au nord par la mer Méditerranée.

**Fig. n°14 : Situation géographique de la wilaya de Bejaia.**



La wilaya de Bejaia s'est élargie à partir du découpage de février 1984 et compte depuis 19 dairâtes et 52 communes.

**Fig. n°15** : découpage administratif de la wilaya de Bejaia.



**Source** : La direction de l'environnement.

✓ **Le climat**

Le climat de Bejaia a les caractéristiques générales du climat méditerranéen.

✓ **la pluviométrie**

Les précipitations sont irrégulières, mais l'observation sur longue période indique un niveau moyen de pluviométrie qui se situe dans la fourchette des [600 – 800] millimètres.

➤ **Situation démographique**

La population totale de la wilaya en 2012, est estimée à 941110 habitants avec un taux d'accroissement de 0.6 (1998-2008) d'où la densité de 291habitants/Km<sup>2</sup>. La distribution de la population fait ressortir que 61 % des habitants vit 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 87,6 %<sup>1</sup>.

**Tableau n°26** : Les bassins de la population de Bejaia (2012).

Région	Population	Région	Population	Région	Population
Bejaia	183555	Kharrata	36173	Tazmalt	29793
Akbou	54947	El kseur	30776	Timezrit	26660
Amizour	38737	Draa el kaid	30135	Ouzellagen	23429

**Source** : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2012.

✓ **Répartition par sexe et par âge**

La population ayant un âge entre 19 ans et 50 ans représentant une partie importante pour le marché du travail notamment pour les années avenir (04 et 19 ans).

<sup>1</sup> Selon les annuaires statistiques de la wilaya de Bejaia.

**Tableau n° 27:** Répartition de la population par groupe d'âge.

Groupes d'âges	Masculin	Féminin
0-4 Ans	35115	33340
05-09	32568	30835
10-19	91288	87855
20-29	163525	154060
30-39	78535	73477
40-49	52428	50336
50-59	38133	35835
Plus de 60 ans	39151	44110
<b>Total</b>	<b>480167</b>	<b>460943</b>

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2012.

✓ **Estimation de l'emploi**

Une population occupée importante caractérise la wilaya de Bejaia, cette variable étant très importante dans le reflet de la spécialisation et la concentration des activités économiques. Le tableau suivant permet de bien traiter sa situation de l'emploi.

**Tableau n°28 :** Estimation de l'emploi dans la wilaya de Bejaia.

Designation	Population active	Taux d'activité	Pop active occupée	Taux de chômage
<b>Données arrêtées</b>	<b>373 830</b>	<b>40 %</b>	<b>328 970</b>	<b>12 %</b>

Source: Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2012.

Pour la répartition de la population par grande secteur, on constate que le BTP est en tête suivi du secteur des services et du secteur agricole. Le tableau n°29 permet d'identifier la spécialisation sectorielle de la population :

**Tableau n°29 :** Population active occupée par grands secteurs de la wilaya de Bejaia.

Secteur	Agriculture	B.T.P	Industries Publiques	Administration	Services	Artisanat et Tourisme	Commerce	Autres
<b>Nombre</b>	<b>67 685</b>	<b>76 525</b>	<b>24 040</b>	<b>40 465</b>	<b>70 490</b>	<b>13 160</b>	<b>6 985</b>	<b>29 620</b>
<b>Part %</b>	<b>20,57</b>	<b>23,26</b>	<b>7,31</b>	<b>12,30</b>	<b>21,43</b>	<b>4</b>	<b>2,12</b>	<b>9</b>

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2012.

Pour l'éducation et la formation de la population, la wilaya dispose d'une capacité d'accueil de 24365 élèves niveau primaire, 24365 élèves niveau moyen, 19457 élèves niveau secondaire et 36 589 étudiants sont inscrits durant l'année 2009-2010. La wilaya de Bejaia comporte par ailleurs de nombreuses écoles et centres de formation.

➤ **Infrastructure de base**

La wilaya de Bejaia est dotée de plusieurs modes de transport : terrestre, ferroviaire, maritime et aérien, ce qui lui permet d'avoir des relations au niveau régional, national et international.



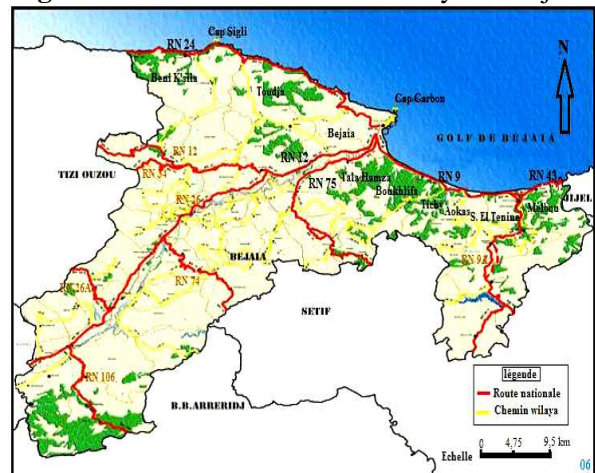
### ✓ *Transport terrestre*

Bejaia est doté d'un réseau routier dense mais arrondi, dont les principales voies de communication se présentent comme suit : neuf routes nationales desservent les grandes agglomérations de la wilaya, assurant en même temps un lien important avec les wilayas limitrophes. Il s'agit des routes nationales RN43, RN9, RN12, n°26, RN24, RN75, RN74, RN34, RN106.

L'état du réseau routier se présente comme suit :

- Routes Nationales : 444,2 km, dont 20 km non-revêtus. L'état du réseau est le suivant : 256,90 km en bon état, 114,50 km moyen état et 72,80 km mauvais état.
- Chemins de Wilaya : 659 km dont 442, 66 km en bon état, 63,50 km en moyen état et 152,88 km en mauvais état.
- Chemins Communaux : 2531,52 km dont 1287,18 km en bon état, 464, 99 km en moyen état et 779,35 km en mauvais état.

**Fig. n°16 :** Réseau routier de la wilaya de Bejaia



Source : DTP

### ✓ *Transport ferroviaire*

Le transport ferroviaire est le plus ancien mode de transports de voyageurs et de marchandises dans la région. Cependant, le plus moins développé. Il est de 90 Km (Bejaia-Béni Mansour) avec 07 gares. Par la nouvelle ligne ferroviaire qui suit les prescriptions du plan national de modernisation du secteur ferroviaire, la wilaya a bénéficié d'un projet de dédoublement de voie dont l'espérance pourrait jouer un rôle des plus importants dans la vie économique de la région, et insuffler une réelle relance de l'activité des zones industrielles.

### ✓ *Infrastructure aéroportuaire*

La wilaya de Bejaia dispose d'un aéroport, situé à 5 km au sud de la ville de Bejaia. Le réseau aéroportuaire relie Bejaia au Sud algérien, à Alger et à l'Europe avec des vols réguliers. L'infrastructure se compose d'une piste de 2 400 ml x 45, d'une aérogare de 250 passagers/jour en moyenne et une aire de stationnement de 24 576 m<sup>2</sup>. L'aéroport constitue une ouverture sur le monde extérieur pour la région et un vecteur de rapprochement avec les régions les plus lointaines.

### ✓ *Infrastructure portuaire*

A l'image des ports algériens, le port de Bejaia acquis le statut du port mixte, en hydrocarbures et en marchandises générales. Son emplacement au centre de la côte algérienne

lui confère une position de choix pour capter les flux de trafic entre le détroit de Gibraltar et le Canal de Suez. Également sa localisation dans une région économique dynamique desservie par un réseau routier lui permet de conquérir un vaste hinterland s'étendant sur le centre-est et le sud du pays.

L'hinterland dont le centre est constitué par la wilaya de Bejaia, premier client direct du port du fait de sa proximité et des flux à destination et en provenance de cette dernière. Ainsi, l'étendu de l'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux, et la zone de la Soummam.

Le port de Bejaia, étant un port mixte traite un trafic dominé par le vrac liquide et sec. On assiste, ces dernières années, à une diversification et à un changement dans la structure des marchandises, dus au contexte économique précité. En bref, en plus de l'exportation des hydrocarbures, dont l'intérêt est plus national, le port s'efforce à satisfaire les besoins de son hinterland tant sur les produits de consommation final que dans les matières premières nécessaires à la production industrielle.

Par ailleurs, le trafic global ne cesse de croître, plaçant ainsi le port parmi les grands ports d'Algérie.

**Tableau n°30** : Evolution de trafic du port de Bejaia (Unité : 1000 tonnes).

Années	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises divers non conteneurisés	Marchandises conteneurisées	total
2005	9769	2281	1493	459	14002
2009	9319	3762	1819	947	15848
2013	9806	5347	3229	1895	20277

Source : Annuaire statistique de l'EPB, 2013

Par sa situation géographique, la wilaya de Bejaia, présente une position stratégique grâce notamment à son port qui est l'un des plus importants du pays en termes de volume d'activités.

L'engorgement des principales axes routiers de la région ne permet pas à la wilaya d'agencer de l'ensemble de ses capacités de développement, les pouvoirs publics ont rendu compte de la nécessité de désengorger la wilaya avec, notamment l'inscription de grands projets comprenant la réalisation d'une pénétrante autoroutière, la modernisation de 256 km de routes, l'extension de l'aéroport et du port, le dédoublement de la voie ferrée et de la route nationale N°26, ainsi que l'étude de faisabilité de réalisation d'un tramway et d'une cabine téléphérique.

### 1.1.2. État des lieux du secteur industriel de Bejaia

Le secteur industriel dans la wilaya de Bejaia a connu une transformation significative depuis la seconde moitié des années 90. Le secteur public qui était très dominant jusque là, commençait à se rétrécir devant un secteur privé qui a pu prendre forme en une période de temps relativement courte. Le nombre des nouvelles créations croit d'une année à une autre.

#### ➤ Répartition des industries selon le secteur d'activité, juridique et l'emploi

La wilaya de Bejaia dispose d'un tissu industriel important dont presque toutes les branches sont présentes avec une domination de l'activité agroalimentaire. Le tableau suivant présente les entreprises industrielles de la wilaya selon le secteur juridique de l'emploi généré.

**Tableau n°31** : Répartition des entités industries selon le secteur juridique et l'emploi.

Secteur d'activité	Privée	Publique	Emplois
Mines et carrières	25	02	527
I.S.M.M.E <sup>2</sup>	313	03	1816
Matériaux de construction	251	09	2338
Chimie, caoutchoucs, plastique	103	02	794
Industries agroalimentaires	529	01	2955
Industrie Textile	121	01	384
Industries des cuirs et chaussures	5	1	504
Industrie du bois, liège, papier,	709	00	1745
Industries diverses	26	0	40
<b>Total</b>	<b>2082</b>	<b>21</b>	<b>11197</b>

Source : Etabli à partir de l'annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2012.

Dans la répartition par secteur juridique, le secteur industriel public est de 21 unités industrielles. Cependant pour le secteur privé, quant à lui spécialisé dans la branche légère, des entreprises de secteurs PME/PMI, dispose de 2082 unités industrielles, qui se spécialise majoritairement dans l'industrie agroalimentaire avec 529 unités engendrant 2955 d'emplois. Cette spécialisation dans le secteur est due aux dynamismes des entrepreneurs locaux.

#### ➤ Répartition spatiale des industries sur le territoire de la wilaya de Bejaia

La distribution et la concentration des industries suivent les caractéristiques géographiques du relief du territoire dont l'ensemble, est une région montagneuse coupée par la vallée de la Soummam qui est longue de 80 km. Selon KHELADI M. « deux couloire combinent en « T » dont le point d'intersection est représenté par la ville de Bejaia qui prend ainsi la place stratégique au milieu du littoral et à l'embouche de la vallée. Cette géographie a, dans une certaine mesure, dicté et imposé la localisation des investissements »<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Industrie de Sidérurgie, Métallurgie, Mécanique et Electronique.

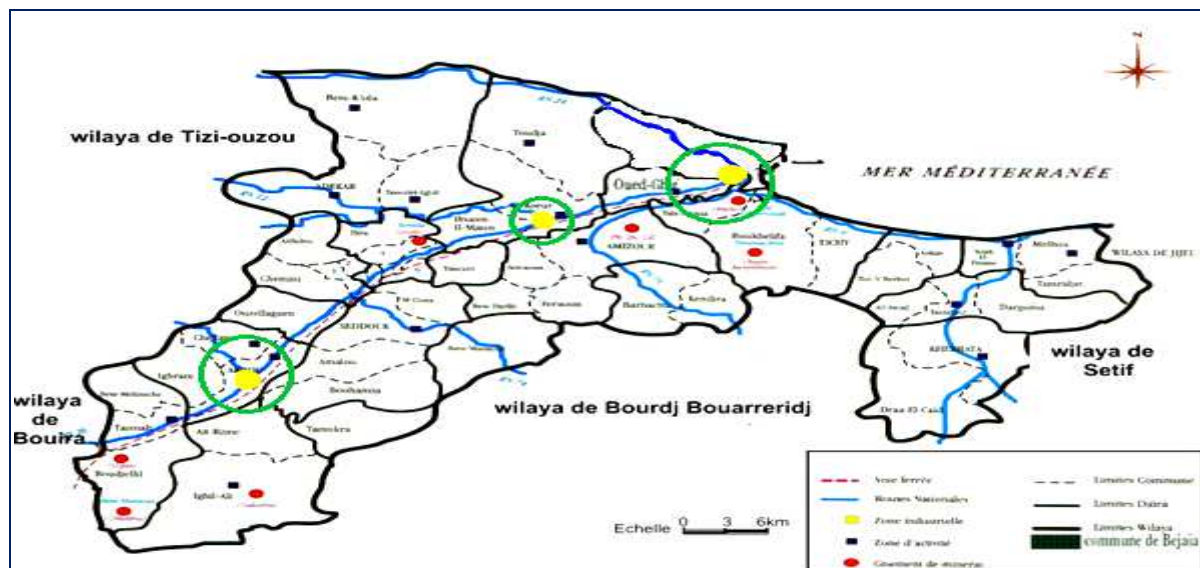
<sup>3</sup> KHELADI Mokhtar : « le développement local ». OPU, Alger, 2012, P208.

De ce fait, les entreprises présentent une concentration au niveau de trois grands points du territoire qui sont les zones industrielles et zones d'activités suivantes :

- La daïra de Bejaia : abrite 5341 unités industrielles avec 13066 employés.
- La daïra d'Akbou : concentre 1508 unités industrielles créant 7361 employés.
- La daïra d'El kseur : regroupe 724 unités industrielles avec 3232 employés.

La figure suivante permet de voir la concentration des entreprises industrielles sur le territoire de la wilaya.

Fig. n°17 : Concentration des entreprises industrielles dans la wilaya de Bejaia.



Source : DPAT + traitement personnel.

Environ deux décennies que l'Algérie a opté pour les principes de l'économie du marché. Cette adoption du nouveau régime a entraîné des changements qui ont affecté directement les deux secteurs privé et public. Le premier étant en parfaite relance, tandis que le deuxième perd de plus en plus du terrain. C'est le cas dans notre zone d'étude car les statistiques obtenues le confirment.

La wilaya de Bejaia présente un potentiel industriel important au niveau national, désignée comme un pôle industriel agroalimentaire attractif selon le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT).

