SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE (01)
CHAPITRE I : LA GOUVERNANCE UNE FORME DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET DURABLE (04)
Introduction (04)
1- Historique de la gouvernance (04)
2- Notions de base (05)
3- La gouvernance territoriale (12)
4- La décentralisation et le développement local (26)
5- Le développement durable (32)
Conclusion (43)
CHAPITRE II : ENVIRONNEMENT PORTUAIRE (44)
Introduction (44)
1- Quelques concepts sur le port (45)
2- La classification des ports (48)
3- Les niveaux d'activité dans les ports (51)
4- Interactions ville/port (61)
5- La gouvernance portuaire (69)
6- Les insuffisances de gestion administrative des ports algériens (85)
Conclusion (89)
CHAPITRE III : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ET L'ANALYSE DES DONNÉES (90)
Introduction (90)
1- présentation du terrain étudié (90)
2- La méthodologie de recherche (92)
3- Analyse des données de l'enquête (94)
4- Recommandations (116)
Conclusion (118)
CONCLUSION GÉNÉRALE (119)
BIBLIOGRAPHIE (122)

Remerciements

Nous remercions Dieu le tout puissant pour nous avoir donné toute cette force et ce courage pour faire aboutir ce précieux travail ;

Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements, nos respects et notre profondes gratitudes à notre encadreur Mr BELKHIRI Aimadedine qui nous a inspiré ce thème de recherche, avec lequel nous avons eu le privilège de bénéficier de son précieux encadrement, recommandations, aide, et conseils ;

Nous exprimons aussi nos remerciements aux organismes qui nous ont accueillis et qui nous ont facilité d'avoir accès à la documentation nécessaire pour la réalisation de notre mémoire ;

Nous remercions aussi toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail qu'elle trouve ici l'expression de notre respectueuse reconnaissance ;

Nous remercions toutes les personnes interrogées dans notre enquête, et les responsables qu'on a contacté pour avoir accepté de nous recevoir et pour avoir cru en l'importance de notre projet de recherche ;

Nous remercions également tous les enseignants de la faculté des sciences économiques qui ont fourni beaucoup d'efforts pour la transmission du savoir, pour leurs précieux conseils, et pour leur accompagnement durant tout notre cursus universitaire.

Enfin, Nos sincères remerciements vont également aux membres du jury d'avoir accepté de lire et d'évaluer ce travail.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le commerce international a connu, pendant les dernières décennies, une expansion spectaculaire, et une croissance de la part des échanges qui tendent à changer la nature des produits importés et exportés. En Algérie, l'élévation des revenus amène le pays à importer des biens de consommation plus évolués[1].

En raison de la position géographique de l'Algérie, qui est le plus grand pays du pourtour méditerranéen, joue un rôle de transit grâce à ses ports maritimes.

Un port est défini et classé selon le rôle qu'il remplit dans l'économie nationale, régionale ou mondiale ; c'est un espace aménagé et défini administrativement et dans lequel se déroulent les opérations de chargement et déchargement des navires et le stockage des marchandises transportées par voie maritime. Il permet à assurer une certaine continuité entre les voies maritimes, terrestres ou fluviales.

Le port ne peut pas fonctionner sans services, car ce sont ces services qui font l'importance du port en lui rendant plus performant et compétitif. Cependant, pour attirer les clients, ces services doivent être de qualité parce que, la qualité des services portuaires est devenue un impératif sur le plan commercial. La concurrence entre les ports, qu'elle soit régionale ou internationale, impose aux ports de répondre au mieux à la demande de clients très sollicités sur les marchés du transport et de la logistique. En Algérie, l'entreprise portuaire de Bejaia (E.P.B) entre en concurrence plus directe avec le port d'Alger pour le trafic de marchandises diverses.

Intégrer le développement durable dans la gestion de l'entreprise revient à lui offrir les moyens de répondre aux attentes environnementales et sociales de toutes les parties prenantes. En appliquant les bonnes politiques et en menant les affaires publiques de façon créative et avisée, la démarche de toutes les nations vers le développement durable pourra être soutenue.

Le port de Bejaïa constitue un précieux instrument de développement économique. Pour continuer à jouer ce rôle, il doit s'intégrer et s'adapter à la nouvelle évolution de l'économie mondiale au risque de compromettre sa survie et son développement.

[1] Direction Technique Chargée de la Comptabilité Nationale, « EVOLUTION DES ECHANGES EXTERIEURS DEMARCHANDISES : DE 2001 A 2012 », Alger, Office National des Statistiques, Mars 2014.

Les acteurs locaux aujourd'hui, souhaitent être plus systématiquement associés à l'élaboration de stratégies concernant leur région, c'est pour cela que notre travail consiste à mettre en lumière les interactions existantes entre ces acteurs locaux et les autorités portuaires de la ville de Bejaia. La problématique à laquelle nous nous confrontons dans notre recherche est la suivante :

Quel est le poids du port dans les processus de concertations à l'échelle locale dans le cadre d'une gouvernance territoriale durable ?

Pour mieux cerner cette problématique, nous l'appuyons avec les questions secondaires suivantes :

- Existe-t-elle une concertation entre les acteurs locaux et les autorités portuaires de Bejaïa au temps qu'ils partagent le même territoire ?
- La participation de tous les acteurs territoriaux au processus de prise de décision, est-elle une condition nécessaire pour le bon fonctionnement du port ?
- Est-ce que les autorités locales de Bejaïa ont consacré les moyens nécessaires pour le bon déroulement du port ? Et est-ce que les autorités portuaires de Bejaïa mènent des actions pour rendre la ville plus attractive ?

Afin de tenter d'identifier les jeux d'acteurs, les modes de fonctionnement et les réalités locales qui interagissent dans la ville de Bejaïa, nous proposons ces hypothèses :

- Il n'existe pas une concertation entre les acteurs locaux et les autorités portuaires de Bejaïa.
- la participation de tous les acteurs territoriaux au processus de prise de décision est une condition nécessaire pour le bon fonctionnement du port.
- les autorités locales de Bejaïa ont consacré tous les moyens nécessaires pour le bon déroulement du port, de même que les autorités portuaires, qui ont mené des actions pour rendre la ville plus attractive.

Pour vérifier ces hypothèses, notre travail comportera trois chapitres essentiels qui seront organisés de la façon suivante :

- La partie théorique est composée de deux chapitres. Le premier chapitre traitera de la notion de gouvernance.
- Le deuxième chapitre présentera l'environnement portuaire en générale et les facteurs qui influencent sur les ports ainsi le système portuaire algérien et son évolution.
- Le troisième chapitre est consacré pour le cas pratique sur lequel on va faire une enquête de terrain et d'analyser les résultats afin de désigner le degré de concertation entre les différents acteurs.

CHAPITRE I
CADRE THÉORIQUE ET CONCEPTUEL DE LA NOTION DE GOUVERNANCE

INTRODUCTION

Dans le monde contemporain, le terme de « gouvernance » est largement utilisé et interprété. Il s'est imposé dans le dictionnaire des économistes, des sociologues et des hommes politiques. Le concept est devenu incontournable dans l'évaluation des politiques de développement et dans la compréhension de la globalisation.

Les pays développés se fixent des objectifs visant une amélioration continue de leur gouvernance. Par contre, les pays en développement cherchent meilleures approches pour être bien notés par les institutions internationales et permettre ainsi à leur pays d'attirer des investissements. Les défenseurs de l'environnement revendiquent la mise en place des conditions conduisant à un développement durable.

La gouvernance peut être définie à travers plusieurs domaines, et sa signification diffère certainement quand on parle de gouvernance d'entreprise, gouvernance publique, gouvernance locale, gouvernance territoriale ou de gouvernance en général.

L'originalité de ce concept englobe en même temps, le contenu des différents mots comme : gestion, management, participation, anticipation, transparence, contrôle.

1- HISTORIQUE DE LA GOUVERNANCE

Les dictionnaires donnent plusieurs définitions assez proches pour le terme « gouvernance ». Ils l'ont qualifié par des mots comme : Administrer, piloter ; art de piloter, gérer, gouverner. Mais cette notion possède une dimension plus large, c'est pour cela qu'il est évidant de procurer son historique afin de cerner le sens exacte de ce terme.

Le terme de gouvernance à une origine grecque : « kubernân », signifie l'action de piloter quelque chose : un navire ou un char. En latin, il est exprimé par le terme « *gubernare* », avec son sens premier[2].

[2] Yahyaoui Abdelkarim, « La bonne gouvernance est elle un déterminant de croissance? », Central and Eastern European Online Library (C.E.E.O.L), cité par European Journal of Social Law (Revue Européenne du Droit Social), issue: 14 / 2012, pages: 103-120, on www.ceeol.com.

Le sens actuel du terme tire sa signification première du mot anglo-saxon « gouvernance ». Mais son continu a connu une extension et une dimension remarquables, pour qu'il devient actuellement un concept obligatoire dans le domaine de l'économie contemporain.

Selon Paye O. (2005)[3], le mot gouvernance a été employé pour la première fois à partir de 1478, pour désigner quelques territoires qui avaient un statut particulier au nord de la France. Néanmoins, il fallait attendre le début des années quatre-vingt-dix pour que des économistes et politologues anglo-saxons et certains institutions internationales comme la FMI, la Banque Mondiale, et l'ONU qui ont développé davantage la notion de la gouvernance qui a apparu dans les documents officiels notamment dans les rapports des institutions internationales.

Par contre en Algérie, la notion de gouvernance est entrée assez tardivement dans le vocabulaire des analystes et des hommes politiques.

2- NOTION DE BASE

Avant d'entamer la discussion sur la gouvernance, il est utile de donner des définitions succinctes sur la notion d'acteurs locaux et sur les collectivités locales en Algérie.

2-1 La notion d'acteurs locaux

L'acteur est celui qui agit, qui se trouve à l'origine d'une action. La différence entre l'acteur et l'agent est l'intentionnalité qui puise son fondement de la sphère socio-politique, pour ce qui est de l'acteur, celui qui fait un acte, celui qui est actif contrairement à l'agent qui relève plutôt de la sphère naturelle ou passive.

L'intentionnalité est cette capacité d'identifier un but à atteindre et de mettre en œuvre toute une stratégie pour le faire[4].

Le même sens est parfois donné à l'agent qui a un usage plutôt en économie ou en géographie au niveau naturel (l'agent d'érosion…). On l'utilise pour celui qui transmet, le vecteur de transmission (idée, maladie…). C'est un sens faible, en tout cas plus faible que

[3] PAYE O, « gouvernance : d'une notion polysémique à un concept politologique », Études internationales, vol. 36, n◦ 1, 2005, p.13.

[4] Amor BELHEDI, « Les acteurs et l'espace : Quelques éléments de problématiques », Intervention dans la Séance Scientifique 03 du Laboratoire "Dynamiques & Planification Spatiales" DPS novembre 2004.

Rapport-Gratuit.com

celui d'acteur, une courroie de transmission, un simple intermédiaire (les agents de l'État, d'où le terme d'agence..), c'est-à-dire de représentation ou de relais (R. Brunet, 1993)[5].

Les principaux acteurs sont : l'individu, la famille, le ménage,… où la décision est plutôt individuelle, le groupe plus ou moins formel-informel, réduit ou important (le clan, la tribu, l'association…), l'entreprise, la collectivité locale ou territoriale, l'État. Il y a des acteurs dont la fonction essentielle est la gestion spatiale ou territoriale comme la collectivité ou l'État. Les acteurs ne revêtent pas la même importance en fonction de leurs poids dans l'organisation et la dynamique spatiale.

Ce sont souvent les petits acteurs qui sont à l'origine des inflexions sociétales majeures comme la dynamique de l'habitat, la mobilité urbaine, l'effet de mode… *On est tous acteur quelque part, jamais totalement, non plus à zéro* (R Brunet, 1993)[6]. L'importance de ces acteurs réside dans le comportement.

De l'autre côté, on a les grands acteurs qui ont plus de poids sur l'inflexion des décisions macro-spatiales comme les grandes entreprises ou l'État, l'inflexion se situe au niveau de la décision normative, incitative ou coercitive.

Le mot « local »[7] repose sur la notion de territoire ouvrant ainsi la voie à la discussion sur les échelles de pertinence d'un territoire. Le niveau local correspond, le plus souvent, à une zone d'économie locale formée par une ou des villes et leurs hinterlands ruraux. Cette discussion est alimentée par la dimension du mot territoire et de la représentation que les sociétés humaines en ont.

2-2 Les collectivités locales (ou territoriales)

D'après l'article 15 de la constitution algérienne : « Les collectivités territoriales de l'État sont la commune et la wilaya, La commune est la collectivité de base ».

---

[5] BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H., 1993, « *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique* », Paris, Reclus-Documentation française, 518 p, cité par Amor BELHEDI, « Les acteurs et l'espace, Quelques éléments de problématiques », novembre 2004, http://epigeo.voila.net/acteurespace.htm

[6] BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H, Ibid.

[7] « Décentralisation et développement local : Eléments d'analyse et de réflexions à partir de certains travaux du CSAO » CLUB DU SAHEL ET DE L'AFRIQUE DE L'OUEST, septembre 2005, document en ligne.

2-2-1 La commune

La commune est la collectivité territoriale de base de l'État[8], elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, elle est créée par la loi[9].

Elle est l'assise territoriale de la décentralisation et le lieu d'exercice de la citoyenneté. Elle constitue le cadre de participation du citoyen à la gestion des affaires publiques[10].

Elle concourt avec l'État, notamment, à l'administration et à l'aménagement du territoire, au développement économique, social et culturel, à la sécurité, ainsi qu'à la protection et l'amélioration du cadre de vie des citoyens[11]. La commune a un nom, un territoire et un chef-lieu. La commune dispose :

- D'une instance délibérante : l'assemblée populaire communale ;
- D'un organe exécutif, présidé par le président de l'assemblée populaire communale ;
- D'une administration animée par le secrétaire général de la commune, sous l'autorité du président de l'assemblée populaire communale ;

Les instances de la commune inscrivent leur action dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur[12].

2-2-2 La wilaya

La wilaya algérienne est une collectivité territoriale décentralisée, qui est subdivisée en daïras, subdivisions strictement administratives.

1er article : *« La wilaya est une collectivité territoriale de l'État. Elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle est également une circonscription administrative déconcentrée de l'État... Elle est créée par la loi ».*

D'après l'article 16 de la constitution: *« l'assemblée élue constitue l'assise de la décentralisation et le lieu de participation des citoyens à la gestion des affaires publiques ».*

[8] Art. 15 de la constitution Algérienne
[9] Code des Collectivités territoriales Algérien, Article 1
[10] Ibid, Art. 2
[11] Ibid, Art. 3
[12] Ibid, Art. 15

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

D'après le 1er article de la loi n° 12-07 du 28 Rabie El Aouel 1433 correspondant au 21 février 2012 relative à la wilaya, la wilaya algérienne est une collectivité territoriale créée par la loi et une circonscription administrative déconcentrée de l'État. Elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'article 2 souligne que la wilaya est dotée de deux organes : l'Assemblée populaire de wilaya et le wali.

2-3 La notion de gouvernance

La notion de gouvernance apparaît comme l'outil d'une politique de développement équitable, parce qu'elle a comme objectifs l'amélioration de la participation du citoyen, la préservation de l'environnement et de l'avenir des générations futures.

La gouvernance est définie comme « *le processus par lequel, à l'intérieur de traditions reconnues et de cadres institutionnels, différents secteurs de la société expriment des intérêts, des décisions sont prises et les décideurs en sont tenus pour responsables* »[13].

La gouvernance est définie aussi comme « *l'ensemble des actions et moyens adoptés par la société pour promouvoir l'action collective et fournir des solutions collectives afin de poursuivre des objectifs communs* »[14].

Les spécialistes de la Banque Mondiale ont traité ce thème depuis plus d'une quinzaine d'années, il s'agit de D. Kaufmann, Aart Kraay et de Pablo Zoido-Lobatón[15], ils nous proposent la définition suivante :

Ils entendent par gouvernance : « *Les traditions et les institutions au travers desquelles s'exerce l'autorité dans un pays* ». Pour les auteurs de cette définition, les traditions et les institutions englobent :

[13] John O'GRADY, « Recent Corporate Failures - Key Lessons from the Private Sector ». Conference on Corporate Governance in the Public Sector, Canberra, 13 August 2002.

[14] Richard DODGSON, Kelley LEE & Nick DRAGER: « Global health governance: a conceptual review » Discussion Paper No.1, www.who.org, 2002.

[15] Daniel Kaufmann, Aar t Kraay et Pablo Zoido-Lobatón, Article intitulé « Gestion des affaires publiques, de l'évaluation à l'action », Finances et développement, Juin 2000, pp. 10-11

- Le processus par lequel les gouvernants sont choisis, rendus responsables, contrôlés et remplacés ;
- La capacité des gouvernants à gérer efficacement les ressources et à formuler et appliquer de saines politiques et réglementation ;
- Le respect de citoyens et de l'état pour les institutions régissant leurs interactions économiques et sociales.

Ces éléments définissant la notion de « gouvernance » présentent une double particularité. Ils ont un caractère descriptif, en présentant et en analysant les différentes structures et institutions d'un pays et leurs différentes interactions. Mais aussi et surtout posent des conditions liées à la démocratie, aux différentes libertés, aux respects des lois, à l'efficacité de la gestion des ressources, à la qualité du processus de désignation des responsables, à l'évaluation de leurs actions.

Pour l'ensemble des politiques de développement, les institutions internationales suggèrent une sorte de feuille de route où les conditions citées plus haut constituent l'ossature de l'approche qui devrait soutenir les actions de développement.

L'expérience en matière de développement révèle que la qualité des éléments constitutifs de la gouvernance est déterminante dans la concrétisation de résultats probants.

Si nous prenons une deuxième définition pour mieux clarifier cette notion, cette définition privilégiée dans le contenu du concept gouvernance, l'aspect lié à la qualité des institutions et à l'efficacité des services publics.

Le professeur François Castaing[16]**,** chercheur à l'université Paris VIII et de l'institut Maghreb-Europe, retient quatre éléments pour définir la gouvernance :

- Il définit la gouvernance comme un mode de prise de décision.
- Ce mode prise de décision se prend dans un cadre d'une organisation collective.
- Cette organisation contient une multitude de lieux de pouvoirs.
- Le but est de garantir l'efficacité.

[16]François Castaing. Institut Maghreb-Europe « S'interroger sur le partage du pouvoir », Publié par Mr Salah Eddine Belabes dans le journal El Watan le 30 - 05 – 2005.

Cette définition sous-entend que nous sommes dans un système démocratique, caractérisé par la présence de plusieurs centres de décision et dont le but final de cette organisation est l'efficacité. Le professeur Castaing privilégie, donc, l'aspect efficacité comme finalité de toute gouvernance. Cet aspect représente l'un des éléments constitutifs de la notion de gouvernance.

L'efficacité est devenue un des critères d'évaluation des politiques de développement et de gouvernance. Les décideurs politiques, les institutions internationales et les investisseurs accordent, actuellement, une importance décisive au degré d'efficacité des services publics. C'est pour cette raison que le professeur Castaing estime que la gouvernance est peut-être «*une réforme, une révolution du mode d'organisation de l'état* ».

La gouvernance vise une redéfinition des attributions et des missions de l'état. La redistribution des rôles se fera au profit de la société civile.

Les principales propriétés de la notion de gouvernance[17] :

- La gouvernance privilégie le dialogue et la concertation dans les choix d'une politique. Le but est d'atteindre un consensus où chaque acteur retrouve la totalité ou une partie de ses objectifs et de ses intérêts.
- La gouvernance reconnaît la multiplicité des acteurs. Ces acteurs peuvent être des institutions étatiques ou privées, des organisations non gouvernementales, des représentants de la société civile.
- La gouvernance mélitte pour moins d'état et pour un système libéral.
- La gouvernance n'admit pas le recours à la violence comme moyens pour accéder au pouvoir. Les principes démocratiques sont préférés aux autres types de régimes.
- La gouvernance retient comme l'un de ses fondements la responsabilité.
- La gouvernance est un processus qui nécessite des ajustements en fonction du consensus du moment sans renoncement aux principes de base cités plus haut.
- La gouvernance admet et favorise les actions en dehors de l'administration.
- La gouvernance reconnaît la multiplicité des relations, leurs interactions, et leur interdépendance. L'influence des relations, les unes sur les autres sont réciproques.
- La gouvernance accord une place centrale au rôle et à la qualité des institutions.

[17] Brahim Lakhlef «LA BONNE GOUVERNANCE », Dar EL Khaldounia, Alger, 2006, p 15

2-4 La Gouvernance d'entreprise

Le terme anglo-saxon « corporate governance » est souvent traduit en France par l'expression gouvernement d'entreprise ou par gouvernance d'entreprise (GE).

Le gouvernement d'entreprise est défini comme étant « *le système par lequel les entreprises sont dirigées et contrôlées* »[18].

Pérez[19] définit ainsi le gouvernement d'entreprise comme "*le management du management*", et Charreaux[20] comme « *l'ensemble des mécanismes qui ont pour effet de délimiter les pouvoirs et d'influencer les décisions des dirigeants, autrement dit qui gouvernent leur conduite et délimitent leur espace discrétionnaire* ».

Pour Hyafil (1997), le gouvernement d'entreprise recouvre l'ensemble des dispositions qui permettent de s'assurer :

- que les objectifs poursuivis par les dirigeants sont légitimes ;
- que les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs sont adaptés[21].

Selon Charreaux, le gouvernement d'entreprise est l'ensemble des mécanismes qui ont pour mission la délimitation des pouvoirs et d'influencer les décisions des dirigeants.

La gouvernance d'entreprise est, à la fois une philosophie managériale et un ensemble de dispositions pratiques visant à assurer la pérennité et la compétitivité de l'entreprise par le biais de :

- La définition des droits et des devoirs des parties prenantes ;
- Le partage des prérogatives et responsabilités qui en résultant[22].

La « corporate governance », est un phénomène qui s'est progressivement rependu dans le monde au cours des années quatre-vingt-dix pour s'imposer aujourd'hui dans de nombreux débats économiques et politiques sous le thème du « gouvernement d'entreprise ». Apparue

[18] Frédéric Parrat. « LE GOUVERNAMENT D'ENTREPRISE ». DUNOD.PARIS, 2003.
[19] Pérez R., « La gouvernance de l'entreprise », La Découverte, Paris, 2003.
[20] Charreaux G., « Pour une véritable théorie de la latitude managériale et du gouvernement des entreprises », Revue Française de Gestion, n°111, 1996, pp. 50-64.
[21] Frédéric Parrat, op.cit, p11
[22] Voir le code de gouvernance d'entreprise en Algérie. ÉDITION 2009. P16

aux États-Unis au début des années soixante-dix en réaction à des scandales financiers mettant en cause de grands groupes industriels et bancaires et leurs dirigeants, elle entrainait une modification des règles du jeu sur les grandes places boursières occidentales et transformait profondément la nature des relations entre mandants et mandataires dans le capitalisme occidental.

La corporate governance se développe ainsi aux États unis dans les années 80 pour être consacrée en 1993 par la publication des « *principales of corporate governance* » qui mettent en évidence la dualité du pouvoir au sein du conseil d'administration entre pouvoir de contrôle de l'actionnaire et pouvoir de gestion et d'organisation des dirigeants, et insistent en outre sur la nécessite par le conseil de surveiller ceux qui gèrent la société.

3- LA GOUVERNANCE TERRITORIALE

Différents acteurs interviennent pour gérer le territoire, acteurs locaux et institutionnels, partenaires publics et privés, représentants de l'État, élus des collectivités territoriales, professionnels, société civile.

3-1 la notion de territoire

Le terme de territoire est polysémique: il renvoie à des significations variées qui dépendent de l'angle d'approche, des disciplines qui l'étudient et de l'époque. En géographie la notion de territoire a pris une importance croissante, notamment en géographie humaine et politique.

La définition du territoire dans la pensée de Jean Gottmann[23] repose sur deux autres notions, celle de l'espace géographique et celle du cloisonnement de l'espace.

L'espace géographique selon Gottmann coïncide avec l'espace politique, ce qui fait l'intérêt du rapprochement des deux disciplines qui sont la Géographie et les Sciences politiques sous la forme de la géographie politique. L'espace géographique se définit essentiellement par son *accessibilité* à l'action humaine. Il est pour cette raison limité par les possibilités technologiques et économiques de la société humaine. En même temps, parce que ces conditions changent, l'espace géographique est en expansion continue. Limité mais en expansion, l'espace géographique est aussi tridimensionnel, puisqu'il inclue l'espace maritime et l'espace aérien. Gottmann s'intéressa particulièrement à la question des limites de l'espace

[23] Georges PRÉVÉLAKIS « La notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann », 1995, p. 1

géographique et se tourna vers le droit international pour voir comment les juristes répondaient à la question des limites de la souveraineté des États dans la mer et dans l'air.

L'espace géographique de Gottmann est donc protéique, en mutation continue et ne se limite pas à *l'épiderme de la Terre*.

Quelle que soit l'approche du concept, un territoire implique l'existence de frontières ou de limites. Ces deux derniers termes sont utilisés en fonction du type de territoire dont ils forment le périmètre. Par exemple, un territoire politique ou une subdivision administrative sont délimités par une frontière alors qu'un territoire naturel est circonscrit par une limite, terme moins juridique.

Un territoire doit être: habité, partagé, transformé. Selon la définition de Claude Raffestin[24], le territoire est un espace transformé par le travail humain.

D'après Pierre George et Fernand Verger[25], le territoire est défini comme un espace géographique qualifié par une appartenance juridique (territoire national), une spécificité naturelle (territoire montagneux) ou culturelle (territoire linguistique). Dans ce dernier cas, le terme d'aire («aire linguistique») pourrait lui être préféré.

Toutefois, on trouve une multitude d'autres définitions pour le concept de territoire qui dépendent de l'angle d'approche et de l'époque des paradigmes géographiques étudiés.

Quelle que soit l'approche du concept, un territoire implique l'existence de frontières ou de limites. Ces deux derniers termes sont utilisés en fonction du type de territoire dont ils forment le périmètre. Par exemple, un territoire politique ou une subdivision administrative sont délimités par une frontière alors qu'un territoire naturel est circonscrit par une limite, terme moins juridique.

[24] Raffestin C., 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité », in Auriac F. et Brunet R. (eds.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris : Fayard, p. 173-185 cité par Jacques FONTANILLE «Territoire», *ACTES SÉMIOTIQUES* [En ligne]**.** 2014, n° 117. Disponible sur : <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5239> (consulté le 26/01/2015).

[25] Pierre George et Fernand Verger, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Presses universitaires de France, 2009 cité par Jacques FONTANILLE «Territoire», *ACTES SÉMIOTIQUES* [En ligne]**.** 2014, n° 117. Disponible sur : <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5239> (consulté le 26/01/2015).

3-2 Conflits territoriaux

Le problème de conflit à des effets sur l'aménagement des territoires qui induit un impact sur le développement, car les ressources seront bloquées ou non utilisées. L'aménagement est défini[26] comme étant l'ensemble des actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communications sur l'étendue du territoire.

Les conflits recouvrent différentes formes d'opposition[27] :

- Des oppositions ou controverses face à un choix de localisation, à la réalisation d'une infrastructure, à un projet ou un parti pris architectural. On peut classer dans ce type de conflit la question du contentieux mobilisé par des habitants ou certains micro-conflits liés à des pratiques de l'espace remises en cause par des projets publics. Ces situations sont souvent nommées conflits environnementaux ou conflits d'implantation. Jean Marc Dziedzicki[28] propose de distinguer des conflits d'aménagement s'opposant à la réalisation d'un projet, d'implantation liée à la perception des impacts potentiels d'un projet et des conflits d'environnement portant sur les impacts d'un équipement ou d'une activité en fonctionnement.
- Des oppositions, controverses, conflits entre usagers d'un espace. D'après Camargue Bernard Picon [1988] qui a identifié des conflits d'échelles, d'ordres et de temporalités différentes, mobilisant des groupes à fortes compétences et capacités d'investissement, lié à la gestion de l'eau et dont la résolution a produit l'équilibre précaire d'un milieu présenté comme nature ; ceux plus récents qui mobilisent des références à une nature mythique et opposent différents groupes d'habitants à des projets ou pratiques allogènes. Les acteurs publics sont mis en cause pour avoir permis un certain type d'usage, n'avoir pas empêché un projet privé. Les valeurs environnementales sont mobilisées pour tenter de maintenir le statu quo et les qualités liées à certains usages ou à l'espace proche du logement. Ces situations peuvent être considérées comme des conflits d'usages.

---

[26] MERLIN.P, « géographie de l'aménagement », PUF, paris, 1991.

[27] Patrice Melé, Corinne Larrue, Muriel Rosemberg, « conflits et territoires », presses universitaires François-Rabelais, Maison des sciences de l'homme Villes et territoires, 2003, 224 p, pp. 2-3.

[28] Jean Marc Dziedzicki, « gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ? », thèse de doctorat, Université François Rabelais, Toure, 443p, 2001, pp. 18-19, cité par Patrice Melé, Corinne Larrue, Muriel Rosemberg, « conflits et territoires », presses universitaires François-Rabelais, Maison des sciences de l'homme Villes et territoires, 2003, 224 p, p.2

- Des débats, oppositions entre acteurs publics ou para-publics lors de la négociation de projets ou la mise en œuvre de politiques publiques. Les relations entre acteurs dans le cadre de la production de l'action sur le territoire peuvent être de confrontation plus que de coopération, relever du rapport de force, de la résistance au changement ou simplement de négociations qui nécessitent la construction de situations publicisées comme opposition ou conflit. Il s'agit ici le plus souvent de différents ou de controverses – au sens d'interprétations contradictoires et d'argumentations fondées – entre des services ou des institutions qui peuvent être réglés par un accord négocié, un niveau supérieur administratif ou politique, ou se maintenir présentes révélant pour reprendre le vocabulaire de Michel Marié [1999 : 242], un « iceberg tensionnel » ou « des antagonismes réglés ».
- Des conflits sociaux et politiques analysés sous l'angle de leur dimension spatiale ou de leur relation au territoire. Luttes, mouvements et oppositions électorales peuvent être lus à partir des espaces qu'ils mobilisent ou qualifient. La géographie électorale se propose de révéler l'inscription spatiale de rivalités politiques. Un effet de territoire dans lequel on pourrait lire la trace d'un conflit politique historique qui marquerait encore aujourd'hui les représentations et les positionnements politiques des populations.

3-3 L'évolution de la gouvernance des territoires

La nouveauté qui a été apporté à la notion de gouvernance, à partir des années 1990, est la participation des sociétés ancrées dans les différents niveaux territoriaux, dans la gestion.

Abondant dans ce même sens, les auteurs F.Leloup, L. Moyart et B. Pecqueur (2005), considèrent que « *les prémices de réflexion sur la gouvernance territoriale peuvent restituées dans l'historique de la recherche de nouveaux modes d'organisation et de gestion territoriale, alternatifs aux démarches territoriales descendantes classiques* »[29], c'est-à-dire les modes de gestion et de développement qui marquent une rupture avec le développement classique comme politique provenant des sphères supérieurs de l'État vers les niveaux inférieurs.

Ces démarches traduisent par conséquent le départ du développement local et de la décentralisation, l'évolution de la gouvernance territoriale renvoie alors aux questions de développement local et met l'accent sur la condition de l'implication croissante des acteurs locaux (privés ou publics) ainsi qu'une mobilisation active des acteurs pour une décision

[29] Leloup F. et *al.* (2005), « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale » Géographie Économie Société, 2005/4, Vol. 7, p. 322

Rapport-Gratuit.com

autonome par rapport au pouvoir central public. La coordination et les formes de régulation ne se limitent plus au niveau politique, mais, s'élargissent à l'économique, au social, et au culturel.

3-4 La gouvernance publique

Les réformes du secteur public sont en concurrence avec d'autres objectifs des gouvernements.