#### 1.2. Présentation de l'enquête de terrain

Dans la présente partie, nous aurons à présenter l'enquête de terrain 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 les objectifs visés. Enfin, nous présenterons la justification de différentes rubriques du questionnaire d'enquête et des conditions dans lesquelles le travail de terrain a été réalisé.

### **1.2.1. Objectif et méthodologie de recherche**

L'enquête de terrain repose sur un questionnaire s'adressant aux chefs d'entreprises du secteur industriel de la wilaya de Bejaia. Ce questionnaire permet de quantifier et de comparer l'information collectée auprès d'un échantillon représentatif de la population visée par l'évaluation.

#### **➤ Objectif de l'enquête de terrain**

Le travail empirique que nous avons réalisé par l'enquête constitue le pivot central de notre étude. Il apparaît d'autant plus nécessaire quand nous savons qu'aucune étude n'est menée auparavant sur le rôle du port dans la concentration des entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia. N'ayant pas d'autres sources d'informations pour consolider notre travail et pour répondre clairement à la problématique posée, nous avons donc opté pour clarifier certains effets de la dépendance du secteur industrielle à l'importation et au port de Bejaia.

Le but de cette enquête est évidemment d'arriver à dégager un certain nombre de données qui puissent nous permettre de traiter l'approvisionnement extérieure des entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia ou plus généralement en Algérie.

Il s'agit de rassembler les informations pour confirmer ou infirmer les hypothèses et bien entendu pour répondre à la problématique posée.

D'une manière plus précise, cette enquête va nous permettre, en analysant ses résultats, de démontrer le lien entre le port avec son hinterland et les facteurs de localisation des industries de la wilaya de Bejaia.

#### **➤ Méthodologie de l'enquête de terrain**

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

Dans la détermination de l'échantillon à étudier, il faut d'abord déterminer la population mère ou de la base de sondage. Il s'agit pour notre cas de considérer le secteur industrielle de la wilaya de Bejaia. Mais pour que notre questionnement reste lié à la problématique de base, il est nécessaire de choisir parmi toutes les entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia, celles qui peuvent fournir de la manière la plus fidèle les informations dont nous aurons besoin.

Nous avons jugé que pour pouvoir se faire une idée plus précise concernant l'influence du port de Bejaia sur la localisation des entreprises industrielles, il est plus

judicieux de choisir les entreprises connectées au port et véritablement définies en tant qu'entreprises industrielles où nous pourrions réellement parler de la dépendance et de la concentration.

Pour l'identification des entreprises industrielles, nous nous sommes rapprochés de deux directions de la wilaya de Bejaia : la DMI (direction des mines et d'industrie) et la DPAT (direction de la planification et de l'aménagement du territoire). La liste qui nous a été remise par la DPAT est plus complète. Le dernier annuaire statistique de la wilaya de Bejaia (2013) publié par la DPAT a la particularité de tenir compte du fichier de la CNAS (caisse nationale d'assurance sociale) qui présente la qualité d'être complet et de recenser toutes les entreprises industrielles de la Wilaya.

#### **1.2.2. Confection du questionnaire et conditions de réalisation**

##### **➤ Confection du questionnaire**

Le questionnaire a été construit à partir d'une enquête quantitative et qualitative préalable d'une manière assez large permettant le recueil d'un maximum d'information. Sur la base de la partie théorique, nous adopterons l'approche méso économique, car elle est la plus pertinente pour expliquer l'offre du territoire de Bejaia et la stratégie de localisation des entreprises industrielle et leur lien avec le port.

Le choix des axes du questionnaire est motivé par le principe d'identifier les éléments déterminants dans la localisation des entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia et de répondre à la problématique posée au départ.

Ce questionnaire comporte trente huit questions dont certaines sont fermées, nécessitent des réponses par oui ou par non, ou par le choix de réponses, d'autre sont ouvertes pour laisser aux enquêtés un espace ouvert pour exprimer et donner d'autres réponses possibles.

Nous avons confectionné un questionnaire qui comporte quatre parties : des questions relatives à la présentation de l'entreprise enquêtée, questions qui touche à la localisation, en suite celles de la dépendance au port de Bejaia et aux importations, enfin l'évaluation de la qualité des services maritimes et portuaires.

##### **✓ *Présentation de l'entreprise***

Cette première partie regroupe onze questions, leurs objectif est de recueillir des indications généraux sur les entreprises enquêtées. D'identifier précisément : le raison social, statut et forme juridique, l'appartenance à un groupe, la date de création, l'effectif employé et la superficie occupé à la création ainsi qu'aujourd'hui. Egalement, le niveau d'étude du personnel d'encadrement et l'adaptation des niveaux de qualification au niveau technologique.

#### ✓ *Lieu de localisation*

Les questions de la deuxième partie sont de nombres neuf. Abordent exactement la zone d'implantation et traitent l'importance des facteurs d'attractivités. Ainsi, le raisonnement d'implantation de l'entreprise enquêtée, notamment le port avec les autres infrastructures de bases, enfin la prévision d'extension du projet et la satisfaction du choix d'implantation.

#### ✓ *La dépendance au port de Bejaia et aux importations*

L'approvisionnement est une fonction sensible et essentielle pour une entreprise industrielle, pour cela, nous avons posé dix questions sur la provenance des matières premières en proportion, également pour celle importée des questions sont posées sur le degré de dépendance au port de Bejaia. Compte tenu de la littérature, nous avons trié des questions sur les niveaux des coûts des matières premières importées et les stipulations de la chaîne logistique.

#### ✓ *La qualité des services maritimes et portuaires*

Le but de ce dernier groupe de questions est de traiter le réseau de distribution de l'entreprise enquêtée et son rapport avec l'activité maritime. Ainsi, l'évaluation des services du secteur du transport maritime en Algérie, notamment le port de Bejaia et l'impact sur l'activité de l'entreprise enquêtée.

#### ➤ **Conditions de réalisation**

La tâche de terrain est guidée en deux phases : la première est conçue à déposer le questionnaire au niveau de l'entreprise pour être rempli soit par le gérant ou un cadre de l'entreprise, la seconde est de parfaire le questionnaire par un entretien avec ce dernier. La mission d'enquêter auprès des entreprises en Algérie n'est pas pratique, également pour nous, la tâche d'enquête n'était pas commode, et de nombreux obstacles rencontrés auprès de quelques entreprises : doute toute sorte de questionnaire, ne se perçoivent pas nécessaires de libérer un minimum de leur temps pour répondre à un questionnaire qui ne leur restitue rien.

L'idée consiste à toucher la majorité des entreprises industrielles de la wilaya, cependant, les quelques questionnaires que nous avons pu distribués (dans certains cas deux fois), la plupart d'entre eux ont dépassé la période fixée, nous avons abandonné d'autres pour le manque de sérieux et aussi pour le manque de temps et des moyens de déplacements. Il faut signaler que quelques entreprises ont refusé totalement de nous accueillir au sein de leurs entreprises.

**Section 2 : Présentation de l'échantillon et analyse des facteurs de localisation**

Les entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia sont au nombre de 59 pour le secteur privé et de 21 pour le secteur public<sup>4</sup>, mais selon les conditions de déroulement de l'enquête citées avant, on a pu enquêter au tour de 13 entreprises seulement.

Pour mieux apprécier l'importance des facteurs de localisation dans le choix d'implantation des entreprises, on a recueilli auprès de ces dernières leur point de vue sur l'importance accordée à chacun des facteurs.

**2.1. Présentation de l'échantillon**

Le but est de faire identifier la composition de l'échantillon selon plusieurs critères en précisant le nombre d'entreprises ayant répondues et celle qui n'en pas répondues au questionnaire, ainsi que leurs pourcentages:

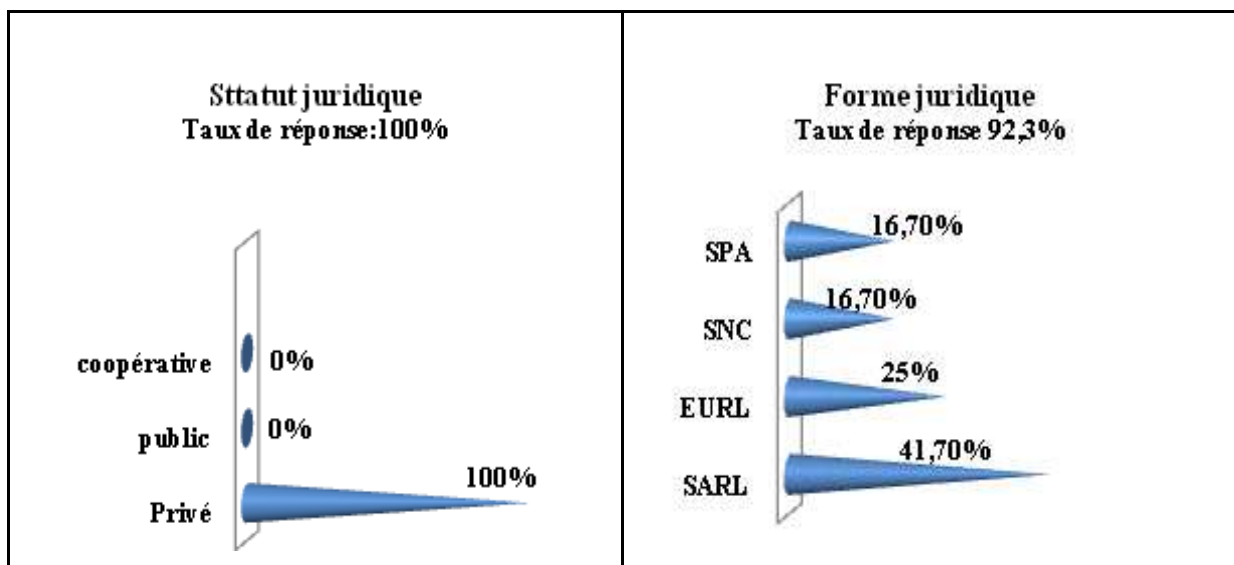
➤ **Présentation de l'échantillon selon la raison sociale, le statut et la forme juridique**

Dans cette partie de notre enquête, on a eu toute les réponses concernant le raison sociale dont la totalité des entreprises enquêtées fond partie du secteur privé, avec des formes juridiques différentes l'une de l'autre.

De ce fait, on a obtenu 41,7% sous forme de SARL, suivi de 25% EURL ainsi que SNC et SPA avec un taux similaire de 16,7%. Cependant, que 92,3% d'entreprises ont répondu à la question du statut juridique.

La figure suivante permet de bien saisir les résultats de l'enquête :

**Fig. n°18:** Présentation de raison sociale, statut et forme juridique des entreprises enquêtées.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

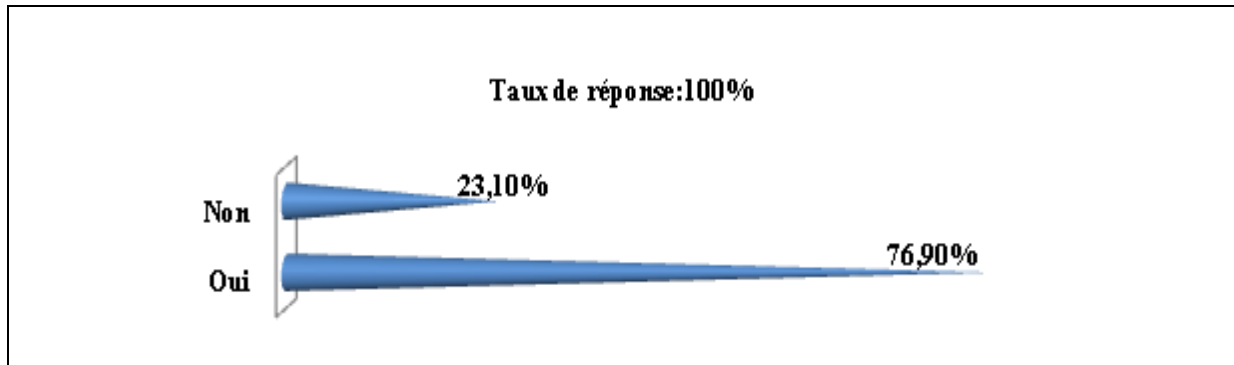
<sup>4</sup> Selon l'annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2011.



➤ **L'appartenance à un groupe**

D'après les résultats obtenus de l'enquête, pratiquement la majorité des entreprises soit 76,9% affirment qu'elles n'appartiennent pas à un groupe. Tandis que 23,1% appartiennent à un groupe.

**Fig. n° 19:** L'appartenance à un groupe.

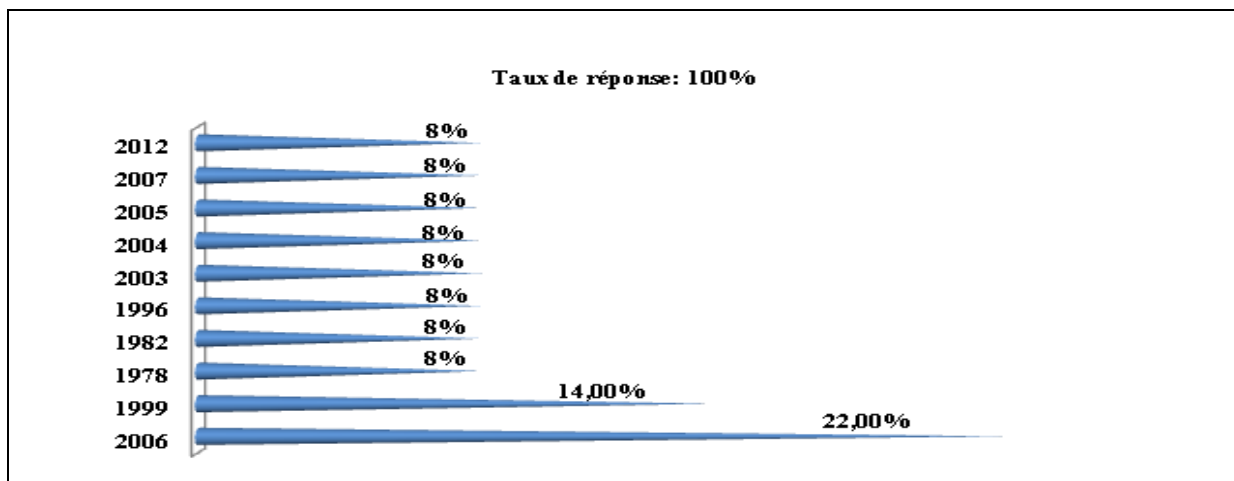


Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **La date de création de l'entreprise**

D'après l'enquête, la région montre la présence de l'industrie privée pendant la période de l'économie socialiste. En outre, il ressort de toute justesse qu'après avoir adopté les modifications économiques, qui exige d'installer en place une économie de marché en Algérie, le secteur de l'industrie a subi de profondes changements dans sa configuration, les informations de l'enquête montrent très bien la réalité de l'évolution de création des entreprises dans la wilaya. Nous pouvons dire que la transformation la plus importante est opérée à partir de la fin des années 1990 sous l'effet des lois relatives à l'investissement privé, dont 15,4% des entreprises enquêtées ont été créées en 1999, et 23,1% en étaient créées en 2006. La totalité des entreprises enquêtées ont répondu favorablement à la question, elles sont présentées dans la figure ci-dessus :

**Fig. n° 20:** structure des entreprises enquêtées selon la date de création.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

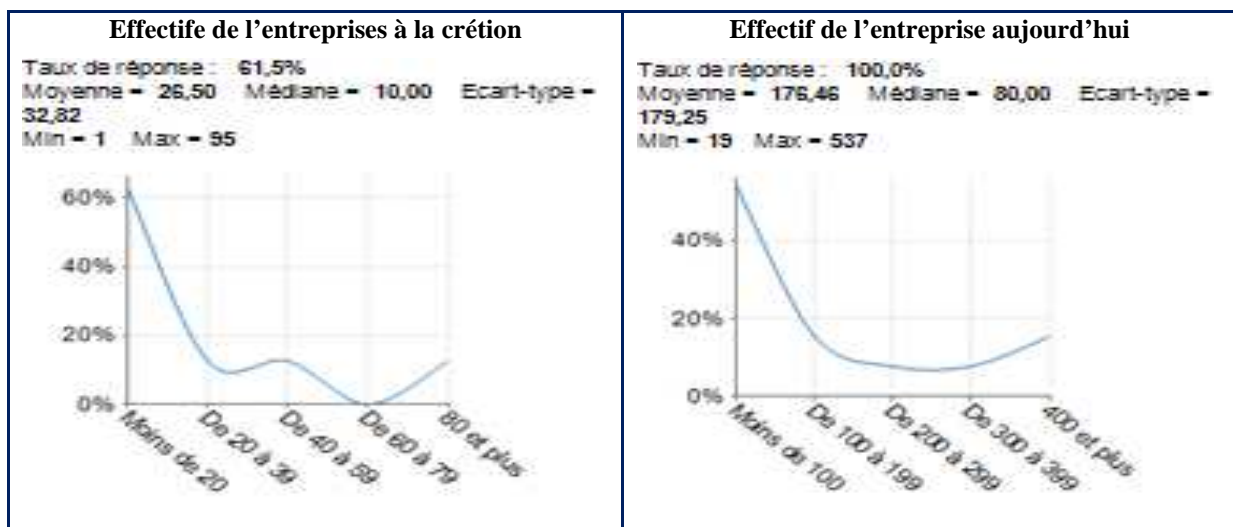
➤ **L'évolution de l'effectif employé**

Concernant l'évolution des effectifs au sein des entreprises, ne nous disposons pas de la totalité des réponses pour l'effectif des entreprises à la création, seulement 61,5% ont répondu à la question. Cependant pour l'effectifs des entreprises aujourd'hui, le taux de réponse est de 100%.

Selon les résultats de l'enquête, l'effectif des entreprises de l'échantillon était marqué par une augmentation importante depuis leurs créations, la moyenne a progressé de 26,5 à la création à 176,46 aujourd'hui. En revanche, la taille des entreprises est mesurée par le nombre d'employés, de ce fait, l'évolution de l'effectif employé (passe entre : 1 – 95 à 19 – 537) témoigne l'évolution de la taille des entreprises enquêtées ainsi que la spécialisation et la croissance du secteur de l'industrie dans la wilaya de Bejaia.

La figure suivante résume l'évolution de l'effectif employé par les entreprises enquêtées.

**Fig. n°21 :** Evolution de l'effectif employé par les entreprises enquêtées (à la création – aujourd'hui).



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Evolution de la superficie de l'entreprise**

A partir des résultats de l'enquête, on remarque que la superficie de certains entreprises enquêtés à tendance a augmenté de leur création jusqu'à nos jours, cela peut être justifié par une forte disponibilité du terrain et l'amélioration de l'aménagement des zones d'activité, ce qui a leur permet de faire des extensions de leurs activités productives et attribue au territoire la conservation des investissements et l'attrance des autres.

Cependant, avec la réalisation du projet de dédoublement de la voie ferré et de la pénétrante de l'autoroute, les entreprises situées à côté de ces deux infrastructures ont

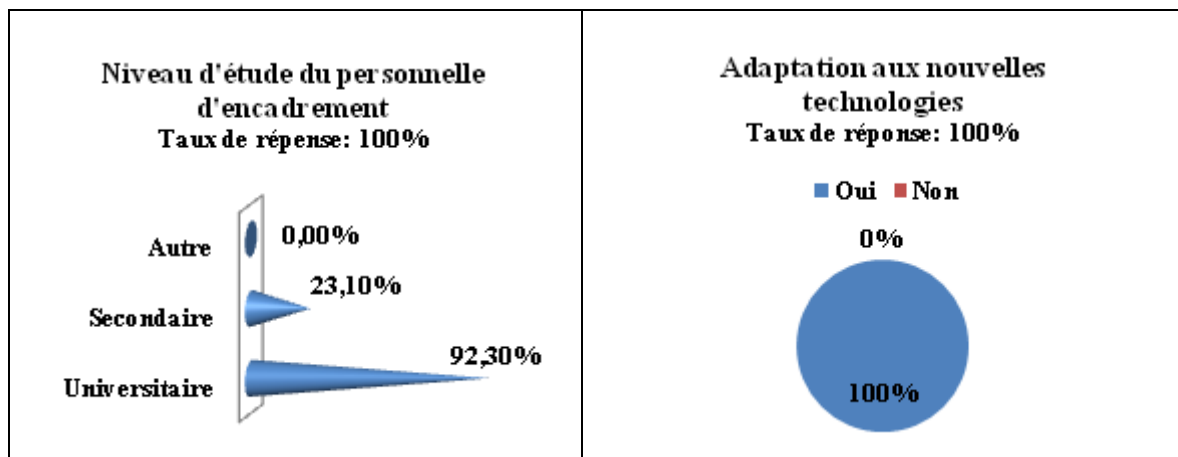
perdues de leur superficie et d'autre sont enclavées pour l'extension de leur projet. Seulement 53% des entreprises enquêtées ont répondu à notre investigation.

➤ **Le niveau d'étude du personnel d'encadrement et l'adaptation aux nouvelles technologies**

Dans ce point nous allons parler du niveau d'instruction du personnel d'encadrement et de la qualification de la main-d'œuvre dans notre échantillon. Les résultats de la figure n°35 indiquent que 92,3% sur les 13 entreprises enquêtées, ayant un personnel d'encadrement de niveau universitaire, et 23,1% des entreprises déclarent qu'il est du secondaire. De ce fait, on peut dire que cette variété des niveaux d'instruction, revient à la présence de l'université et des centres de formation dans la wilaya de Bejaia.

Par conséquent, l'adaptation du niveau des travailleurs avec le niveau technologique est un facteur clef dans le développement des entreprises performantes, ceci est confirmé par l'ensemble de l'échantillon.

**Fig. n°22 :** le Niveau d'étude du personnel d'encadrement et l'adaptation aux nouvelles technologies.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

**2.2. Analyse des facteurs de localisation**

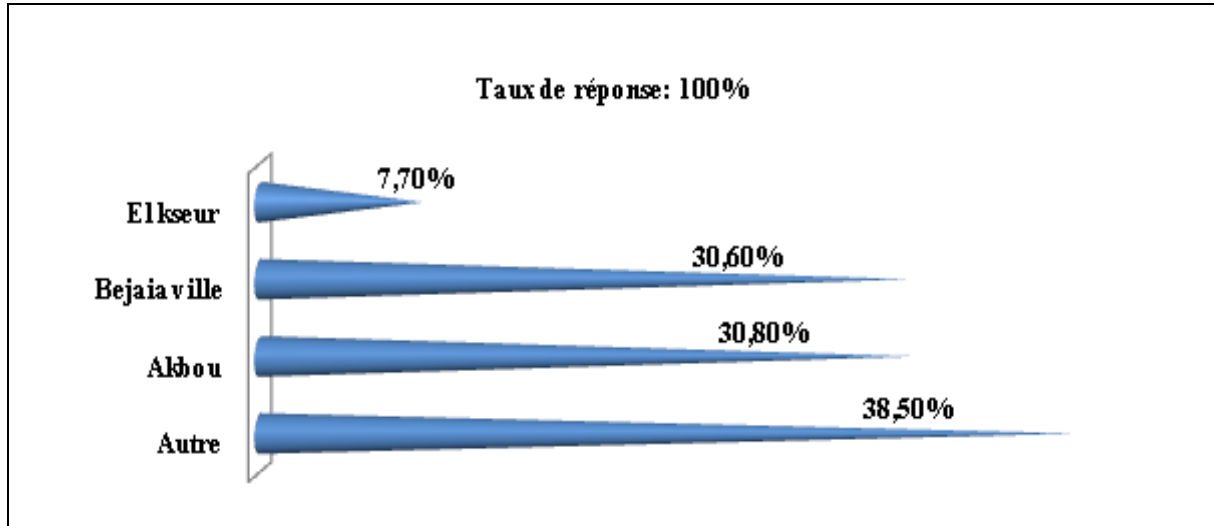
Dans cette partie nous allons présenter les zones d'implantation des entreprises enquêtées, les avantages et inconvénient de chaque lieu d'implantation. Nous allons mettre en évidence les facteurs les plus importants qui influencent le choix de localisation des industries dans la wilaya de Bejaia.

➤ **La zone d'implantation**

L'implantation des entreprises industrielles au niveau de la wilaya de Bejaia est de forte concentration auprès des zones industrielles et zones d'activités.

La figure n°23 ci-dessous, montre que la plupart des entreprises enquêtées sont localisées dans les zones : Akbou, Bejaia et El kseur. Le reste est localisé en dehors des zones aménagées avec 38,5%.

**Fig. n° 23:** Répartition des entreprises enquêtées par lieu de localisation.



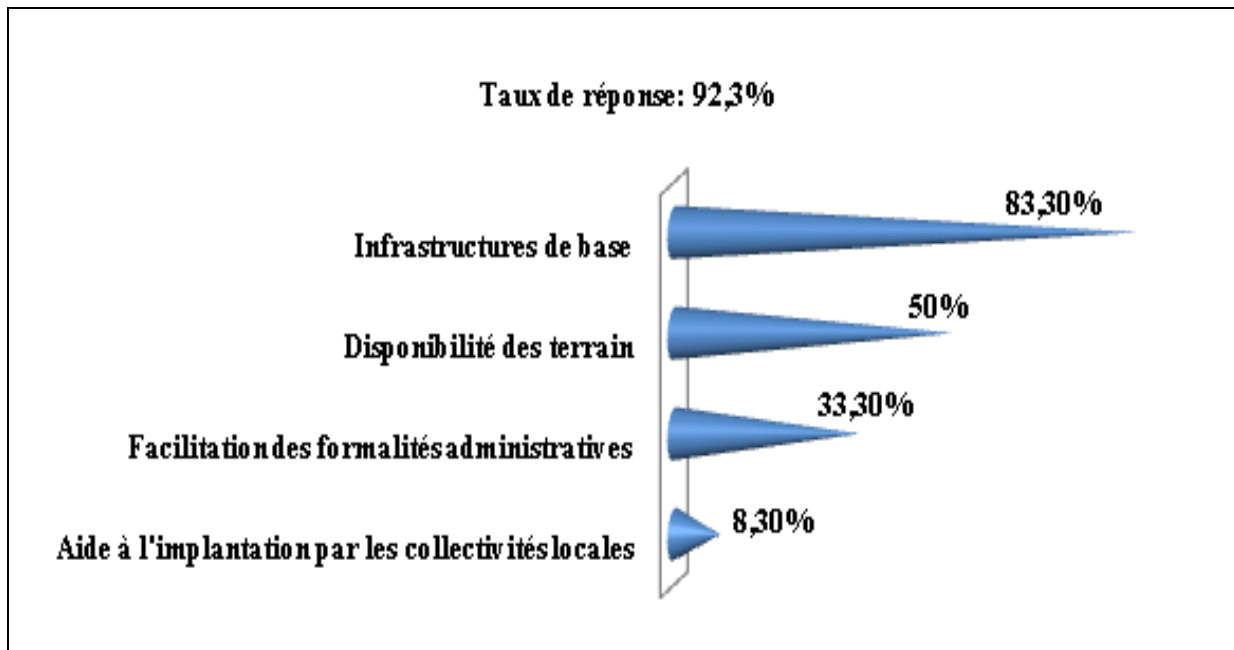
Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Facteurs d'attractivité**

Pour les facteurs d'attractivité contribuant à la création d'entreprises industrielles dans la wilaya de Bejaia, le taux de réponse est de 92,3% dont le facteur infrastructurelle est le plus contribuant à la décision d'implantation avec un taux de 83,3%. Ensuite, c'est la disponibilité de terrain qui favorise l'attractivité des zones implantées avec 50%, car le foncier industriel est la contrainte majeure pour les investisseurs et l'aménagement d'une zone d'activité pour les pouvoirs publics est une opportunité pour les porteurs de projets de les concrétisés. Pour seulement 33,3% d'entreprises sont attiré par la facilitation des formalités administrative. Tandis que, 8,3% d'entreprises ont bénéficiées des aides à l'implantation par les collectivités locales.

La figure n°24 détermine les avantages de la zone d'implantation de chaque entreprise enquêtée.

**Fig. n° 24:** offre de la zone d'implantation.



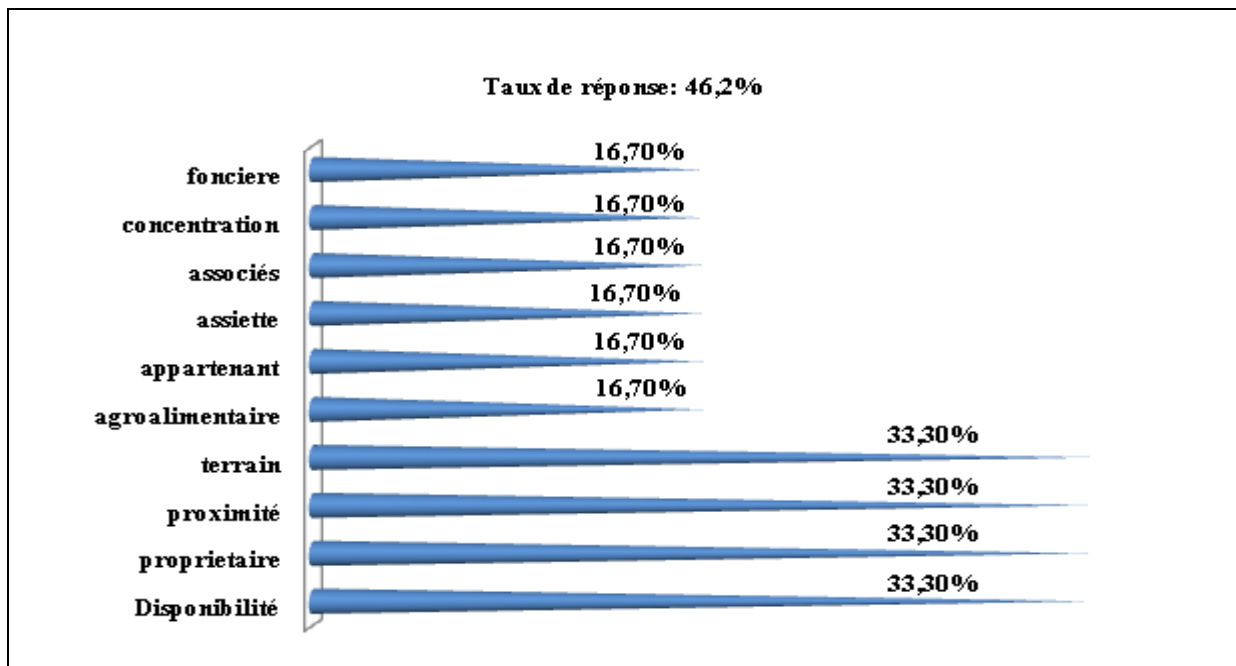
Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Acteurs influents sur le choix de localisation**

Les résultats de l'enquête pour les entreprises qui ont répondu (46,2%) aux éléments qui influent sur la décision des entrepreneurs lors de choix du lieu d'implantation de leurs activités, montrent que 33,3% déclarent qu'ils sont des propriétaires du terrain, ce qui fait baisser leurs coûts d'investissement du projet. Ainsi, avec un taux similaire, la disponibilité et la proximité au facteur infrastructurelle constitue des éléments agissant sur le choix de localisation tel que : la diversité des modes des transports (aéroport, port, routes et chemin de fer) suivi de l'existence de l'infrastructure socioéconomique (éducation, formation, santé,..).