Mettre en place une gouvernance publique de qualité est néanmoins l'une des tâches les plus complexes et les plus ardues pour un gouvernement; en effet, il s'agit d'une action dure qui exige des efforts constants; cette action nécessite des ressources supplémentaires, en particulier pour recruter des professionnels mieux formés et leur offrir une rémunération compétitive; les bénéficiaires d'une meilleure gouvernance sont souvent dispersés au sein de la société et n'expriment pas leur soutien parce qu'ils sont mal organisés, alors que les futurs perdants à court terme sont souvent bien organisés et savent se faire entendre.

3-4-1 Identifier et gérer les conflits d'intérêts

Les Lignes directrices de l'OCDE[30] pour la gestion des conflits d'intérêts définissent quatre principes fondamentaux que les agents publics doivent respecter lorsqu'ils s'occupent de situations de conflit d'intérêt afin de préserver la confiance dans les institutions publiques : servir l'intérêt général; favoriser la transparence; encourager la responsabilité individuelle; et créer une culture organisationnelle ne tolérant pas les conflits d'intérêts.

- **Servir l'intérêt général**

Dans leurs décisions et leurs avis, les agents publics ne doivent avoir aucune considération de gain personnel. Les préférences religieuses, professionnelles, politiques, ethniques, familiales ou autres du décideur ne doivent pas affecter l'intégrité des décisions officielles. Dans le même temps, ils doivent se défaire (ou limiter l'effet) des intérêts financiers privés, des relations personnelles ou des liens susceptibles de compromettre les décisions officielles auxquelles ils participent. Si ce n'est pas possible (on peut difficilement demander à un agent de quitter son conjoint ou ses enfants dans l'intérêt du travail), ils doivent s'abstenir de participer aux décisions officielles susceptibles d'être compromises par leurs intérêts privés.

[30] OCDE (2008), « Gouvernance publique », dans Cadre d'action pour l'investissement : Panorama des bonnes pratiques, Éditions OCDE, pp 291-293

Les agents publics doivent également s'abstenir de tirer indûment profit, à des fins privées, d'informations privilégiées non divulguées au public et obtenues dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Ainsi, ils ne doivent pas participer à une transaction financière privée qui requiert l'utilisation d'informations confidentielles obtenues au travail. Par ailleurs, ils ne doivent pas abuser de leur position et des ressources de l'administration pour obtenir un gain personnel, comme accorder un contrat à une entreprise dans l'espoir d'obtenir un emploi dans celle-ci après la cessation de leurs fonctions.

- **Favoriser la transparence et le contrôle public**

Les Lignes directrices précisent que les agents publics et les organismes publics doivent agir d'une manière qui soit conforme aux exigences d'un strict contrôle public. Les intérêts et liens d'ordre privé des agents publics qui sont susceptibles de porter atteinte à l'exercice désintéressé de fonctions publiques doivent être divulgués au moment de la prise de fonction, et par la suite si la situation change, afin de permettre un contrôle adéquat et une gestion correcte de la situation.

Les organismes et agents publics doivent également veiller à la cohérence et à la transparence lorsqu'ils résolvent ou traitent des situations de conflit d'intérêts, en fournissant par exemple des informations récentes sur les politiques, règles et procédures administratives de l'organisme en matière de conflit d'intérêts, ou en encourageant les discussions sur les moyens qui ont été mis en œuvre dans le passé pour traiter des situations spécifiques et/ou qui seront utilisés à cet effet à l'avenir. Les organismes doivent également encourager le contrôle de la manière dont ils gèrent ces situations, peut-être en associant les agents au réexamen de la politique actuelle de gestion des conflits d'intérêts ou en les consultant sur les mesures préventives futures.

- **Promouvoir la responsabilité individuelle et l'exemple personnel**

Les agents publics, notamment ceux de l'administration publique et les hauts fonctionnaires, doivent se comporter en permanence avec intégrité, d'une manière qui serve d'exemple aux autres agents et au public. Face à des cas individuels, les hauts fonctionnaires et les gestionnaires doivent équilibrer les intérêts de l'organisme, de la personne, et du public. De plus, les agents publics assument la responsabilité d'organiser leurs affaires privées d'une manière propre à éviter tout conflit d'intérêts et d'identifier les conflits qui apparaissent et de les résoudre dans l'intérêt général. Ils peuvent ainsi céder un intérêt financier pertinent, ou déclarer un intérêt dans une affaire particulière et se retirer du processus de décision.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

- **Créer une culture organisationnelle ne tolérant pas les conflits d'intérêts**

Les lignes directrices demandent également aux organismes publics de favoriser une culture organisationnelle qui ne tolère pas les conflits d'intérêts. Plusieurs moyens permettent d'y parvenir, comme sensibiliser le public en publiant la politique sur les conflits d'intérêts, procéder à ces rappels périodiques de celle-ci, élaborer des outils de formation pour aider les agents à la mettre en œuvre et à la comprendre, et donner des conseils concrets lorsque le besoin s'en fait sentir. Les pratiques organisationnelles doivent encourager les agents publics à divulguer les cas réels, apparents ou potentiels de conflits d'intérêts et à en débattre, et apporter des mesures de protection raisonnables contre les représailles. Les organismes publics doivent également susciter et entretenir une culture de communication ouverte et de dialogue pour favoriser l'intégrité, tout en proposant des conseils et une formation pour qu'elle soit mieux comprise.

3-4-2 Recommandations essentielles pour la gestion des conflits d'intérêts

Concernent la manière d'identifier, de prévenir, de gérer et de résoudre les situations de conflit d'intérêts[31] :

- **Identifier les situations génératrices de conflits d'intérêts**
  - Décrire de façon claire et réaliste les circonstances et les relations susceptibles de créer une situation de conflit d'intérêts.
  - Veiller à ce que la politique de gestion des conflits d'intérêts soit étayée par des stratégies et des pratiques organisationnelles permettant d'identifier les situations concrètes de conflit dans le cadre professionnel.
- **Établir des procédures d'identification, de gestion et de résolution des situations de conflit d'intérêts**
  - Veiller à ce que les agents publics soient informés de leurs obligations en matière d'identification et de déclaration des situations de conflit d'intérêts.
  - Définir clairement ce qu'on attend des agents publics dans le traitement des conflits d'intérêts, afin que les gestionnaires et les agents puissent les résoudre et les gérer de manière adéquate.

[31] Ibid, p.293

- **Mettre en avant l'exemplarité et la détermination**
  - Les gestionnaires et hauts dirigeants du service public assument la responsabilité de l'application réelle de la politique de gestion des conflits d'intérêts, en élaborant une procédure décisionnelle cohérente, en prenant des décisions fondées sur ce modèle dans les cas particuliers, en suivant et en évaluant l'efficacité de la politique et, au besoin, en améliorant ou en modifiant la politique pour la rendre plus efficace.
- **Créer un partenariat avec les agents**
  - Assurer une large publicité, bien faire connaître et faire comprendre la politique de gestion des conflits d'intérêts par la formation et le conseil.
  - Rechercher les situations potentielles de conflit d'intérêts dans les domaines «à risque».
  - Identifier les mesures préventives à appliquer pour éviter l'apparition de situations de conflit d'intérêts.
  - Instaurer et soutenir une culture organisationnelle ouverte où le traitement des conflits d'intérêts peut être librement évoqué et débattu.
- **Faire appliquer la politique relative aux conflits d'intérêts**
  - Mettre en place des procédures sanctionnant le délit de conflit d'intérêts, et prévoir les conséquences du non-respect, notamment des sanctions disciplinaires.
  - Élaborer des mécanismes de surveillance pour déceler les infractions à la politique adoptée et pour prendre en compte les gains ou les avantages retirés du conflit d'intérêts.
  - Coordonner les mesures de prévention et d'exécution et les intégrer dans un cadre institutionnel cohérent.
  - Proposer un mécanisme permettant de reconnaître et de récompenser un comportement exemplaire lié à un respect constant de la politique relative aux conflits d'intérêts.
- **Instaurer un nouveau partenariat avec les entreprises et le secteur à but non lucratif**
  - Faire participer les entreprises et le secteur à but non lucratif à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de conflit d'intérêts applicable aux agents publics.
  - Anticiper les situations potentielles de conflit d'intérêts lorsque les organismes publics font appel à des représentants des entreprises et du secteur à but non lucratif au sein de conseils d'administration et de comités consultatifs.

- Prévoir des mesures de protection contre les situations potentielles de conflit d'intérêts en informant les autres organismes des conséquences potentielles du non-respect et en examinant ensemble les domaines à risque élevé.

3-5 Le Management public

Selon Romain Laufer, Alain Burlaud[32] le management public est une nouvelle discipline. Comme souvent dans le domaine de la gestion la réussite des pratiques précède la cohérence des conceptions.

Le management public n'est pas l'application du management au secteur public, il est le résultat de la crise que connaît la délimitation entre secteur public et secteur privé. En cela il dénote un phénomène social qui concerne la société toute entière : Les administrations qui étendent leurs domaines d'intervention, le développement des grandes entreprises qui sont amenées à considérer l'aspect institutionnel de leur existence et l'émergence d'un nombre croissant d'organisations situées entre le secteur public et le secteur privé : société d'économie mixtes, associations, fondations, etc... A ce titre le management public concerne tant les gestionnaires du secteur privé que ceux du secteur public, tant l'enseignement de la gestion que celui des sciences administratives et tant les praticiens de l'action sociale que les analystes des phénomènes sociaux : sociologues des organisations, de la communication, et spécialistes des sciences politiques.

Le management public est une réponse à la crise de légitimité de l'Administration dans son fonctionnement traditionnel. Là réside sa nécessité. Ce qui le rend efficace à ce niveau c'est le fait que le management connote la rationalité, que la participation des usagers connote l'humanité, que le marketing public connote à la fois la rationalité du management et l'humanité de qui tient compte des besoins du public.

Mais pour que le management public puisse remplir son rôle symbolique encore faut-il qu'il ait un contenu pratique.

[32] Romain Laufer et Alain Burlaud, « Management public : Gestion et légitimité », Dalloz, 1980, p 30.

3-5-1 Du management au Management public territorial

D'après Peter Drucker[33], qui a donné la définition la plus complète, le management est une « activité visant à obtenir des hommes et des femmes un résultat collectif en leur donnant un but commun, des valeurs communes, une organisation convenable et la formation nécessaire pour qu'ils soient performants et puissent s'adapter au changement ».

Cet auteur définit cinq tâches fondamentales incombant au manager :

- ✓ Il détermine les objectifs et définit leur nature ;
- ✓ Il organise le travail dans le cadre d'une structure d'organisation et sélectionne les responsables ;
- ✓ Il motive et communique auprès d'une équipe qu'il a fondée avec ceux qui ont la responsabilité des diverses tâches ;
- ✓ Il élabore des standards de performances, analyse, évalue et interprète et il transmet le contenu de ces mesures à ses subordonnés, et à ses supérieurs et ses collègues ;
- ✓ Il forme les gens et se forme lui-même.

La spécificité du management public réside dans le fait que les valeurs de service public ne sont pas celles du marché. Les produits et prestations gérés par les institutions publiques sont de nature fondamentalement différente de ceux du privé. Les politiques publiques cherchent à agir sur la société, selon une logique d'organisation du changement social qui diffère de la logique de recherche du profit. C'est cette double fonction de production de l'action publique, celle d'un service et celle d'un impact sur son environnement, qui confère au management public sa spécificité en même temps que sa richesse et sa complexité[34].

3-5-2 Les particularités du management public des territoires

Selon Eric Ardouin et Jean-Christophe Baudouin[35], la gestion publique locale comporte un certain nombre de particularités qui teintent de manière originale les logiques et les méthodes du management public territorial.

La légitimé propre des exécutifs territoriaux, la place des assemblées locales dans la détermination des objectifs politiques, le jeu des délégations de fonction et de délégation

[33] DRUCKER (P), « Devenez manager ! », Pearson - Village Mondial, décembre 2006, 352p.
[34] Eric Ardouin et Jean-Christophe Baudouin « Le management public des territoires : décider, agir, évaluer », Édition de l'aube, 2012, pp 7-8
[35] Eric Ardouin et Jean-Christophe Baudouin, Ibid, pp 10-12

d'encadrement font que les collectivités territoriales constituent des lieux de pouvoirs plus complexes que dans bien des entreprises privées.

La nature, les champs et la diversité des services publics locaux ainsi que les enjeux, obligations et contraintes de l'action publique locale font que les collectivités territoriales assurent des responsabilités bien plus vastes que celles de nombreux acteurs du secteur marchand.

Les dispositifs juridiques, réglementaires et normatifs qui encadrent la sphère publique locale induisent des modes de fonctionnement particuliers. Les marges de manœuvre du manager public territorial diffèrent de celles accordées dans le secteur privé. Elles ne sont ni supérieures. Elles sont différentes.

Le statut unique de la fonction publique territoriale permet, au sein des collectivités territoriales, de simplifier les débats concernant les cadres d'emplois, la définition des métiers et la négociation salariale, ce qui constitue un facteur pacificateur en interne et une force pour orienter les services publics locaux vers l'action et l'usage. Par les droits qu'il accorde, ce statut définit des obligations, parmi lesquelles une parfaite indépendance de l'agent public par rapport à tout intérêt privé, qui garantissent l'essentiel : la probité de la fonction publique en général et, plus particulièrement, celle des fonctionnaires territoriaux confrontés à un jeu de pouvoirs et d'acteurs beaucoup plus complexe et délicat que pour toute fonction publique. Le fonctionnaire territorial détient la responsabilité d'être « serviteur public », non qu'il doive être soumis à l'autorité territoriale ou obéir au citoyen mais parce que, aux côtés d'un exécutif territorial, en toute loyauté et en lien avec les acteurs locaux, il doit contribuer à faire vivre l'espace public, d'une manière désintéressée, professionnelle et engagée, à la recherche de l'intérêt général.

L'action publique locale ne vise pas uniquement l'obtention de résultats, mais remplit aussi quatre fonctions sous la responsabilité des assemblées locales et des exécutifs territoriaux :

- ✓ La recherche du bien commun, qui va au-delà de la demande exprimée ;
- ✓ La réalisation des engagements pris vis-à-vis du public et des différents groupes sociaux qu'agrège la collectivité ;
- ✓ La conduite du changement à l'échelle d'un territoire, selon une vision d'ensemble partagée autant que possible avec les citoyens et les acteurs locaux ;

- ✓ La prise en compte des contraintes, selon un mouvement de dépassement ou de compromis.

3-6 La gouvernance Locale

Avec la prudence écologique, l'équité sociale et l'efficacité économique, la gouvernance – comprise généralement comme démocratisation des processus de choix – est souvent présentée comme étant le « 4ème pilier du développement durable »[36].

La notion de « gouvernance locale » a fait son chemin et est maintenant au cœur du débat sur les manières de rendre les politiques publiques plus efficaces. Aujourd'hui, la gouvernance locale est considérée comme un déterminant majeur des résultats des stratégies de développement économique et des mesures destinées à améliorer la qualité de la vie. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, ce n'était encore qu'un vague concept qui apportait peu de réponses concrètes.

La gouvernance locale ne cesse d'évoluer à mesure que les pouvoirs publics, les entreprises et la société civile mènent des expériences pour trouver les méthodes optimales qui leur permettront d'aborder ensemble les sujets de préoccupation qu'ils partagent. C'est ainsi qu'ont vu le jour de nouvelles formes de gouvernance, modèles stables destinés à mener des stratégies de développement économiques aux échelons régional et local et à résoudre des problèmes socio-économiques. Privilégiant le développement endogène, les plateformes stratégiques régionales, les partenariats, les administrations ouvertes et d'autres agents du changement sont parvenus à créer une dynamique grâce à une meilleure coordination, à l'adaptation au contexte local et à la participation.

3-6-1 Les obstacles à la gouvernance locale

L'analyse des politiques décentralisées, des nouveaux cadres pour le service public ainsi que des partenariats intersectoriels et entre administration, entreprises et société civile, permet d'identifier les principaux obstacles entravant les initiatives prises par les pouvoirs publics pour améliorer la gouvernance locale.

[36] « Dossier 2: Gouvernance locale et Développement durable », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 2 | 2002, mis en ligne le 01 novembre 2003, consulté le 15 janvier 2015. URL : http://developpementdurable.revues.org/1068.

Voici quels sont ces obstacles [37] :

- **manque de souplesse dans l'établissement des objectifs** : quand une administration centrale fixe des objectifs pour la mise en œuvre de ses différentes politiques, elle s'efforce de s'assurer que les objectifs nationaux seront atteints. Même en cas de décentralisation des services publics en un réseau d'antennes locales ou régionales disposant d'un certain pouvoir de décision, leur marge de manœuvre pour adapter les objectifs aux préoccupations locales et aux mesures prises dans d'autres domaines d'action est souvent limitée. Par exemple, les cibles locales de la politique du marché du travail (nombre de demandeurs d'emploi placés ou en formation, par exemple) sont souvent fixées à l'échelon central de façon à atteindre les objectifs nationaux en matière d'emploi et de chômage ;
- **recherche d'efficience** : pour inciter les services publics à atteindre leurs objectifs annuels et s'assurer que les deniers publics seront utilisés de la manière la plus efficiente qui soit, on a recours à des méthodes de gestion des performances favorables à une obtention maximale de résultats. Notamment, dans plusieurs domaines d'action publique, des services peuvent être externalisés et confiés au secteur privé, ou bien fournis en concurrence avec des organisations des secteurs privé ou associatif. Ces méthodes peuvent encourager une relative étroitesse de vues quant à la mise en œuvre des politiques ;
- **responsabilité hiérarchique** : les fonctionnaires sont responsables devant leur hiérarchie administrative interne et ne sont pas tenus de rendre compte de leurs résultats devant d'autres branches de l'administration ou d'organisations à l'échelon local. Dans certains cas, cependant, un système de gestion tripartite ou une décentralisation des pouvoirs peut aboutir à un élargissement de l'éventail des objectifs d'action poursuivis au niveau local ;
- **Légitimité** : des partenariats sont constitués pour s'efforcer de pallier les défaillances de la politique publique en faisant appel à la société civile et aux entreprises afin que les préoccupations locales soient mieux prises en compte. Cependant, la désignation des représentants de la société civile et des entreprises se fait parfois de manière arbitraire. Les fonctionnaires, qui représentent l'État, peuvent être réticents à l'idée de coopérer et de partager l'information avec des représentants d'organisations non gouvernementales (ONG) auto désignées, ou avec des chefs d'entreprise qui se portent volontaires pour représenter le monde des affaires. De leur côté, les municipalités fédérées peuvent elles

[37] *Sylvain* Giguère « Les nouvelles formes de gouvernance et le développement économique », OCDE, 2004, p.15-16.

aussi avoir des difficultés à organiser leur représentation au sein d'organismes d'importance stratégique ;

- **Suivi et évaluation** : Les résultats des actions coordonnées doivent faire l'objet d'un contrôle et d'une évaluation dans le cadre de systèmes de gestion des performances adéquats. Ceux-ci devraient en principe tenir compte de l'existence d'objectifs partagés, de résultats en termes d'amélioration de la gouvernance ainsi que de la multiplicité des circuits de responsabilité.

À ce jour, peu de progrès ont été enregistrés en matière d'évaluation. Les services publics répugnent à participer à des initiatives conjointes si aucune trace de leur intervention n'est conservée et si les partenariats affichent des résultats sous une forme qui ne coïncide pas forcément avec leur cadre d'imputabilité.

La nécessité de trouver des solutions à ces problèmes compte actuellement parmi les priorités de l'action gouvernementale. Les pouvoirs publics admettent que le fait d'unir leurs forces peut aider des territoires locaux et régionaux à améliorer durablement leur compétitivité, la cohésion sociale et la qualité de la vie. C'est dans ce but que de nouvelles formes de gouvernance sont progressivement mises en place.

3-6-2 La démocratie participative

La démocratie participative peut permettre aux habitants d'un territoire de s'investir sur celui-ci, d'y agir, de le développer et de le transformer, facilitant ainsi son appropriation et l'identification à ce dernier.

3-6-2-1 Définition de la démocratie participative

En se référent sur l'auteur Guillaume Gourgues[38] qui a donné une définition qu'on a beaucoup apprécie est la suivante : « *la démocratie participative est l'ensemble des dispositifs institutionnels, officiellement mis en œuvre par les autorités publiques, à toutes les échelles, dans le but d'associer tout ou une partie d'un public à un échange de la meilleure qualité possible, afin d'en faire des parties prenantes du processus décisionnel dans un secteur déterminé d'action publique* ».

[38] Fiacre Thibaut Zoungni, « Guillaume Gourgues, *Les politiques de démocratie participative* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, 2013, mis en ligne le 28 novembre 2013, consulté le 31 janvier 2015. URL : http://lectures.revues.org/12822

Rapport-Gratuit.com

3-6-2-2 Le principe de la démocratie participative

La notion de gouvernance locale a permis de souligner que la proximité géographique ne peut suffire à elle seule pour impulser une relation, qu'il faut y associer l'intentionnalité des acteurs s'exprimant par exemple dans la réalisation d'un projet commun. Il s'agit de passer de l'existence d'une identité locale, portée par la proximité géographique, à la définition d'un intérêt commun aux acteurs proches, porté par la proximité institutionnelle, à l'origine d'actions collectives constitutives d'une proximité organisationnelle, l'ensemble définissant la gouvernance locale. La causalité inverse est aussi vraie puisque la définition de l'intérêt commun peut être favorisée par l'instauration d'un mode de gouvernance fondé sur la démocratie participative. Cette démocratie (parfois qualifiée de « démocratie de proximité ») est un outil de résolution de problèmes locaux par la création de compromis. Cette pratique est une modalité de gestion de la tension permanente entre intérêts individuels et compromis collectif, en associant les bénéficiaires d'un projet à sa définition. On suppose alors que le programme défini localement sera mieux compris (et donc légitimé) car il est censé mieux répondre aux besoins des bénéficiaires. Le principe de démocratie participative ouvre la voie aux initiatives individuelles, autorise l'expression des intentionnalités des individus dans une démarche avant tout collective.

Finalement, par certains aspects au moins, les pays mettent en œuvre les principes du développement durable. Toutefois, la réalité montre, au-delà de toute vision idéalisée et des affirmations volontaristes, qu'ils rencontrent dans leur fonctionnement de nombreuses difficultés qui limitent leur durabilité.

4- LA DÉCENTRALISATION ET LE DÉVELOPPEMENT LOCAL

La décentralisation fait l'objet d'un intérêt majeur de la plupart des pays et des agences de la coopération internationale, le concept de décentralisation est toujours utilisé d'une manière générique pour désigner une série de processus. Ce processus modifie le contexte du développement local et conduit à la recherche d'une articulation entre les projets de développement local et la décentralisation avec la mise en place de projets de développement communal.

4-1 Les définitions et les types de la décentralisation

La décentralisation est un élément important pour favoriser le développement au niveau local. Plusieurs études portants sur l'impact de la décentralisation sur la gouvernance, ont prouvé une corrélation positive et statistiquement significative entre la décentralisation, mesurée par le ratio des dépenses des gouvernements sur l'ensemble des dépenses des gouvernements, et l'efficacité bureaucratique gouvernementale. De même, l'absence de corruption était corrélée avec la décentralisation.

4-1-1 Les différentes définitions de la décentralisation

Selon la Banque Mondiale[39] la décentralisation désigne le transfert d'autorité et de responsabilités en matière de fonction publique, depuis l'administration centrale vers les autorités intermédiaires et locales ou vers des organismes gouvernementaux quasi autonomes et/ou vers le secteur privé.

Selon Delcamp (1995), la décentralisation territoriale, comme il l'appelle, signifie : "*Un transfert d'un pouvoir de décision ou d'une responsabilité d'exécution à une entité administrative au sein de la même personne morale* »[40].

Pour Yatta (2009, P14)[41] « *la décentralisation implique une différenciation institutionnelle et politique entre l'État (central) et les collectivités locales et la légitimité de la représentation au niveau local d'intérêt public, distinct de ceux dont l'État (central) à la charge* ».

Ainsi, selon D. Ebel et Serdar Yilmaz (2001, P25)[42], décentraliser le pouvoir d'élaboration de politique publique consiste à transférer la responsabilité de la prise de décision et de la gestion d'activités publiques à des gouvernements infranationaux.

[39] La banque mondiale : http://www.worlbank.org/WEBSITE/EXTERNAL

[40] Delcamp (1995), p. 733 cité par Vaillancourt, François et Philippe Wingender (2007), « Décentralisation, compétition-émulation entre gouvernements et efficacité : leçons du et pour le secteur des transports », dans CEMT, *Les transports et la décentralisation*, Éditions OCDE

[41] F.Paul Yatta, « La décentralisation fiscale en Afrique : Enjeux et perspective », KARTHALA, 2009, p 14

[42] Ebel, R. D. et Yilmaz, S. (2001), « Concept de décentralisation fiscale et survol mondial », Article presenté au Symposium international sur le déséquilibre fiscal, 13 et 14 septembre, Québec, p25.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Selon Rondinelli (1981)[43] la décentralisation est un transfert de compétences en matière de planification, gestion et affectation des ressources depuis le secteur public central vers :

- Les unités de terrains des ministères et organisations publics centraux ;
- Les unités et niveaux subordonnés de l'administration ;
- Les entreprises et organismes publics autonomes ;
- Les instances territoriales ou spécialisées ;
- Les organisations du secteur privé et du secteur associatif.

4-1-2 Les types de la décentralisation

De façon générale, le terme décentralisation recouvre trois types d'arrangements institutionnels, le tableau suivant nous indique chacun des types de décentralisation sous trois aspects, soit les responsables politiques, les responsables de l'exécution et les responsables du financement[44] :

Tableau 1 : Les trois aspects des trois types de décentralisation

Types	Responsables Politiques	Responsables de l'exécution	Responsable du Financement
Déconcentration	Élus nationaux	Employés de l'état Central	Budget national
Délégation	Élus nationaux et Élus locaux	Employés du gouvernement local supervisés par employés de l'État central	Budget local, avec ou sans paiements contractuels de l'État central, venant du budget national
Dévolution	Élus locaux	Employés du gouvernement local (incluant corps d'employés nationaux)	Budget local taxes ou transferts de l'État central venant du budget national

Source : Gauthier et Vaillancourt (2002).

Ce Tableau fait ressortir les différences et similitudes entre les trois types de décentralisation. Son examen nous indique que c'est la délégation qui est la forme la plus complexe de décentralisation.

[43] Lawrence D. Smith « Réforme Et Décentralisation Des Services Agricoles: Un Cadre Méthodologique », Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Rome, 2004, p 11.

[44] Vaillancourt, François et Philippe Wingender (2007), « Décentralisation, compétition-émulation entre gouvernements et efficacité : leçons du et pour le secteur des transports », dans CEMT, *Les transports et la décentralisation*, Éditions OCDE, p 13.

4-1-2-1 Déconcentration

La déconcentration se produit lorsque la répartition territoriale des tâches permet aux organes déconcentrés disposant de la compétence de décision de régler les problèmes dont s'occupe l'administration, grâce notamment à une compréhension plus directe des conditions locales.

L'état central garde donc ses pouvoirs et responsabilités pour une fonction spécifique, mais fait exercer/exécuter cette fonction en dehors de la capitale, c'est-à-dire par des antennes ou bureaux de l'administration situés en région. Un tel système peut être mis en place par la responsabilisation des gouverneurs ou préfets dont les bureaux se situent en dehors de la capitale ou par la création de directions régionales ou préfectorales de ministères. L'important est que les fonctionnaires et cadres situés en région puissent prendre des décisions sans en référer à la capitale et ne soient pas de simples courroies de transmission. Les compétences des organes centraux comprennent l'orientation générale, la coordination et le contrôle des organes déconcentrés, mais ce sont les organes déconcentrés qui disposent de la compétence de décision générale sur les affaires de leurs circonscriptions.

4-1-2-2 Délégation

La délégation se produit lorsque l'État central garde ses responsabilités et compétences, mais délègue la prestation et l'administration des services à un gouvernement sous-national (provinces, cantons...) ou local, ci-après. Insistons ici qu'il s'agit d'un gouvernement qui est le récipiendaire de la compétence délégué ; il y a donc des politiciens différents (négligeant le cumul des mandats) de ceux gérant l'État central qui sont responsables auprès des citoyens de la gestion des services offrant la prestation déléguée.

Bolderson et Mabbett, qui utilisent le modèle principal-agent pour fins d'analyse, indiquent que la délégation de compétences vers les gouvernements sous-national/local permet d'améliorer l'efficacité de l'administration des services[45]. Ainsi, si les fonds nécessaires sont disponibles au niveau sousnational/ local, en d'autres mots si le problème des responsabilités non financées (*unfunded mandates*) est écarté, l'administration des services se fera adéquatement et permettra aux gouvernements d'atteindre un certain degré d'autonomie dans la prestation des services délégués. Il faut éviter le dédoublement fonctionnel, c'est-à-

[45] Bolderson et Mabbett (1999), p. 178 cité par Vaillancourt, et F..., Ibid, p 11.

dire une situation dans laquelle les fonctions ne sont pas bien définies entre les niveaux de gouvernement[46].

4-1-2-3 Dévolution

La dévolution se caractérise par le transfert des responsabilités et compétences de l'État central aux gouvernements. Ce transfert signifie que l'État central perd tout droit de regard sur la quantité et qualité des services offerts et sur les modes de prestation. C'est le cas des responsabilités des provinces canadiennes ou des cantons suisses. On peut cependant avoir dévolution avec financement national et/ou normes nationales, ce qui oblige à une certaine qualité/quantité de prestations. On fait alors face à un mélange délégation/dévolution avec des compositions variantes selon les pays et responsabilités.

Rosenbaum (1998) définit la dévolution comme suit : « *la décentralisation véritable comprend la délégation des responsabilités et des ressources à des autorités infranationales relativement indépendantes et autonomes qui sont responsables, non pas devant le pouvoir central, mais devant les citoyens de la région ou de la communauté* »[47]. Selon lui, un élément important du mouvement de dévolution a été le renforcement voire la mise en place de gouvernements intermédiaires, soit les provinces, régions, états sous-nationaux. Ce mouvement encouragerait la participation des citoyens et groupes et au développement des organisations communautaires dans les zones aussi bien rurales qu'urbaines[48].

4-2 Les définitions et les objectifs du développement local

Le développement local est considéré comme une référence et tend à s'imposer dans les discours de l'économie.

4-2-1 Quelques définition de développement local

Pour la plupart des auteurs qui travaillent sur ce sujet la notion du développement local est définie comme suite :

« *Le développement local est une réponse à la situation de crise. Cette dernière est caractérisée par les problèmes d'emplois et d'identité. Le développement local, avant d'être une démarche prise en charge par les institutions ou les mouvements constituent une sorte de*

[46] Delcamp (1995), p. 735 cité par Vaillancourt, F…, Ibid, p. 12
[47] Rosenbaum (1998) p. 509 cité par Vaillancourt et f…, Ibid.
[48] Rosenbaum (1998) p. 510 cité par Vaillancourt, F…, Ibid.

réaction spontanée d'un tissu social. Il est à la foi un mouvement de retour à un territoire et un mouvement d'ouverture sur le monde de l'avenir »[49].

Michel Boisvert (1996), assimile le développement endogène et le développement local et il affirme ainsi : « *ce courant […En parlant du développement endogène], mieux connu sous le nom de développement local, est le seul qui mette autant d'accent sur le milieu comme facteur de développement opposant une planification ascendant sur le bas aux stratégies habituelles de type descendant par le haut* »[50]. Dans cette conceptualisation, le développement local semble provenir du développement endogène.

Pour (Pecqueur, 1989), « *le développement local fait référence à un processus de mobilisation des acteurs locaux en vue de l'élaboration d'une stratégie d'adaptation aux contraintes extérieures, sur la base d'une collective à une culture et à un territoire. Il met ainsi en relief, la proximité des acteurs et leur engagement dans une stratégie collective de recherche de bien-être* ». Le développement local appelle à la participation des acteurs locaux au processus d'identification et de mise en œuvre d'action de production de biens collectifs dans leur milieu. Il n'y pas de développement local sans une volonté et une démarche collective en rapport direct avec ses aspirations, ses besoins et les ressources localement disponibles (Prod'homme, 1996 ; Malindi, 1998). « *Ces considérations mettent en relief la révélation des préférences des acteurs dans la production collective locale* », (Hounménou, 2001). « *Ni mode, ni modèle, le développement local est une dynamique qui met en évidence l'efficacité des relations non exclusivement marchandes entre les hommes pour valoriser les richesses dont ils disposent* »[51].