Pour seulement 16,7% des entreprises sont influencées par le processus de spécialisation dans l'agroalimentaire. Certaines entreprises sont conduites par leurs associés et leur groupe d'appartenance, d'autres par la concentration des industries afin de profiter des effets d'agglomération.

Fig.n°25 : Acteurs influents sur le choix de localisation.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

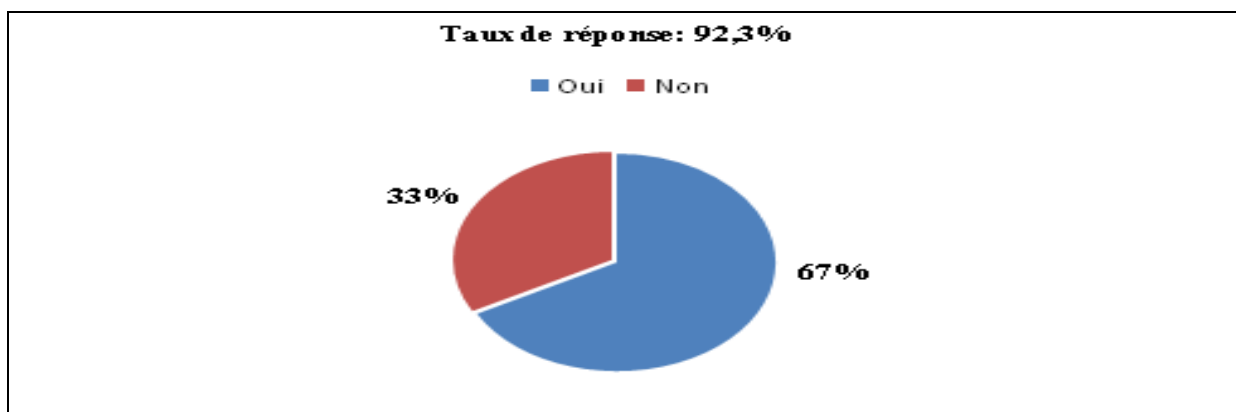
➤ **L'étude des caractéristiques du territoire d'implantation**

Le choix d'implantation des entreprises dépend de ce que le territoire peut offrir aux entreprises comme avantages comparatifs. Selon les résultats de l'enquête, seulement 41,7% d'entreprise ont étudiées les caractéristiques du territoire d'implantation.

58,3% d'entreprises ont répondu « non », cela s'explique que leur implantation n'était pas un choix, et que des facteurs interviennent comme le contexte familial, le manque de zone aménagées dans certaine régions (exemple : Tazmalt) et l'utilisation des terrains hérités.

Par ailleurs, le traitement des produits de développements du territoire choisi forme la première vision de chaque entrepreneur, l'ignorance de cette étape reflète bien évidemment le manque de cohérence et d'un comportement économiste.

Fig. n°26 : Etude des caractéristiques du territoire d'implantation.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

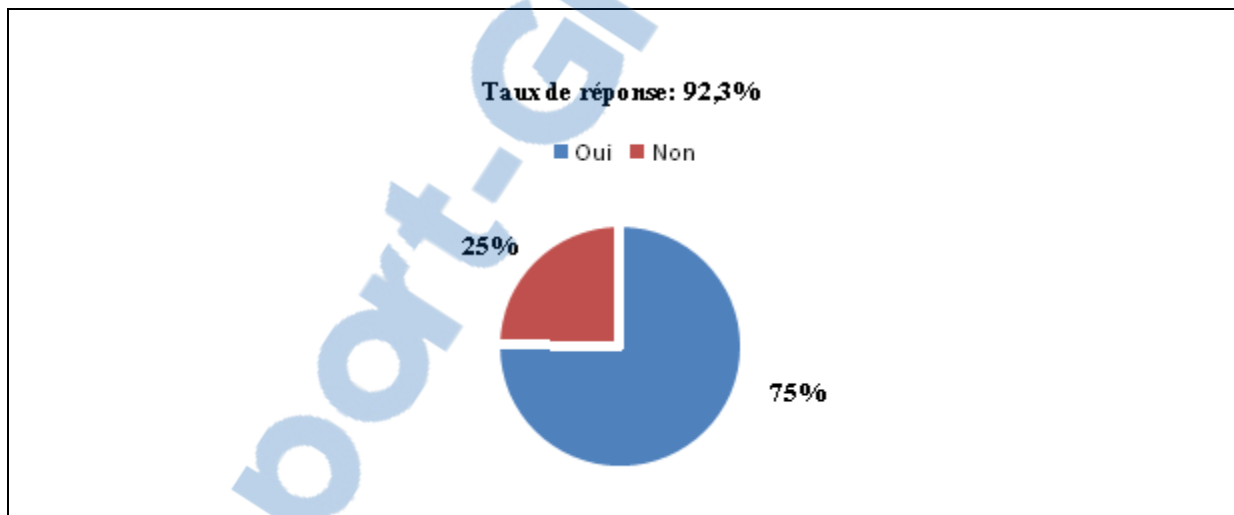
#### ➤ Importance du facteur port dans le choix de localisation

Sur les 92,3% des entreprises ayant répondues à la question, la majorité de l'échantillon (75%) affirme que le port est un facteur contribuant dans leur choix de localisation. A ce stade, le port revêt une attractivité importante des entreprises, ces dernières cherchent une localisation optimale, avec une proximité et accessibilité maximale au port, afin de maintenir un degré de service et ne pas perdre des clients finaux.

On constate que, l'activité des entreprises découle en grande partie de l'activité du port et de la zone portuaire ceci dans le souci de garantir des faibles coûts de transports et des meilleures conditions des coûts de production et d'approvisionnement.

Pour seulement 25% des entreprises enquêtées, déclarent qu'elles ne sont pas attirés par le port, du faite qu'elles s'approvisionnent dans le territoire nationale et que leurs produits sont destinées au marché domestique. La figure ci-dessous résume les réponses des entreprises enquêtées.

Fig. n°27 : Importance du facteur port.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

#### ➤ L'importance des facteurs de choix de localisation

On constate que parmi les facteurs les plus pesants sur le choix de localisation est la présence de l'infrastructure de base, la dotation de la wilaya d'une variété de mode de transport (port, l'aéroport, la route et le chemin de fer) est un stimulant au développement des activités des entreprises. Les coûts de transport sont parmi les premiers facteurs à être retenus dans le choix de localisation, cela est déterminé par un taux de réponse de 100%.

Egalement, pour la main-d'œuvre, la totalité des entreprises enquêtées sont attirées par la disponibilité de la main-d'œuvre recherchée (qualité et quantité). Cette variante constitue l'une des dimensions majeures qui qualifient le rapport qu'entretient l'entreprise avec l'espace d'implantation.

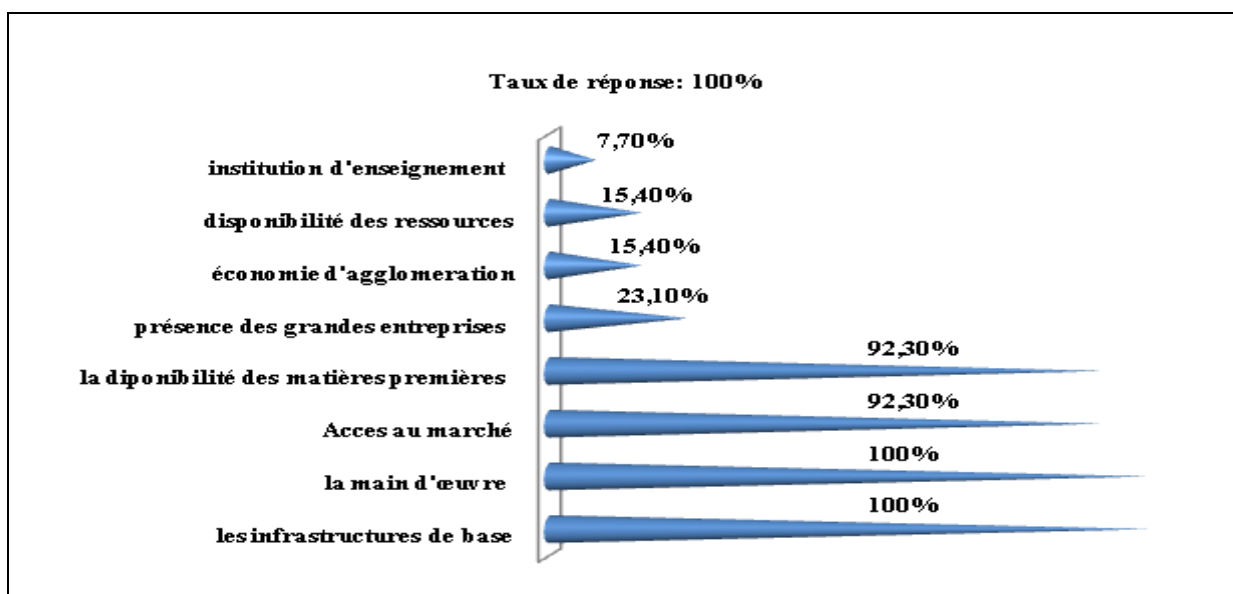
Aussi, l'accès au marché est mentionné comme important pour la localisation des entreprises pour 92,3%, suivi de la disponibilité des matières premières avec un taux proche, la conditionnalité de la proximité des sources de matière première, le volume et le poids, qui coûtent cher à transporter pousse l'entreprise à s'implanter près de leurs sources de matières premières.

Par ailleurs, pour la présence de grandes entreprises est seulement de 23,1%, les résultats indiquent une faible relation interentreprises, c'est-à-dire que les grandes entreprises ne font pas appel à la sous-traitance. D'autre part, l'économie d'agglomération se montre qu'avec un taux de 15,4%, les entrepreneurs trouvent un faible effet d'externalité favorisant l'agglomération.

Tenant compte de la spécialisation de la majorité des entreprises industrielles de Bejaia dans l'agroalimentaire, les déterminants de localisation soient privilégiés à la proximité et à la disponibilité des ressources naturelles, or que le territoire présente des insuffisances dans la matière, ceci est affirmé dans les résultats de l'enquête dont seulement 15,4% des entreprises sont attirées par la disponibilité des ressources naturelles.

Quant aux institutions d'enseignement supérieurs se situent en dernier (7,7%), les entrepreneurs accordent très peu d'importance à ce facteur or qu'il est source du développement continu de l'entreprise, de ce fait, la synergie entre les entreprises de la wilaya et l'Université se caractérise par une rareté des projets de recherche en partenariat, de séminaires de formation..., la nature de la relation existante concerne plutôt l'accueil en stage pratique des étudiants et apprentis.

Fig. n°28 : L'importance des facteurs de choix de localisation.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

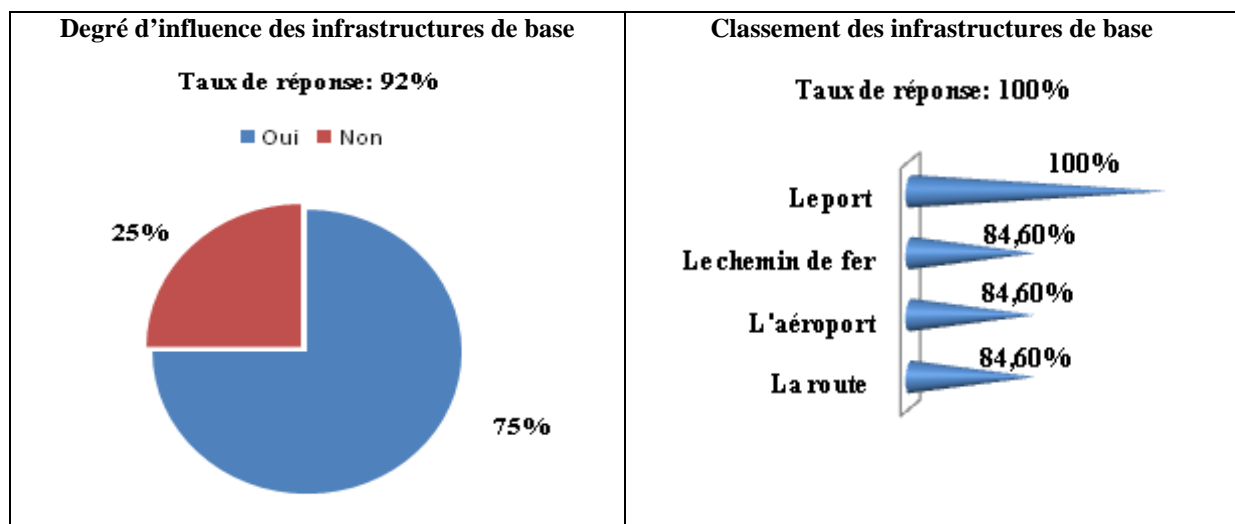


#### ➤ Degré d'influence des infrastructures de base et classement dans le choix de localisation

Sur les 92,3% des entreprises répondant à la question, 75% d'entre elles affirment qu'elles étaient influencées massivement par les infrastructures de base, ceci confirme le poids des coûts de transport dans l'activité des entreprises et la sensibilité de la nature des produits sur l'organisation du transport et logistique. Cependant, 25% d'entreprises n'étaient pas massivement influencés par les infrastructures de base.

L'ensemble des entreprises enquêtées mettent en tête leur dépendance au port dans le classement des infrastructures de base de la plus importante à la moins importante dans le choix de localisation avec une proportion de 100%, suivi des autres infrastructures de base avec des taux identiques de 84,6%.