Selon Greffe (2002)[52] : « *le développement local est une stratégie visant à créer un environnement propice aux initiatives locales afin d'augmenter la capacité de la collectivité à s'adapter aux nouvelles règles de la croissance macro-économiques. Cette même stratégie verra aussi à trouver d'autres formes de développement qui, par des modes d'organisation et*

[49] (JP) Worls , « la démocratisation et la territorialisation de la fonction entrepreneuriale », in revue correspondance multiple, N°276, Mars 1987.
[50] Boisvert, Michel (1996), « L'analyse économique régionale, un éventail de concepts anciens et nouveaux », in M.-U. Proulx (sous la direction de), le phénomène régional au Québec, Sainte-Foy, PUQ, p.204
[51] (B) Pecqueur, (1989), « le développement local : mode ou model », édition SYROS alternative, Paris, page 16
[52] Greffe (2002), cité par Amzal « la gouvernance territoriale et le développement local : contribution à l'évaluation de la pauvreté des communes de la Wilaya de Bejaïa » Mémoire de Master, Université de Béjaia, 2012, P 20.

de production inédites, intégreront des préoccupations d'ordre social, culturel et environnemental dans des considérations économiques ».

4-2-2 Les objectifs du développement local

Les objectifs du développement local sont nombreux. Ils reposent sur la coordination et la coopération entre les acteurs. Selon (PECQEUR B, 1998)[53] :

- Le développement local vise à montrer que la volonté d'optimiser la croissance économique produit de nombreux effets négatifs. Elle entraine le déclin de certaines régions qui n'arrivent pas à se soumettre aux impératifs du système macro-économique. Ce système pose en effet des problèmes que ne pourront résoudre toutes les collectivités, tous les territoires et tous les individus.
- Le développement local vise à montrer que le potentiel d'un territoire n'est pas de se conforme à la règle ou à un modèle c'est au contraire son aptitude à promouvoir une dynamique de société locale. Les collectivités marginalisées doivent prendre des initiatives locales et ne doivent plus être assujetties à des objectifs de production pour le profit n'attachant aucune valeur à la collectivité ni à l'environnement.
- Le défi du développement local consiste à dépasser les impératifs de la croissance économique, Il favorise la création d'activités novatrices à travers un projet collectif de croissance et d'épanouissement. En effet, le développement local est un processus dynamique, ouvert, alimenté sur des attitudes et des comportements axés sur l'action, plutôt qu'un ensemble de procédures prédéterminées dans une structure fermée.

5- LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (DD)

La notion de développement durable est, avant tout, une approche volontaire des entreprises. Elle apparaît être un construit collectif qui donne du sens à l'arbitrage entre performance économique, protection de l'environnement et politique sociale.

5-1 La définition du concept du développement durable

Après avoir été cantonnée aux débats politiques et aux universitaires spécialisés, l'expression « développement durable » est entrée dans le langage courant dans les premières années du XXIe siècle. Le concept a depuis fait son chemin pour être intégré dans des activités communautaires sur la planète entière.

[53] PECQEUR B, 1998, cité par Amzal, Ibid, P 35.

Le développement durable peut signifier beaucoup de choses :[54]

- diffuser à tous les citoyens les bénéfices de la croissance économique ;
- transformer des zones désaffectées en projets d'habitations urbaines écologiques ;
- améliorer les possibilités d'éducation pour les filles et les garçons ;
- adopter des processus industriels innovateurs moins énergivores et moins polluants ;
- inclure les citoyens et les parties prenantes dans les processus de décision des politiques.

L'expression « développement durable » a commencé à être largement acceptée à la fin des années 80, plus précisément en 1987, quand la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), dite Commission Brundtland, du nom de sa présidente Mme Gro Harlem Brundtland, a publié un rapport intitulé « *Our Common Future »*, qui consacrera le terme de DD. On retiendra des travaux de cette commission, une définition politique du concept, comme étant « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* » (CMED, 1987)[55]. Selon cette définition, le DD est le développement qui répond aux besoins d'aujourd'hui sans remettre en question la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

La phase qui suit cette définition dans le rapport Brundtland donne un premier éclairage : « *Deux concepts sont inhérents à cette notion, le concept de besoin et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale » imposent sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir*[56].

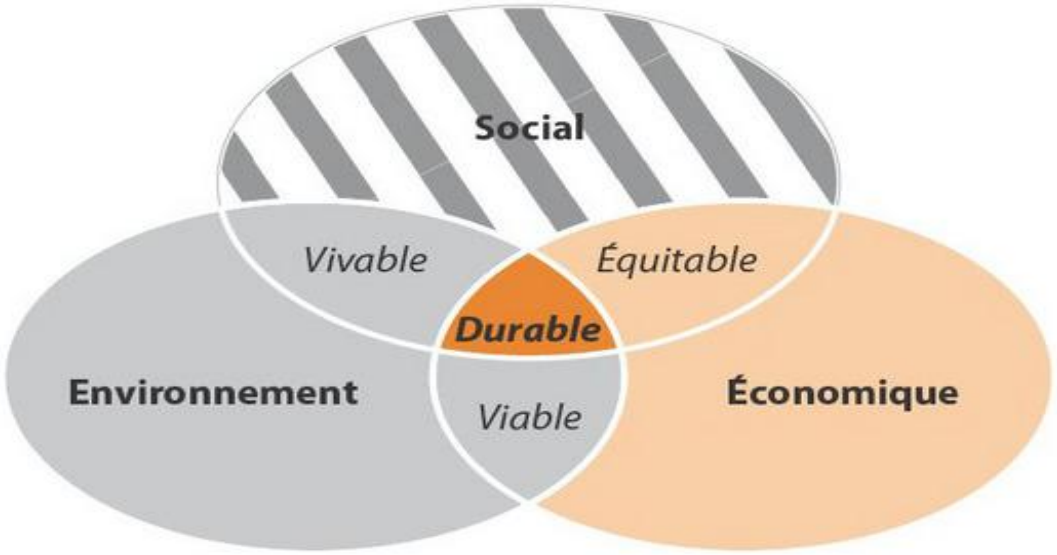
[54] Strange, Tracey et Anne Bayley (2009), « Qu'est-ce que le développement durable ? », dans *Le développement durable : À la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement*, Éditions OCDE, p 28, http://dx.doi.org/10.1787/9789264055773-3-fr

[55] Dominique Wolff et .., « le développement durable », 2e édition, Dunod, Paris, 2010, p 3.

[56] Our common future cité par Alain Jounot « LE DEVELOPPEMENT DURABLE », AFNOR, 2004, p 3.

Le concept de DD associe trois objectifs : efficacité économique, équité sociale et préservation de l'environnement :

Figure 1 : Les trois piliers du développement durable



Sources : Benoît Martimort-Asso et Isabelle Biagiotti : Atelier de cartographie de Sciences Po (BM), août 2006.

Le concept de DD s'appuie sur trois pôles d'étude et d'action la préservation et la régénération de l'environnement, la satisfaction des besoins humains et l'efficacité économique. Il s'agit donc d'aboutir à un développement "économiquement viable (satisfaction des besoins d'une génération), socialement équitable (solidarité entre les sociétés).

Pour le mouvement écologiste, le DD est perçu comme un slogan efficace pour défendre la conservation de la nature (l'air, l'eau, les sols, les paysages…) et la préservation des ressources de la planète, avec une maîtrise des impacts des activités sur les ressources (déchets, pollutions, nuisances, consommations) et les liens de ces impacts avec la santé.

5-2 Le développement durable et la gouvernance

L'essor du DD[57] introduit des changements fondamentaux dans la manière de conduire les entreprises, ce qui devrait inévitablement affecter leurs systèmes de gouvernance. D'après les résultats d'une étude empirique menée par Ricart, Rodriguez et Sanchez (2005) qui propose une analyse de la gouvernance de 18 grandes sociétés reconnues comme des leaders par le

[57] Dominique Wolf et …, op.cit, p.152-154

Dow Jones Sustainability World Indexes (DJSI), voici les grands changements apparus ces dernières années dans les systèmes de gouvernance de ces entreprises en réponse aux nouvelles prérogatives du DD.

5-2-1 La référence à des valeurs

L'évolution amenée par le DD provoque des changements fondamentaux qui se reflètent dans les discours des entreprises et dans les valeurs qu'elles véhiculent. Partant de ce constat, les DD, les termes : « durabilité », « responsabilité » et « intégrité ». Ces valeurs se transposent notamment dans des codes de conduite à l'interne et dans les grandes politiques d'approvisionnement à l'externe.

5-2-2 La composition des conseils d'administration

Une entreprise engagée dans le DD devrait avoir des administrateurs avisés et compétents en la matière. L'étude rapporte que dans les grandes entreprises leaders en DD, tous les administrateurs ont une bonne maîtrise des connaissances en DD et ils sont en mesure de discuter et de débattre de questions de DD avec compétence. Pour certain conseils d'administration, les administrateurs ont eu droit à une formation en DD.

Également, avec un nouveau modèle de croissance axé sur le DD, il y a lieu de revoir les tableaux de bord de gestion afin d'y intégrer de nouveaux indicateurs. Ricart, Roodriguez et Sanchez (2005) font remarquer que, sur ce dernier point, il manque actuellement d'indicateurs pour rendre compte au DD sera certainement un défi pour de nombreuses entreprises ces prochaines année.

5-2-3 Des structures de gouvernance propre au DD

Dans les entreprises recensées dans l'étude, la plupart (10/18) dispose d'un comité spécialisé en DD. Plus de la moitié d'entre elles est composée exclusivement d'administrateurs externes alors que l'autre moitié est composée de membres de la haute direction. Certaines entreprises (7/18) traitent plutôt des questions de DD à l'intérieur des activités des comités existants en assignant ou non un administrateur spécifiquement à cette responsabilité. Le changement de structure pour y ajouter un comité spécial en DD apparaît comme un élément fondement contribuant à l'intégration du DD dans la stratégie de l'entreprise. Dans les grandes entreprises étudiées, les comités de DD rencontrent entre deux à quatre fois par années et des dispositifs de transmission de l'information avec le conseil sont

Rapport-Gratuit.com

établis. Dans tous les cas, il n'est pas tout d'avoir des structures en place, aussi faut-il avoir des procédures qui permettent de discuter formellement des enjeux liées au DD dans la stratégie et les pratiques e l'entreprise. A cet égard, dans les entreprises étudiées, les discutions et débats entourant les orientations stratégiques et les politiques en matière de DD ont lieu au conseil d'administration à raison d'une fréquence moyenne de deux à quatre fois par année. Certaines entreprises disent recourir à un expert externe lorsque nécessaire.

5-2-4 Le dialogue avec les parties prenantes

Les entreprises leader en DD sont nettement plus ouvertes au dialogue avec les parties prenantes. Plus de 50% d'entre elles, disent être influencées par les intérêts de ces dernières lors de décisions stratégiques. Parmi les parties prenantes citées, les actionnaires arrivent en premier lieu (100% des répondants) mais la plupart considèrent fortement les communautés locales (94%), les gouvernements (83%), les fournisseurs et les syndicats (61%) ainsi que les ONG, les groupes d'intérêts et les médias (plus de 50%) dans leur prise de décision. Des mécanismes formels tels des rencontres ponctuelles – via des réunions ou tout autre formes de forum – des panels de parties prenantes, ainsi que des vecteurs de communication spécifiques – via Internet, intranet, notamment – sont mobilisés afin de maintenir le dialogue[58].

5-3 Les caractéristique du développement durable

L'historique de la genèse du DD dégage les caractéristiques suivantes[59] :

5-3-1 Une approche mondiale

Elle cherche à dépasser le clivage Nord-Sud en insistant sur le fait que la dégradation de l'environnement a une dimension planétaire. Cependant, elle implique des réponses différenciées. Au nord, la limitation des déchets et des agents polluant comme le CO_2 est prioritaire, tandis qu'au Sud c'est la maîtrise de la croissance démographique qui capte l'attention. La référence à l'expérience de l'Occident qui attribue un lien inversement proportionnel entre croissance économique et croissance démographique se heurte aujourd'hui au constat que les déchets et les agents polluants augmentent avec la croissance. Le changement qualitatif du sentier de la croissance nécessite un changement de la structure, de la production et de la consommation. Dans une optique économique, ce changement est

[58] Ibid.
[59] BEAT BÜRGENMEIR, « ECONOMIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE », 2e Edition, Belgique, De Boeck, 2005, pp. 43-44.

obtenu par la prise en compte de tous les coûts, par le progrès technique et le changement des préférences des consommateurs.

5-3-2 Une gestion écologique

Elle a comme objectif la transmission intergénérationnelle du capital naturel et la promotion de nouvelles images sociales de la nature qui voient dans les ressources naturelles une source de bien-être comme la beauté d'un site, la santé et les loisirs. Cette gestion cherche en premier lieu à atténuer l'irréversibilité de certaines actions polluantes commises dans le passé et tient compte du fait que nous ne disposons pas de substitutions pour certains écosystèmes à l'heure actuelle.

5-3-3 Une prise de conscience des inégalités sociales et d'une éthique nouvelle

Elle cherche à remédier aux conditions inégales dans lesquelles s'expriment les choix économiques individuels. Seul le choix libre et non contraint par la pollution, la famine et l'ignorance est pertinent pour le fonctionnement des marchés et seul la réduction des inégalités de revenus et de fortunes permet de légitimer le DD à grande échelle. L'exigence d'une nouvelle éthique concerne surtout une responsabilité intergénérationnelle accrue.

5-4 Les objectifs du Millénaire pour le développement durable

Les objectifs du millénaire ont été adoptés par les Nations Unies en 2000. Ils fixent des résultats à atteindre dans huit domaines jugés prioritaire[60] :

- ✓ Réduire la pauvreté extrême et la faim ;
- ✓ Assurer l'éducation primaire pour tous ;
- ✓ Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes ;
- ✓ Réduire la mortalité des enfants de moins de 5ans ;
- ✓ Réduire de ¾ le taux de mortalité maternelle ;
- ✓ Lutter contre le VIH/SIDA, le paludisme et la tuberculose ;
- ✓ Assurer un environnement durable ;
- ✓ Mettre en place un partenariat mondial pour le développement.

[60] Alain Jounot « LE DEVELOPPEMENT DURABLE », AFNOR, 2004, p. 15.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

5-5 Les instruments fondamentaux du développement durable

Selon l'auteur Khéloufi BENABDELI[61] Professeur en Développement Durable, Faculté des Sciences, Université de Tlemcen Algérie, Il est assez simple et peu coûteux de mettre en place quatre instruments indispensables pour la pratique du DD. BENABDELI résume ces instruments comme suit :

5-5-1 Instruments réglementaires

Les instruments réglementaires de référence pour la mise en place d'une stratégie de DD reposent essentiellement sur le respect des conventions et des accords internationaux ratifiés, de la réglementation en vigueur et de la politique nationale dans la matière.

Parmi les instruments réglementaires figurent en première position les normes d'émissions (process), les normes techniques (technologie) et les normes de produits (autorisation, homologation, orientation).

5-5-2 Instruments économiques

Ils se récapitulent aux mesures institutionnelles internes ou internationales agissant sur l'environnement économique comme l'écotaxe, les subventions, la consigne (taxes remboursées), la bourse du droit à polluer et la responsabilisation.

Le développement durable en milieu industriel tributaire de la protection de l'environnement doit découler de prime abord d'une politique interne qui a un coût qu'il faut budgétiser et gérer.

5-5-3 Instruments informationnels

C'est un domaine laissé à l'appréciation de l'entreprise pouvant être basé sur une initiation à l'adoption volontaire d'une politique interne, une vulgarisation des solutions de dépollution interne, une assistance et un soutien technique extérieur autonome, l'instauration d'un Eco-label, la généralisation d'un Eco-audit périodique et des accords volontaires ou négociés.

[61] BENABDELI Khéloufi et HARRACHE Djamila, « Quels indicateurs du développement durable en milieu industriel pour conforter la gestion du risque ? », *Vie & sciences de l'entreprise*, 2008/2 N° 179-180, pp. 12-13, DOI : 10.3917/vse.179.0009

5-5-4 Instruments organisationnels ou internes

C'est un maillon déterminant, ils permettent d'apprécier la place du DD au sein des activités de l'entreprise. L'organisation est souvent reflétée à travers un organigramme qui constitue un référentiel en matière de politique environnementale et de DD et en confirme ou infirme la stratégie. Les instruments reposent sur l'organisation interne de la société ou de l'unité et de la place de l'environnement et du DD, le budget et moyens alloués, l'importance accordée à l'environnement, le poids décisionnel de la commission hygiène-sécurité et environnement et l'individualisation et le degré d'autonomie de la cellule en charge du DD ainsi que du choix d'indicateurs.

5-6 La responsabilité sociale des entreprises RSE

Être une entreprise socialement responsable signifie, non seulement, satisfaire pleinement aux obligations juridiques applicables, mais aussi aller au-delà et investir « davantage » dans le capital humain, l'environnement et les relations avec les partie prenantes.

La responsabilité sociale des entreprises (RSE)[62] est née dans la grande entreprise pour faire face à des problèmes spécifiques. La séparation entre propriété et contrôle du capital a entrainé une espèce de dissolution de la figure de l'entrepreneur fondateur-dirigeant. D'un autre côté, l'échelle très importante de production a des conséquences importantes à la fois en termes de population salariée employée, mais aussi en raison des externalités négatives produites par l'entreprise (pollution de toute sorte).

5-6-1 Quelques définition de la RSE

La responsabilité sociale des entreprises RSE[63] est une tentative de réponse à une triple problématique : économique (augmentation du chiffre d'affaire de l'entreprise), sociale (bonne condition de travail et de vie des salariés), et environnementale (respect de l'environnement physique, qualité des produits et des matières premières, recyclage des déchets, etc…).

[62] Sophie BOUTILLIER et Claude FOURNIER Sous la direction de : Céline Merlin-Brognianrt, Marc-hubert Depret, et Pierre Le Masne, « Développement Durable et Responsabilité sociale des Acteurs », L'HARMATTAN, Paris, 2009, p. 43

[63] Sophie BOUTILLIER et C.., Ibid, p. 47

La notion RSE[64] est née aux Etats-Unis au début du XXe siècle, elle est généralement définie comme une démarche volontaire de la part des entreprises qui la mettent en œuvre : ce qui signifie qu'au-delà des contraintes législatives ou réglementaires, elles reconnaissent une responsabilité à l'égard de leurs salariés, clients, fournisseurs et autres catégories affectées par leurs activités, et déploient des politiques ou des initiatives sociales, sociétales, et environnementales, destinées à assumer cette responsabilité. Cela n'implique pas pour autant que les pouvoirs publics n'aient aucun rôle à jouer pour favoriser l'essor de le RSE ; leur rôle par les lois qu'ils promulguent, par les mécanismes qu'ils instaurent, par les pressions qu'ils exercent.

Cette notion de RSE est une traduction du terme anglo-saxon de Corporate Social Responsibility. Selon la définition de la Commission européenne[65] dans son livre vert de 2001, la RSE fait référence à l'intégration volontaire des préoccupations sociales et écologiques des entreprises à leurs activités commerciales et à leurs relations avec différentes parties concernées (stakeholders), elle apparaît comme un cadre de réflexion idéal, un référentiel humaniste, permettant de pallier l'asymétrie d'intérêts entre les différentes attentes des parties prenantes.

5-6-2 Responsabilité sociale des entreprises : modèle de Carroll (1991)

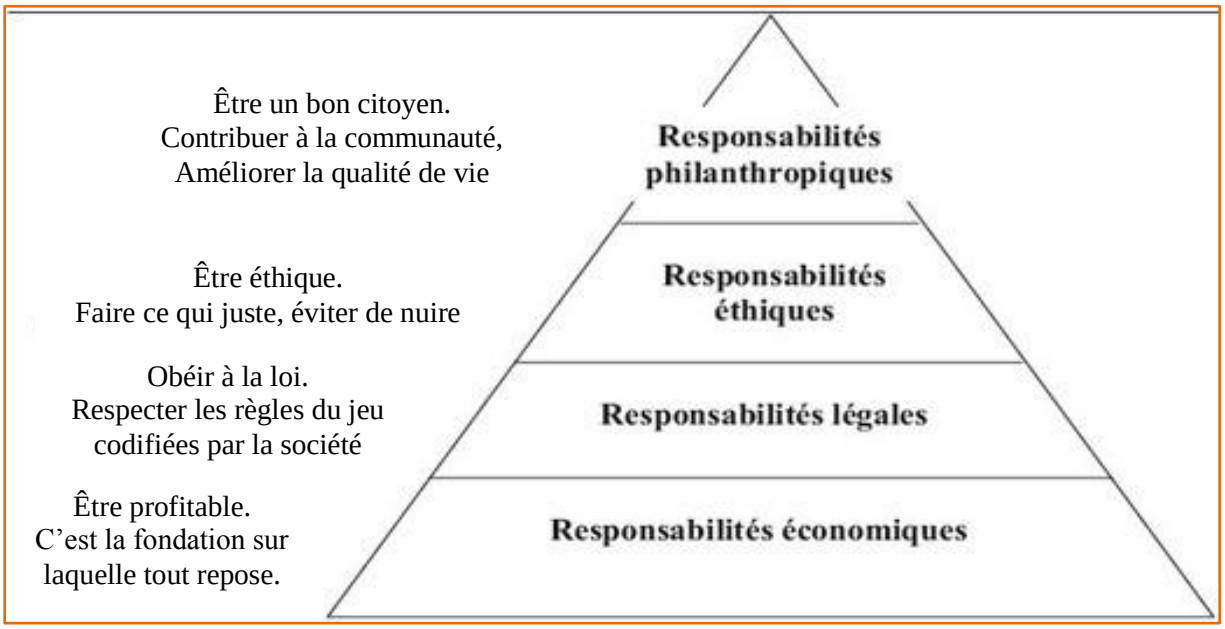
Les responsabilités sociales correspondaient ainsi aux « *décisions prises et actions menées par les hommes d'affaires pour des raisons au moins partiellement au-delà des intérêts économiques ou techniques directs* »[66]. Cette perspective conduit souvent à une hiérarchisation des différentes responsabilités de l'entreprise, comme le suggère la pyramide de Carroll distinguant les responsabilités économiques, juridique éthiques et philanthropiques de l'entreprise.

[64] François Lépineux Jean-Jacques Rosé Carole Bonanni Sarah Hudson, « La RSE la responsabilité sociale des entreprises », Dunod, Paris, 2010, p. 124 et p. 226

[65] Aggeri Franck et Godard Olivier, « Les entreprises et le développement durable », *Entreprises et histoire*, 2006/4 n° 45, p. 12.

[66] André Sobczak avec la collaboration de Nicolas Minvielle, « Responsabilité globale : Manager le développement durable et la responsabilité sociale des entreprises », Magnard Vuibert, Avril 2011, p. 17

Figure 2 : la pyramide de la RSE de Carroll



Source : André SOBCZAK avec la collaboration de Nicolas MINVIELLE, « Responsabilité globale : Manager le développement durable et la responsabilité sociale des entreprises », Magnard Vuibert, Avril 2011, p 17.

Selon cet auteur (André SOBCZAK), même si la RSE est définie comme la somme de ces quatre responsabilités, cette représentation induit une hiérarchie entre ces différents aspects. Le risque existe alors que la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux ne devienne une préoccupation pour les managers qu'une fois la question des responsabilités économiques, à savoir la création de profits, résolue. En temps de crise économique, une telle approche conduit donc à limiter les actions engagées dans le domaine de la responsabilité sociale et environnementale, ou au moins à en freiner le développement, alors même que ces besoins n'ont pas disparu, voire qu'ils se sont renforcés avec la crise[67].

Le modèle de Carroll de la Responsabilité Sociale des Entreprises a identifié les *obligations* que les entreprises ont envers la société peuvent être regroupées dans quatre catégories[68] à savoir :

[67] André SOBCZAK, Ibid

[68] Golli Adel et Yahiaoui Dorra, « Responsabilité sociale des entreprises : analyse du modèle de Carroll (1991) et application au cas tunisien », *Management & Avenir*, 2009/3 n° 23, pp. 142-143. DOI : 10.3917/mav.023.0139 http://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2009-3-page-139.htm

5-6-2-1 Les responsabilités économiques

Selon Carroll (1979, 1991), la raison d'être des entreprises est de proposer des produits et des services pour satisfaire la demande des consommateurs.

Dans cette optique, le rôle des entreprises est principalement économique : satisfaire les consommateurs en leur proposant des produits et des services dont ils ont besoin et dégager un bénéfice pour assurer la pérennité de l'activité de L'entreprise, pour qu'elle puisse mener des investissements, qu'elle puisse payer ses fournisseurs et ses employées. C'est là, sa première responsabilité.

5-6-2-2 Les responsabilités légales

La responsabilité légale forme la deuxième partie de la RSE dans le modèle de Carroll (1991), elle signifie qu'elles opèrent conformément à la loi (Carroll, 1991). Le respect de la loi est fondamental. Dans ce cadre, la société s'attend à ce que l'entreprise poursuive ses objectifs économiques conformément au cadre légal et institutionnel et doit respecter « *les règles du jeu* ».

5-6-2-3 Les responsabilités éthiques

Selon Carroll (1991), ces responsabilités obligent les entreprises à faire ce qui est vu comme bon, juste et honnête même si elles n'y sont pas contraintes par les dispositions légales. Il s'agit des actions que les parties prenantes attendent d'une entreprise même si elle n'y est pas tenue par la loi. Ces attentes des parties prenantes sont en relation avec ce qui est vu comme bon ou juste dans la société, c'est en quelque sorte ce qui va peut-être amener les gouvernements à promulguer des lois ou mettre en place une législation spécifique qui vont dans le sens de ces attentes.

5-6-2-4 Les responsabilités philanthropiques

Au sommet de la pyramide de Carroll (1991), nous trouvons le quatrième niveau de la responsabilité sociale : les responsabilités philanthropiques. La philanthropie est un mot d'origine Grec (philos = ami et anthropos = homme) qui signifie aimer son prochain. La philanthropie est ainsi une doctrine qui s'intéresse principalement au bien de l'humanité et ou les individus améliorent la situation des autres individus sans attendre de rétribution ou de récompense. En incluant cette dimension dans son modèle de la responsabilité sociale, Carroll (1991), considère toutes les actions que les entreprises mettent en place dans le but

d'améliorer la qualité de vie des salaries, de la communauté locale ou de la société dans son ensemble.

Bien que le modèle de la pyramide de Carroll (1991) ait été utilisé à plusieurs reprises dans les recherches aussi bien théoriques qu'empiriques sur la RSE, il présente néanmoins certaines limites. En effet, selon Crane et Matten (2004) la pyramide de Carroll (1991) ne donne aucune indication sur ce qui se passe lorsque deux (ou plusieurs) responsabilités entrent en conflit ce qui est assez fréquent dans le monde des affaires surtout en se qui concerne les responsabilités économiques et les responsabilités éthiques[69].

CONCLUSION

Ce chapitre nous a permis de souligner les significations, les usages possibles et les ambiguïtés de la notion de gouvernance, entendue comme de "nouvelles" formes interactives de gouvernement dans lesquelles les acteurs locaux, les différentes organisations privées et publiques, les groupes ou les communautés de citoyens, ou d'autres types d'acteurs, prennent part à la formulation de la politique.

La gouvernance souligne en premier lieu la nécessité d'accorder une autonomie plus grande aux acteurs locaux (décentralisation), l'intervention de l'État reste néanmoins indispensable pour définir les orientations politiques et stratégiques de développement durable, et en deuxième lieu elle souligne la nécessité de la concertation et le partenariat entre les différents acteurs à travers la résolution des tous les conflits qui peuvent être entre eux.

[69] Golli Adel et Y.., Ibid, p. 144.

CHAPITRE II
ENVIRONNEMENT PORTUAIRE

INTRODUCTION

Plusieurs recherches soulignent que la plupart des échanges internationaux aient lieu par voie de mer. Á cet effet, elles confirment à quel point le port est un pilier fondamental de l'économie universelle du monde contemporain. Pour plus de fluidité et de renforcement des échanges, le trafic maritime se développe en ayant recours à de nouveaux critères technologiques et organisationnels.

Les villes portuaires doivent édifier de nouvelles assises pour répondre aux besoins de globalisation des marchés. Il s'agit d'évaluer les principaux enjeux auxquels la gouvernance portuaire est confrontée et de proposer les moyens nécessaires pour améliorer le processus décisionnel de sa mise en valeur.

1- QUELQUES CONCEPTS SUR LE PORT

Pour expliquer le domaine portuaire, nous avons choisi d'exposer quelques éléments à savoir : les différentes définitions du port, la notion du navire, ainsi que les infrastructures, les superstructures et les dépendances du domaine portuaire.

1-1 Les différentes définitions du port

À travers nos lectures nous avons compris que le port est une infrastructure construite par l'homme, implantée sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, dans le but de recevoir des bateaux et navires. D'autre part, il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers. Un port a plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour, d'ailleurs il est considéré comme une ouverture sur le monde extérieur.

A la question, "qu'est-ce qu'un port?", André Vigarié[70] écrit : « *Le port est une aire de contact entre deux domaines, de la circulation terrestre et de la circulation maritime; son rôle est donc d'assurer une solution de continuité entre deux schémas de transport adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes* ».

D'autres auteurs ont donné les définitions suivantes[71] :

- Le Clere: «*Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large* » ;

- J.Latty : « *Le port maritime est l'espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence et dans lequel les navires, abrités contre les vents et les lames, peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés et déchargés* » ;

- R.Rezenthel : « *Le port est une entité géographique et économique qui n'est pas définie par le doit positif* » ;

[70] L'organisation d'un système portuaire : manuel du participant, Module 2, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports », CNUCED/Train For Trade, Genéve, 2012, p7.
[71] Ibid.

Rapport-Gratuit.com

- L.Baudez : « *Le port est le point d'arrivée et de départ du transport maritime équipé et organisé pour assurer le transbordement des voyageurs et des marchandises et pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent* ».

- J.g.Baudelaire : « *Un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisation diverses* ». Baudelaire affirme que la considération de la seule nature physique du port n'est pas satisfaisante. Pour lui, le port est aussi un point de passage grâce auquel le pays auquel il appartient est en communication avec le reste du monde ou qui concourt aux liaisons internationales des pays voisins.

1-2 Notion du navire

Selon le code maritime algérien[72] le navire est défini par l'art.13 comme : « *tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation* », et l'art.161 définit la navigation maritime comme celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires

L'art.13 et l'art. 162 stipules que la navigation maritime comprend :

- ✓ La navigation auxiliaire relative au transport de marchandises et des passagers ;
- ✓ La navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalandage, le dragage, le sondage ainsi que la recherche scientifique en mer ;
- ✓ La navigation de pêche… ;
- ✓ La navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément ;
- ✓ La navigation de servitude … .

1-3 Éléments Essentiels de l'activité portuaire

Selon l'article 894 du code maritime algérien[73], le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports.

[72] NEFFOUS Mohamed Mankour, Code maritime Algérien, (loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime), p10.
[73] Loi n° 98-05 du Aouel Rabie Aouel 1419 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

1-3-1 Les infrastructures portuaires

Selon l'article 895 les infrastructures portuaires comprennent :

- ✓ Les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées, balises et tout autre moyen requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation ;
- ✓ Les ouvrages de protection du port (jetées, digues, brises lames) et les plans d'eau abrités (bassins et darses) ;
- ✓ Les môles, les quais et les appontements ;
- ✓ Les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (cales sèches, cales de halage).

L'article 910 du code maritime algérien confirme que les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructures citées à l'article 895 ainsi que le dragage sont à la charge de l'État.

Toutefois, l'autorité portuaire participe au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des ouvrages d'infrastructures existants ainsi que celles inhérentes aux travaux de dragage. L'autorité portuaire finance l'entretien et le développement des superstructures portuaires. Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

1-3-2 Les superstructures portuaires

D'après l'article 896 du code maritime algérien, le port doit se munir de plusieurs équipements et outils à fin de réaliser les opérations nécessaires pour un bon déroulement de toutes ses activités, selon cet article les superstructures portuaires comprennent l'ensemble des installations, équipements fixes ou mobiles et outillages nécessaires aux opérations :

- ✓ d'accostage des navires et de télécommunication ;
- ✓ de débarquement et d'embarquement des passagers ;
- ✓ de chargement et de déchargement des navires ;
- ✓ de réception, de transfert, de stockage, de pesage et de livraison des marchandises ;
- ✓ d'avitaillement des navires en eau douce et énergie électrique ;
- ✓ de soudage, de déballastage et de dégazage des navires ;
- ✓ de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution ;
- ✓ de pêche et de plaisance.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Elles comportent en outre :

- ✓ les terre-pleins et surfaces couvertes nécessaires au transit et à l'entreposage des marchandises.
- ✓ les gares maritimes ;
- ✓ les gares et voies ferrées ainsi que les routes, vois d'accès incluses dans les limites des ports ;
- ✓ les halles aux poissons ;
- ✓ les réseaux d'eau douce et d'énergie électrique ainsi que les réseaux de voiries et de collectes des eaux usées et pluviales.

1-3-3 Les dépendances du domaine public portuaire

En se basant toujours sur le code maritime algérien plus précisément sur l'article 897 qui stipule les dépendances du domaine public portuaire, selon cet article les dépendances du domaine public portuaire sont constituées par:

- ✓ Une zone de mouillage pour les navires en attente, comprenant un plan d'eau naturellement ou artificiellement abrité, appelé rade avec des fonds marins conformes aux normes de sécurité de la navigation ;
- ✓ Les zones attenantes aux enceintes portuaires nécessaires à l'exploitation ainsi que les zones d'extension du port.

2- LA CLASSIFICATION DES PORTS

On peut distinguer les ports selon deux types de critères[74]: ceux qui sont fondés sur les caractéristiques physiques ou naturelles, et ceux qui tiennent en considération les fonctions remplies par les ports.

2-1 Classification selon les caractéristiques naturelles

On distingue les ports naturels et les ports artificiels :

Un port naturel peut être un port maritime, fluvial ou lacustre. Ce peut être un port d'estuaire ou un port fluvial éloigné de la mer, il peut être un port à marée ou non.

[74]L'organisation d'un système portuaire : manuel du participant, Module 2, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genéve, 2012, P 9.

Un port artificiel peut être réalisé à l'intérieur des terres, en creusant les plans d'eau nécessaires par dragage, il peut être gagné sur la mer, en construisant les digues, quais et terre-pleins par apport de matériaux. Nombre de ports sont mixtes, car ils combinent ces deux possibilités.

2-2 Classification selon les fonctions

Parmi les ports il y a ceux qui sont spécialisés, dont :

- ✓ Les ports minéraliers ;
- ✓ Les ports céréaliers ;
- ✓ Les ports conteneurs, etc…

Il y a également les ports qui sont classés selon leurs fonctions et leurs importances économiques dont:

- ✓ Les ports d'intérêt local ;
- ✓ Les ports d'approvisionnement ;
- ✓ Les ports de transbordement ;
- ✓ Les ports de « touchées directes » (où les grands navires transocéanique font escale) ;
- ✓ Les ports « feederisés »[75];
- ✓ Les ports francs, où les marchandises bénéficient d'un traitement douaniers de faveur ;
- ✓ Les ports de transit, qui alimentent des pays enclavés ;
- ✓ Les ports industriels, intégrés dans un complexe industriel.

Un port de commerce est qualifié de port :

- ✓ International si la zone qu'il dessert (hinterland) concerne plusieurs États ;
- ✓ National si non hinterland couvre tout ou une grande partie du territoire de son État ;
- ✓ Régional ou local si cet hinterland ne concerne qu'une faible partie du territoire national ;
- ✓ De transbordement si son trafic concerne un ou plusieurs États sur les territoires desquels il n'est pas implanté, le trafic étant acheminé depuis ou vers ces États par voie maritime (navires feeders) ou voie terrestre (route, rail, voie navigable).

[75] C'est-à-dire desservis par navires transocéanique font escale.

2-3 La classification de la CNUCED

La CNUCED[76] a conçu une classification basée sur des prestations fournies par la place portuaire, pour le développement des échanges et du pays, ce sont les ports de première, deuxième et troisième génération :

- **Les ports de la première génération :** jusqu'aux années soixante, les ports étaient des interfaces entre l'anneau terrestre et l'anneau maritime du transport de marchandises. Leur fonction était essentiellement axée sur le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la distribution des marchandises. Cette manière de concevoir perdure à l'heure actuelle, le rôle du port est limité. Et par conséquence, il y a tendance à restreindre les activités portuaires au strict minimum. Les investissements sont orientés dans l'acquisition d'infrastructures sans se préoccuper de ce que devient la marchandise une fois qu'elle est livrée au chargeur ;

  De tels ports occupent souvent une position de monopole, les besoins des utilisateurs ne sont jamais pris en compte. Souvent. Les intérêts du secteur commercial et du transport ne sont pas pris en considération, la promotion commerciale des services portuaires est alors limitée. Le port se considère comme un « fief indépendant », et la municipalité où il est implanté le considère de même. L'un et l'autre cherchent rarement à se coopérer mutuellement et leurs plans de développement sont exécutés sans concertation. Dans un port de la première génération, les différentes activités ou entreprises portuaires sont séparées les unes des autres. Cela signifie que les opérateurs n'agissent pas de concert au niveau commercial, mais que chacun agit de son propre gré ;

- **Les ports de seconde génération :** dans un port de la seconde génération, les autorités de tutelle et les prestataires de services portuaires ont une approche complète des fonctions du port. De ce fait, le port est conçu comme un lieu de services dans le domaine des transports, de l'industrie et du commerce. Il peut ainsi fournir à ses utilisateurs des services industriels ou commerciaux qui ne sont pas directement liés aux activités traditionnelles de chargement et de déchargement, grâce aux facilités logistiques offertes par le port. La stratégie portuaire est élaborée de manière plus efficace. Il en découle une ramification du champ des activités du port aux services commerciaux ou autres services tels que l'emballage et le marquage des produits. Des installations industrielles sont

[76] Ibid, pp 51-52.

implantées à l'intérieur de la zone portuaire. Le port peut donc s'épanouir et s'étendre vers l'arrière-pays, avec toutes sortes d'industries.

Les ports de la deuxième génération sont aussi des centres industriels et commerciaux, qui sont apparus au cours des années 60, avec l'élargissement des importations de matières premières dans les pays industrialisés et leur nouvel essor industriel. Ils sont souvent appelés « ports industriels ».

Les ports de deuxième génération sont différents des ports de première génération car ils entretiennent des relations plus étroites avec leurs partenaires, et des liens plus étroits avec la municipalité car ils sont tributaires de l'agglomération environnante pour ce qui est des ressources foncières, de l'approvisionnement en énergie, en eau et en main d'œuvre ainsi que pour les dessertes multimodales. Au sein du port, les différentes activités sont de plus en plus intégrées progressivement tant que le trafic augmente en volume et que le transit des marchandises s'accélère ;

- **Les ports de troisième génération :** ces ports sont apparus dans les années 80, principalement en raison de l'extension au niveau mondiale de la conteneurisation et de l'intermodalisme[77], conjuguée aux exigences croissantes du commerce international. Les décideurs, gestionnaires et les opérateurs d'un port de la troisième génération ont une conception très différente de l'exploitation de l'aménagement des ports dont ils ont la responsabilité. Ils considèrent le port comme maillon dynamique dans le système de production et de distribution internationale. Leur comportement a évalué en conséquence. L'offre plus ou moins passive d'équipement et de services cède le pas à une intervention et une participation active dans le processus global du commerce international.

[77] Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.

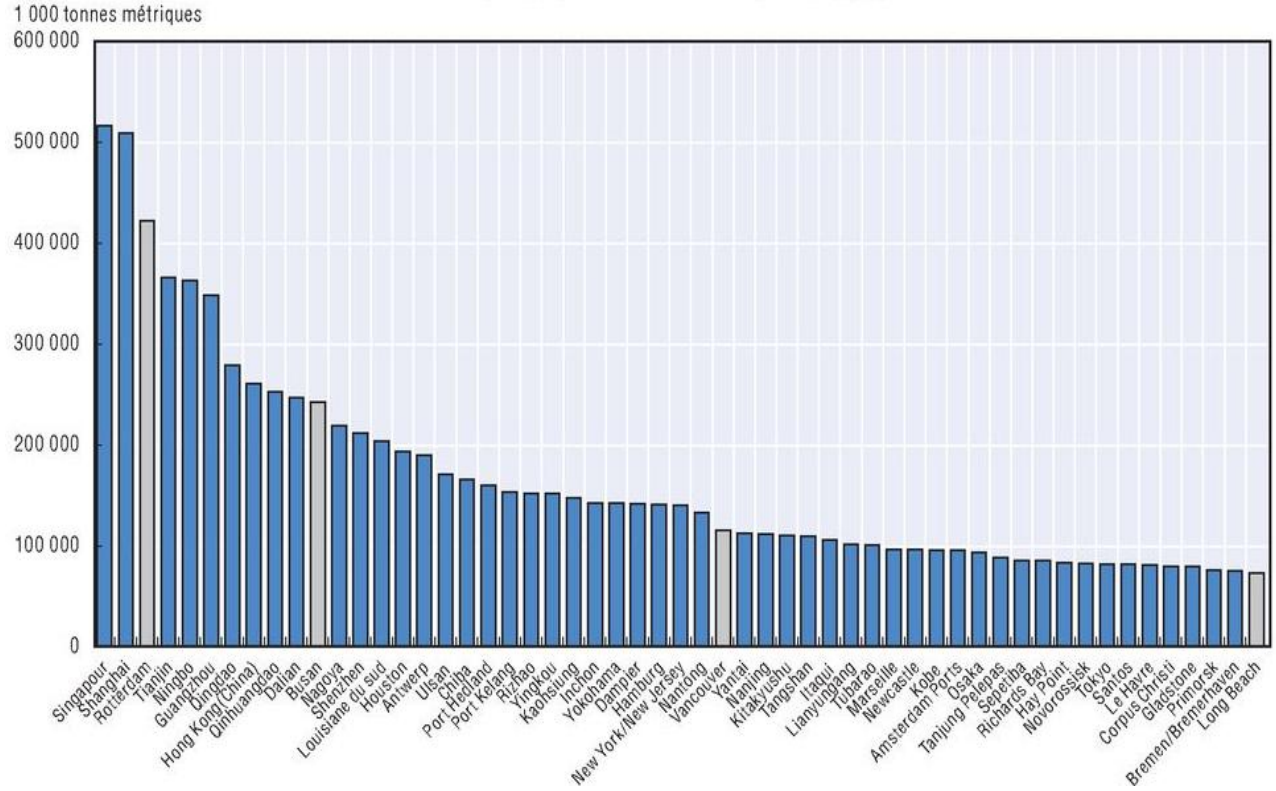
3- LES NIVEAUX D'ACTIVITE DANS LES PORTS

Les ports sont différents par leur taille et par le type de trafic qu'ils accueillent. Certains sont très spécialisés sur lesquelles on trouve parmi eux des ports industriels qui servent uniquement à la desserte d'un site industriel tel qu'une raffinerie ou une mine. Cependant, la plupart sont des ports publics qui accueillent tous les navires, quel que soit leur armateur ou leur origine. Beaucoup comportent en fait plusieurs ports ou terminaux spécialisés dans différents types de cargaisons : conteneurs, fret ro-ro[78] (roll-on, roll off), vrac, hydrocarbures, etc.

3-1 Les caractéristiques et les classements des ports exemplaires

En va essayer de présenter par des graphiques les plus grands ports mondiaux, les principaux ports de conteneurs à l'échelle mondiale, le type de trafic des ports de Canada et des États-Unis, et les principaux ports d'Europe selon le type de cargaison, ainsi que l'évolution des activités portuaires des ports d'Europe.

Graphique 1 : Les plus grands ports mondiaux D'après le tonnage de leurs mouvements, 2008

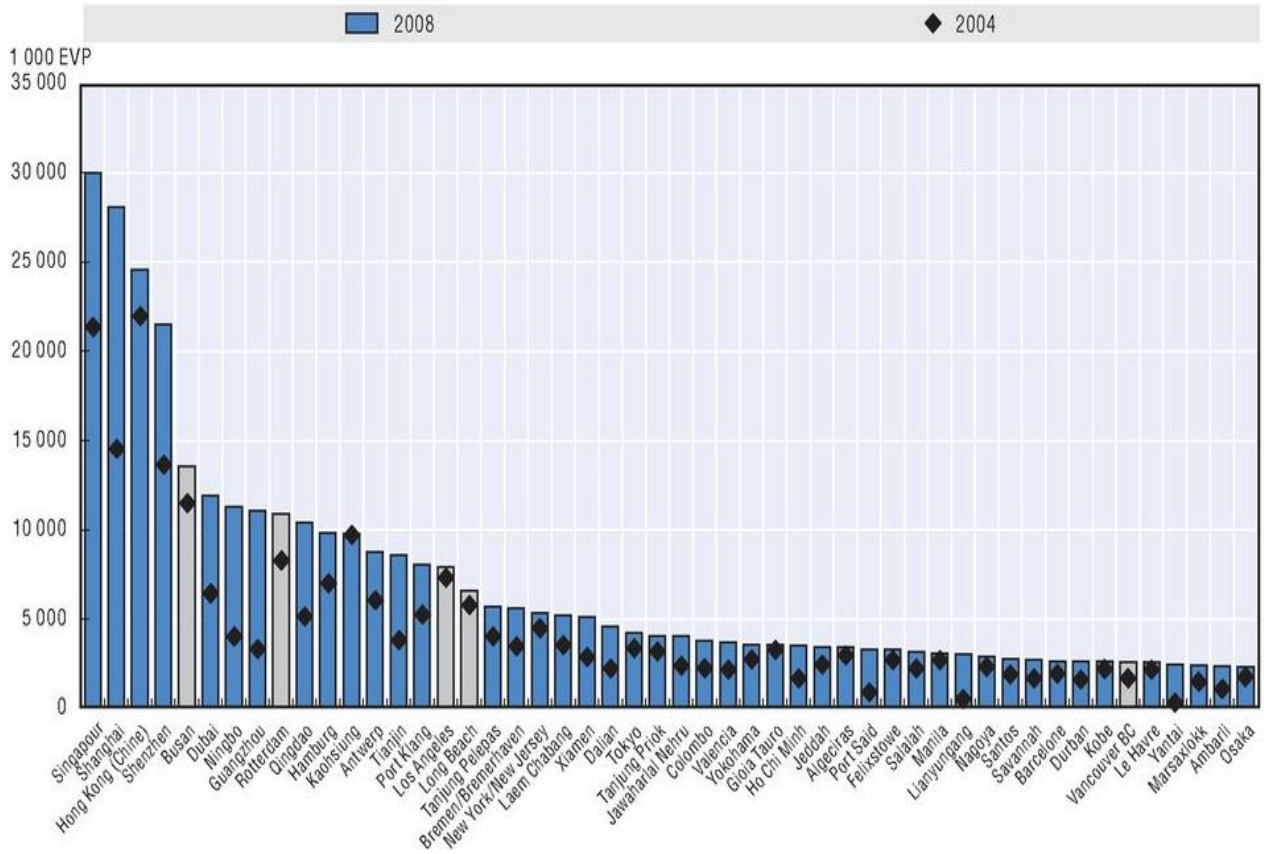


Source: American Association of Port Authorities, *http://aapa.files.cms-plus.com*, cité par OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation: Le rôle des ports, Éditions OCDE. http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr.

[78] Technique de chargement ou de déchargement des navires.

Le graphique1 propose un « classement » des principaux ports mondiaux effectué d'après le tonnage total de leurs mouvements. Ce classement donne probablement une idée correcte des plus grands ports mondiaux (Singapour, Shanghai, Rotterdam…), mais l'utilisation d'indicateurs différents, notamment, complique les comparaisons.

Graphique 2 : Principaux ports de conteneurs à l'échelle mondiale (2004 et 2008)

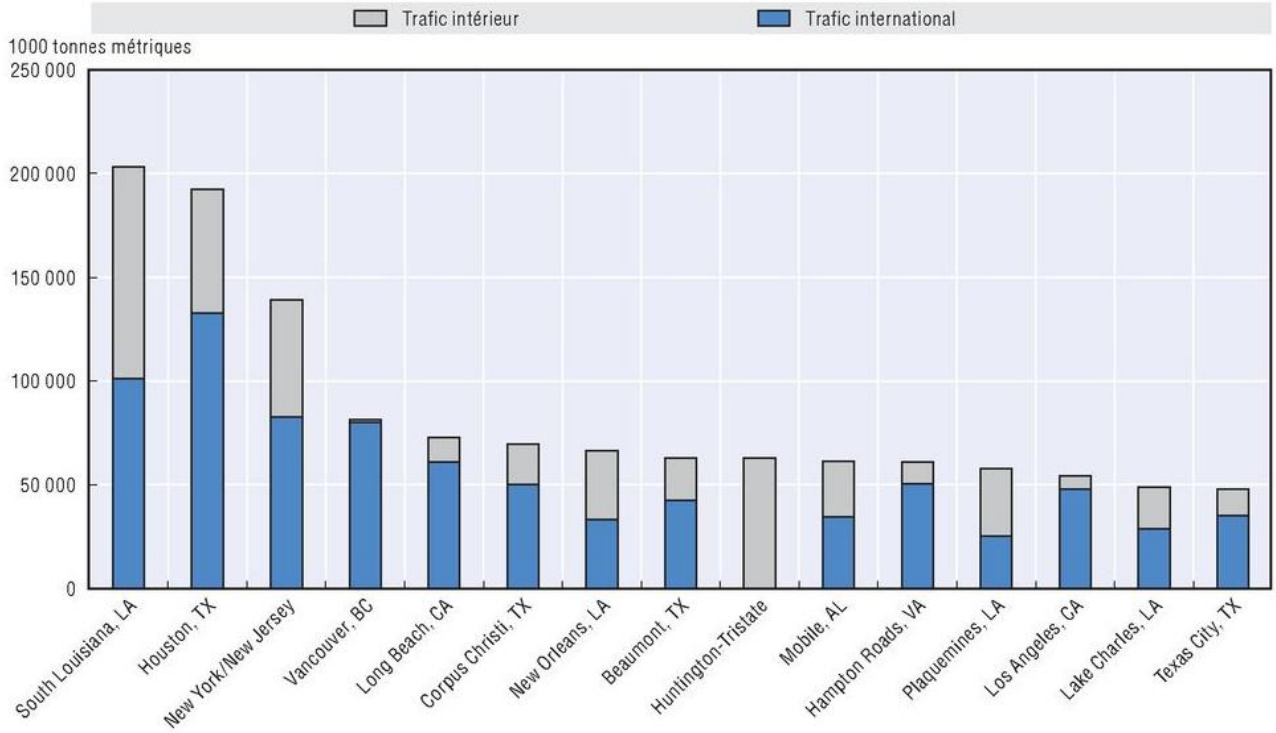


Source: International Association of Ports and Harbors, www.iaphworldports.org/world_port_info/statistics/container-4.pdf, cité par OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation: Le rôle des ports, Éditions OCDE. http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr.

Le graphique 2 se concentre sur une seule forme de transport maritime de marchandises, le transport par conteneurs, et présente le classement des plus grands ports dans cette catégorie en 2004 et 2008, selon les volumes traités, exprimés en EVP (équivalents vingt pieds).

Singapour et Shanghai ont été les ports les plus actifs dans cette catégorie en 2008, et ils sont suivis de Hong-Kong, Shenzhen et Busan. Il convient de noter la remarquable croissance enregistrée entre 2004 et 2008 par de nombreux ports chinois de conteneurs.

Graphique 3: Les ports au Canada et aux États-Unis, selon le type de trafic (2008)



Source : American Association of Port Authorities, http://aapa.files.cms-plus.com, cité par OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation: Le rôle des ports, Éditions OCDE. http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr.

A la tête se trouve le port South Louisiana.LA, suivie par le port Houston.TX, puis le port New York/New Jersey.

Ce graphique se limite aux ports du Canada et des États-Unis, il présente les 15 plus grands ports dans ces deux pays par rapport au tonnage de leurs mouvements, en faisant une différence entre le trafic intérieur et le trafic international. On observe notamment que dans les trois ports étudiés dans ce projet, la plupart de l'activité résulte du trafic international, à l'exception du port South Louisiana.LA que 50% de son activité résulte du trafic international et l'autre moitié résulte du trafic intérieur.

Graphique 4 : **Principaux ports d'Europe, selon le type de cargaison**

Par type de cargaison pour 2009, les totaux ne concernent que 2007

Source : Organisation européenne des ports maritimes communautaires, www.espo.be/Home.aspx, cité par cité par OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation*: Le rôle des ports*, Éditions OCDE. http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr.

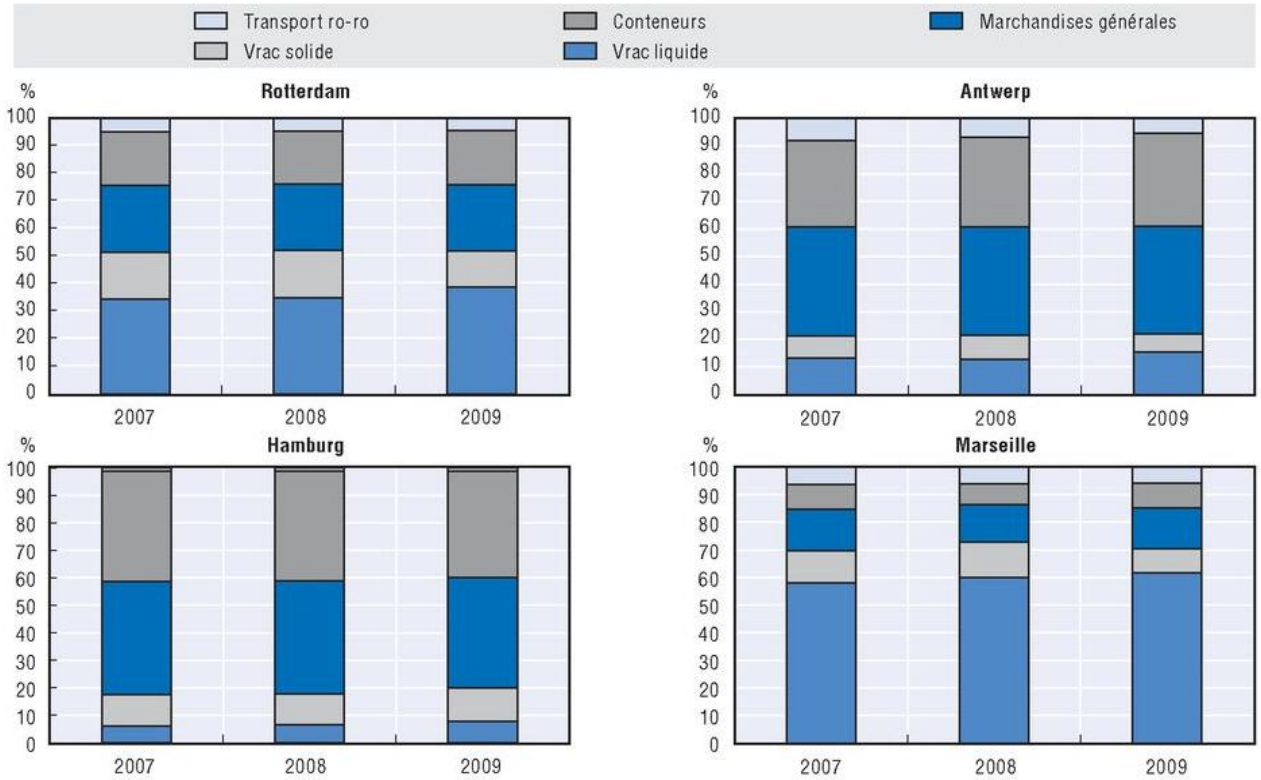
Le graphique 4 illustre les niveaux d'activité dans les principaux ports européens, Rotterdam est de loin le port le plus important, en partie parce qu'il occupe une place prédominante pour le vrac liquide, mais ce port se classe également en première position pour les autres catégories à l'exception du transport ro-ro, pour lequel il est devancé par Calais.

Ce graphique montre également que les volumes transportés ont reculé, souvent de manière non négligeable, dans la plupart des ports entre 2007 et 2009, en réaction à la crise économique.

Rapport-Gratuit.com

Graphique 5 : Évolutions de l'activité portuaire sur la durée

Rotterdam, Anvers, Hambourg et Marseille, 2007-2009



Source : Organisation européenne des ports maritimes communautaires, www.espo.be/Home.aspx, cité par cité par OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation*: Le rôle des ports*, Éditions OCDE. http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr.

Ce graphique présente l'évolution relative de l'activité portuaire sur la période 2007-2009 à Rotterdam, Anvers, Hambourg et Marseille. Dans plusieurs ports, les chargements solides en vrac ont vu leur proportion décroître.

3-2 Problèmes d'environnement liés à l'activité portuaire

Certains problèmes d'environnement provoqués par les activités portuaires sont liés au type de navires ou de cargaisons, mais la plupart résultent de façon générale du mouvement des navires ou du fonctionnement de leurs moteurs auxiliaires à quai.

L'impact environnemental du chargement, du déchargement et du déplacement des cargaisons dans le domaine portuaire varie dans une certaine mesure selon le type de celles-ci. Les effets liés à l'utilisation des sols et au dragage sont davantage spécifiques au site. L'impact environnemental global d'un port dépend de nombreux paramètres, parmi lequel son emplacement, le port peut être situés sur un cours d'eau ou dans un estuaire, sur une côte abritée ou sur le littoral ouvert.

Les ports ont des effets environnementaux directs et indirects, les effets directes se résultent sur le domaine portuaire, par contre les effets indirects se résultent sur les mouvements des navires ou de l'utilisation d'autres types de véhicules à l'intérieur des chaînes intermodales de transport.

En l'occurrence, les impacts environnementaux d'un port peuvent être distingués selon trois critères:

- ✓ Les problèmes provoqués par l'activité portuaire à proprement parler.
- ✓ Les problèmes provoqués en mer par les navires qui font escale dans le port.
- ✓ Les émissions des chaînes intermodales de transport desservant l'arrière-pays du port.

Comme le tableau 2 le montre, certaines catégories de nuisances peuvent être classées dans plusieurs sous-catégories. C'est le cas, par exemple, des émissions de CO2, de NOx et de SOx.

Tableau 2 Impacts environnementaux liés au secteur des transports maritimes : exemples et lieu de survenue

Problème	Dans le domaine portuaire	En mer	Dans l'arrière-pays
Émissions de NO_x	x	X	x
Émissions de SO_x	x	X	(x)
Émissions de particules	X	x	x
Consommation d'énergie et émissions de CO_2	x	X	X
Émissions d'autres gaz à effet de serre	(x)	x	(x)
Bruit	X	–	x
Gestion des eaux de ballast	X	X	–
Déversement d'hydrocarbures	x	X	–
Élimination des boues et d'autres types de déchets d'hydrocarbures	X	–	–
Évacuation des eaux usées	X	x	–
Élimination des ordures	X	–	–
Déneigement et évacuation des eaux de pluie	x	–	–
Lutte contre les poussières	x	–	–
Manutention de cargaisons dangereuses	x	x	x
Utilisation de peintures antisalissures	X	x	–
Dragage et sols contaminés	X	–	–
Aménagement de l'espace et conservation des ressources	X	–	(x)

X = fort impact, x = impact moyen, (x) = faible impact.

Source : OCDE (2011), *Impacts environnementaux de la navigation: Le rôle des ports*, Éditions OCDE. *http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr, P34.*

Bien évidemment, la lutte contre les nuisances intervenant dans le domaine portuaire ou à proximité immédiate entre bien plus dans les prérogatives de l'autorité portuaire que la lutte contre les problèmes qui sont provoqués ailleurs par les navires ou par les véhicules terrestres accueillis

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

dans le port. Cependant, le port est généralement le lieu où les différents types de déchets peuvent être évacués, recyclés ou détruits dans de bonnes conditions de sécurité.

Le port est aussi le lieu où s'exerce le contrôle des navires de passage par l'État du port, grâce auquel la communauté internationale s'attache à s'assurer que les navires de commerce respectent les normes minimales introduites par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en matière de sécurité et d'environnement.

Des ports qui fonctionnent efficacement peuvent certes apporter une contribution importante au développement économique des régions environnantes et de l'arrière-pays en général, mais l'étude a démontré que les activités portuaires peuvent avoir des impacts négatifs significatifs sur l'environnement. Elle a aussi donné de nombreux exemples de mesures que les autorités peuvent prendre, à différents échelons administratifs, pour limiter ces impacts. Ces mesures vont de l'interdiction de certaines activités à une incitation économique à promouvoir de meilleures performances.

Vu le large éventail d'aspects environnementaux concernés par les activités portuaires, une vaste combinaison d'instruments sera manifestement nécessaire. Il convient également de prendre en compte le fait que les circonstances nationales et locales peuvent être très contrastées suivant les ports et donc que le dosage « optimal » des instruments variera également beaucoup d'un port à l'autre. Les autorités à différents niveaux ont mis en place un large éventail d'instruments pour limiter les impacts négatifs sur l'environnement, qu'ils soient dus aux activités de navigation près des ports (p. ex. limitations de la teneur en soufre des combustibles pouvant être utilisés, et contraintes concernant le traitement des eaux de ballast), à la manutention des marchandises dans les ports (p. ex. normes d'émission pour le matériel de manutention, et limitations des niveaux de bruit autorisés), ou au transport de marchandises vers l'arrière-pays (p. ex. normes d'émission pour les véhicules utilisés pour le transport, et investissements dans l'amélioration de l'infrastructure routière et ferroviaire).

Les types d'instruments mis en œuvre sont très variables qu'il s'agisse d'outils « informels » comme la fourniture d'information, des investissements dans de nouvelles infrastructures routières et portuaires, des interdictions de certaines activités (p. ex. concernant l'utilisation de produits antisalissure contenant des biocides), des normes applicables aux matières utilisées (p. ex. sur la teneur en soufre des combustibles), des technologies à mettre en œuvre (p. ex. double coque sur

les pétroliers) et des émissions (p. ex. applicables aux équipements de manutention) ou de diverses catégories d'incitations économiques (p. ex. modulation des redevances portuaires).

Bien que les instruments mis en œuvre soient souvent de nature contraignante, un certain nombre d'instruments économiques *sont* également utilisés. Très souvent, les instruments économiques peuvent offrir aux parties intéressées davantage de possibilités.

3-3 Les enjeux de la compétitivité portuaire

La concurrence entre ports est présente et envahissante dans le cadre de la globalisation. Dans ce contexte, les ports devraient attirer les deux principaux clients : les chargeurs et les armateurs. La compétitivité nécessite une stratégie de marketing conforme aux spécificités qui permettra aux autorités portuaires de savoir sur quels critères se fondent les usagers pour choisir leur port.

On se basant sur les travaux de M.El Khayat[79] qui a cité plusieurs enjeux sur la compétitivité portuaire :

- La compétitivité d'un port réside dans sa stratégie commerciale et son développement : toutes les activités de la zone portuaire sont totalement interdépendantes, chaque intervenant joue son rôle dans le cadre d'une concurrence saine, mais un travail d'équipe harmonieux est indispensable.
- La promotion des activités portuaires va de pair avec un climat concurrentiel entre les diverses unités portuaires (manutentionnaires, agents maritimes, transitaires, commissionnaires,...).
- La qualité du service portuaire est devenue un impératif sur le plan commercial. Elle est le résultat de la coordination des intervenants des différents prestataires de services. Elle dépend aussi des services d'accompagnement : pilotage, remorquage...
- Le succès d'un port ne dépend pas seulement de la quantité ou de la qualité de ses installations techniques ou administratives, il dépend aussi du système de tarification des transports routiers, la politique nationale et internationale du transport, la concurrence des autres ports, ainsi que de la qualité de ses infrastructures.
- Une baisse de compétitivité des ports se répercute immédiatement sur les armements nationaux en particulier et sur les échanges extérieurs (Francou, 2001).