**Fig. n°29** : Le degré d'influence et classe de la plus importante au moins importante des infrastructures de base.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

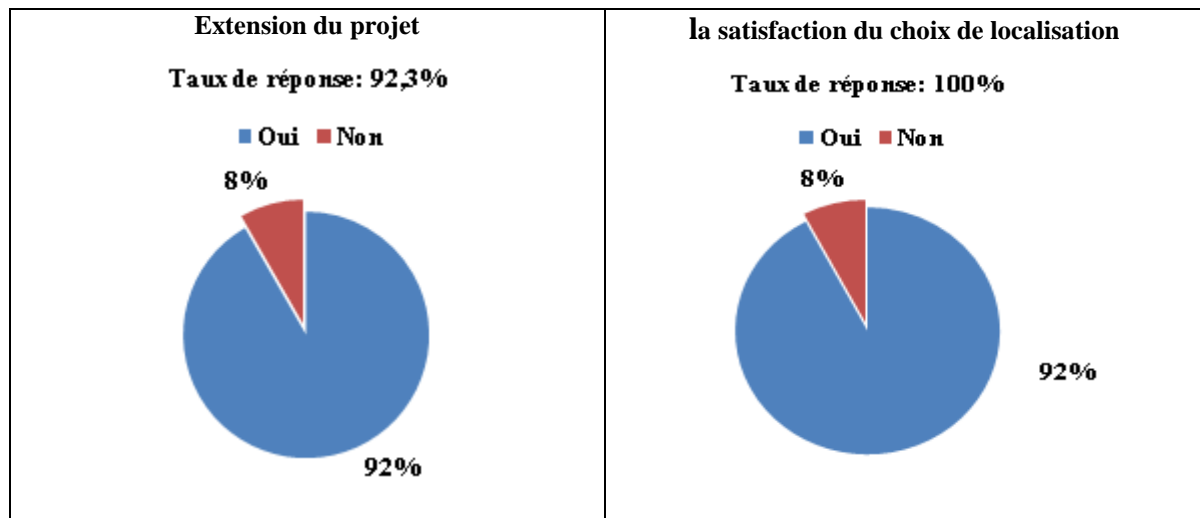
#### ➤ L'extension du projet et la satisfaction du choix de localisation

Selon les résultats obtenus pour les entreprises qui ont répondu (92,3%), montrent que les entrepreneurs prévoyant l'extension de leur projet sont de 92%, ceci inspire une densification du tissu des entreprises, un chômage à absorber et une valeur ajoutée dans les années à venir, ainsi, cela indique la capacité du territoire à conserver les investisseurs. Tandis que 8% d'entrepreneurs ne prévoient pas l'extension de leur projet.

La majorité des entreprises de l'échantillon soit 92% affirment la satisfaction de leur choix de localisation, ce qui confirme le rapprochement entre la demande de caractéristiques de localisation provenant des entrepreneurs et l'offre de caractéristiques territoriales

provenant de la wilaya de Bejaia. Cette dernière, satisfait les exigences économiques des entreprises.

**Fig. n°30:** L'extension du projet et la satisfaction du choix de localisation.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

### **Section 3 : La dépendance aux importations et évaluation de la qualité des services maritimes**

Afin de mieux estimer l'importance de la fonction d'approvisionnement et le port comme maillon dans la chaîne logistique on a recueilli auprès des entreprises leur point de vue sur l'importance accordée à chacune des fonctions.

#### **3.1. Dépendance aux importations**

##### **➤ L'approvisionnement en matière première**

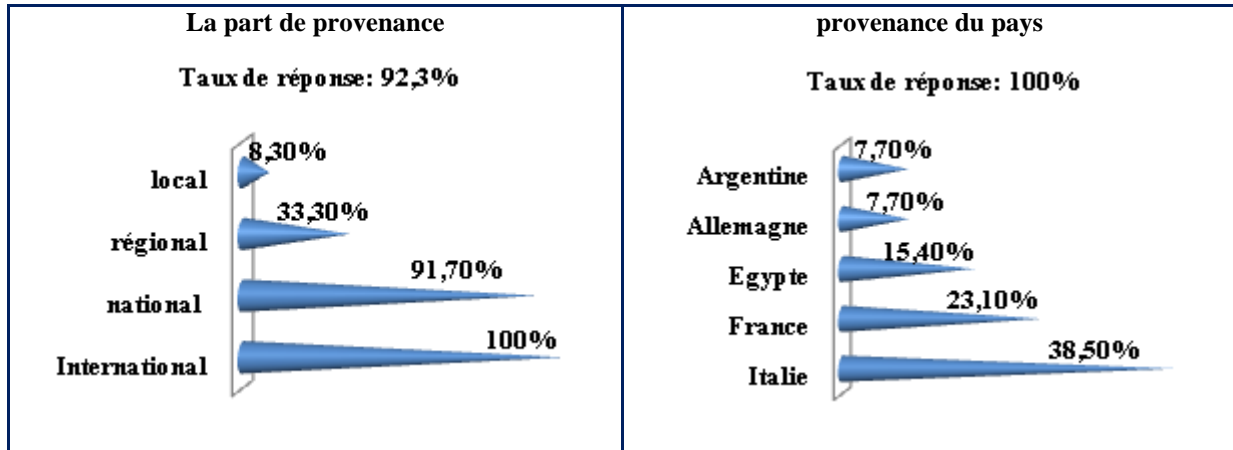
Pour ce qui concerne l'approvisionnement en matière première, la totalité des entreprises enquêtées acquies leurs besoins au niveau national et internationale. Aussi pour 38,5% d'entreprises s'approvisionnent au niveau régional, quant à celles qui s'approvisionnent localement sont de 15,4%, de ce fait, tenant compte de la spécialisation dans l'agroalimentaire, on déduit que la région se caractérise par des insuffisances dans le facteur naturel, particulièrement l'agriculture.

Pour ce qui est de la part de chaque provenance, 92,3% des entreprises ont répondu à la question, dont certaines entreprises s'approvisionnent 100% de l'extérieur, pour les autres, 91,7% de leurs approvisionnements proviennent du nationale et le reste soit du local ou du régional.

A partir des résultats de l'enquête, les premiers pays fournisseurs de la totalité des entreprises enquêtées sont des pays Européennes (l'Italie 38,5%, France 23,1%).

On constate que les industries de notre échantillon sont très dépendantes aux approvisionnements extérieurs, 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.

**Fig. n°31 : L'approvisionnement en matière première.**

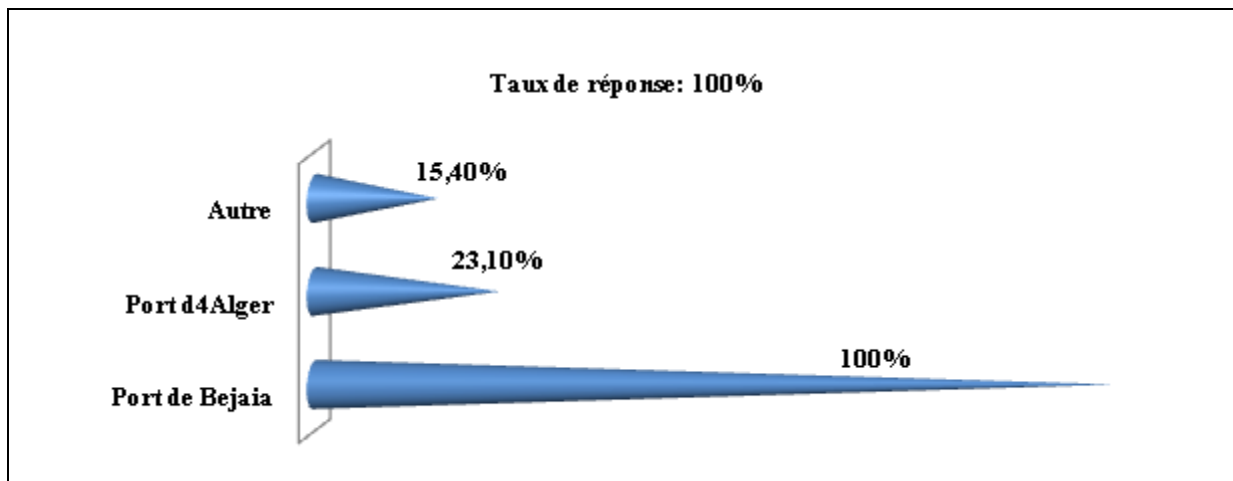


Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **La provenance du port**

Concernant la provenance du port des matières premières importées, les entreprises (100%) montrent une dépendance importante vis à vis du port de Bejaia, ce dernier occupe la première place (100%) du fait qu'il est le plus proche ainsi que sa spécialisation en vrac solide. Pour le port d'Alger, enregistre une participation de 23,1%. La figure suivante résume la structure de la provenance du port des matières premières.

**Fig. n°32 : provenance du port des matières premières importées.**



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

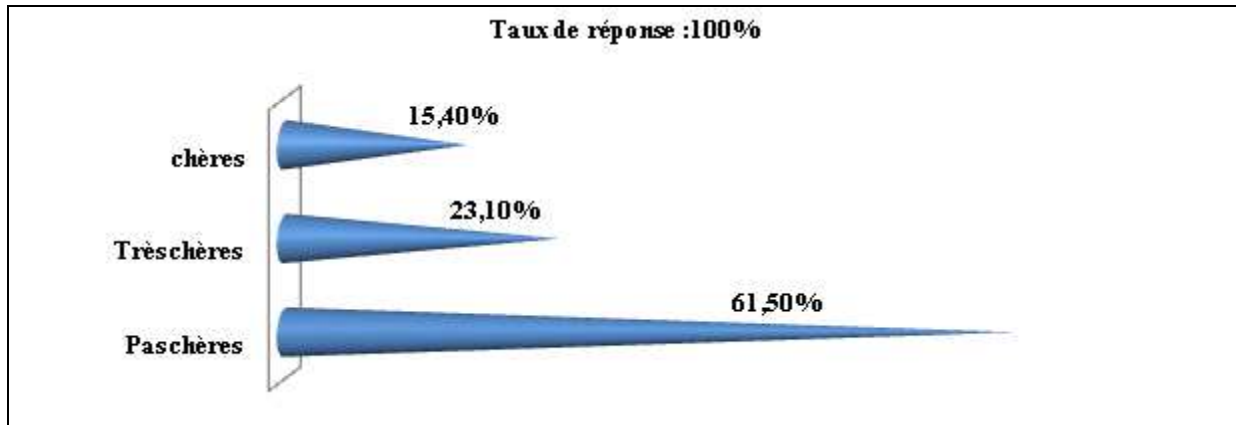
➤ **le niveau des prix des matières premières importées**

61,5% des entreprises considèrent que le niveau des prix des matières première sont pas cher, cela est dû au fait que certains produits sont subventionnés par l'Etat, comme le cas de la poudre du lait.

Tandis que 23,1% des entreprises interrogées, trouvent que le niveau des prix des matières premières est très cher, ce qui augmente leurs coûts d'approvisionnement.

Pour les (15,4%) des entreprises restantes, estiment que le niveau des prix des matières premières importées est cher.

Fig. n°33 : Niveaux des prix des matières premières importées.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

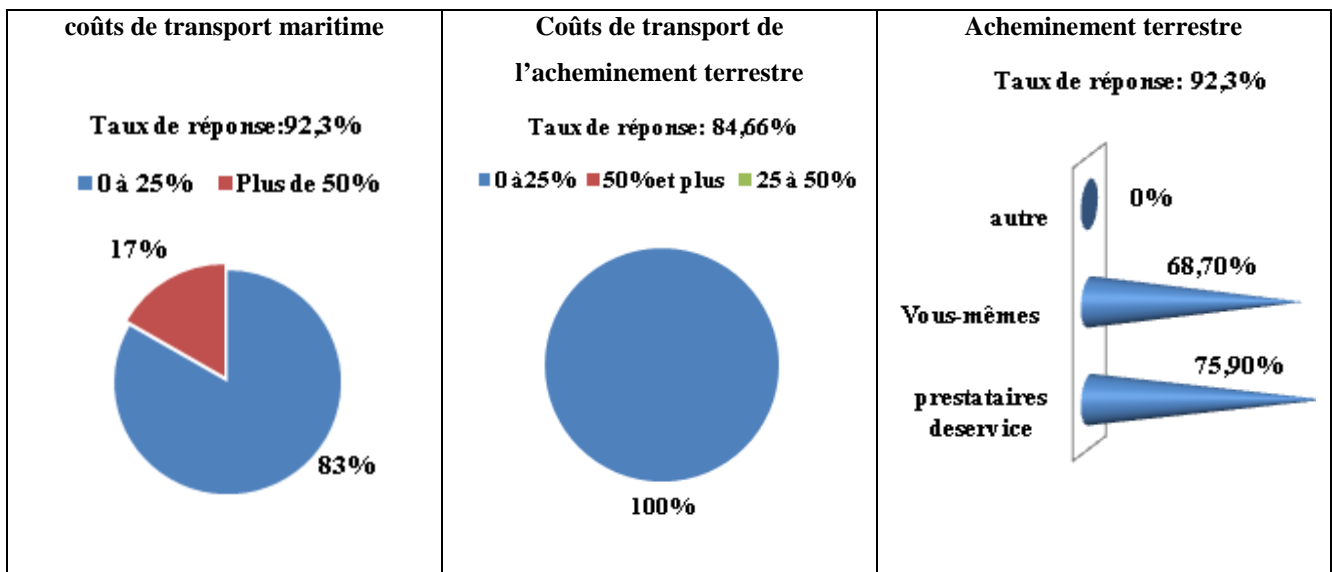
#### ➤ Les coûts de transport maritime et d'acheminement terrestre des matières premières importées par rapport au coût total des marchandises

Les réponses des chefs d'entreprises concernant le rapport des coûts de transport maritime par rapport au coût total des matières premières importées sont de 92,3%, on trouve pour 83,3% d'entreprises se varient entre 0 et 25%, par contre 16,7% des entreprises déclarent que leurs coûts maritime sont de plus de 50%. Nous constatons selon ce résultat que la situation des transports maritimes du pays affecte négativement sur l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement des entreprises.

Quant aux 84,6% d'entreprises ayant répondu à la question du coût de transport des matières premières du port jusqu'à l'usine, estiment qu'elles soient du 0 à 25% par rapport au coût total du transport, elles varient en fonction de la distance, des moyens de transport et de l'état des routes.

Selon les 92,3% des entreprises ayant répondu à la question de l'acheminement des matières premières du port jusqu'à l'usine, s'est faite par les propres moyens de l'entreprise et/ou par le biais d'une sous-traitance. Les entreprises qui choisissent de sous-traiter l'acheminement de leurs matières premières, estiment que ça va coûter moins cher que d'avoir leurs propres moyens de transport.