[79] Mustapha El Khayat , Enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca In: Méditerranée, Tome 98, 1-2-2002. Systèmes de transport en mutation dans l'espace euro-méditerranéen. En hommage au professeur Maurice Wolkowitsch. pp. 105-108.

- Les coûts du passage portuaire sont étroitement incorporés aux calculs des armements et affectent directement les coûts d'exploitation du ou des navires. Leur niveau influence les décisions stratégiques des armateurs : un niveau élevé des coûts du passage portuaire entraîne soit une adaptation de la technologie maritime, soit simplement une suppression de l'escale portuaire (Berlet, 2000).
- La productivité des opérations portuaires, c'est-à dire les tonnages manutentionnés, affecte directement le temps de transit des navires au port. La productivité varie en fonction des équipements disponibles, mais aussi des conditions de travail. La productivité, que l'on peut mesurer au débit des postes à quai, est très variable. La durée de séjour du navire au port, dépend principalement de la durée des opérations de manutention (Cariou, 2000).
- La productivité des opérations portuaires et la réduction consécutive du temps de transit du navire constituent des indicateurs de la compétitivité d'un port.
- Le prix des services portuaires constitue un élément déterminant lors du choix d'un port. Lorsque il y'a de choix, le client compare le niveau du prix à la productivité portuaire existante pour choisir son ou ses ports d'escale (Mc Conville, 1999).
- Par la massification des flux, un port dégage des ressources qu'il peut investir dans du matériel (très coûteux) de manutention et dans la formation du personnel. Les compétences techniques et organisationnelles ainsi améliorées, le port verra son attrait accru auprès des opérateurs économiques. La massification des flux entretient le cercle vertueux de la compétitivité (Molenaar & Van de Voode, 1994).
- Une excellente relation entre port et «ville-région» est une des conditions essentielles de la compétitivité d'un port. Le port demande de manière croissante à son arrière-pays urbain l'accès à la place portuaire depuis l'arrière-pays, des installations d'entreposage/distribution, l'aménagement urbain, des terminaux multimodaux. Cette demande nécessite une communauté portuaire solide et transparente, afin qu'elle puisse convaincre la ville ou la région qu'elles ont tout à gagner au développement du port (El Khayat, 2000)[80].
- Port et ville sont largement interdépendants et ont des intérêts communs. Logiquement, chacun doit considérer les difficultés de l'autre comme siennes. La ville doit fournir l'espace nécessaire aux nouvelles activités et améliorer les transports et toutes les facilités que nécessite un passage portuaire compétitif. Le port doit agir pour générer des valeurs ajoutées multiples pour la ville : emplois, activités industrielles et de services, protection de l'environnement, etc.

[80] Ibid.

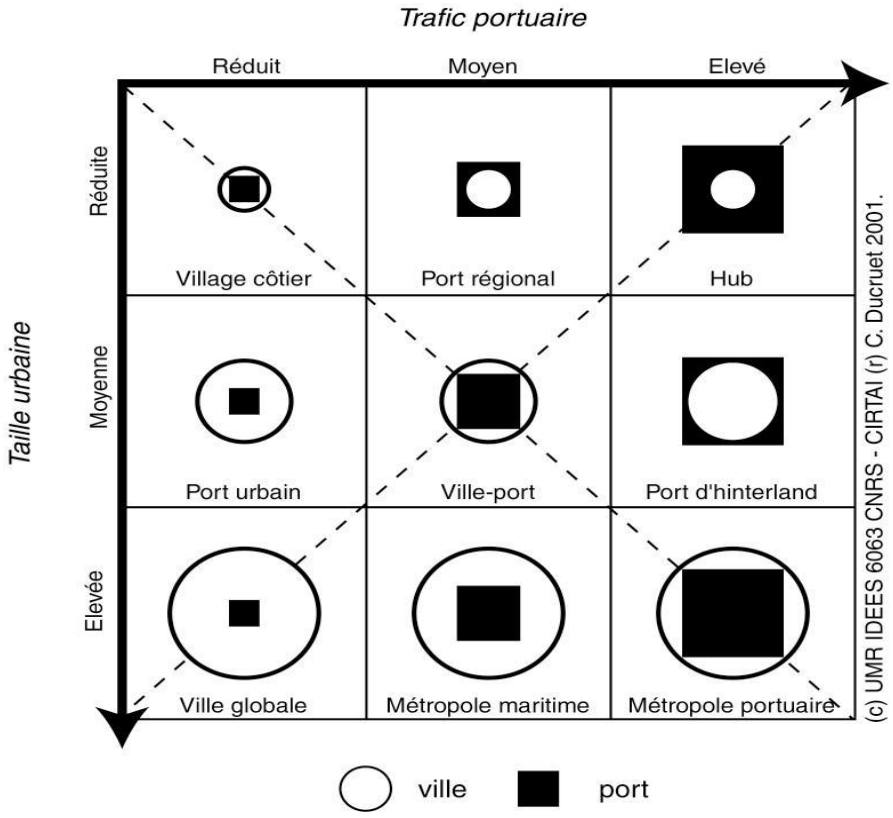
4- INTERACTIONS VILLE-PORT

La présence d'un port dans une ville a de nombreux effets locaux et peut être la source d'enjeux de cohabitation importants. Les activités portuaires, si elles peuvent avoir des effets positifs en matière d'emploi ou de développement économique par exemple, peuvent aussi avoir des effets négatives surtout en matière des dégradations environnementales, c'est pourquoi les autorités portuaires et les collectivités locales doivent gérés ces défis. Certains projets urbains montés par les collectivités locales peuvent également aller à l'encontre des besoins du port.

Néanmoins, la Ville et port entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter.

Les évolutions récentes des relations entre la ville et le port sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender.

Figure 3 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires



Source : César Ducruet, « Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques », Publié dans : Cahiers Scientifiques du Transport 48, pp. 59-79 (2005).

La Figure 3 présente une synthèse des différentes combinaisons possibles ville-port, qui sont autant d'hypothèses sur les résultats possible d'un traitement mondial (C. DUCRUET, 2004)[81]. Les deux diagonales correspondent aux deux principes précédents, celui de l'opposition et de la complémentarité spatio-fonctionnelle. Cette matrice structurelle peut aussi être une base de réflexion pour l'étude des dynamiques comme celle du décrochage ville-port et de la concentration des réseaux.

4-1 Quelques définitions de la ville portuaire

R. BORRUEY (1992)[82] définit la ville-port comme une cité dont sa principale activité économique réside sur l'exploitation du trafic maritime.

Selon R. FERRAS (1993)[83], la ville portuaire : « *elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts* ».

Pour P. BRUYELLE (1998)[84], la ville-port associe « *le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises …, des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la localisation littorale, comme des industries ou des commerces, … la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités* ».

Selon M. BOCARD (1994)[85], à propos du rôle de la ville portuaire dans l'espace géographique, il s'agit bien d'un «*nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres* ».

[81] DUCRUET C. (2004) Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation. Thèse de Doctorat en Géographie, Université du Havre, CIRTAI, 2 vol., 435 p.
[82] BORRUEY R, « Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille », Cahiers de la Recherche Architecturale, n° 30-31, 1992.
[83] FERRAS R, Les modèles graphiques en géographie, Economica, RECLUS, Collection « Géo-Poche », 1993, 112 p.
[84] BRUYELLE P. (1998) « Littoraux et villes », pp. 207-229 in : Les littoraux Espaces de Vies, Dossiers des Images Economiques du Monde, SEDES, 368 p.
[85] BROCARD M. (1994) « Deux villes frontières portuaires : Le Havre et Southampton ». La Revue d'Ici, n° 11, pp. 8-12.

4-2 Vers une clarification conceptuelle et son applicabilité

A savoir trois concepts fondamentaux[86] :

Suite aux travaux pionniers de James Bird (1977) sur les 'gateways' ou portes d'entrée, définies par leurs fonctions d'échanges qui priment sur leurs fonctions centrales, Douglas K. Fleming et Yehuda Hayuth (1994) ont proposé d'analyser les nœuds de transport à travers les concepts de centralité et réticularité. Tandis que ces deux concepts reflètent bien respectivement le rayonnement urbain du nœud et son insertion dans des réseaux de transport, c'est pour cela que A. Bailly (1994) et J.J. Bavoux (2005) proposent de leur ajouter la nodalité, qui se définit par les qualités du nœud lui-même. Cette théorisation de la ville portuaire en trois concepts fondamentaux a l'avantage d'affiner le triptyque portuaire, qui ignore la ville et ne permet pas de mesures équivalentes tant les arrière et avant-pays sont fluctuants. L'avantage de la centralité, de la nodalité et de la réticularité est d'exprimer des réalités relativement stables dans l'espace et le temps.

- La *centralité* est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau (A. Bailly, 1994), tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant (R. Brunet, 1993). En ce qui concerne les activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (D. Pumain et T. Saint-Julien, 1997). James Bird (1977) distingue trois types de centralité : endogène (places centrales), interne (économies d'échelles et d'agglomération) et exogène ('gateways' ou portes d'entrée) dans le cas des ports. La combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux (D. Fleming et Y. Hayuth, 1994) ;
- La *nodalité* se définit par une « *situation carrefour dans un réseau de relations* » (A. Bailly, 1994). Par extension, c'est « *l'ensemble des propriétés qui caractérisent les nœuds de transport* » et les points de jonction de toute nature (J.J. Bavoux et al., 2005). Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre ;
- La *réticularité* est mal définie en géographie ; elle vient de réseau, qui donne l'adjectif réticulaire, et peut être interprétée comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou

[86] César Ducruet, « Typologie mondiale des relations ville-port », Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 20 janvier 2015. URL : http://cybergeo.revues.org/17332 ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332

‘intermediacy’ correspond à leur niveau d’insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth, 1994). Cette qualité d’insertion n’est pas forcément liée à la centralité ou à la nodalité, même si la plupart des ports considèrent qu’améliorer leur nodalité va accélérer leur élection par les compagnies maritimes.

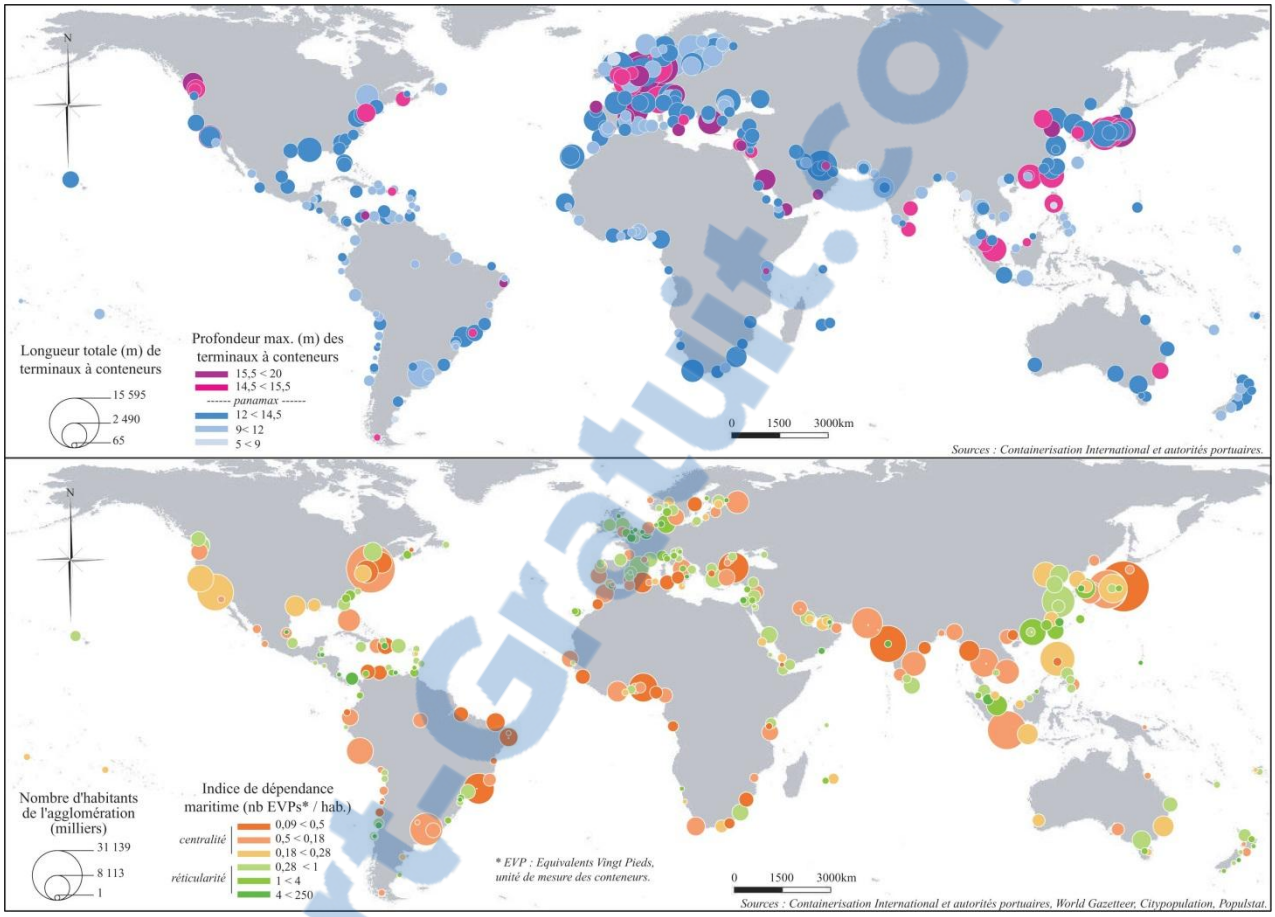
Les relations entre ces trois concepts sont encore « *un aspect mal connu de la mondialisation* » (B. Slack et al., 2000). La raison principale est qu’au niveau mondial, la relative harmonie entre centralité, nodalité et réticularité s’est trouvée remise en question. Les acteurs du transport international ont dépassé leur rôle de suivi commercial, aidés par le progrès technologique survenu sur mer et sur terre. Parmi eux, les compagnies maritimes sont désormais des acteurs extrêmement influents vis-à-vis des ports, qui en retour deviennent des ‘pions’ dans leurs réseaux (B. Slack, 1993). Ainsi, la logique de marché et celle de l’optimisation des flux tendent à se complexifier, et ne sont plus toujours superposables, plaçant les villes portuaires dans une dualité de plus en plus instable.

4-3 Exemples d’application au niveau mondial

En se basant sur les travaux de Cesar Ducruet[87] qui explique que la Figure 4 illustre la relation entre taille démographique et volume de trafic au niveau mondial. La diminution du coefficient de corrélation permet de confirmer la complexité géographique croissante des réseaux. La concurrence et la concentration portuaire au sein des façades maritimes, les stratégies de hub (lieu de transbordement), et l’insertion des ports dans des chaînes de transport terrestre de plus en plus étendues sont parmi les principaux facteurs explicatifs. Cependant, le trafic conteneurisé reste concentré dans les grandes villes, dont le poids augmente au cours de la même. Cela est dû en partie au fait que le trafic conteneurisé répond à la demande en biens de consommation (produits manufacturés), d’où une certaine stabilité des grandes concentrations urbaines parmi les grands ports à conteneurs. La croissance asiatique est pour beaucoup dans ce phénomène, puisqu’une grande partie du trafic est accaparé par un petit nombre de villes mondiales comme Hong Kong, Singapour, Shenzhen et Busan. De plus, le maintien d’un port moderne au sein d’une agglomération géante comme celle de New York ou de Los Angeles ne doit pas masquer le glissement interne des infrastructures, fruit de politiques portuaires visant à assurer l’accessibilité nautique des terminaux.

[87] Ibid.

Figure 4 : Trafic conteneurisé et taille démographique des villes portuaires dans le monde de 1975 à 2005



Source: Containerisation International Yearbooks ; Moriconi-Ebrard, 1994 ; Helders, 2006 ; Brinkhoff, 2006 ; Lahmeyer, 2006.

Le manque d'espace au sein des villes portuaires est reconnu comme étant un facteur limitant au bon fonctionnement et à l'expansion des ports, peu de travaux ont tenté d'en rendre compte de façon systématique. Or, la densité urbaine des agglomérations et la productivité portuaire, qui sont les deux indicateurs les plus à même d'exprimer cette tension, n'entretiennent pas de relation statistique concluante. La Figure 5 ci-dessous propose donc de distinguer visuellement la répartition de la productivité portuaire, rapportée à la taille démographique, et celle de la densité urbaine, rapportée au trafic conteneurisé. La productivité portuaire est calculée en divisant le trafic conteneurisé en EVP par la longueur totale de terminaux à conteneurs.

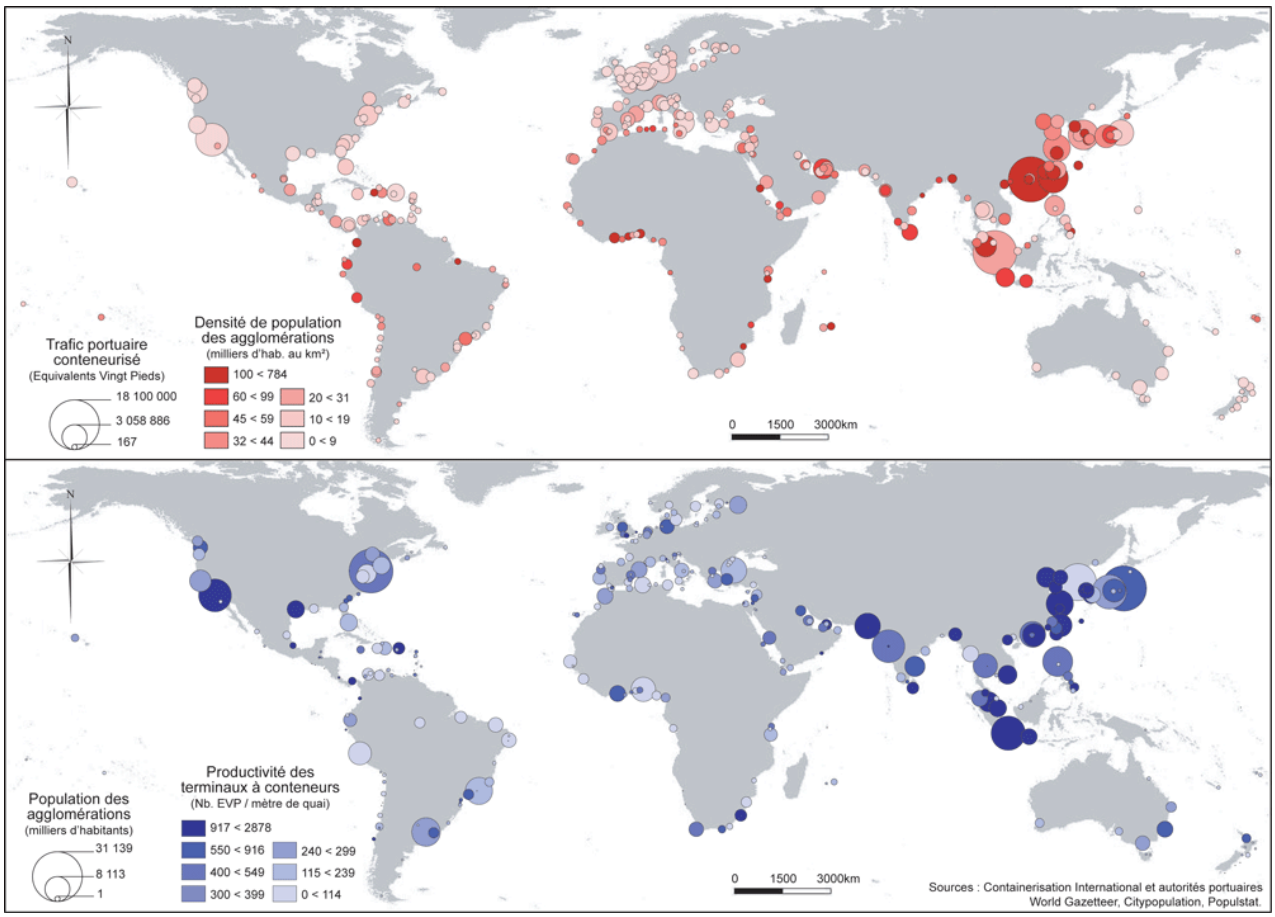
L'Asie orientale combine les extrêmes, avec de très grandes villes portuaires, des trafics très concentrés, une forte productivité portuaire et de très fortes densités de population. Partout

Rapport-Gratuit.com

ailleurs, les grandes agglomérations ne sont pas très performantes en termes portuaires, sauf dans quelques cas comme Los Angeles-Long Beach, Houston et New York-New Jersey.

Les problèmes de manque d'espace et de congestion n'ont donc pas la même portée d'une région à une autre. En Europe du nord-ouest, c'est le problème de la localisation en aval des estuaires bien plus que l'étendue ou la densité des espaces urbains qui a forcé les installations portuaires à glisser vers des localisations plus accessibles (J. Bird, 1963 ; B.S Hoyle, 1989 ; M. Brocard et al, 1995), d'où l'apparition des avant-ports et l'abandon des vieux bassins. Dans l'ancien monde colonial, les métropoles portuaires créent de nouveaux ports à l'écart des villes, tout en perpétuant l'activité portuaire dans le site originel (E. Eliot, 2003 ; C. Ducruet, 2006a ; S.W. Lee et al, 2008).

Figure 5 : Densité urbaine et productivité portuaire



Source : César Ducruet, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 20 janvier 2015.

On a donc en fonction des villes-ports une tension qui s'exerce entre avantage économique et contrainte spatiale.

4-4 Les degrés d'articulation ville-port au niveau mondial

Les degrés d'articulation ville-port au niveau mondiale repose sur quatre logiques fondamentales[88] :

L'analyse en composantes principales de type Kendall est réalisée sans rotation sur les données exprimées en logarithmes. En vertu du seuil de Kaiser (valeurs propres supérieures à 1), quatre facteurs ou « composantes principales » sont retenus dans l'analyse, représentant 66% de la variance totale (Figure 6). Ces facteurs se définissent par rapport à la façon dont ils combinent ou opposent les variables originelles.

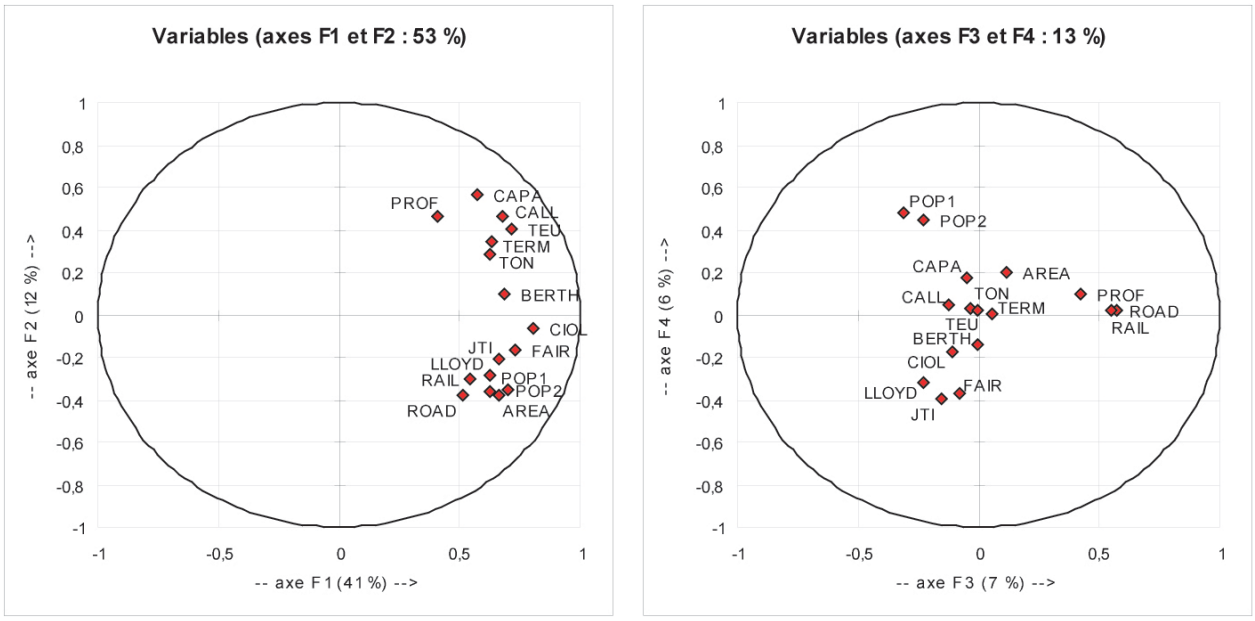
- *La concentration ville-port* (Figure 3) : principe de combinaison hiérarchique des variables de centralité, nodalité, réticularité maritime et terrestre. Les villes-ports se différencient avant tout par l'importance de la réticularité maritime (activités liées à la conteneurisation, trafic conteneurisé). Le fait que la population métropolitaine soit fortement associée à cette concentration rappelle la première diagonale de la Figure 3.
- *L'opposition entre centralité urbaine et réticularité maritime* (Figure 4) : les variables de réticularité terrestre (éventail routier et ferroviaire) et de centralité urbaine (population, surface urbanisée) sont opposées à celles de réticularité maritime (capacité hebdomadaire, touchées régulières) et de nodalité portuaire (profondeur maximale et linéaire total des terminaux, trafics). On retrouve donc bien la seconde diagonale de la Figure 3.
- *L'opposition entre accessibilité terre-mer et attractivité tertiaire* (Figure 5) : les sièges sociaux d'activités maritimes et du transport en général se combinent avec la population administrative du « centre-ville », ce qui reflète un certain rayonnement économique des quartiers d'affaires dans les villes portuaires. A l'opposé, se conjuguent l'éventail terrestre des villes et la profondeur maximale des terminaux à conteneurs. Cela reflète l'opposition classique entre les nœuds de transport et les centres d'affaires.
- *L'opposition entre spécialisation logistique et symbiose ville-port* (Figure 6) : les activités logistiques et maritimes, qui se rapprochent de la nodalité portuaire (linéaire de quai total), s'opposent à la taille urbaine (population, surface urbanisée) et à la réticularité maritime (capacité hebdomadaire). Ainsi, la spécialisation dans les activités du transport international n'a pas forcément de logique urbaine, tandis que la combinaison de la taille des villes et d'une activité maritime reflète un degré d'interdépendance ville-port. Ce facteur est le seul qui présente l'association de variables de centralité urbaine et de réticularité maritime.

[88] Ibid

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

La structure des données permet de répondre de façon satisfaisante aux hypothèses de départ : l'importance des fonctions-clés des villes-ports qui fonde leur organisation, l'opposition systématique ville-port et certains degrés de spécialisation. La cartographie de ces facteurs va permettre de vérifier si la répartition géographique des profils individuels est cohérente, notamment en termes de régionalisation du monde, autre condition de validation des données utilisées (C. Ducruet, 2007). La typologie finale permet d'avoir une idée des logiques dominantes qui sous-tendent les relations ville-port au niveau mondial.

Figure 6 : Cercles de corrélation des facteurs avec les variables initiales (Statbox Pro 6.0)



Source : César Ducruet, « Typologie mondiale des relations ville-port », Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 20 janvier 2015. URL : http://cybergeo.revues.org/17332 ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332.

5- LA GOUVERNANCE PORTUAIRE

Au cours des temps, les ports étaient perçus comme des infrastructures publiques. Mais leurs structures administratives et leurs orientations institutionnelles étaient perçues comme inadéquates à fin de répondre aux besoins de l'industrie maritime connue par une concurrence cruelle au sein de l'économie mondiale. Depuis les années 80, les ports ont connu une grande réévaluation, les processus de privatisation ainsi que de nouvelles formes de développement qui ont modifié les relations entre les acteurs publics et privés et transformé la gestion institutionnelle des ports.[89]

Durant la dernière décennie, les ports du monde ont connu d'importantes réformes institutionnelles et organisationnelles, notamment par l'adoption de politiques publiques de privatisation, de déréglementation et de décentralisation des infrastructures de transport, qui doivent répondre à des normes d'imputabilité, et qu'ils adoptèrent des orientations plus commerciales et sous-traitèrent des activités au secteur privé.

Grace aux processus de décentralisation administrative, des nouvelles divisions des responsabilités politiques réglementaires ont été émergés entre les administrations publiques locales, régionales et centrales.

Les autorités portuaires, influencées par les forces de marché dans un milieu déréglementé, sont obligées à prendre des décisions d'investissement, souvent de nature spéculative, dans de nouvelles infrastructures, à savoir[90] : un élargissement dans l'offre de capacité des terminaux, un changement dans le flot de trafic de conteneurs, et un changement dans la productivité et la profitabilité du port.

En effet, plusieurs autorités portuaires séparent leurs services auxiliaires et les combinent avec les activités des expéditeurs, des transporteurs, des manutentionnaires et des opérateurs de terminaux. L'intérêt consiste à bénéficier du partage des risques et à atteindre les avantages d'économies d'échelle dans le marketing, l'imputabilité et le développement portuaire.

Avec la commercialisation des ports, les autorités portuaires sont confrontées à des acteurs de marché internationaux dont les actifs, les capacités financières, et les systèmes de technologies d'information exercent une influence considérable dans tout dialogue, c'est la raison que les autorités portuaires opèrent dans un environnement de plus en plus instable où la complexité des

[89]Claude Comtois, Brian Slack, « Innover l'autorité portuaire au 21e siècle : un nouvel agenda de gouvernance », Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44/2003 - p 12.
[90] Ibid, p14.

interdépendances reflète l'engrenage des partenariats en termes de réglementations maritimes, participation à des alliances, stratégies de ports d'escale et choix de routes.

5-1 Type de gestion portuaire

En incluant la plupart des ports du monde, surtout ceux qui sont encore sous une forme quelconque de contrôle et de gestion publics même si une partie de leurs activités présentement en opération est privatisée. On distingue trois types de gestion[91] :

5-1-1 La gestion foncière

Bien que les terrains qui sont sous juridiction des autorités portuaires peuvent être loués à des opérateurs privés, force est de reconnaître que la gestion foncière demeure importante dans au moins deux domaines qui représentent la préoccupation fondamentale de la gouvernance portuaire : l'approvisionnement de nouveaux sites, et la réallocation des sites abandonnés ou sous-utilisé.

L'approvisionnement de nouveaux sites à des fins d'expansion est une responsabilité traditionnelle des autorités portuaires, notamment lorsque les opérations portuaires sont largement entreprises par les autorités elles mêmes.

Il est peu probable que ce rôle diminue dans l'avenir puisque la croissance du trafic maritime va créer de nouveaux besoins d'espace. En tant qu'institution publique mandatée pour gérer l'espace portuaire, l'autorité portuaire est dans une position unique et privilégiée pour conduire le développement à long terme des sites portuaires et s'engager dans un large éventail de partenariats avec le secteur privé pour préparer les sites en fonction de la demande de trafic.

Néanmoins, le niveau d'implication des autorités portuaires peut varier. Soit elles adoptent une approche minimaliste tel qu'à Hong Kong où l'autorité portuaire décide des besoins d'espaces, choisit le site et sélectionne les développeurs privés, mais laisse la responsabilité de la construction aux opérateurs de terminaux privés. Soit l'autorité portuaire est un actionnaire majeur et exerce un rôle actif dans la planification et l'approvisionnement de nouveaux sites.

Si le développement de nouveaux sites représente un prolongement du rôle de l'autorité portuaire, il n'en est pas de même pour la réallocation d'espaces abandonnés ou sous-utilisés qui requiert une réévaluation attentive. Partout, la gestion des surplus d'espace tourmente les autorités portuaires. Les développements technologiques et les changements dans les types de marchandises

[91] Claude Comtois, Brian Slack, op cit, PP. 15-20.

manutentionnées ont entraîné l'obsolescence de plusieurs sites. Depuis plus de trente ans, les espaces portuaires, souvent situés au cœur des villes, sont très recherchés pour le redéveloppement urbain. Mais les autorités portuaires possèdent rarement le mandat pour entreprendre le redéveloppement d'anciens sites à des fins non-portuaires. Conséquemment, ces sites sont souvent transférés vers d'autres agences publiques à des fins de redéveloppement ou tout simplement vendus au secteur privé. À Montréal, 35 hectares d'anciens espaces portuaires ont été transférés à une institution publique - la Société du Vieux Port de Montréal - sans qu'aucune compensation financière ne soit versée à l'autorité portuaire. Ayant abandonné ce site, l'autorité portuaire de Montréal est désormais forcée d'acheter auprès des marchés fonciers commerciaux, les terrains additionnels pour répondre aux besoins d'espace requis pour le développement de ses activités. Le principal problème réside dans l'interprétation trop restrictive du mandat de l'autorité portuaire pour gérer les espaces. L'autorité portuaire doit être autorisée à conserver les intérêts financiers sur les sites pour lesquels elle n'est plus en mesure de trouver une utilité immédiate pour la manutention du fret. Ceci signifie que l'autorité portuaire devient un gestionnaire foncier non seulement pour le développement d'activités portuaires, tel que les distriparks à Rotterdam, mais également pour des activités non-maritimes.

Ainsi, les autorités portuaires du port de Boston ont réalisé d'importants bénéfices de la vente et de la location d'anciens espaces portuaires qui furent transformés à des fins touristiques et résidentielles. L'autorité portuaire du port de New York/New Jersey est un cas extrême. Ici, les activités embrassent un large éventail d'opérations immobilières et de gestion d'infrastructures de transport au sein desquels les opérations portuaires ne représentent qu'une faible proportion de l'ensemble des revenus (RODRIGUE, 2003). A titre de gestionnaire foncier, l'autorité portuaire doit disposer d'une certaine liberté pour exploiter les sites qui sont sous sa juridiction, sujet évidemment à l'approbation normale des autorités publiques dans ses orientations de planification et ses actions. Les autorités portuaires devraient s'orienter vers le modèle du port de New York/New Jersey.

L'évolution de l'industrie du transport, d'un système fondé sur une série de liens hautement fragmentés vers un système sans rupture de charge, est perçue par plusieurs observateurs comme une menace pour les ports. Les ports sont perçus comme le maillon faible de la chaîne logistique et ses modes de gestion sont de plus en plus soumis aux pressions exercées par les compagnies maritimes de lignes régulières (NOTTEBOOM, WINKELMANS, 2001). Néanmoins, il existe des opportunités pour que les autorités portuaires exploitent ce nouvel environnement dominé par la

logistique. La globalisation des chaînes de production ouvre de nouvelles perspectives pour le développement des infrastructures de transport à l'intérieur des continents. Force est de reconnaître toutefois, qu'il manque une cohérence dans le développement de ces centres de distribution de marchandises ou ports secs. Ils sont établis soit par des transporteurs intermodaux privés, soit par des autorités publiques locales entreprenantes, soit dans des partenariats public/privé, mais rarement par des autorités portuaires.

L'implication des autorités portuaires dans des terminaux pourrait offrir un avantage stratégique compétitif tant pour les ports que pour leurs clients. La participation conjointe de l'autorité portuaire de Virginie et de la Compagnie des chemins de fer Norfolk Southern dans le développement de Front Royal, un terminal ferroviaire intérieur, a entraîné le détournement d'une partie du trafic qui était auparavant manutentionnée au port de Baltimore (SLACK, 1990).

La participation des autorités portuaires au développement des équipements ou des terminaux situés dans les arrière-pays continentaux représente un excellent moyen non seulement pour conserver les fronts maritimes des sites urbains à des fins d'expansion, mais également pour résoudre les problèmes de circulation des villes portuaires. Une telle approche apporte un bénéfice à la fois pour les utilisateurs du port et pour les villes portuaires (SLACK, 1999).

5-1-2 La gestion environnementale

Un des domaines d'intérêt importants pour les autorités portuaires concerne l'environnement. Les ports occupent des sites critiques dans les zones côtières et exercent un impact important sur les estuaires et les systèmes écologiques marins. Les opérations portuaires qui reposent sur le mouvement de navires et des activités d'entretien comme le dragage et la construction de nouveaux équipements ont des conséquences environnementales significatives.

Mais la législation environnementale impose des restrictions accrues sur les activités portuaires obligeant les autorités statutaires à développer de systèmes et des programmes de gestion environnementale dans le but de répondre aux obligations réglementaires (VANDERMEULEN, 1996). La problématique environnementale représente donc un domaine croissant de responsabilités pour les autorités portuaires et qui les force à acquérir de nouvelles capacités d'expertises.

La législation environnementale est fréquemment perçue comme une contrainte qui limite les opérations portuaires et augmente les coûts qui doivent être supportés par les autorités portuaires.

Il est vrai que la gestion de l'environnement impose des restrictions qui entraînent des solutions plus coûteuses dans plusieurs cas. Toutefois, l'autorité portuaire qui acquiert une expertise dans la gestion des zones côtières s'assure également de connaissances commercialisables. L'autorité portuaire peut donc jouer un rôle central dans le développement de politiques environnementales sur des zones côtières qui dépassent les frontières juridictionnelles traditionnelles du port. A titre d'actionnaire dans la gestion des zones côtières, l'autorité portuaire peut devenir à la fois le catalyseur pour la planification environnementale et l'un des acteurs majeurs dans la gestion des programmes environnementaux. A Venise, les autorités portuaires ont adopté des stratégies qui offrent des bénéfices pour les futures activités portuaires tout en reconstruisant l'écosystème marin de la lagune après plus d'un siècle de dégradation environnementale suite à des activités industrielles, portuaires et urbaines conduites de façon anarchique (SORIANI, 2003). Le rôle de l'autorité portuaire en tant que gestionnaire de son environnement côtier local et régional peut aussi être appliqué à d'autres ports qui ne possèdent ni les ressources ni l'expertise pour entreprendre des enquêtes environnementales ou répondre aux obligations de la législation environnementale. Dans ce contexte, l'autorité portuaire peut entreprendre son nouveau rôle de façon ad hoc, où une autorité portuaire lance un appel d'offre sur les marchés publics en forte concurrence. Elle peut également travailler avec d'autres autorités portuaires sur une base contractuelle régulière pour répondre aux défis de la législation environnementale et instituer les meilleures pratiques environnementales. Dans ce cas, un ensemble d'autorités portuaires se constitue en réseau pour atteindre les plus hauts standards de protection environnementale.

5-1-3 La gestion transactionnelle

Les autorités portuaires assument depuis longtemps la responsabilité de promotion portuaire. Malgré des succès parfois mitigés, l'objectif qui consiste à attirer les services maritimes de lignes régulières et à promouvoir de nouveaux marchés et produits a toujours été une fonction importante des autorités portuaires. Mais aujourd'hui, le rôle de l'autorité portuaire dans ces activités de promotion apparaît moins évident. La promotion du trafic maritime incombe désormais aux opérateurs de terminaux globaux et aux compagnies maritimes. Déjà, dans plusieurs ports du monde, l'essentiel du trafic est sous le contrôle d'un seul acteur. L'autorité portuaire peut toujours tenter d'exercer un rôle de coordination parmi les locataires de quais ou de terminaux. Mais le rôle de l'autorité portuaire est marginalisé puisque la prospérité de la majorité des locataires est davantage orientée vers et influencée par les intérêts du groupe dominant. Dans ce contexte, la promotion commerciale du port semble moins importante que la représentation des intérêts politiques du port à tous les niveaux, du local à l'international. Avec la croissance des liens et des

synergies entre les complexes portuaires et leur environnement urbain de même qu'entre les différents niveaux d'administration publique, l'autorité portuaire publique semble plus apte à représenter les intérêts du port que l'opérateur de terminaux ou le transporteur privé.

Les autorités portuaires ont longtemps été en concurrence commerciale entre elles. Cette dynamique a changé. WANG et SLACK (2000) suggèrent que la concurrence s'effectue autant entre les opérateurs de terminaux. En Europe du Nord, l'ancienne rivalité entre les administrations portuaires d'Anvers et de Rotterdam a été remplacée par la concurrence globale entre les opérateurs de terminaux PSA (Port of Singapore Authority) et HPH (Hutchison Port Holdings). En Chine méridionale, HPH (Hutchison Port Holdings) et MTL (Modern Terminals Limited) ont des intérêts concurrentiels dans plusieurs ports du delta de la Rivière des Perles et à l'intérieur du port de Hong Kong.

Plusieurs autorités portuaires réalisent que cette situation se généralise à l'échelle du globe. SONG (2003) a forgé le mot « coopétition » pour expliquer ce phénomène. Les autorités portuaires partagent les mêmes inquiétudes environnementales, les mêmes problèmes de négociation avec les transporteurs, les opérateurs de terminaux et les alliances maritimes et sont confrontées à des pressions similaires de la part des villes et des régions dans lesquelles elles opèrent.

De toute évidence, la coopération doit remplacer la concurrence dans les relations interportuaires, et la nécessité de groupements portuaires régionaux (COMTOIS et alii, 1997). En outre, NOTTEBOOM et WINKELMANS (2001) ont proposé le maillage portuaire comme solution aux pressions de concurrence émanant des lignes maritimes. Aux États-Unis, les autorités portuaires de la côte Nord-Ouest du Pacifique forment un lobby et collaborent dans les domaines de la mercatique et du marchandisage. Les autorités portuaires de New York/New Jersey ont adopté une politique de coopération avec les autorités portuaires de la côte Atlantique des États-Unis dans l'élaboration des politiques nationales, l'amélioration des chemins de fer, les activités de dragage et l'amélioration des services de transport entre les ports de New York/New Jersey, Albany et Boston (BORRONE, 1999). Les autorités portuaires de Rotterdam se sont engagées dans un programme de coopération avec les autorités portuaires de Vlissingen eu égard à des investissements conjoints (HEAVER et alii, 2001).

5-2 Évolution et évaluation du système portuaire algérien

La quasi-totalité des échanges internationaux de l'Algérie passe par la voie de mer, c'est pourquoi l'État algérien a donné une grande importance pour développer et améliorer les infrastructures et l'ensemble de l'activité portuaire qui englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leur chargement, leur déchargement et le stockage des marchandises, etc.

Le système portuaire algérien a connu dans son évolution et développement plusieurs phases et modes d'organisations et d'administration de ses activités toute en suivant une politique libérale qui limite à l'État ses interventions dans le domaine et encourage le privé à prendre l'initiative.

5-2-1 L'organisation de l'espace portuaire algérien

Depuis l'indépendance de l'Algérie, l'espace portuaire algérien a connu beaucoup de réformes dans la structure portuaire du pays pour l'adopter aux contraintes du développement.

5-2-1-1 La typologie des ports algériens

Avec l'évolution de la technologie qui a beaucoup influencé sur la structure portuaire, les ports ont dû s'adapter à de véritables changements sur les quelles en peut citer l'alourdissement des navires, et la spécialisation des ports. Par rapport à l'état des infrastructures des ports algériens et au routard qui apparaît dans le domaine de la technologie, on dit qu'il fallait les ordonner dans la classe des ports traditionnels.

En ce qui concerne le trafic des ports algériens, on remarque une spécialisation par port, à savoir[92] :

- Huit ports à prédominance de trafic de marchandise général, il s'agit des ports : d'Alger, de Dellys, d'Oran, d'Annaba, de Mostaganem, de Djen-Djen, de Ténès et de Ghazaouet ;
- Trois ports mixtes : Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port) ;
- Deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port).

[92] MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives, OPU 2004, p50, 51.

Rapport-Gratuit.com

5-2-1-2 Les interrelations villes/ports en Algérie

Bien visiblement, la ville portuaire est le premier centre d'échanges de l'arrière-pays vers l'avant-pays.

Le port est un véritable atout pour la relance économique de la ville, c'est grâce à lui que la ville portuaire est devenue un acteur économique. Il offre plusieurs avantages pour la ville, d'ailleurs il est considéré comme un grand pourvoyeur d'emplois parce qu'il regroupe une population diversifiée, vivant des transports maritimes tels que : les armateurs, consignataires, transitaires, dockers, mais également le personnel de l'administration portuaires, ce sont des emplois induits. L'enceinte portuaire se prolonge au-delà dans la ville à travers ces externalités positives sur les banques, sur les offices d'assurances, voir même sur les magasins.

Dans les pays développés, la ville intervient dans l'organisation portuaire, par le biais des collectivités territoriales, qui sont souvent des membres de l'administration du port. Elles contribuent aussi par des aides financière pour rendre le port très dynamique et très puissant. D'ailleurs le port est intégré dans le plan d'aménagement du territoire[93].

Pour les villes portuaires algériennes, il est regrettable de constater que la synergie n'existe pas et que souvent les autorités portuaires et locales évoluent dans un contexte conflictuel et les ports sont oubliés alors que la desserte des ports doit être une priorité, cela a engendré la faiblesse des ports.

Le port d'Alger est un port à prédominance de trafic de marchandise général, mais il génère que peu d'emplois portuaires puisque le transit se fait directement du pipeline au navire.

5-2-1-3 L'avant pays des ports algériens

En Algérie, l'évolution de l'industrie au niveau littoral a fait des véritables pôles de développement dans certaines villes portuaires.

La politique protectionniste suivie par l'Algérie, après l'indépendance en matière de transport marchandises, l'établissement de certaines lignes régulières obéit plus à des critères de coopération politique qu'a des critères de rentabilité. Par ailleurs la stratégie gouvernement algérien sur le commerce extérieur avant 1994 ne permet pas aux compagnies maritimes de se diriger vers le port de leur choix.

[93] MERLIN.P ; géographie de l'aménagement, PUF, paris, 1991.

La primauté des échanges avec la France demeure après l'indépendance jusqu'en 1970, ou le taux de participation française dépasse celui de l'ensemble européen. Mais suite à la dégradation des relations entre les deux pays en 1971 « la nationalisation des hydrocarbures[94] par l'Algérie » et la volonté de ce dernier de diversifier ses partenaires commerciaux. Cela a pour résultat la diversification de l'avant-pays qui a engendré des nouvelles lignes maritimes. Ce qui fait la distinction entre deux zones d'activités, la première zone est régionale, et la deuxième internationale.

5-2-2 Évolution du système portuaire algérien

Avec L'évolution des échanges internationaux qui est accompagnée avec des rectifications du rôle du port du commerce, des changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance de l'Algérie en 1962.

5-2-2-1 Le système portuaire en Algérie

On se basant sur l'analyse de Vigarie[95] qui est construite autour d'un triptyque portuaire qui englobe tous les facteurs de causalité qui modèlent les trafics. Ce triptyque est déclinée en trois volets : l'arrière-pays (ou hinterland), le port, et l'avant-pays (ou l'horizon maritime).

L'interrelation entre ces trois composantes permet de définir l'équation des coûts de circulation dont l'intérêt est d'aboutir à la chaîne la moins coûteuse.

En ce qui concerne l'Algérie, la plupart de ces ports appartient à la catégorie des ports moyens, les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres : Quantitatif (volume du trafic), qualitatif (nature du trafic, richesse créée par le port) et spatial rayonnement du port à travers son arrière-pays et son avant pays).

Le critère qualitatif, montre que le trio Alger, Oran, Annaba, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers Arzew, Skikda, Bejaia le rôle est international mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire[96].

---

[94] La nationalisation des hydrocarbures le 24 Février 1974 qui avait marqué la fin d'un processus de recouvrement de la souveraineté nationale sur l'ensemble des richesses naturelles du pays.

[95] Delphine Dubreuil, «Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage», Flux 2005/1 (n° 59), p 47.

[96] VIGARIE. A, « les pays en développement et la mère », Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

La notion du triptyque portuaire reste valable mais les notions d'avant et d'arrière-pays ne doivent pas être interprétées comme c'est le cas des grands ports, car la capacité d'intervention des ports moyens sur les avant-pays est faible, ils attirent des lignes régulières strictement adaptées aux besoins régionaux, voir même le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas aussi dense que celui des grands ports donc les arrière-pays suggère plus un schéma en grappe structuré sur les réseaux de transport terrestre qu'une aire fonctionnelle.

La transcription spatiale confirme que les ports algériens sont des ports moyens : un réseau maritime lâche, la présence d'un nombre restreint d'armements en arrière-pays.

Étant un pays socialiste, l'Algérie avait toujours su préserver ses intérêts économiques et financiers en ayant recours au monopole des activités commerciales. C'est ce qui a été fait en matière de gestion commerciale du port, les ports algériens sont devenus complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles. L'équipement des ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique le dysfonctionnement de la chaîne de transport en Algérie. Dès lors, l'équation des coûts de circulation ne peut arranger ni le chargeur pour le choix du port, ni le gestionnaire pour qu'il puisse améliorer sa politique commerciale. Par contre dans les pays libéraux l'équation des coûts de circulation conditionne les politiques portuaires, en plus, il y a une inadéquation entre les trois composants du triptyque.

Ce n'est que depuis la Constitution de 1989, que le pays s'est ouvert à l'économie du libre échange, en délaissant progressivement le recours au monopole. Le changement perceptible en matière portuaire a été la modification du Code maritime en 1998 (loi n° 98-05).

5-2-2-2 L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets relatifs à l'organisation et au fonctionnement des ports.

A savoir le décret N^{0}63-442 du 9 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes ; et le décret N^{0}63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret N°62-268 du 12 mars 1962 définissant les régimes spéciaux des ports autonomes.

L'évolution du système portuaire algérien est passée par cinq phases, à savoir:

- La première phase (avant l'indépendance)

Durant la colonisation française, la gestion portuaire est caractérisée par une séparation nette des fonctions d'investissements infrastructurels des missions proprement commerciales.

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents :

- le ministère des travaux publics ;
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

- La deuxième phase (1962-1971)

En 1963, le décrets N^{0}63-442 vient de définir un nouveau régime spécial des ports autonomes, le port autonome d'Alger (décret N^{0}63-444 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N^{0}62-268 du 12 mars 1962 instituant le régime spécial d'autonomie au port d'Alger), le port d'Oran/Arzew (décret N^{0}63-445 du 09 novembre 1963 modifiant le décret 62-269 du 12 mars 1962 instituant le régime spécial d'autonomie au port d'Oran/Arzew), enfin le port autonome d'Annaba (Décret 63-446 du 9 novembre 1963, modifiant le décret 62-270 du 12 mars 1962 instituant le régime spécial d'autonomie au port d'Annaba).

Le premier article de l'ordonnance n° 69-50 du 17 juin 1969 donnait monopole des activités d'acconage et de manutention dans les ports algériens à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (C.N.A.N).

- La troisième phase (1971-1982)

Par l'ordonnance n° 71-29 du 13 mai 1971, les établissements publics : le port autonome d'Alger, le port autonome d'Oran-Arzew et le port autonome d'Annaba, ont été dissous (article 30) au profit de l'Office National des Ports (O.N.P), qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (article 1), dont l'objet est la gestion et l'exploitation, ainsi que le développement de tous les ports du territoire national.

La principale motivation apportée par ces textes c'est que les ports vont être dirigés par l'Office National des Ports (ONP), cela signifie la forte implication de l'État dans le domaine portuaire qui a induit la centralisation total du domaine de la gestion portuaire.

L'ordonnance n° 69-50 du 17 juin 1969 fut modifiée le 09 avril 1971 par l'ordonnance n° 71-16[97], en confiant désormais les activités d'acconage et de manutention à la société nationale de

[97] Portant la création de SO.NA.MA

manutention (SO.NA.MA). Rappelons que jusqu'en 1971, ces activités étaient rattachées à la Compagnie Algérienne de Navigation (CNAN).

- La quatrième phase (1982-1988)

Le premier article du décret n° 82-280 du 14 août 1982 a dissout la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et le premier article du décret n° 82-281 du même jour a dissout quant à lui l'Office National des Ports (O.N.P).

C'est la phase de la décentralisation des ports avec la création de huit entreprises portuaires (EP) à savoir : EP d'Alger par le décret n° 82-286, EP d'Annaba par le décret n° 82-283, EP d'Oran par le décret n° 82-289, EP de Mostaganem par le décret n° 82-287, EP de Skikda par le décret n° 82-284, EP de Bejaia par le décret n° 82-285, EP d'Arzew par le décret n° 82-288, EP de Ghazaouet par le décret n° 82-290. Deux décrets ont par la suite créé deux nouvelles entreprises portuaires ; celles de Jijel (décret n° 84-173) et de Ténès (décret n° 85-187).

Les décrets créateurs de ces entreprises, leur ont aussi attribué l'activité de remorquage (voir art. 3 de chaque décret créateur), jadis dévolue à la Compagnie Algérienne de Navigation (C.N.A.N).

- La cinquième phase (à partir de 1988)

Cette étape est marquée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie spécialement :

La loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 modifiant le Code de commerce, et qui a suivi la loi n° 88-01 du même jour, a abrogé les dispositions de l'ordonnance n° 75-23.

En application de la loi n° 88-01, portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques, le décret n° 88-101 du 16 mai 1988 avait énoncé à l'article premier que « *l'entreprise nationale à caractère économique existante…, doit être érigée, en la forme légale requise, en entreprise publique économique, soit en société par actions, soit en société à responsabilité limitée, régie par le Code civil et le Code de commerce* ».

Selon le premier article du décret exécutif n° 89-45 du 11 avril 1989, la transformation juridique par acte notarié des entreprises socialistes à caractère économique, en entreprises publiques économiques en la forme de sociétés par actions, rend caduques toutes leurs dispositions statutaires antérieures dès l'accomplissement des formalités requises. Ce qui sera confirmé plus tard par le décret exécutif n° 90-42 du 30 janvier 1990, en reprenant les dispositions de l'article premier du décret exécutif n° 89-45 et en abrogeant expressément les décrets : n° 82-283, n° 82-284, n° 82-285, n° 82-286, n° 84-173 et n° 85-187.

Désormais, les entreprises portuaires sont régies par leurs propres statuts organiques, par le Code de commerce, par la loi n° 88-01, qui a été d'ailleurs partiellement abrogée par l'ordonnance n° 95-25 relative à la gestion des capitaux marchands de l'État, et enfin, par l'ordonnance n° 01-04, relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques.

L'article 2 de l'ordonnance n° 01-04 du 20 août 2001 annonce que les entreprises publiques économiques sont des sociétés commerciales et qu'elles sont régies par le droit commun.

5-2-2-3 Les réformes adoptés

Des reformes ont été apportées au secteur des transports avec la loi 98-05 du 25 juin 1998 portant le nouveau code maritime et visant principalement à[98] :

-L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires ;

-L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directes et indirecte de transport ;

-L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux ;

-La réduction des charges supportées par l'État dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développements ;

-L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays.

Le cadre juridique

L'encadrement juridique sur lequel s'appuie la réforme de secteur portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05[99] portant code maritime lequel tout en définissant les ports, détermine les principales fonctions inhérentes à l' activité portuaire, précise leurs attributions et domaines d'intervention, particulièrement la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusqu'à présent par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Ainsi, Une nouvelle institution fut créée « l'autorité portuaire », qui gérera désormais le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire (article 892 du C.M.A.), ainsi que l'exercice des activités de pilotage et de lamanage.

[98] Conférence de Tunis,REG-MED:09.11/10/2002.

[99] Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

La reforme comprend :

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

C'est à ce titre que trois autorités portuaires (Est, Centre, Ouest) furent crées respectivement par les Décrets exécutifs n° 99-200, 99-201 et 99-202 du 18 septembre 1999, conformément au décret exécutif n° 99-199 du même jour.

Ces autorités jouissent de la personnalité morale et de l’autonomie financière. Ce sont des établissements publics à caractère industriel et commercial. Elles sont régies par les règles applicables à l’administration dans leurs rapports avec l’État et réputées commerçantes dans leurs relations avec les tiers (art. 2 du décret exécutif n° 99-199).

Statuts et missions des autorités portuaires

A la lecture de l’article 891 du code maritime algérien et de l’article 4 du décret exécutif n° 99-199, l’autorité portuaire assure des missions de service public liée à l'entretien, au développement, à la gestion, la préservation et la conservation du domaine public qui leur est affecté et sur lequel elles disposent d'un droit exclusif de jouissance, ainsi que l'exercice des services de pilotages et de lamanage. Désormais, le statu de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, date d'une personnalité morale, administré par un conseil d'administration et géré par un directeur général.

Par ailleurs, tant en confiant à l'autorité portuaire des attributions d'animation et de coordination entre des différents intervenants dans l'activité portuaire et de promotion commerciale du port dont elle a la charge, le texte suscite précise aussi les missions fondamentales de l'autorité portuaire :

L'article 891 du Code maritime énonce que « *le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire constituent des missions de service public…* ».

- **Entretien et développement** : ces autorités auront à assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle des actifs en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation .Désormais consacré à l'élaboration des schémas de développement portuaire.
- **Gestion et exploitation** : cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense de grevées et de servitude au profit de la circulation maritime et de développement des ports et qu'elle a vocation à exploiter, entretenir et préserver et ce en conformité aux lois. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installation spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. La loi lui confère à elle seule d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage et dans des circonstances particulière les activités commerciales nécessaire au fonctionnement des ports.
- **Préservation et conservation** : sur ce plan, l'autorité portuaire dispose à travers un corps d'agents habilités, d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veille au respect des règles.

5-2-2-4 Les ports algériens à l'épreuve de la modernité

Selon un article publié au journal d'El watan[100], les ports d'Algérie sont en attente des nouvelles mesures dites d'assainissement et de mise à niveau en vague dans le pays.

Les syndicats des ports craignent, une « privatisation » de l'activité portuaire synonyme, selon eux de compression d'effectifs et de perte de l'un des secteurs de souveraineté. Au niveau de ministère des transports, il est clairement indiqué qu'il n'y aura pas de privatisation, et l'Etat restera toujours le propriétaire des ports.

Par contre, ajoute-t-on, il n'est pas exclu que les pouvoirs publics puissent accorder à un exploitant « l'autorisation de gérer ». « *Nous ne pouvons être en marge des phénomènes de*

[100] El watan économie du 17 au 23 avril 2006, p3.

modernisation qui s'opèrent dans le monde, sinon nous le paierons plus cher après » dit le directeur des ports, M. M'hareb. Pour lui la crainte des quelques 9000 travailleurs (selon les estimations du ministère) exerçant l'activité portuaire n'ont pas lieu d'être. « *Nous voulons aller vers une meilleure gestion et évoluer dans un système concurrentiel et rendre nos ports plus performants* ».

Pour les changements attendus, M, M'hareb a indiqué que la stratégie de développement des ports repose sur trois axes principaux : « *un axe portant sur tout ce qui est mise à niveau sur le plan réglementaire et législatif et tout l'encadrement nécessaire pour l'activité portuaire. Le deuxième axe a trait à l'aspect organisationnel et institutionnel de la gestion portuaire. Quant au troisième axe, il consiste en l'aspect développement du secteur* ». Sur le plan institutionnel, souligne le directeur des ports, les pouvoirs publics visent principalement la séparation des activités commerciales de celles relevant de la puissance publique, « *comme cela se fait un peu partout dans le monde* », dit-il, précisant que cela « *n'a aucune incidence sur l'emploi comme le craignent les partenaires sociaux* ».

Y'aura-t-il création de nouveaux ports ? A court terme, la tutelle parle « d'optimisation » de ce qui existe déjà. « *Nous pouvons doubler, voire même tripler les capacités de nos ports, et uniquement en modernisant leurs installations et en améliorent leur système de management* ». Dit, M, M'hareb .Mais sur le moyen et long terme, beaucoup de projets en vue, l'Algérie accuse un grand retard en matière de containérisation, qui est de son avis, « *un phénomène irréversible* ».

L'Algérie est en deçà des normes internationales en la matière (productivité, performance des navires, etc.).En indiquant que la stratégie du ministère en matière de la containérisation repose sur la possibilité de développer au moins trois grands pôles portuaires: Alger, Oran et Djen Djen. A Djen Djen, dit M.M'haleb, « *notre objectif étant de créer un grand terminal de transbordement, même international, mais tout en faisant du trafic national* ». Et d'ajouter : « *Les études de faisabilité ont été engagées, et cela pourrait éventuellement se faire avec un grand armateur dans le cadre d'une concession ou partenariat*. » Cela dit, le département se penche actuellement sur un projet de réforme globale assis sur une autorité portuaire et maritime avec une agence qui s'occuperait de tous les aspects de la sécurité, de la navigation et des affaires maritimes en général. Au niveau des ports, il sera procédé alors à la mise en place des autorités portuaires, en revoyant les statuts de 1999, « *pour les rendre plus compatibles, avec réellement une autorité qui a la fonction de port propriétaire et de manière a ce qu'elle puisse jouer un rôle de régulateur sur le plan local*. » Conclut M.M'haleb.

6- LES INSUFFISANCES DE GESTION ADMINISTRATIVE DES PORTS ALGERIENS

En Algérie, les ports sont demeurés pratiquement en retrait du mouvement de réforme économique engagé depuis bientôt trois décennies .Apparaissant comme non concernés, nombreuses sont les faiblesses, elles concernent le niveau statutaire, qui lui-même engendre des impacts très négative. Cet état de fait explique l'insuffisance des investissements portuaires aussi bien en infrastructures qu'en équipements. Selon le journal « El watan économie »[101], la particulière nature des ports algériens ce résume à travers trois plans à savoir :

6-1 Sur le plan organisationnel

Régie par une loi, vieille de dix ans et jamais appliquée, l'entité portuaire a gardé un statut spécial lui confère de fait mais illégalement des monopoles, normalement abolis depuis le milieu des années 90.

Les entreprises portuaires érigées lors de la restructuration de 1982, cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN en 1998[102], non seulement a consacré la séparation de ces deux missions, mais introduit également le droit à toute personne physique ou morale d'exercer, dans ce nouveau cadre, les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage.

Phénomène particulier persiste malgré la promulgation de textes d'applications. En août 1999, des décrets exécutifs portant organisation et création de trois autorités portuaires ont été signés et publiés. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié, sans application comme les précédents. Sa particularité est qu'il prévoit l'élaboration de cahiers des charges, jamais conçu depuis. L'état de monopole maintenu érige les entreprises portuaires en autorités de fait, se dégageant cependant de tout exercice de régulation, car intéressées par conséquences juge et parties. Dans la pratique, le client, dans ce contexte n'aura pas beaucoup d'alternative. Obligé de sollicité un prestataire unique, il lui sera difficile d'exiger toute forme de qualité de service ou de négocier les tarifs de prestations qui lui sont imposées, et ne correspondant pas généralement avec le niveau de qualité attendu. Attire d'exemple, hors taxes douanières, les prix de passage portuaire d'un conteneur à Alger est pratiquement identique à celui Hong Kong ou le niveau des performances est d'un standing

[101] El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14
[102] Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime

Rapport-Gratuit.com

autrement plus relevé. Les Rendements de chargement ou de débarquement dans ce port sont de 40 conteneurs de l'heure ,alors qu'Alger atteindre les 15dans le même laps de temps sera tout simplement considéré comme exploit exceptionnel .La faiblesse de la productivité ,trouvant grandement ses origines dans le système, caractérise la plupart de nos ports ,à tel point qu'aujourd'hui, souvent dans les séminaires et les rencontres professionnelles à l'étranger, les animateurs pour étayer ces mauvais cas les citent comme mauvais exemples.

6-2 Sur le plan des infrastructures

Les contradictions du système portuaire construites pour la plupart entre la fin du 19^{iém}esiecle et la première moitié du 20^{éme}siécle, elles sont frappées d'une totale obsolescence. N'offrant que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage, réduits et étroits, leur potentiel ne peut convenir aux exigences des navires des générations récentes. Notons que seul Djendjen qui est une réalisation neuve possède un quai de18 mètres de profondeurs. Dans l'ensemble des autres ports, hormis ceux à hydrocarbures, les tirants d'eau de moins 12 mètres sont limités à deux quais seulement pour toute l'Algérie. La conséquence est qu'il est aujourd'hui impossible de recevoir des navires gros porteurs .Aucun port ne peut accueillir et exploiter un porte conteneur de 4 ou 5000 boites par exemple, ou un céréalier de 60000 Tonnes.