**Fig. n°34 :** Coûts de transport maritime et d'acheminement terrestre des matières premières importées.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Les difficultés à l'approvisionnement extérieur**

Les obstacles que les entreprises rencontrent lors de l'approvisionnement extérieur sont représentés dans la figure n° 35 suivante. D'après cette dernière ces contraintes sont classées par ordre d'importance comme suit:

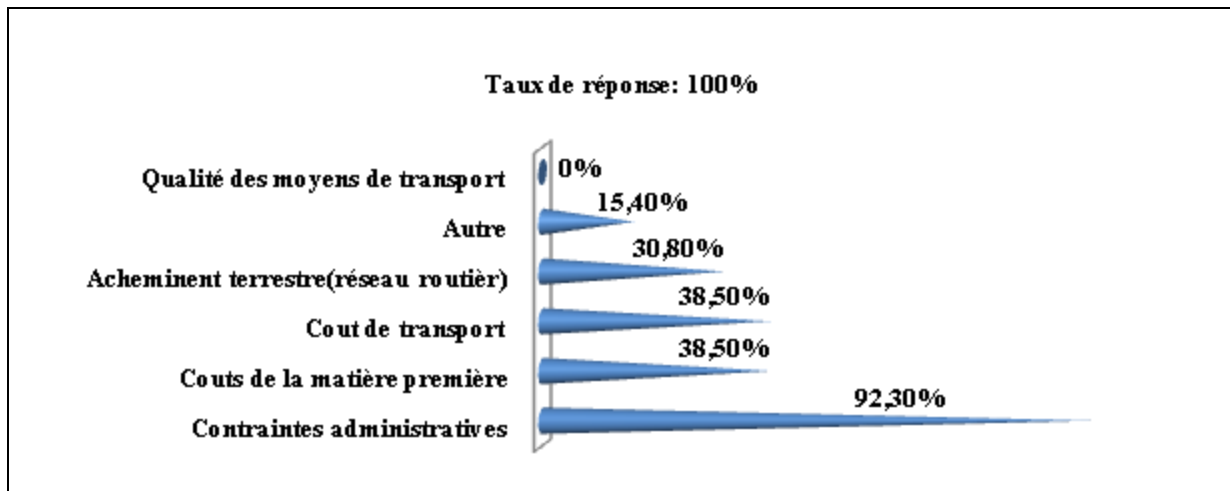
92,3% des entreprises affirment que les contraintes administratives constituent le premier obstacle à l'importation des matières premières, à travers la non adaptation de l'administration à la nouvelle réalité économique et aux exigences du marché, des lourdeurs et des retards qui affectent sur la régularité de la fonction d'approvisionnement et sur le risque de rupture des matières premières importées.

Avec un taux semblable de 38,5% des entreprises, se trouvent entravées par les coûts de la matière première importées ainsi que son coût de transport total.

Pour l'acheminement terrestre (le réseau routier), 30,8% des entreprises enquêtées affirment que c'est un souci à cause de la dégradation de l'état de certaines routes, fermeture par la population et engorgements dans la plus part des temps.

Enfin, les entreprises enquêtées assurent qu'elles trouvent pas des difficultés dans la qualité des moyens de transport.

Fig. n°35 : Les difficultés à l'approvisionnement extérieur.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

### **3.2. Qualité des services maritimes et portuaires**

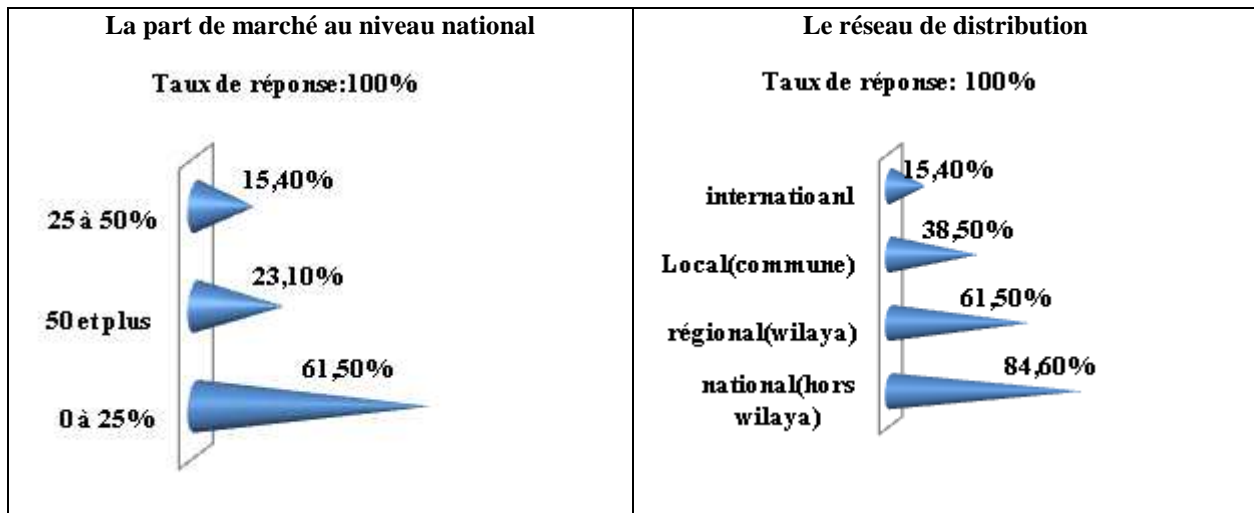
#### **➤ La part de marché au niveau national et le réseau de distribution**

D'après notre enquête, nous avons constaté que pour la quasi-totalité des entreprises enquêtées, l'aire de marché s'étend au-delà du territoire de la wilaya de Bejaia, c'est-à-dire, sur plusieurs wilayas.

61,5% ont une part de marché inférieure à 25%. Aussi, seulement 15% des entreprises enquêtées enregistrent une part entre 25-50%, par contre 23,1% ont une part de marché beaucoup plus grande que les autres entreprises soit plus de 50%. D'après ces résultats, on constate que la production de la wilaya de Bejaia détient une part importante dans le marché national.

Par ailleurs, le réseau de distribution se répartit dans la figure suivante dont il s'étend en majorité sur l'échelle nationale (84,6%), ainsi plus de la moitié des entreprises (61,6%) leur réseau s'étend dans le régionale, pour l'échelle locale s'est uniquement pour 38,5% des entreprises enquêtées. Concernant la distribution internationale 15,4% de l'échantillon arrivent à exporter à l'étranger.

**Fig. n°36 : La part de marché au niveau national et le réseau de distribution.**



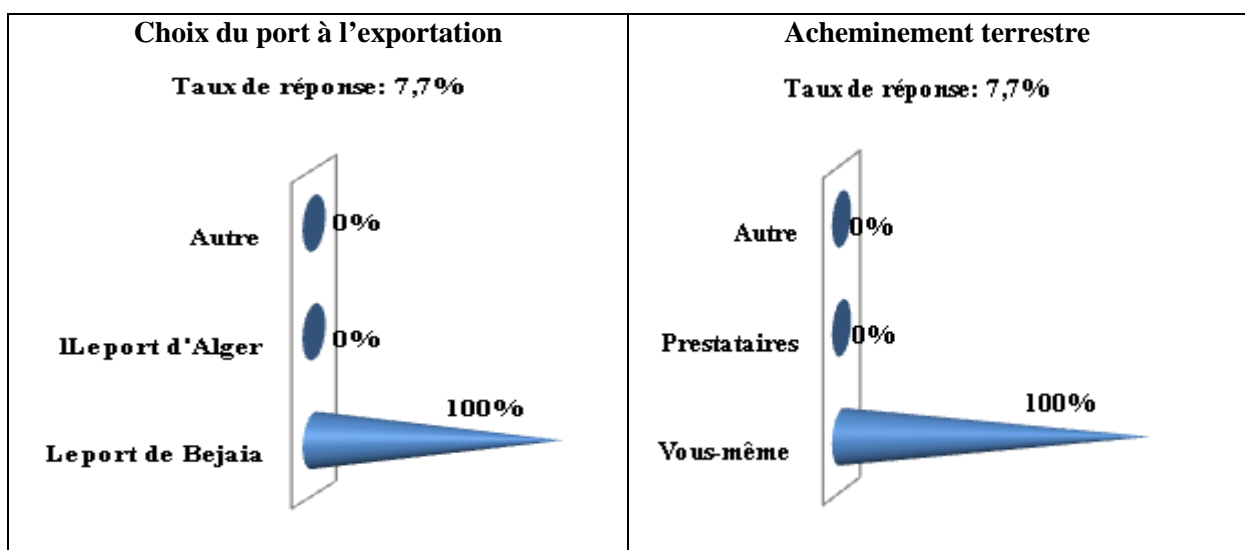
Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Le choix du port et l'acheminement terrestre des exportations**

Le port de Bejaia revêt une attractivité importante des entreprises industrielles de la wilaya, ceci est affirmé par les résultats de l'enquête, que 7,7% ayant répondues à la question sont dépendantes 100% du port Bejaia non seulement à l'importation mais aussi à l'exportations, cette attractivité se résume dans la proximité géographique qui réduit les coûts du transport à l'hinterland, de même que sa performance, l'amélioration et la fiabilité de ses services ces dernière années par rapport aux autres port du pays.

Pour l'acheminement terrestre des produits exportés, les entreprises assurent elles-mêmes le transport, vu la faible quantité des exportations.

**Fig. n°37 : Le choix du port et l'acheminement terrestre des exportations.**



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **Les difficultés rencontrées à l'exportation**

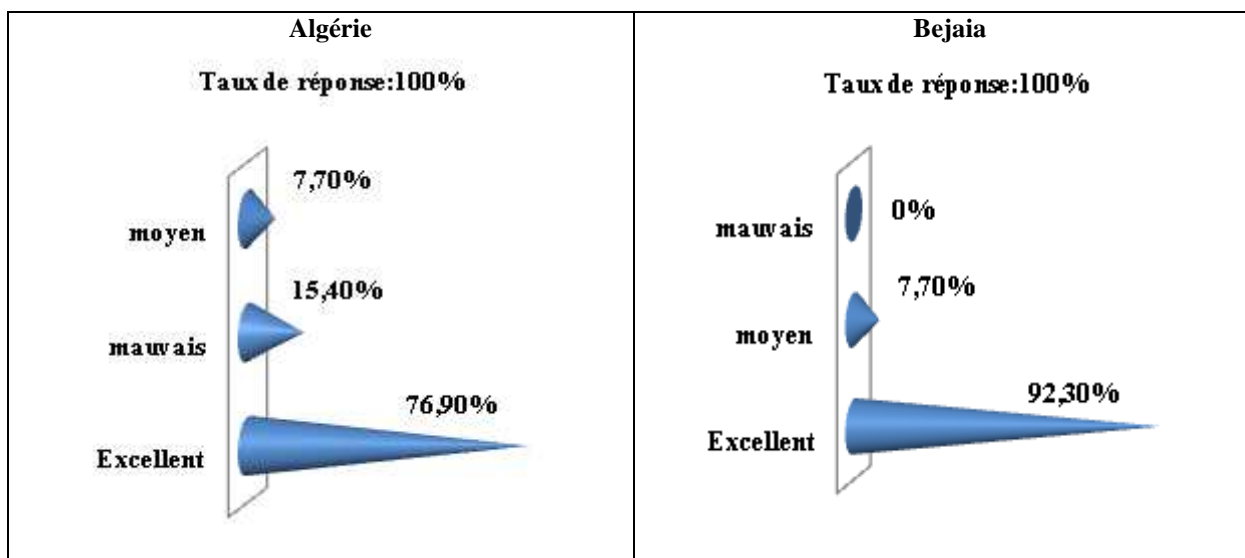
Les entreprises enquêtées affirment qu'elles rencontrent des obstacles pour l'accès au marché international, elles sont freinées par des mêmes contraintes administratives, des lourdeurs décourageant à cause de la multiplicité des intervenants et la complexité et ambiguïté des procédures, ainsi que l'instabilité de leurs réglementations, des difficultés auprès des banques qui n'arrivent toujours pas à faire face et suivre l'évolution des exigences de l'économie de marché

➤ **Évaluation des services maritimes en Algérie et au port de Bejaia**

A travers les résultats de l'enquête, la majorité des entreprises de l'échantillon (76,9%) jugent que les services du secteur maritime en Algérie sont de qualité moyenne, pour 15,4% d'entre eux affirment que les services du secteur sont mauvaise, seulement 7,7% d'entreprises attestent l'excellence des services du secteur maritime.

92,3% des entreprises estiment que les services maritimes du port de Bejaia sont de qualité moyenne, seulement pour 7,7% témoigne son excellence.

**Fig. n°38** : Evaluation des service du secteur maritime en Algérie et le port de Bejaia.



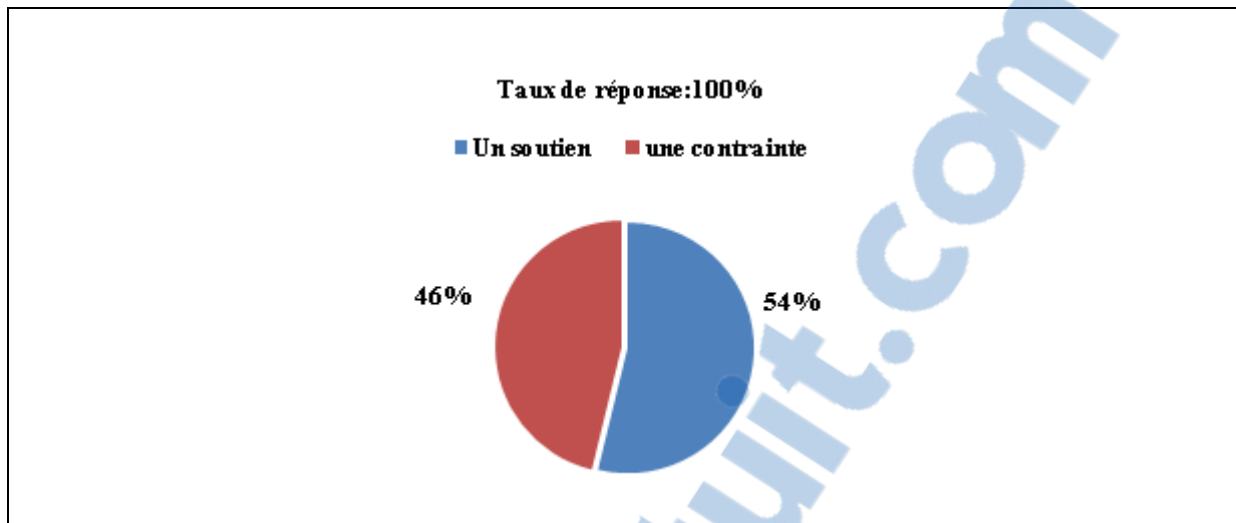
Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

➤ **L'impact de l'état du secteur de transport maritime sur l'activité des entreprises**

La majorité des entreprises enquêtées (53,8%), trouvent que l'état du secteur de transport maritime est un stimulant pour le développement de leurs activités ce qui permet de dire que ces entreprises bénéficient de certaines facilitations dans leurs approvisionnement par les importations. Tandis que 46,2% des entreprises jugent que l'état du secteur est une contrainte pour le développement de leurs activités, cela vue les répercussions résultantes des dysfonctionnements du secteur qui menace les stratégies d'approvisionnement.



**Fig. n°39 :** L'impact de l'état du secteur de transport maritime sur l'activité des entreprises.



Source : Etabli à partir de l'enquête de terrain.

### **Conclusion**

Les résultats de l'enquête menée auprès des chefs d'entreprises prouvent que la plupart d'entre eux n'arrivent pas à identifier leur comportement de localisation selon les bases de l'économie géographique

Après l'examen des résultats, nous pouvons conclure que les entrepreneurs révèlent la dominance du facteur d'attractivité infrastructurelles dont le port pèse absolument de son poids sur la décision de localisation, suivi par la proximité des marchés et matières premières et la qualité/quantité des ressources humaines.

Dans l'analyse de la dynamique de concentration des entreprises qui repose sur la proximité géographique. La concentration des entreprises dans la wilaya de Bejaia est le résultat d'une politique publique d'aménagement des zones d'activité et non par les effets d'agglomération, ce qui ne garantit pas la coopération des acteurs, le renforcement des liens et la pérennité du tissu industriel.