Les coûts de fret en raison de cette fatalité ne peuvent qu'être très onéreux .Le transport d'une cargaison de 25000 Tonnes de blé à partir des États-Unis coûtera nécessairement plus chère qu'un chargement de 60000 Tonnes. Pour l'exemple de conteneur, la faiblesse des caractéristiques des ports algériens, empêche de recourir à l'organisation d'expédition de masse ,les portes conteneurs de grande taille ne peuvent accéder dans nos ports, les circuits s'organisent à partir de plate forme intermédiaire ces derniers situées dans des ports d'éclatement, comme Algésiras, Valence, ou même Marseille et bientôt Tanger Med, accueillent les navires de grands gabarits, leurs cargaisons de conteneurs y sont déchargées pour être réembarquées vers des ports comme les notre sur des navires de plus faible consistance ne pouvant transporter que 300 à 800 boites à la fois .Ces circuits content également très chers, les tarifs des Transports Marchandises augmentant, induisent bien sur des répercussions sur les prix à la consommation.

Pour les céréales, outre la vertigineuse hausse de leur cotation sur les marchés internationaux, celle des transports a été également très importante. En mai dernier(2007) par exemple, le coût de la tonne transportée d'Amérique du Nord vers un port algérien s'élevait à quelques 70$, alors qu'un mois auparavant il était inférieur à 50$. L'incidence d'infrastructures obsolètes pèse très

lourdement sur l'économie d'un pays. En Algérie, leur notoire obsolescence, auxquelles s'ajoutent des équipements d'exploitation inadaptés, explique la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur rade, les goulots d'étranglement très contraignants et surtout très chers. Les armateurs, non seulement fixent leurs tarifs en fonction des conditions du port de la destination, mais également en tenant compte des risques de séjour prolongé. Il en est de même des assurances. A cela s'ajoutent les pénalités comme celles de surestaries, alourdissant ainsi la facture que subira en dernier ressort le consommateur.

L'autre effet est celui du non compétitivité des produits industriels usinés localement dont le prix de revient est pénalisé par les coûts de passation. Ce phénomène peut compromettre une exportation par exemple. A qualité égale, un produit peut ne pas s'installer sur un marché à l'étranger en raison de son prix élevé par rapport à la concurrence.

6-3 Sur le plan des équipements

Au moins deux exemples peuvent être cités, en raison de leur position dans le classement des volumes transitant par les ports algériens.

En premier les céréales, en 2006, le volume des importations tout produit confondu a été de l'ordre de 7 millions de tonnes. Le niveau de déperditions très élevé a pour couse essentiellement l'inadaptation des moyens de déchargement :

- Vétustes en général, très lents et peut performant, les rendements très faibles, sont inférieurs en général à 200 tonnes de l'heure, contre souvent 1000 à 1500 tonnes ailleurs ;
- Les silos en place sont souvent anciens, même les plus récents n'ont pas été conçus pour atteindre des rendements normatifs.

La mise en œuvre d'une simple règle de trois permet de ressortir qu'en matière de transport, en raison des mauvaises conditions de nos ports, le recours à des navires de portance moyenne induit un coût supplémentaire alourdissant la facture alimentaire d'au moins 140 millions de dollars[103] annuellement, pour les seules céréales. Cela en minimisant l'impact.

Ce supplément toujours payé depuis au moins trois décennies, maintenant supérieur à l'évidence quelques milliards de dollars aurait peut-être économisé.

[103] El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Les surestaries peuvent être aisément représenté les tiers de ce montant à laquelle nous pouvons rajouter les déperditions de produits lors des déchargements ou au cours des évacuations terrestre. Les moyens utilisés sont nettement inadaptés. Quels volumes en tonnages payés sont ainsi gaspillés chaque année ? Ce phénomène subi depuis maintenant plus de trois décennies, se traduit certainement par une perte équivalente à de nombreux milliards de dollars. Beaucoup plus que le coût de réalisation d'un port d'envergure internationale, aux capacités très modernes pouvant s'insérer dans le circuit de la logistique internationale, pouvant assurer des prestations de transbordement ou d'éclatement, équivalente à des exportations rémunérées en devises. A titre indicatif, l'infrastructure du port de Tanger Med a coûté 7milliards d'USD, le reste des investissements de superstructure, assuré par le secteur privé, a atteint un niveau équivalent, sans compter les autres investissements dans les zones spécialisées attenantes.

Il y'a aussi le traitement du conteneur ; au cours des années 90, trois ports ont bénéficié d'un concours externe pour la réalisation de terminaux à conteneur. Dix années après leur réception et leur mise en exploitation, il peut être affirmé que l'évolution a été d'une faiblesse sidérale. Qu'il s'agisse de celui du port d'Alger ou ceux d'Annaba et d'Oran, les résultats sont très en deçà de ce qui pouvait légitimement être attendu. Ces espaces constituant plus des parcs à conteneurs que des terminaux, au sens normatif du terme.

Dotés des équipements inadaptés, de simples stocke utilisés ailleurs surtout pour charger les wagons. Aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives, aucun portique de parc, pour le stockage en hauteur .Le système de gestion des navires est traditionnel, donc peu performant, la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports s'est aucunement améliorée.

Au port d'Alger par exemple, le phénomène des attentes sur rade s'est accentué. Le transport est toujours assuré par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal .L'espace réservé de près de deux dizaines d'hectares est aussi performant qu'un petit parc de deux hectares bien équipé. L'entreposage est réalisé sur des rangés de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux. L'espace entre deux rangés est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention.

En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum. Ce qui permet de stocker plus.

CONCLUSION

Les ports constituent les places fortes de l'économie des nations disposant d'une façade maritime, et sont les véritables poumons du commerce extérieur, tant pour ce qui est de l'approvisionnement en biens dont la production nationale est déficitaire, que pour les exportations nécessaires au développement de leur économie, échanges qui se font par voie maritime.

L'activité des ports contribue à l'indépendance économique des nations, élément déterminant de leur indépendance politique. Ils jouent un rôle stratégique qui participe d'une vision à long terme. Mais il y a de nombreux acteurs ou utilisateurs du port, qui ont leurs propres exigences. Le propriétaire du port est encore dans la plupart des pays la puissance publique, soit nationale - l'État -, soit régionale ou locale et autre entités publiques (Municipalités, Chambre de commerce). Son représentant est l'autorité ou administration portuaire. On considère que le port doit apporter la meilleure contribution possible au développement du pays, ce qui s'obtiendra en recherchant le coût de passage minimum de la marchandise. A cette finalité de base, s'ajoutent généralement des finalités complémentaires : contribuer à l'aménagement du territoire, favoriser le développement de telle région ou de tel trafic, créer des emplois, générer des devises. Mais, la mission de base de tout port de commerce doit être la recherche du coût de passage minimum de la marchandise.

Il est important que les autorités portuaires et les villes trouvent des modes de partenariat et de travail en commun pour résoudre leurs éventuels problèmes de cohabitation.

CHAPITRE III
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ET L'ANALYSE DES DONNÉES

INTRODUCTION

Dans le but d'enrichir ce qui a été développé dans les deux précédents chapitres qui ont été consacrés aux aspects théoriques, et afin de pouvoir répondre à la problématique posée, nous avons effectué une enquête de terrain par questionnaire comme outil d'analyse au sein des différents acteurs de la ville de Bejaïa, dans lequel nous avons pu recueillir des informations précieuses à travers les observations acquises par l'ensemble de l'échantillon. Et dans ce qui suit, nous allons comparer les hypothèses suggérer au début de notre travail au terrain étudier.

1- PRÉSENTATION DU TERRAIN ÉTUDIÉ

Afin de mieux cerner notre champ d'investigation, nous essayons d'explorer le terrain on donnant des brèves présentations pour la wilaya de Bejaïa, plus particulièrement la ville de Bejaïa ainsi que son port.

1-1 Présentation de la Wilaya de Bejaia

La Wilaya Bejaia est composée de 19 Daïras et 52 Communes. Elle occupe une superficie de 3 223,5 km² pour une population de 947 100 habitants à la fin de l'année 2013[103], elle est limitée par la mer Méditerranée au Nord, la Wilaya de Jijel à l'Est, les Wilaya de Tizi-Ouzou et Bouira à l'Ouest, les Wilaya de Bordj Bou Arreridj et Sétif au Sud.

1-2 Présentations de la ville de Bejaia

Bejaïa est une ville littorale située au nord-centre de l'Algérie avec une superficie de 120.22 km² Avec 184 722 d'habitants[104]. Bejaïa est parmi les plus riches des wilayas algériennes, elle est dotée d'un important port pétrolier et commercial sur la mer méditerranée, d'un aéroport international. Cependant, la région se trouve de plus en plus isolée, car dans le passé la wilaya de Bejaïa ne fait pas partie du mégaprojet de l'autoroute est-ouest, ceci a engendré des bouchons interminables depuis l'embranchement de Alajiba (Bouira) jusqu'à l'intérieur de la ville de Bejaïa. Les travaux sont en cours pour achever

[103] Annuaire statistique de la DPAT de la Wilaya de Bejaïa, Édition 2013.
[104] Ibid.

l'autoroute reliant le tronçon Ahnif (Bouira)-Bejaia afin de résoudre définitivement le problème du trafic routier est-ouest.

1-3 Présentation du port de Bejaïa

Le port de Bejaia constitue un atout stratégique pour toute la région, son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes. Il est situé dans la baie de la ville de Bejaia, il est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué à 13,50 m. il est composé de trois bassins[105] :

- **Bassin de l'avant-port** : d'une superficie de 75 hectares, ses profondeurs variant entre 10,5 m et 13,5 m. disposant l'installation spécialisée, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- **Bassin du vieux port** : sa superficie est 26 hectares et ses profondeurs de quai variant entre 6 et 8 m.
- **Bassin de l'Arrière port** : sa superficie est 55 hectares et ses profondeurs variant entre 10,5 m et 12 m.

Les navires de marchandises générales accèdent aux Bassins du vieux port et de l'arrière-port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière-port), large de 125 m et draguée à 12 m.

1-3-1 l'Entreprise Portuaire de Bejaïa (EPB)

L'entreprise portuaire de Bejaia à été créée le 14 août 1982 par décret n° 285-82 publié dans le journal officiel n°33. Elle fut érigée en entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 74-71 du 16 novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes[106].

[105] Document interne de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa
[106] Ibid

1-3-2 Béjaïa Mediterranean Terminal (BMT)

BMT est une filiale de l'EPB détenue à 51 %[107], en joint-venture avec le Singapourien PORTEK INTL LTD. PORTEK est une société spécialisée dans les équipements et solutions portuaires, qui gère plusieurs terminaux à conteneurs à travers le monde. L'activité principale de BMT est la gestion de l'exploitation du terminal à conteneur.

BMT est une société par actions au capital social de 500.000.000 DA créée sur décision du Conseil de Participation de l'État en mai 2004[108] ; en termes de par de marché national, BMT est passé de 9 % en 2005 à 16,5 % de par de marché en 2013 et ceci grâce à une stratégie marketing basée sur la qualité de service et la satisfaction clientèle, le volume du trafic traité est passé de moins 40 000 EVP en 2004 à plus de 256,000 EVP en 2013, avec une croissance moyenne annuelle de l'ordre de 22 %[109].

2- LA MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

Nous commençons par exposer la démarche méthodologique suivie pour diriger notre travail de recherche, et justifier les choix qui nous ont amenés à circonscrire notre objet d'étude. Ensuite, nous expliquerons les éléments qui nous ont incités à cibler ce terrain d'étude, enfin, nous définirons l'échantillon de l'enquête.

2-1 La démarche méthodologique

Notre enquête est réalisée auprès des différents acteurs territoriaux de la ville de Bejaïa. Nous avons distribué 100 questionnaires pour les acteurs locaux et 50 questionnaires pour les autorités portuaires, dont nous avons pu obtenir que 57 questionnaires remplis auprès des acteurs locaux et 19 questionnaires seulement auprès des autorités portuaires, mais malgré ça nous avons réussi à obtenir un taux de réponse satisfaisant pour notre recherche.

Nous essayerons de donner un compte-rendu sur la notion de gouvernance territoriale et la stratégie adoptée par les autorités portuaires dans cette ville.

[107] Ibid
[108] Document interne de BMT
[109] ibid

Tableau 3 : Bilan de l'enquête de terrain

Questionnaires (nombre) / Entités	Nombre des questionnaires distribués	Questionnaires récupérés	Questionnaires non remplis	Questionnaires validés
Acteurs portuaires	50	50	31	19
Acteurs locaux	100	100	43	57
Total	150	150	74	76

Source : établi à partir des résultats de l'enquête.

2-2 La population ciblée

Dans notre cas, la population ciblée est constituée de l'ensemble des collectivités locales de la ville de Bejaïa à savoir : les services de wilaya, L'APC, la DPAT, direction des Travaux Publics, la chambre du commerce, et la direction de l'urbanisme ; et les autorités portuaires dont l'EPB et BMT sont les deux acteurs auxquelles en s'est adressé, sachant que tous ces acteurs partagent le même territoire.

2-3 Élaboration du questionnaire d'enquête

Pour bien mener notre enquête, nous avons élaboré deux types de questionnaires, le premier destiné pour les acteurs locaux et le deuxième pour les autorités portuaires, les deux se composent de cinq axes, dont le premier axe présente le profil du répondant (Administration ou domaine d'activité, niveau de formation, la catégorie socioprofessionnelle, âge), le second axe concerne la notion de développement durable, le troisième axe traite Jeux des acteurs et la décentralisation des décisions, le quatrième axe cible le degré de concertation entre les différents acteurs, et le dernier axe est consacré pour les solutions envisagées pour la gouvernance territoriale. D'ailleurs, les deux types de questionnaire que nous avons confectionnés ont été faits de la manière la plus simple pour les répondants basés essentiellement sur des questions fermées.

Quant à la construction propre du contenu de notre outil d'investigation, celle-ci s'est basée sur l'utilisation de trois types de question : des questions fermées pour vérifier certains états de fait, certaines situations, notamment l'expression directe de nos hypothèses, des questions semi-ouvertes pour approfondir certains faits, et des questions ouvertes pour laisser la libre expression au répondant.

La saisie de l'enquête de terrain, et la collecte des réponses, ainsi que l'analyse ont été effectuées sous le logiciel Sphinx Plus², et nous avons présenté les résultats sous forme de tableaux et des graphiques qui ont été commentés par la suite.

2-4 Les difficultés rencontrées

Durant toute la durée de l'enquête, nous avons été confrontés à de multiples difficultés, nous soulignons principalement :

- L'insuffisance des moyens financiers, le manque d'expérience et surtout la contrainte du temps.
- La période d'enquête a été assujettie à des difficultés au niveau de la distribution de nos questionnaires, il a fallu contacter le chef des personnels pour l'obtention d'une autorisation pour la distribution de nos questionnaires.
- L'accueil du BMT n'était pas à la hauteur de nos ambitions, d'ailleurs parmi les 20 questionnaires posés, seuls 4 questionnaires ont été remplis par leurs personnels et ceci après des va-et-vient durant plus d'un mois.
- La direction de planification et de l'aménagement du territoire DPAT de Bejaia a refusé carrément l'acceptation de nos questionnaires ; et pourtant on leur a expliqué que se sera uniquement pour un travail de recherche, mais après de longues négociations, elle nous a accordé qu'un seul questionnaire.
- En ce qui concerne les directions de la Wilaya, seul deux services : service de budget de l'État et le service de Budget de la wilaya, qui ont coopéré efficacement avec nous, et qui nous ont permis de distribuer nos questionnaires à leurs personnels voire même leurs responsables qui nous ont apporté aide, assistance et soutien.

3- ANALYSE DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE

Après avoir présenté la méthodologie poursuivie pour le traitement des résultats obtenus de notre enquête de terrain, il conviendrait, à présent, d'analyser et de comparer les résultats du dépouillement pour les deux types de questionnaires : 1er type de questionnaire « tableaux avec bordures noires » pour les acteurs locaux et le 2ème type de questionnaire « tableaux avec bordures oranges » pour les autorités portuaires :

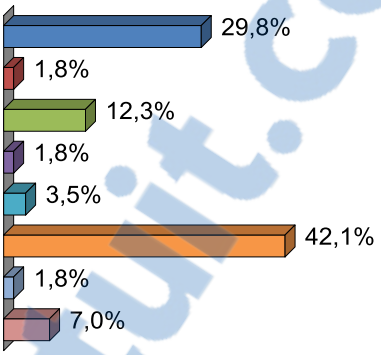
I- Profil du répondant

Tableau 4 : Domaine d'activité des enquêtés

Acteurs locaux

Administration ou domaine d'activité

	Nb	% cit.
APC	17	29,8%
APW	1	1,8%
Direction de l'urbanisme	7	12,3%
Direction de la DPAT	1	1,8%
Chambre de commerce	2	3,5%
Service de wilaya	24	42,1%
Elu	1	1,8%
direction des travaux publics	4	7,0%
Total	**57**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

D'après ce tableau qui illustre le domaine d'activités des enquêtés de cette recherche, nous constatons que les services wilaya et l'APC ont participé amplement dans cette enquête.

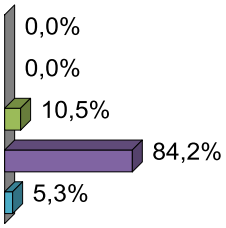
Cette recherche n'a pas pu se réaliser que grâce à la coopération efficace des membres de ces deux organismes de l'État qui nous ont apporté aide et assistance sans négliger l'apport des autres directions comme la direction de l'urbanisme, la DPAT, et la chambre de commerce.

Tableau 5 : Niveau d'instruction des enquêtés

Autorités portuaires

Quel est votre niveau de formation ?

	Nb	% cit.
Primaire	0	0,0%
Moyen	0	0,0%
Secondaire	2	10,5%
Universitaire(Bac+)	16	84,2%
Autre	1	5,3%
Total	**19**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

On remarque que le plus grand nombre des personnes qui ont participé à notre enquête sont des universitaires, cela peut être expliqué par la volonté affichée par les dirigeants de

Rapport-Gratuit.com

l'entreprise pour rajeunir son effectif par l'intégration des universitaires dans les différents services.

Tableau 6 : Les tranches d'âge

Acteurs locaux

Dans quelle tranche d'âge situez-vous?

	Nb	% cit.
Moins de 25 ans	1	1,8%
De 25 à 40 ans	32	58,2%
De 41 à 60 ans	21	38,2%
Plus de 60 ans	1	1,8%
Total	55	100,0%

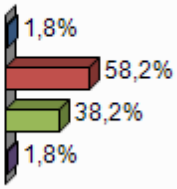
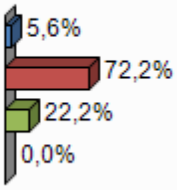


Tableau 7 : Les tranches d'âge

Autorités portuaires

Dans quelle tranche d'âge situez-vous?

	Nb	% cit.
Moins de 25 ans	1	5,6%
De 25 à 40 ans	13	72,2%
De 41 à 60 ans	4	22,2%
Plus de 60 ans	0	0,0%
Total	18	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

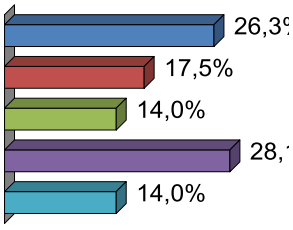
Nous constatons d'après ces tableaux que la majorité qui a participé à cette recherche c'est la tranche d'âge qui se situe entre 25 et 40 ans, visent ensuite la tranche d'âge entre 41 et 60 ans. Cela reflète l'incitation de la tranche jeune : 25 à 40 ans à participer à notre enquête. Nous pouvons dire que cette incitation est l'effet de l'inquiétude de cette tranche d'âge sur l'avenir de leur ville, surtout après les problèmes et les blocages rencontrés par cette ville depuis plusieurs décennies.

Tableau 8 : La catégorie socioprofessionnelle

Acteurs locaux

Catégorie socio-professionnelle

	Nb	% cit.
Cadre supérieur	15	26,3%
Cadre dirigeant	10	17,5%
Chef de département	8	14,0%
Chef de service	16	28,1%
Autre(précisez	8	14,0%
Total	57	100,0%



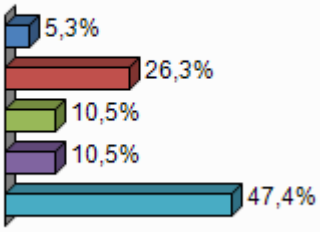
Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Tableau 9 : La catégorie socioprofessionnelle

Autorités portuaires

Catégorie socio-professionnelle

	Nb	% cit.
Cadre supérieur	1	5,3%
Cadre dirigeant	5	26,3%
Chef de département	2	10,5%
Chef de service	2	10,5%
Autre(précisez)	9	47,4%
Total	**19**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Pour les acteurs locaux, on remarque que les cadres supérieurs, les cadres dirigeants, les chefs de service, et les chefs des départements ont marqué une forte participation. Mais pour les autorités portuaires, on remarque que la majorité des personnes qui ont participé le plus à cette recherche se sont autres que ceux cités auparavant à l'exception des cadres dirigeants qui ont marqué aussi une forte participation.

Par conséquent, on remarque que les acteurs locaux s'intéressent beaucoup à la recherche scientifique, contrairement aux autorités portuaires qui en accordent moins d'importance.

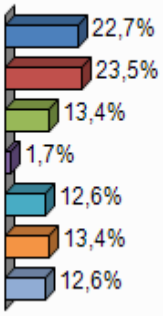
II- Notion de Développement durable et management territorial

Tableau 10 : La signification du développement durable

Acteurs locaux

Selon vous, le développement durable signifié :

	Nb	% cit.
L'instauration du bien-être social	27	22,7%
La concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance	28	23,5%
La préservation de l'environnement	16	13,4%
La démocratisation des processus de choix	2	1,7%
La coordination entre les différents acteurs	15	12,6%
La gestion des ressources naturelles	16	13,4%
La résolution des conflits entre les autorités et les citoyens	15	12,6%
Total	**119**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

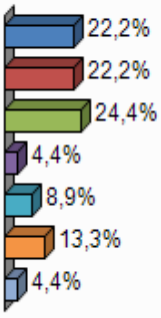
Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Tableau 11 : La signification du développement durable

Autorités portuaires

Selon vous, le développement durable signifié :

	Nb	% cit.
L'instauration du bien-être social	10	22,2%
La concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance	10	22,2%
La préservation de l'environnement	11	24,4%
La démocratisation des processus de choix	2	4,4%
La coordination entre les différents acteurs	4	8,9%
La gestion des ressources naturelles	6	13,3%
La résolution des conflits entre les autorités et les citoyens	2	4,4%
Total	45	100,0%



Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Selon les acteurs locaux, le développement durable signifie la concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance avec un taux de 23,5 % des réponses et l'instauration du bien-être social avec un taux de réponse qui atteint 22,7 % , sans négliger les autres facteurs tels que la préservation de l'environnement avec un taux de 13,4 % des réponses, la coordination entre les différents acteurs, la gestion des ressources naturelles avec 13,4 % des réponses, et la résolution des conflits entre les autorités et les citoyens avec 12,6 % des réponses.

Et selon les autorités portuaires, le développement durable signifie graduellement :

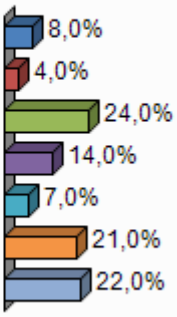
- La préservation de l'environnement avec 24.4 % des réponses.
- L'instauration du bien-être social et la concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance avec 22.2 % des réponses.
- La gestion des ressources naturelles avec 13.3 % des réponses.
- La coordination entre les différents acteurs avec 8.9 % des réponses.

Tableau 12 : Les concernés par le développement durable

Acteurs locaux

Selon vous, le développement durable c'est l'affaire de :

	Nb	% cit.
La communauté de la ville	8	8,0%
Les entreprises avoisinant le port	4	4,0%
Toutes les collectivités	24	24,0%
Les opérateurs économiques	14	14,0%
Les décideurs locaux	7	7,0%
L'État	21	21,0%
Chacun peut agir à son niveau	22	22,0%
Total	**100**	**100,0%**



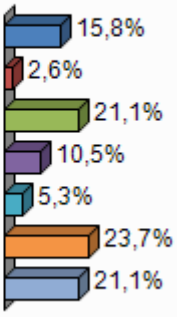
Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Tableau 13 : Les concernés par le développement durable

Autorités portuaires

Selon vous, le développement durable c'est l'affaire de :

	Nb	% cit.
La communauté de la ville	6	15,8%
Les entreprises avoisinant le port	1	2,6%
Toutes les collectivités	8	21,1%
Les opérateurs économiques	4	10,5%
Les décideurs locaux	2	5,3%
L'État	9	23,7%
Chacun peut agir à son niveau	8	21,1%
Total	**38**	**100,0%**



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

Le plus grand nombre des enquêtés ont vu que le développement durable c'est l'affaire de toutes les collectivités, il y a des enquêtés qui ont opté pour la décentralisation, et qui ont répondu que chacun peut agir à son niveau, il y a aussi des enquêtées qui ont affirmé que le développement durable c'est la responsabilité de l'État.

III. Jeux des acteurs et la décentralisation des décisions

Tableau 14 : Impact de décentralisation Acteurs locaux

Pensez-vous que la décentralisation conduit réellement au développement local ?

	Nb	% cit.
Oui	41	78,8%
Non	7	13,5%
Aucun avis	4	7,7%
Total	52	100,0%

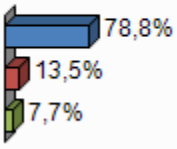
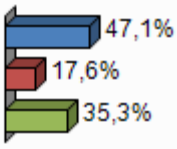


Tableau 15 : Impact de décentralisation Autorités portuaires

Pensez-vous que la décentralisation conduit réellement au développement local ?

	Nb	% cit.
Oui	8	47,1%
Non	3	17,6%
Aucun avis	6	35,3%
Total	17	100,0%



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête

La lecture des données représentées dans ces tableaux nous montre que la plupart des personnes interrogées ont affirmé que la décentralisation conduit réellement au développement local. La notion de DD est omniprésente ces dernières années dans les discours, les travaux de recherche, et les allocations des acteurs et des responsables locaux, pour dire l'importance que revêt cette notion dans le processus de développement.

Tableau 16 : Efficacité de décentralisation Acteurs locaux

Pensez-vous que l'efficacité de la décentralisation repose sur la proximité géographique des acteurs ?

	Nb	% cit.
Oui	29	59,2%
Non	11	22,4%
Aucun avis	9	18,4%
Total	49	100,0%

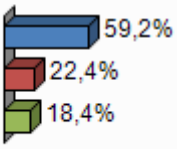
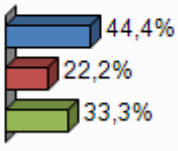


Tableau 17 : Efficacité de décentralisation Autorités portuaires

Pensez-vous que l'efficacité de la décentralisation repose sur la proximité géographique des acteurs ?

	Nb	% cit.
Oui	8	44,4%
Non	4	22,2%
Aucun avis	6	33,3%
Total	18	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

Ces tableaux nous indiquent que la majorité des personnes enquêtées ont affirmé que l'efficacité de la décentralisation repose sur la proximité géographique des acteurs, dont nous partageons le même avis, parce que la décentralisation permet de rapprocher les décideurs au terrain concerné, cela va aider à prendre des décisions stratégiques.

Tableau 18 : La transparence

Acteurs locaux

Estimez-vous que la gestion des affaires publiques dans la ville de Bejaia est transparente ?

	Nb	% cit.
Oui	9	15,8%
Non	39	68,4%
Aucun avis	9	15,8%
Total	57	100,0%

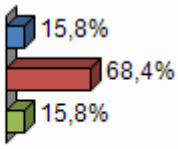
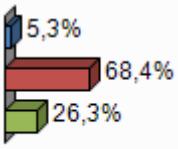


Tableau 19 : La transparence

Autorités portuaires

Estimez-vous que la gestion des affaires publiques dans la ville de Bejaia est transparente ?

	Nb	% cit.
Oui	1	5,3%
Non	13	68,4%
Aucun avis	5	26,3%
Total	19	100,0%



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

En ce qui concerne la gestion des affaires publiques, nous constatons d'après cette recherche que la majorité des répondants ont affirmé qu'elle n'est pas transparente. C'est pour cela que nous invitons les autorités publiques à agir plus efficacement pour faire face à ce phénomène car la transparence de la gestion des affaires publiques est une condition préalable indispensable au développement durable, afin d'améliorer les conditions de vie des citoyens, en particulier la tranche de la population les plus démunies, et de confronter la corruption et les entraves bureaucratiques.

VI- Degré de concertation avec les différents acteurs

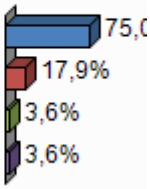
Tableau 20 : Relation ville/port

Acteurs locaux

Comment qualifierez-vous la relation du port avec la ville ?

Moyenne = **1,36** Ecart-type = **0,72**

	Nb	% cit.
La relation est très importante	42	75,0%
La relation importante	10	17,9%
La relation peu importante	2	3,6%
La relation pas importante	2	3,6%
Total	56	100,0%



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

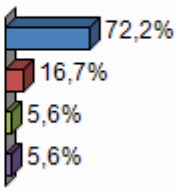
Tableau 21 : Relation ville/port

Autorités portuaires

Comment qualifierez-vous la relation du port avec la ville ?

Moyenne = **1,44** Ecart-type = **0,86**

	Nb	% cit.
La relation est très importante	13	72,2%
La relation importante	3	16,7%
La relation peu importante	1	5,6%
La relation pas importante	1	5,6%
Total	**18**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

L'enquête révèle que la relation du port avec la ville est une relation très importante. Nous pouvons traduire cette tendance par la conscience des acteurs territoriaux qui ont compris que le développement du port a un grand impact sur le développement de la ville, et que la ville à travers ses politiques joue un rôle très important pour le bon fonctionnement du port, c'est pour cela qu'une concertation entre les deux entités est nécessaire pour la réalisation d'une meilleure cohabitation entre Ville/Port.

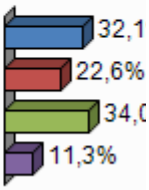
Tableau 22 : Relation avec les organismes

Acteurs locaux

Comment estimez-vous vos relations avec les autres acteurs du territoire (collectivités locale décideurs, administration locale...) ?

Moyenne = **2,25** Ecart-type = **1,04**

	Nb	% cit.
Très fréquentes et très importantes	17	32,1%
Fréquentes et très importantes	12	22,6%
Moyennement fréquentes et moyennement importantes	18	34,0%
Pas fréquentes et pas importantes	6	11,3%
Total	**53**	**100,0%**



Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête

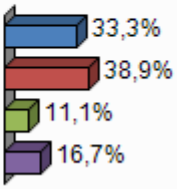
Tableau 23 : Relation avec les organismes

Autorités portuaires

Comment estimez-vous vos relations avec les autres acteurs du territoire (collectivités locales, décideurs, administration locale...) ?

Moyenne = **2,11** Ecart-type = **1,08**

	Nb	% cit.
Très fréquentes et très importantes	6	33,3%
Fréquentes et très importantes	7	38,9%
Moyennement fréquentes et moyennement importantes	2	11,1%
Pas fréquentes et pas importantes	3	16,7%
Total	**18**	**100,0%**



Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

D'après les réponses collectées par les acteurs locaux, on constate que les relations réciproques entre les acteurs territoriaux sont moyennement fréquentes et moyennement importantes. Mais les autorités portuaires ont un avis différent en répondant que les relations sont fréquentes et très importantes.

Nous pouvons expliquer l'importance des relations entre les différents acteurs réside sur la résolution des conflits d'intérêt et les problèmes qui entravent le développement local et ceci ne peut se réaliser qu'à travers les négociations et le dialogue fluctueux entre tous les acteurs concernés.