Dans leur mouvement de production, les entreprises supportent des coûts de transport à la fois pour faire venir les facteurs de production sur le lieu de transformation, et pour amener les produits finis vers le centre de consommation. Vu le manque et la rareté d'intrants à l'échelle nationale, l'approvisionnement par les importations demeure le majeur fournisseur des entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia. Par conséquent, l'importance de la place du port est de plus en plus importante dans les stratégies d'implantation des entreprises de la wilaya de Bejaia.

## **CONCLUSION GENERALE**

L'étude de la localisation des entreprises consiste à l'analyse d'un ensemble de variables géographiques, économiques, sociologiques et culturelles visant l'évaluation d'une localisation optimale ou la sélection du meilleur emplacement possible pour atteindre des objectifs de ventes et de profits.

Au sein du territoire que l'entreprise construit et développe son potentiel de ressources (ressources financières, connaissances et relations sociales), elle est en interaction permanente avec l'environnement économique, social, politique, technique qui la contient. Les ressources qu'elle tire de cet environnement sont en grande partie déterminées par son origine sociale (famille, études, relations personnelles et professionnelles, etc.) et les opportunités offertes par la conjoncture économique. La richesse en ressources diversifiées du territoire favorisera la constitution du potentiel de ressources de l'entreprise, qui impulsera une dynamique positive en termes d'innovation, d'emploi et d'attractivité.

La répartition spatiale de l'activité industrielle et sa concentration au nord de l'Algérie est influencée par l'évolution économique du pays, de la variation des facteurs des produits et à celle des coûts de l'échange. La situation du commerce extérieur détermine en grande partie la dépendance des entreprises aux approvisionnements extérieurs.

Le port aujourd'hui est la source d'approvisionnement des entreprises, il est devenu un facteur d'attractivité pour les régions du nord de l'Algérie. De ce fait, la constitution du choix de localisation de l'entreprise industrielle est influencée par la recherche d'une distance minimale par rapport au point de transport optimal.

L'étude effectuée sur la wilaya de Bejaia nous a permis de relever que la localisation des entreprises industrielles se concentre dans les zones aménagées afin de bénéficier de bonne infrastructure de base, des coûts de transport bas, et de bénéficier des externalités positives et des effets d'agglomération en cas de coopération avec d'autres entreprises à proximité géographique.

Les résultats de l'enquête ont permis de confirmer les hypothèses, on constate que, la wilaya de Bejaia est dotée de véritables capacités pour assurer une place maîtresse au sein de l'économie nationale, la dynamique agroalimentaire est un exemple bien concret de cette réalité très prometteuse.

## *Conclusion générale*

---

La totalité des entreprises enquêtées acquièrent leurs besoins au niveau international, de ce fait, la place accordée à la proximité du port et aux autres infrastructures de transport est très importante.

Avec la présence d'une infrastructure portuaire la plus importante en Algérie, le territoire de Bejaia est devenu l'un des plus attrayants du pays.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Ouvrages et thèses**

- **BELATTAF M.** : « localisation industrielle et aménagement du territoire : aspects théoriques et pratiques ». OPU, 2009.
- **BENABDALLAH Y.** : « L'économie algérienne entre réformes et ouverture : quelle priorité? ». CREAD. Alger.
- **BENKO G.** : « La science régionale ». PUF, Collection que sais-je, Paris, 1998.
- **NOJON A.** : « Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine ». Édition Ellipses, Paris, 1992.
- **BOUCHET P.** : « les transports mondiaux, instrument de domination ». Economica, Paris, 1998.
- **BOUCHET P.** : « le transport internationale dans l'économie mondiale », Economica, Paris, 1991.
- **DEJARDIN M. et FRIPIAT B.** : « Une Description a priori de Facteurs de Développement économique local et régional ». 1998.
- **GUERIN F. & FRODOUET C.** : « Le management portraire : les nouveaux enjeux ». e-thèque, Paris, 2002.
- **KHELADI Mokhtar** : « Le développement local ». OPU, Alger, 2012.
- **SARI Djilali** : « les mutations socioéconomiques et spatiales en Algérie ». OPU 1993.
- **WACHTER Serge**, « Repenser le territoire ». édition de l'aube, 2000.
- **DAHAMANI A.** : « L'Algérie à l'épreuve, économie politique des réformes 1980-1997 ». Casbah. 1999,
- **WACHTER S.** : « Repenser le territoire ». édition de l'aube, 2000.

### ✓ **Thèses**

- **ALILAT T.** : « Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens. Cas du port de Bejaia », mémoire de magister, Université de Bejaia, 2007.
- **KHEYAR M. et ZEROUKLANE N.** : « La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur ». Université de Bejaia - licence en sciences économiques, 2008.
- **MERZOUG S.** : « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie » thèse de Doctorat, Université de Bejaia, 2013/2014.

### Articles et revues

- CNUCED : « Étude sur les transports maritimes », 2011
- Conférence Régionale des Universités de l'Ouest : « L'Enseignement Supérieur en Algérie. Entre Défis et Ambitions ». Les Universités à l'heure de l'Evaluation, AUF, Rabat le 26 Juin 2012. <http://portail.unesco.org>.
- Documents de travail n°32 « Infrastructures de transport et Co-développement ». Sous la coordination d'Olivier COPPIN Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation. 2000.
- GERARDIN H, POIROT J.: « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », Mondes en Développement, vol.38, n°149.2010.
- HATEM F., « l'attractivité du territoire : De la théorie à la pratique », Revue de L'OFCE, n°94, 2005.
- Institut français des relations internationales « Le commerce mondial au XXIe siècle ». 2002.
- IRSIT : Les villes portuaires en Europe, Analyse comparative. 2004.
- J. Hellman et D. Kauffman, « La captation de l'Etat dans les économies en transition : un défi à relever », Finance et développement, volume 38, n°3, 2001
- Kamel KATEB « Population et organisation de l'espace en Algérie ». Institut national d'études démographiques, 2003
- khelfaoui H « La recherche scientifique en Algérie, entre exigences locales et tendances internationales » <http://portail.unesco.org>
- L'Office National d'Alphabétisation et d'Enseignement pour Adultes.
- Le Quotidien d'Oran : « faute d'une flotte nationale conséquente : main basse sur le transport maritime ».06/03/2013.
- MATE, Projet SNAT 2025, Bilan sectoriel et spatial, Rapport 1, Mission 1, juillet 2004.
- MAYER T. : « les frontières nationales compte...mais de moins en moins », la lettre du CEPII, Problème économique, N°2751, Paris, Mars, 2002,
- MERZOUG S. & BELKHIRI A. : la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale : cas de l'Algérie, Communication, Bejaia, 2010.
- Michel H. «Concentration géographique des activités et spécialisation des départements français », Économie et statistique N° 326-327, 1999
- Ministère des Transports : Bulletin statistique. Deuxième trimestre 2014.
- MOURIAUX F. : « Le concept d'attractivité en union monétaire », Bulletin de la banque de

France, n°123, 2004.

- OCDE : Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays. 2009.
- OCDE : La desserte terrestre des ports maritimes. 2001.
- OMC, « Transparence », Groupe de travail des liens entre commerce et investissement, Communication du Canada, n°03-1923, Avril 2003.
- Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture : Gestion de la chaîne d'approvisionnement agro-industrielle: concepts et applications. Rome 2011
- Organisation Maritime International « La contribution de l'OMI au développement maritime durable ».
- Rapport, rédigé en amont du salon Euro naval, fait suite à la table ronde intitulée: "Les enjeux maritimes français», organisée par l'IHEDN en partenariat avec la Fondation pour la recherche stratégique (FRS) et le CESM, le 17 octobre 2012, à l'École militaire.

### **Documents statistiques**

- Annuaire statistique de la wilaya de Bejaia, 2011
- Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie (résultats 2011).
- Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie : 2002, 2011.
- Annaaires statistiques de l'EPB 2013.
- ONS : « Évolution des Échanges de Marchandises » : De 2001 à 2011. Coll. Stat N° 176/2012.Série E : Statistiques économiques N°72. & de 2003 à 2013Coll Stat N° 188/2014. Série E : Statistiques économiques N°79.
- ONS : « Premier Recensement économique ». Alger, janvier 2011.
- ONS. « Évolution des Échanges de Marchandises » : De 2001 à 2011. Coll. Stat N° 176/2012.Série E : Statistiques économiques N°72. & de 2003 à 2013Coll Stat N° 188/2014. Série E : Statistiques économiques N°79.

### **Site internet**

- Centre Nationale sur l'Information Statistiques des Douanes.
- La direction générale des forets.
- Ministère de la planification et de l'aménagement du territoire.
- Ministère des Transports.
- Ministère des Travaux publics.
- Site du ministre des Transports, les transports maritimes.

**Décrets et lois**

- Décret exécutif n°99-199 du 18 août 1999.
- Décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.
- Décret n° 91-37 du 19.02.1991.
- Décret n°93-12 du 05.10.1993.
- L'ordonnance N<sup>o</sup> 71-29 du 13 mai 1971.
- L'ordonnance N<sup>o</sup> 75-40 du 17 juin 1975.
- La loi 98-08 du 28 juin 1998.
- Le décret 82-283 14 avril 1982.
- Loi n° 90-10 du 14.04.1990.
- Loi n°01-18 du 12.12.01.

# QUAISTIONNAIRE

Dans le cadre de notre travail de master, nous effectuons une enquête sur l'influence de la présence du port sur la localisation des entreprises industrielles dans la wilaya de Bejaia. A cet effet nous vous demandons de bien vouloir nous consacrer un peu de votre temps précieux. Je vous remercie

**SALHI Sylia**

## **Thème de recherche**

**Le rôle du port dans la concentration des entreprises industrielles :**

## **Cas du port de Bejaia.**

*Sous la direction du Dr. MERZOUG Slimane*

### Partie 1 : Présentation de l'entreprise

**Question 1: Raison social**

**Question 2: Statut juridique**

- Privé                       Public                       Coopérative

**Question 3: Forme juridique**

- EURL                       SARL                       Autre  
 SNC                       SPA

**Question 4: Est- ce que votre entreprise fait partie d'un groupe?**

- Oui                                       Non

**Question 5: Date de création de l'entreprise**

**Question 6: Quel était l'effectif de l'entreprise à la création?**

**Question 7: Quel est l'effectif de l'entreprise aujourd'hui?**

**Question 8: Quelle était la superficie de l'entreprise à sa création?**

**Question 9: Quelle est la superficie de l'entreprise aujourd'hui**



**Question 10: Quel est le niveau d'étude de votre personnel d'encadrement?**

- Secondaire  Universitaire  Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question 11: Le niveau technologique est il adapté aux niveaux de qualification de vos travailleurs?**

- Oui  Non

## Partie 2 : Lieu de localisation

**Question 12: Quelle est la zone de votre implantation?**

- Akbou  El kseur  Autre  
 Amizour  Bejaia ville

Si 'Autre' précisez :

**Question 13: Quels avantages cette zone vous offre plus que les autres?**

- Disponibilités des terrains  Aide à l'implantation par les collectivités locales  Autre  
 Facilitation des formalités administratives  La proximité des infrastructures de bases

Si 'Autre' précisez :

**Question 14: Quels sont les acteurs qui ont essayé d'influer votre choix de localisation?**

**Question 15: Avez-vous étudié les caractéristiques du territoire dans votre implantation?**

- Oui  Non

**Question 16: Avez-vous pris en considération le facteur port dans votre implantation?**

- Oui  Non

**Question 17: Ordonnez par ordre d'importance les facteurs de choix de localisation suivant**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> accès au marché             | <input type="checkbox"/> la disponibilité des matières premières | <input type="checkbox"/> disponibilité des ressources naturelles |
| <input type="checkbox"/> les infrastructures de base | <input type="checkbox"/> Economie d'agglomération                | <input type="checkbox"/> présence des grandes entreprises        |
| <input type="checkbox"/> la main d'œuvre             | <input type="checkbox"/> institutions d'enseignements supérieurs | <input type="checkbox"/> Autre                                   |

Si 'Autre' précisez :

## Partie 3 : Dépendance au port de Bejaia et aux importations

**Question 22: Quelle est la provenance de vos matières premières?**

- locale (commune)  nationale (hors wilaya)  
 régionale (wilaya)  internationale

**Question 23: Quelle est la part de chaque provenance?**

**Question 24: Pour les matières premières importées, quelle est la provenance du port?**

- Port de Bejaia  Port d'Alger  Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question 25: Quelle est la provenance du pays, pour les matières premières importées?**

**Question 26: Comment sont les niveaux des prix de vos matières premières importées?**

- Pas chères  chères  très chères

**Question 27: Comment sont les couts de transport maritime de matières premières importées par rapport au cout total?**

- 0-25%  25-50%  plus de 50%

**Question 28: Comment sont les couts de transport de matières premières importées du port à l'usine par rapport au cout total de transport?**

- 0-25%  25-50%  50% et plus

**Question 29: Quelles sont les difficultés que vous rencontrez à l'importation de la matière première?**

- Cout de la matière première  acheminement terrestre (réseau routier)  contraintes administratives  
 qualité des moyens de transport  couts de transport  Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question 30: Qui assure l'acheminement terrestre de votre matière première importée?**

- Vous mêmes  prestataires de service  Autre

Si 'Autre' précisez :

## Partie 4 : Qualité des services maritimes et portuaires

**Question 31: Le réseau de distribution est :**

- local (commune)  national (hors wilaya)  
 régional (wilaya)  international

**Question 32: Si international, quel est le port d'exportation?**

- Le port de Bejaia  Le port d'Alger  Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question 33: Qui assure le transport de votre exportation de l'usine au port?**

- vous mêmes                       prestataires                       Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question 34: Quelles sont les difficultés que vous rencontrez à l'exportation de votre produit?**

**Question 35: Quelle est votre part de marché au niveau national?**

- 0-25%                       25-50%                       50% et plus

**Question 36: Comment évaluez vous les services du secteur du transport maritime en Algérie?**

- Excellent                       moyen                       mauvais

**Question 37: Pour le port de Bejaia?**

- Excellent                       moyen                       mauvais

**Question 38: Est ce que l'état du secteur de transport maritime est un stimulant ou une contrainte au développement de votre activité?**

- Un soutien                       une contrainte

Informations d'export :	Fichier de données produit par Sphinx iQ
Enquête	Nom
	Chemin
	Date de création
	Nombre total d'observations
Export	Date
	Langue
	Nombre d'observations exportées
	Strate
	Filtre(s)
	Nombre de variables
Liste des variables de l'export	V1. Question 1
	V2. Question 2
	V3. Question 3
	V4. Question 3_Autre
	V5. Question 4
	V6. Question 5
	V7. Question 6
	V8. Question 7
	V9. Question 8
	V10. Question 9
	V11. Question 9_Autre
	V12. Question 10
	V13. Question 11
	V14. Question 11_Autre
	V15. Question 12
	V16. Question 12_Autre
	V17. Question 13
	V18. Question 14
	V19. Question 15
	V20. Question 16
	V21. Question 17
	V22. Question 17_Autre
	V23. Question 18
	V24. Question 19
	V25. Question 20
	V26. Question 21
	V27. Question 22
	V28. Question 23
	V29. Question 24
	V30. Question 24_Autre
	V31. Question 25
	V32. Question 26
	V33. Question 27
	V34. Question 28
	V35. Question 29
	V36. Question 30

	V37. Question 30_Autre
	V38. Question 31
	V39. Question 31_Autre
	V40. Question 32
	V41. Question 33
	V42. Question 33_Autre
	V43. Question 34
	V44. Question 34_Autre
	V45. Question 35
	V46. Question 36
	V47. Question 37
	V48. Question 38
	V49. Question 39

© Le Sphinx Développement
questionnaireATD3
C:\Users\toshiba-i5\Documents\SphinxIQ2\questionnaire
27/02/2015 10:02:33
13
27/02/2015 10:04:32
FR
13
Echantillon total
49 variables affichées sur les 49 de l'enquête
OT
FU
FU
OT
OT
ON
ON
OT
OT
FM
OT
FU
FM
OT
FM
OT
FU
OT
FU
FU
FO
OT
FU
FO
FU
FU
FM
OT
FM
OT
OT
ON
FU
FU
FU
FM

OT
FM
OT
FM
FM
OT
FM
OT
OT
FU
FU
FU
FU

http://www.lesphinx.eu
ireATD3\questionnaireATD3.sphx
Privé ; Public ; Coopérative
EURL ; SNC ; SARL ; SPA ; Autre
Secondaire ; Universitaire ; Autre
Oui ; Non
Akbou ; Amizour ; El kseur ; Bejaia ville ; Autre
Diponibilités des terrains ; Facilitation des formalités administratives ; Aide à l'implantation par les collectivités
Oui ; Non
Oui ; Non
Oui ; Non
acces au marché ; les infrastructures de base ; la main d'œuvre ; la disponibilité des matières premières ; Econ
oui ; non
La route ; le port ; l'aéroport ; le chemin de fer
oui ; non
oui ; non
locale (commune) ; régionale (wilaya) ; nationale (hors wilaya) ; internationale
Port de Bejaia ; Port d'Alger ; Autre
Pas chères ; chères ; très chères
0-25% ; 25-50% ; plus de 50%
0-25% ; 25-50% ; 50% et plus
Cout de la matière première ; qualité des moyens de transport ; acheminement terrestre (réseau routier) ; cou



Vous mêmes ; prestataires de service ; Autre
local (commune) ; régional (wilaya) ; national (hors wilaya) ; international
Le port de Bejaia ; Le port d'Alger ; Autre
vous mêmes ; prestataires ; Autre
0-25% ; 25-50% ; 50% et plus
Excellent ; moyen ; mauvais
Excellent ; moyen ; mauvais
Un soutien ; une contrainte

s locales ; La proximité des infrastructures de bases ; Autre

omie d'agglomération ; institutions d'enseignements supérieurs ; disponibilité des ressources naturel

its de transport ; contraintes administratives ; Autre



lles ; presence des grandes entreprises ; Autre

## **LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES**

### **Liste des tableaux**

<b>Tableau n°1:</b> Développement fonctionnel et spatial d'un port maritime	19
<b>Tableau n°2:</b> Les intermédiaires dans le transport maritime.	20
<b>Tableau n°3:</b> Statut des ports	21
<b>Tableau n°4 :</b> Évolution du trafic maritime international, diverses années. (En million de tonnes chargées)	32
<b>Tableau n°5 :</b> Taux de scolarisation en % de la population âgée de 6à14 ans	40
<b>Tableau n°6 :</b> Évolution comparée des effectifs étudiants et enseignants (1972-2012)	41
<b>Tableau n°7 :</b> Evolution du taux d'analphabétisme (1966-2013)	41
<b>Tableau n°8 :</b> Évolution des taux de participation et taux de chômage par sexe	42
<b>Tableau n°9 :</b> Consistance du réseau routier en Algérie (Km)	44
<b>Tableau n°10 :</b> Répartition des entités industrielles par section et forme juridique	48
<b>Tableau n°11 :</b> Entités économiques « Région Nord Centre »	51
<b>Tableau n°12 :</b> Entités économiques « Région Nord Ouest »	51
<b>Tableau n°13 :</b> Entités économiques « Région Nord Ouest »	51
<b>Tableau n°14 :</b> Entités économiques « Région hauts Plateaux »	52
<b>Tableau n°15 :</b> Entités économiques « Sud»48	52
<b>Tableau n°16 :</b> Présentation des restructurations du système portuaire algérien	54
<b>Tableau n°17:</b> La part (en %) des hydrocarbures dans les recettes d'exportation de (1970 2014)	60
<b>Tableau n°18 :</b> Évolution du taux de croissance des exportations et importations de l'Algérie en %. (1980-2014)	61
<b>Tableau n°19 :</b> La structure des exportations en % par groupe d'utilisation de 2001 à 2013	61
<b>Tableau n°20:</b> La structure des exportations de marchandises par région économique (En%) de 2001 à 2013	62
<b>Tableau n°21 :</b> Structure des importations de marchandises par groupe d'utilisation de 2001 à 2013	62
<b>Tableau n°22:</b> Structure des importations de marchandises par région économique (en %) de 2001 à 2013	63
<b>Tableau n°23 :</b> structure de volume du Trafic par mode de conditionnement en Algérie en	63

2011 (%)

<b>Tableau n°24</b> : Évolution du trafic maritime de marchandise (1981-2011)	64
<b>Tableau n°25</b> : Évolution des produits importés liée directement et indirectement à l'industrie de 2001 à 2013	65
<b>Tableau n°26</b> : Les bassins de la population de Bejaia (2012)	69
<b>Tableau n° 27</b> : Répartition de la population par groupe d'âge	70
<b>Tableau n°28</b> : Estimation de l'emploi dans la wilaya de Bejaia	70
<b>Tableau n°29</b> : Population active occupée par grands secteurs de la wilaya de Bejaia	70
<b>Tableau n°30</b> : Evolution de trafic du port de Bejaia (Unité : 1000 tonnes)	72
<b>Tableau n°31</b> : Répartition des entités industries selon le secteur juridique et l'emploi.	73

### Liste des figures

<b>Fig. n° 1</b> : Localisation de l'Algérie	37
<b>Fig. n°2</b> : Le climat du territoire algérien	38
<b>Fig. n°3</b> : Répartition des agglomérations de plus de 10 000 habitants en Algérie.	40
<b>Fig. n°4</b> : La forme du réseau routier en Algérie.	44
<b>Fig. n°5</b> : configuration du réseau ferré à l'horizon 2015 en Algérie	45
<b>Fig. n°6</b> : La part du transport aérien dans transports voyageur sur le réseau international au deuxième trimestre 2014.	46
<b>Fig. n°7</b> : Présentation des 6 POC de l'Algérie	50
<b>Fig. n°8</b> : Entités économiques « Région Nord Centre »	51
<b>Fig. n°9</b> : Entités économiques « Région Nord Ouest »	51
<b>Fig. n°10</b> : Entités économiques « Région Nord Ouest »	51
<b>Fig. n°11</b> : Entités économiques « Région hauts Plateaux »	52
<b>Fig. n°12</b> : Entités économiques « Sud»	52
<b>Fig. n°13</b> : La localisation des ports algériens	53
<b>Fig. n°14</b> : Situation géographique de la wilaya de Bejaia	68
<b>Fig. n°15</b> : découpage administratif de la wilaya de Bejaia	96
<b>Fig. n°16</b> : Réseau routier de la wilaya de Bejaia	71
<b>Fig. n°17</b> : Concentration des entreprises industrielles dans la wilaya de Bejaia	74
<b>Fig. n°18</b> : Présentation de raison sociale, statut et forme juridique des entreprises enquêtées	78

<b>Fig. n° 19:</b> L'appartenance à un groupe	79
<b>Fig. n° 20:</b> structure des entreprises enquêtées selon la date de création	79
<b>Fig. n°21 :</b> Evolution de l'effectif employé par les entreprises enquêtées (à la création – aujourd'hui)	80
<b>Fig. n°22 :</b> le Niveau d'étude du personnel d'encadrement et l'adaptation aux nouvelles technologies	81
<b>Fig. n°23:</b> Répartition des entreprises enquêtées par lieu de localisation	82
<b>Fig. n°24:</b> offre de la zone d'implantation	82
<b>Fig. n°25 :</b> Acteurs influents sur le choix de localisation	83
<b>Fig. n°26 :</b> Etude des caractéristiques du territoire d'implantation	84
<b>Fig. n°27 :</b> Importance du facteur port	84
<b>Fig. n°28 :</b> L'importance les facteurs de choix de localisation	86
<b>Fig. n°29 :</b> Le degré d'influence et classe de la plus importante au moins importante des infrastructures de base	86
<b>Fig. n°30:</b> L'extension du projet et la satisfaction du choix de localisation	87
<b>Fig. n°31 :</b> L'approvisionnement en matière première	88
<b>Fig. n°32 :</b> provenance du port des matières premières importées	89
<b>Fig. n°33 :</b> Niveaux des prix des matières premières importées	89
<b>Fig. n°34 :</b> Coûts de transport maritime et d'acheminement terrestre des matières premières importées	90
<b>Fig. n°35 :</b> Les difficultés à l'approvisionnement extérieur	91
<b>Fig. n°36 :</b> La part de marché au niveau national et le réseau de distribution	92
<b>Fig. n°37 :</b> Le choix du port et l'acheminement terrestre des exportations	92
<b>Fig. n°38 :</b> Evaluation des services du secteur maritime en Algérie et le port de Bejaia.	93
<b>Fig. n°39 :</b> L'impact de l'état du secteur de transport maritime sur l'activité des entreprises	94

# TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION GENERALE</b>	1
<b>CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'INTERACTION PORT-ARRIERE-PAYS</b>	
<b>Introduction</b>	5
<b>Section 1 : Attractivité économique du territoire et logiques d'implantation des entreprises</b>	6
<b>1.1. Attractivité économique des territoires</b>	6
1.1.1. Qu'est-ce que l'attractivité territoriale?	6
1.1.2. Facteurs d'attractivité économique des territoires	7
<b>1.2. La localisation des entreprises</b>	13
1.2.1. Les approches d'inspiration économique des choix de localisation d'entreprises	13
1.2.2. Les facteurs du choix de localisation des entreprises	15
<b>Section 2 : Performances portuaires</b>	17
<b>2.1. Le port : fonction, activité et statut</b>	18
2.1.1. Evolution des ports maritimes et leur rôle fonctionnel	18
2.1.2. Les activités liées aux transports maritimes et statut des ports	18
<b>2.2. Performances portuaire</b>	21
2.2.1. Les indices de performance portuaire	22
2.2.2. Ports et développement régional	25
<b>Section 3 : Interaction port-arrière-pays</b>	26
<b>3.1. Les chaînes d'approvisionnements internationales et choix des ports</b>	27
3.1.1. Ce que signifie une chaîne d'approvisionnement ?	27
3.1.2. Optimisation de la chaîne d'approvisionnement et choix des ports	28
<b>3.2. Concentrations littorales et extension de l'arrière-pays portuaire</b>	29
3.2.1. Le littoral : un territoire en mutation	29



3.2.2. Extension de l'arrière-pays portuaire	30
<b>3.3. Croissance du trafic et spécialisation régionale</b>	32
3.3.1. Croissance du trafic international	32
3.3.2. Spécialisation régionale	32
<b>Conclusion</b>	35

## **CHAPITRE II : LA MARITIMISATION ECONOMIQUE EN ALGERIE**

<b>Introduction</b>	36
<b>Section 1 : Présentation de la géographie économique de l'Algérie</b>	37
<b>1.1. Algérie : Géographie physique/humaine et aménagement du territoire</b>	
1.1.1. Géographie physique, population et sa dynamique	37
1.1.2. Aménagement du territoire	42
<b>1.2. Localisation industrielle en l'Algérie et les infrastructures de base</b>	43
1.2.1. Les infrastructures de base : supports de l'activité économique	43
1.2.2. Localisation de l'activité industrielle en Algérie	46
<b>Section 2 : Présentation du système maritime et portuaire en Algérie</b>	53
<b>2.1. Présentation des ports algériens</b>	53
2.1.1. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie	54
2.1.2. La flotte, l'armement maritime algérien	55
<b>2.2. Evaluation et analyse du transport maritime de l'Algérie</b>	57
2.2.1. Etat des lieux des ports de commerce de l'Algérie	57
2.2.2. Interaction port-hinterland, quel rôle de l'Etat ?	59
<b>Section 3 : La dépendance des activités industrielles de l'Algérie au trafic maritime</b>	60
<b>3.1. Structure du commerce extérieur et sa maritimisation</b>	60
3.1.1. Evolution du commerce extérieur de l'Algérie	60
3.1.2. La maritimisation du commerce extérieur de l'Algérie	63

<b>3.2. La dépendance des entreprises aux approvisionnements extérieurs</b>	65
3.2.1. Approvisionnement extérieur des entreprises algériennes	65
3.2.2. Attractivité économique des régions portuaires	66
<b>Conclusion</b>	66
<b>CHAPITRE III : ACTIVITE INDUSTRIELLE ET SON LIEN AU PORT DE BEJAIA</b>	
<b>Introduction</b>	67
<b>Section 1 : Présentation du terrain de l'étude et de l'enquête</b>	68
<b>1.1. Présentation du terrain d'investigation : la wilaya de Bejaia</b>	68
1.1.1. Monographie de la wilaya de Bejaia	68
1.1.2. Etat des lieux du secteur industriel de Bejaia	73
<b>1.2. Présentation de l'enquête de terrain</b>	74
1.2.1. Objectif et méthodologie de recherche	75
1.2.2. Confection du questionnaire et conditions de réalisation	76
<b>Section 2 : Présentation de l'échantillon et analyse des facteurs de localisation</b>	78
<b>2.1. Présentation de l'échantillon</b>	78
<b>2.2. Analyse des facteurs de localisation</b>	81
<b>Section 3 : La dépendance aux importations et évaluation qualité des services maritimes</b>	87
<b>3.1. Dépendance aux importations</b>	87
<b>3.2. Qualité des services maritimes et portuaires</b>	91
<b>Conclusion</b>	94
<b>CONCLUSION GENERALE</b>	96
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	99
<b>ANNEXES</b>	103
<b>TABLE DES MATIERS</b>	109



## **Résumé**

Dans le monde contemporain le concept de frontière perd toute valeur, la très forte expansion des échanges internationaux sous l'effet de la baisse des coûts de transport maritime a absolument transformé les spécificités des territoires.

La conquête d'un territoire est fortement liée à ce qu'il peut offrir pour les entreprises qui sont à la recherche d'une localisation optimale. De ce fait, la dotation en infrastructure portuaire liée à un réseau de transport multimodale confère au territoire un avantage comparatif durable.

La localisation de l'activité industrielle de la wilaya de Bejaia dans les zones aménagées est influencée par la présence d'une infrastructure de base diversifiée, des coûts de transport bas, des externalités positives et des effets d'agglomération en cas de coopération avec d'autres entreprises à proximité géographique.

L'approvisionnement par les importations demeure le majeur fournisseur de l'activité industrielle agroalimentaire de la wilaya, par conséquent, l'importance de la place du port est de plus en plus importante dans les stratégies d'implantation des entreprises.

La présence d'une infrastructure portuaire est le résultat du rapprochement entre l'offre des caractéristiques du territoire de la wilaya de Bejaia et la demande des caractéristiques de localisation des entreprises industrielles de la wilaya.

## **Mots clés**

Localisation, Attractivité, Activité industrielle, Approvisionnement, Port, Algérie, Bejaia.