Tableau 24 : L'existence du dialogue

Acteurs locaux

Menez-vous un dialogue ouvert avec les acteurs portuaire concernant les questions problématiques, controversées ou sensibles qui impliquent votre organisme?

	Nb	% cit.
Oui	7	14,9%
Non	27	57,4%
Aucun avis	13	27,7%
Total	**47**	**100,0%**

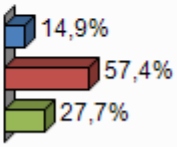
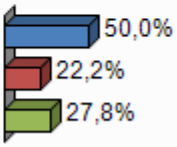


Tableau 25 : L'existence du dialogue

Autorités portuaires

Menez-vous un dialogue ouvert avec les acteurs locaux concernant les questions problématiques, controversées ou sensibles qui impliquent votre entreprise?

	Nb	% cit.
Oui	9	50,0%
Non	4	22,2%
Aucun avis	5	27,8%
Total	**18**	**100,0%**



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

En ce qui concerne le dialogue entre les acteurs locaux et les autorités portuaires, la majorité des représentants des acteurs locaux qui ont répondu à notre questionnaire constate l'absence du dialogue entre ces deux entités dont on ignore les causes, par contre les représentants des autorités portuaires affirment l'existence du dialogue. En tout cas, nous

souhaitons que ce dialogue se renoue pour une meilleure prise de décision et pour la résolution de tous les problèmes qui peuvent entraver le développement de la région.

Tableau 26 : Consultation entre acteurs

Acteurs locaux

Etes-vous régulièrement consultés par les services portuaires concernantles différents projets pour la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	5	9,3%
Non	40	74,1%
Aucun avis	9	16,7%
Total	**54**	**100,0%**

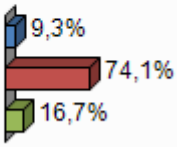
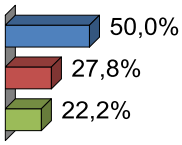


Tableau 27 : Consultation entre acteurs

Autorités portuaires

Etes-vous régulièrement consultés par les services locaux d'urbanisme, travaux publics, ainsi que les autres acteurs locaux à tous les niveaux concernant les différents projets pour la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	9	50,0%
Non	5	27,8%
Aucun avis	4	22,2%
Total	**18**	**100,0%**



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

Selon ces données, figurant sur ces tableaux, on découvre que parmi les problèmes rencontrés dans la ville de Bejaia c'est que les services portuaires ne consultent pas les acteurs locaux. C'est pour cette raison évoquée ci-dessus que le contact se détériore continuellement. En revanche, les autorités portuaires annoncent qu'ils ont été consultés régulièrement par les acteurs locaux. C'est pour cette raison que nous pensons que cette consultation doit être menée par les deux entités pour améliorer leur coopération et leur contact respectifs, c'est pour cela que nous suggérons une contribution des autorités portuaires pour améliorer ce contact.

Tableau 28 : la concertation entre acteurs

Acteurs locaux

La concertation entre acteurs est-elle nécessaire?

	Nb	% cit.
Oui	50	94,3%
Non	0	0,0%
Aucun avis	3	5,7%
Total	**53**	**100,0%**

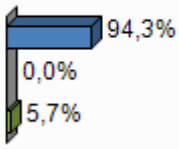
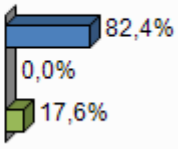


Tableau 29 : la concertation entre acteurs

Autorités portuaires

La concertation entre acteurs est-elle nécessaire?

	Nb	% cit.
Oui	14	82,4%
Non	0	0,0%
Aucun avis	3	17,6%
Total	**17**	**100,0%**



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

La totalité des personnes qui ont répondu à notre enquête ont émis un avis favorable à la concertation entre les différents acteurs.

Tableau 30 : Les effets négatifs

Acteurs locaux

Selon vous, le port exècre-t-il des effets négatifs sur la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	17	33,3%
Non	26	51,0%
Aucun avis	8	15,7%
Total	51	100,0%

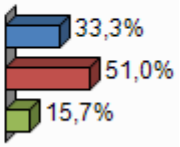
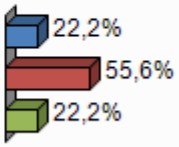


Tableau 31 : Les effets négatifs

Autorités portuaires

Selon vous, le port exècre-t-il des effets négatifs sur la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	4	22,2%
Non	10	55,6%
Aucun avis	4	22,2%
Total	18	100,0%



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

En ce qui concerne les effets négatifs qui peuvent entraver la ville de Bejaia plus de 50 % des répondants jugent que les activités du port n'engendrent pas des effets négatifs sur la ville, contre une minorité des répondants qui prouvent que le port a un impact négatif sur la ville ; nous citons à titre d'exemples, une forte circulation à l'intérieur de la ville, la pollution et la nuisance, dont on partage le même avis.

Tableau 32 : La gouvernance locale

Acteurs locaux

Considérez-vous que la participation des différents acteurs locaux dans la prise de décision est une condition pour la bonne gouvernance locale ?

	Nb	% cit.
Oui	51	91,1%
Non	2	3,6%
Aucun avis	3	5,4%
Total	56	100,0%

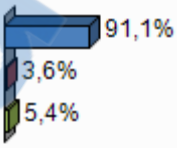
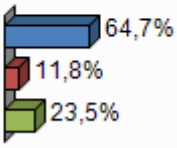


Tableau 33 : La gouvernance locale

Autorités portuaires

Considérez-vous que la participation des différents acteurs locaux dans la prise de décision est une condition pour la gouvernance locale ?

	Nb	% cit.
Oui	11	64,7%
Non	2	11,8%
Aucun avis	4	23,5%
Total	17	100,0%



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

L'enquête de terrain nous montre clairement la nécessité de la participation de tous les acteurs locaux comme condition sine qua non pour une meilleure gouvernance locale.

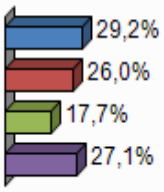
RapportGratuit.com

Tableau 34 : Les avantages de la participation de tous les acteurs

Acteurs locaux

Selon vous, quels sont les avantages apportés aux processus de la prise de décision lorsque l'ensemble des acteurs (collectivité locale, citoyens, entreprises) y participe ?

	Nb	% cit.
Prendre une bonne décision	28	29,2%
Prendre en considération les différentes préoccupations des différents acteurs	25	26,0%
Avoir les avis des différents acteurs	17	17,7%
La résolution de tous les conflits qui pourront entraver le développement local	26	27,1%
Total	**96**	**100,0%**



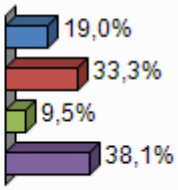
Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Tableau 35 : Les avantages de la participation de tous les acteurs

Autorités portuaires

Selon vous, quels sont les avantages apportés aux processus de la prise de décision lorsque l'ensemble des acteurs (collectivité locale, citoyens, entreprises) y participe ?

	Nb	% cit.
Prendre une bonne décision	4	19,0%
Prendre en considération les différentes préoccupations des différents acteurs	7	33,3%
Avoir les avis des différents acteurs	2	9,5%
La résolution de tous les conflits qui pourront entraver le développement local	8	38,1%
Total	**21**	**100,0%**



Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Il s'avère d'après les réponses reçues de la part des acteurs locaux que les avantages apportés par la participation de l'ensemble des acteurs sont classé graduellement comme suit :

- Prendre une bonne décision
- La résolution de tous les conflits qui pourront entraver le développement local
- Prendre en considération les différentes préoccupations des différents acteurs
- Avoir les avis des différents acteurs.

Par contre pour les autorités portuaires, les avantages sont classés comme suit :

- La résolution de tous les conflits qui pourront entraver le développement local
- Prendre en considération les différentes préoccupations des différents acteurs
- Prendre une bonne décision
- Avoir les avis des différents acteurs.

Nous pouvons dire que ces quatre propositions sont complémentaires les unes aux autres, car la participation de l'ensemble des acteurs territoriaux va permettre de savoir les avis des différents acteurs afin de prendre une meilleure décision on prenant en considération leurs préoccupations, cela va résoudre tout les conflits entre tous les acteurs.

Tableau 36 : Les relations entre les différents acteurs

Acteurs locaux

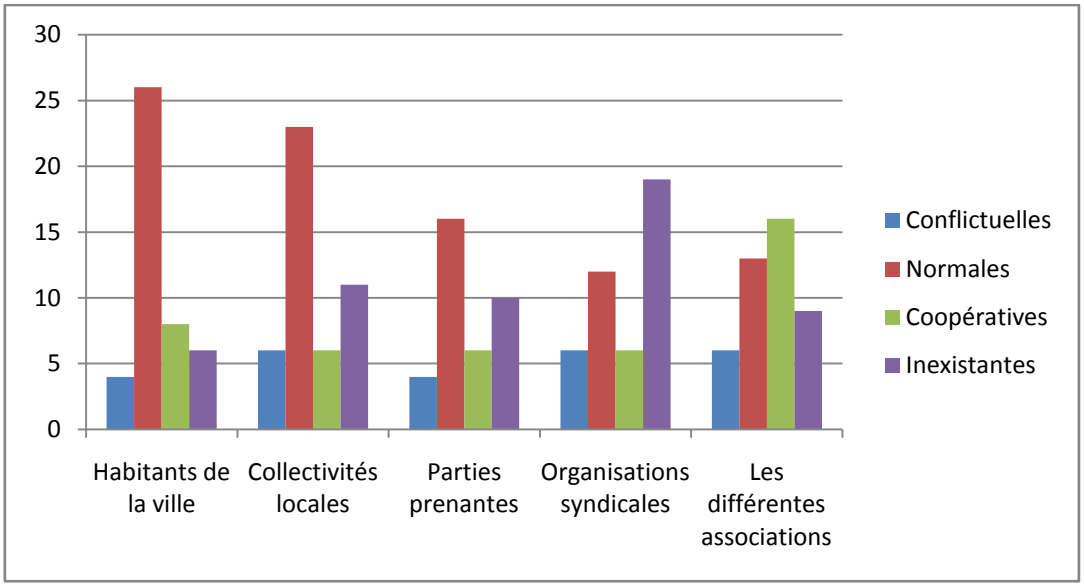
Selon vous quelle est la nature de vos relations avec les différents acteurs ?

	Conflictuelles	Normales	coopératives	Inexistantes	Total
Les habitants de la ville	4	26	8	6	44
Collectivités locales1	6	23	6	11	46
Parties prenantes	4	16	6	10	36
Organisations syndicales1	6	12	6	19	43
Les différentes Associations	6	13	16	9	44
Autre (précisez)	0	0	0	0	0
Total	26	90	42	55	213

Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Graphique 6 : Représentation schématique de l'état des relations entre acteurs

Acteurs locaux



Source : réalisé par nos soins à travers les données collectées de la part des acteurs locaux.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Tableau 37 : Les relations entre les différents acteurs

Autorités portuaires

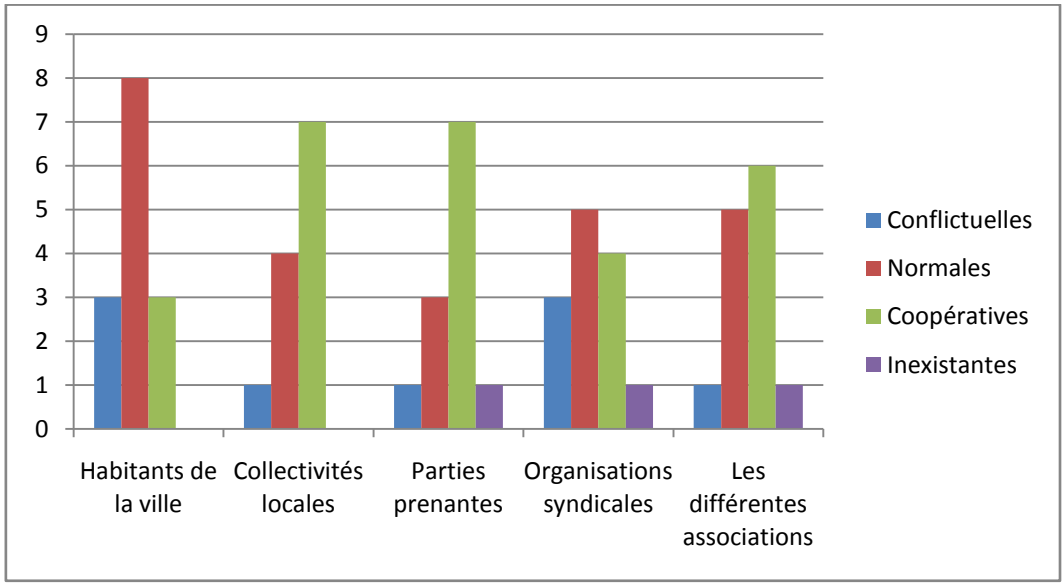
selon vous, quelle est la nature de vos relations avec les différents acteurs ?

	Conflictuelles	Normale	coopérative	Inexistantes	**Total**
Habitants de la ville	**3**	**8**	**3**	**0**	**14**
Collectivités locales	**1**	**4**	**7**	**0**	**12**
Parties prenantes	**1**	**3**	**7**	**1**	**12**
Organisations Syndicales	**3**	**5**	**4**	**1**	**13**
Les différentes Associations	**1**	**5**	**6**	**1**	**13**
Total	**9**	**25**	**27**	**3**	**64**

Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Graphique 7 : Représentation schématique de l'état des relations entre acteurs

Autorités portuaires



Source : réalisée par nos soins à travers les données collectées de la part des autorités portuaires.

La première figure démontre que l'avis des représentants des acteurs locaux qui ont répondu à notre questionnaire à propos des leurs relations existantes avec les différents acteurs territoriaux, elles se diffèrent comme suit :

Relation normale avec les : - habitants de la ville ;

- Les collectivités locales ;
- Parties prenantes.

Relations plus ou moins inexistantes avec : les organisations syndicales.

En revanche la relation reliant les acteurs locaux avec les différentes associations bascule entre relations normales et relations coopératives.

À notre avis, les acteurs locaux doivent améliorer progressivement leurs relations avec les organisations syndicales pour faire face à la fragilité du dialogue social.

Et la deuxième figure représente l'avis de représentants des autorités portuaires à propos de leurs relations avec les différents acteurs territoriaux, elles aussi se diffèrent à savoir :

- Les habitants de la ville et les organisations syndicales: ils ont les considérés comme des relations normales ;
- Les collectivités locales et les Parties prenantes : relations coopératives ;
- Les différentes Associations: basculent entre coopératives et normales.

Tableau 38 : Les avantages apportés Acteurs locaux

Est-ce que les autorités portuaires de Bejaia mènent des actions pour rendre la ville plus attractive ?

	Nb	% cit.
Oui	12	22,2%
Non	25	46,3%
Aucun avis	17	31,5%
Total	54	100,0%

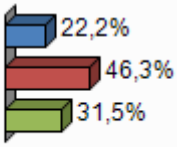
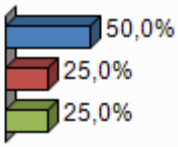


Tableau 39 : Les avantages apportés Autorités portuaires

Est-ce que les autorités locales de Bejaia mènent des actions pour rendre le port plus attractif ?

	Nb	% cit.
Oui	6	50,0%
Non	3	25,0%
Aucun avis	3	25,0%
Total	12	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

La plupart des répondants pour les acteurs locaux jugent que les autorités portuaires ne fournissent pas assez d'efforts pour rendre la ville plus attractive. Cette constatation pourrait expliquer le manque d'engagement des autorités portuaires dans la préservation et la construction de bien commun, malgré qu'une minorité pense qu'elles mènent des actions importantes pour rendre la ville plus attractive, tel que la construction récente de la gare maritime et la brise de mer afin d'attirer plus de touristes et des visiteurs et ceci influe surement sur l'économie de la ville.

Par contre, les répondants des autorités portuaires confirment que les autorités locales mènent des actions pour rendre le port plus attractif.

Tableau 40 : L'imposition de projet Acteurs locaux

Est-ce que l'autorité portuaire peuvent vous imposer des projets pour l'intérêt commun ?

	Nb	% cit.
Oui	24	46,2%
Non	16	30,8%
Aucun avis	12	23,1%
Total	52	100,0%

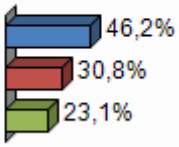
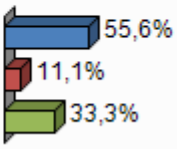


Tableau 41 : L'imposition de projet Autorités portuaires

Est-ce que les différentes autorités locales peuvent vous imposer des projets pour l'intérêt commun ?

	Nb	% cit.
Oui	10	55,6%
Non	2	11,1%
Aucun avis	6	33,3%
Total	18	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

D'après cette question, nous constatons qu'une bonne partie des décideurs locaux de la commune de Bejaia ont affirmé que les autorités portuaires peuvent imposer des projets aux acteurs locaux dans le cadre d'un intérêt commun, malgré qu'une autre partie moins importante ont jugé de la non-nécessité de leur imposé un projet même c'est si pour l'intérêt commun, car l'Entreprise Portuaire de Bejaia incarne une entreprise économique, et elle travaille que pour sont propre intérêt, et que les projets ne peuvent être imposés, mais proposés en concertation, car il y a certaines démarches qui nécessitent l'avis des autorités compétentes selon la réglementation en vigueur.

Quant à l'APC de Bejaia, les décideurs ont répondu négativement, ils ont argumenté leurs choix par des articles[110] relatives à la commune, l'APC possède une personnalité morale et une autonomie financière, elle exerce ses prérogatives sur tous les domaines de la gestion des affaires publiques.

Pour les autorités portuaires, il n'y a pas de problème si les autorités locales leur imposent des projets pour l'intérêt commun.

[110] Les articles 1, 2, 3 de la loi n° 11-10 du 20 Rajab 1432 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune.

Tableau 42 : Refus d'un projet

Acteurs locaux

Avez-vous déjà refusé, pour des raisons que vous jugez importantes, la réalisation d'un projet proposé par le port ?

	Nb	% cit.
Oui	5	9,3%
Non	32	59,3%
Aucun avis	17	31,5%
Total	54	100,0%

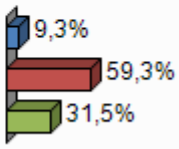
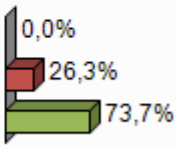


Tableau 43 : Refus d'un projet

Autorités portuaires

Avez-vous déjà refusé, pour des raisons que vous jugez importantes, la réalisation d'un projet proposé sur le territoire de la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	0	0,0%
Non	5	26,3%
Aucun avis	14	73,7%
Total	19	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

La plupart des responsables locaux déclarent qu'ils n'ont jamais refusé la réalisation d'un projet proposé par le port, et les responsables du port ont témoigné aussi qu'ils n'ont jamais refusé la réalisation d'un projet proposé par les décideurs locaux.

Tableau 44 : L'importance d'un projet

Acteurs locaux

20. Comment juger vous l'importance d'un projet ? Est-ce sur un plan :

	Nb	% cit.
Economique	47	37,9%
Social	37	29,8%
environnemental	40	32,3%
Total	124	100,0%

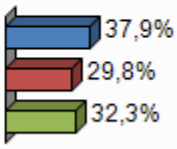
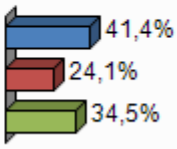


Tableau 45 : L'importance d'un projet

Autorités portuaires

20. Comment juger vous l'importance d'un projet ? Est-ce sur un plan :

	Nb	% cit.
Economique	12	41,4%
Social	7	24,1%
environnemental	10	34,5%
Total	29	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

Selon les résultats collectés de la part des personnes interrogées, l'importance d'un projet réside dans les trois plans ; économique en premier lieu, et environnementale en second lieu, et enfin sociale, car tous ces éléments sont indissociables. De ce fait un bon projet ne peut se réaliser qu'après avoir des effets positifs sur tous les plans à la fois économique, social et environnemental :

Économique pour le développement, sociale pour le bien-être, et environnemental pour la préservation de l'environnement.

Tableau 46 : L'impact du port

Acteurs locaux

Pensez-vous que le développement du port a une incidence sur le développement de la ville de Bejaia?

	Nb	% cit.
Oui	34	65,4%
Non	8	15,4%
Aucun Avis	10	19,2%
Total	52	100,0%

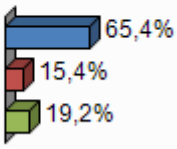
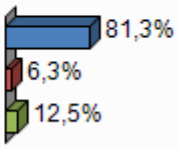


Tableau 47 : L'impact du port

Autorités portuaires

Pensez-vous que le développement du port a une incidence sur le développement de la ville de Bejaia?

	Nb	% cit.
Oui	13	81,3%
Non	1	6,3%
Aucun Avis	2	12,5%
Total	16	100,0%



Source : réalisées par nos soins à travers les données de l'enquête.

Nous pensons comme l'a révélé cette étude que le développement du port à une incidence sur la ville de Bejaia, socialement par la création des postes budgétaires d'emplois qui induit la baisse du chômage dans cette ville, et financièrement par l'acquisition d'une fiscalité subie par le port au profit de la commune.

Tableau 48 : Avantage de concertation

Acteurs locaux

Est-ce que la concertation des différents acteurs peuvent être considérées comme primordiales pour le développement et la prospérité des activités portuaires et surmonter les externalités négatives qui affectent l'attractivité et l'image de la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	35	72,9%
Non	2	4,2%
Aucun avis	11	22,9%
Total	48	100,0%

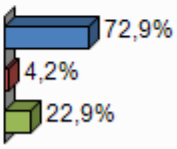
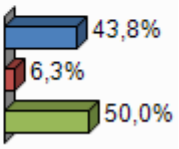


Tableau 49 : Avantage de concertation

Autorités portuaires

Est-ce que la concertation des différents acteurs peuvent être considérées comme primordiales pour le développement et la prospérité des activités portuaires et surmonter les externalités négatives qui affectent l'attractivité et l'image de la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	7	43,8%
Non	1	6,3%
Aucun avis	8	50,0%
Total	16	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

La quasi-totalité des acteurs territoriaux de la ville de Bejaïa voient que la concertation de tous les acteurs est une condition primordiale pour une meilleure cohabitation entre le port et la ville, et pour faire face aux externalités négatives exercées par le port sur leur ville par lequel on peut citer la pollution et les bouchons interminables à l'intérieur de la ville et que la seule solution pour confronter ces problèmes consiste à améliorer efficacement la concertation entre les différents acteurs.

V- Solutions envisagées pour la gouvernance territoriale

Tableau 50 : L'influence de la pression

Acteurs locaux

Pensez-vous que le défi aujourd'hui est de chercher comments'en prendre aux différentes pressions institutionnelles sur la prise de décision ?

	Nb	% cit.
Oui	25	47,2%
Non	8	15,1%
Aucun avis	20	37,7%
Total	53	100,0%

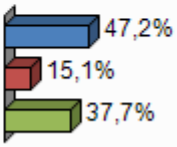
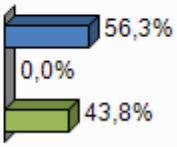


Tableau 51 : L'influence de la pression

Autorités portuaires

Pensez-vous que le défi aujourd'hui est de chercher comments'en prendre aux différentes pressions institutionnelles sur la prise de décision ?

	Nb	% cit.
Oui	9	56,3%
Non	0	0,0%
Aucun avis	7	43,8%
Total	16	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

La plupart des réponses collectées sont pour trouver des solutions pour ne pas s'influencer par les pressions institutionnelles pour une meilleure prise de décision.

Tableau 52 : La collaboration

Acteurs locaux

Pensez-vous que l'implication de tous les acteurs semble une condition sine qua non pour la réussite de la cohabitation entre le port et la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	36	67,9%
Non	7	13,2%
Aucun avis	10	18,9%
Total	53	100,0%

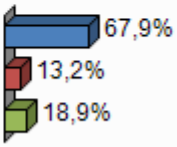
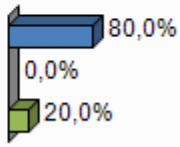


Tableau 53 : La collaboration

Autorités portuaires

Pensez-vous que l'implication de tous les acteurs semble une condition sine qua non pour la réussite de la cohabitation entre le port et la ville ?

	Nb	% cit.
Oui	12	80,0%
Non	0	0,0%
Aucun avis	3	20,0%
Total	15	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

La quasi-totalité des répondus confirment que l'implication de tous les acteurs est une condition nécessaire pour la réalisation d'une cohabitation entre Ville/Port.

Tableau 54 : renseignement sur le port

Acteurs locaux

Pensez-vous que la sensibilisation ou des renseignements sur les activités portuaires peuvent accroitre la participation de la communauté urbaine pour atténuer les conflits grâce à une meilleure compréhension mutuelle.

	Nb	% cit.
Oui	38	74,5%
Non	3	5,9%
Aucun avis	10	19,6%
Total	51	100,0%

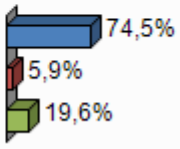
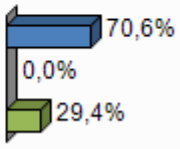


Tableau 55 : renseignement sur le port

Autorités portuaires

Pensez-vous que la sensibilisation ou des renseignements sur les activités portuaires peuvent accroitre la participation de la communauté urbaine pour atténuer les conflits grâce à une meilleure compréhension mutuelle.

	Nb	% cit.
Oui	12	70,6%
Non	0	0,0%
Aucun avis	5	29,4%
Total	17	100,0%



Source : réalisés par nos soins à travers les données de l'enquête.

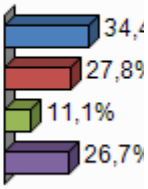
D'après les réponses collectées, la plupart des acteurs qu'ils soient locaux ou portuaires, ont émis un avis favorable pour la sensibilisation ou des renseignements sur les activités portuaires et ceci pour résoudre les conflits éventuels qui peuvent entraver la participation de la communauté urbaine dont nous partageons le même avis.

Tableau 56 : Le management stratégique

Acteurs locaux

A votre avis, le management stratégique des territoires vise à :

	Nb	% cit.
Encourager le partenariat public privé	31	34,4%
Mettre en place des outils managériaux les plus efficaces	25	27,8%
Accentuer la décentralisation	10	11,1%
Instaurer une démocratie participative	24	26,7%
Total	90	100,0%



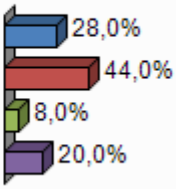
Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Tableau 57 : Le management stratégique

Autorités portuaires

A votre avis, le management stratégique des territoires vise à :

	Nb	% cit.
Encourager le partenariat public privé	7	28,0%
Mettre en place des outils managériaux les plus efficaces	11	44,0%
Accentuer la décentralisation	2	8,0%
Instaurer une démocratie participative	5	20,0%
Total	25	100,0%



Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Selon les acteurs locaux, le management stratégique des territoires vise à l'encouragement du partenariat public privé

D'autre part d'une moindre importance les répondants ont opté pour mettre en place des outils managériaux les plus efficaces, et pour l'instauration d'une démocratie participative.

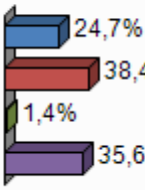
De leurs parts, les autorités portuaires voient que le management stratégique des territoires vise à mettre en place des outils managériaux les plus efficaces.

Tableau 58 : Le mode de gestion portuaire

Acteurs locaux

A votre avis, quel est le mode de gestion portuaire le plus adapté :

	Nb	% cit.
Services portuaires public	18	24,7%
Partenariat Public/Privé	28	38,4%
Service portuaire privé	1	1,4%
Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales	26	35,6%
Total	73	100,0%



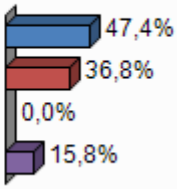
Source : réalisé par nos soins à travers les données de l'enquête.

Tableau 59 : Le mode de gestion portuaire

Autorités portuaires

A votre avis, quel est le mode de gestion portuaire le plus adapté :

	Nb	% cit.
Services portuaires public	9	47,4%
Partenariat Public/Privé	7	36,8%
Service portuaire privé	0	0,0%
Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales	3	15,8%
Total	19	100,0%



Source : réalisée par nos soins à travers les données de l'enquête.

Nous partageons les avis émis par la majorité des répondants des acteurs locaux à savoir que les modes de gestion portuaire le plus adoptés ce sont graduellement :

- Le partenariat public/privé.
- Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales.
- Service portuaire public.

Nous sommes optés pour le mode de partenariat public/privé, car c'est le mode de gestion portuaire qui domine le monde contemporain.

Rapport-Gratuit.com

Les autorités portuaires ont un avis déférent, à savoir que les modes de gestion portuaire les plus adoptés sont classés graduellement comme suit :

- Service portuaire public.
- Le partenariat public/privé.
- Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales.

4- RECOMMANDATIONS

Bejaia est une ville qui dispose d'atouts naturels et infrastructurels, qui laisse tout le monde s'interroger sur les raisons de son recul, il n'y a pas de raisons explicatives d'une telle dérive si ce n'est un mal de gouvernance.

Bejaia se situe sur une côte maritime riche et diverse, puisqu'elle possède l'un des meilleurs ports, d'un aéroport international, entouré des villes proches et riche en consommateurs, une infrastructure universitaire et un capital humain que les territoires des pays riches rêvent de détenir, mais malgré ces avantages, beaucoup de critiques ont visé le rôle de l'autorité publique dans le secteur d'activités portuaires. Dans une telle situation, on a trouvé utile de donner quelques recommandations, les voici :

- Améliorer la gouvernance territoriale, en identifiant les domaines stratégique prioritaires.
- Identifier les situations de conflits qui risquent d'entraver le développement local de la ville de Bejaia.
- Mettre en œuvre une politique locale de développement, capable de répondre aux attentes et frustrations exprimées depuis plusieurs années de manifestations et d'émeutes enregistrées à travers tous les coins de la wilaya.
- La mise en place des stratégies du management ville/port qui va résoudre progressivement le problème de la complexité des interactions existantes entre la ville et son port.
- Agrandir la structure portuaire pour accroître l'activité portuaire et la modernisation des outils de sa gestion, afin de créer plus de postes d'emplois et de baisser le chômage dans cette ville.
- Accélérer le raccordement de la ville de Bejaia à l'autoroute Est-Ouest qui est en cours de réalisation, ainsi que la remise à niveau et la modernisation des deux axes routiers (Bouira-Bejaia, et Sétif-Bejaia).

- Développer l'infrastructure ferroviaire pour faire face aux bouchons interminables des routes et pour affronter une véritable crise du transport public, et répondre à la demande de transport des usagers et la mobilité des populations ainsi que la marchandise, et avoir une meilleure utilisation du fret pour accroître l'activité du port et offrir un moyen d'acheminement moins couteux, afin de réduire la facture de transport de marchandises en faisant le choix du ferroviaire qui va lui permettre d'accroître le traitement du flux de conteneurs.

- Améliorer progressivement la relation des acteurs locaux avec les différents acteurs territoriaux.

- Réduire les pollutions de l'air, de l'eau, les nuisances, sonores, et les olfactives engendrés par le port.

- Réduire la production de déchets et favoriser leur recyclage en tant que ressources.

- Le centre-ville de Bejaia, doit être accessible à tous, leur recomposition devrait se faire toutefois en préservant une qualité de vie qui sera liée au niveau de service et de confort social et urbain et aussi à l'environnement qui doit être pensé pour préserver des espaces naturels suffisants ainsi que des espaces publics et privés de respiration et de loisirs.

- Transparaitre la gestion des affaires publiques pour mettre fin à la corruption administrative.

- Délocaliser les activités portuaires (transformation, conditionnement, industries lourdes…) vers de nouvelles zones, éloignées de la ville pour éviter l'enclavement urbain des investissements.

- Favoriser la démocratie participative en intégrant la population dans la prise de décision (sous la forme de participation, de négociation ou de proposition) est nécessaire pour pallier à sa faible mobilisation et de désamorcer les éventuels conflits.

- Confronter les pressions institutionnelles et les lobbies locaux en essayant de trouver des interlocuteurs, qui ne seraient pas défenseurs d'un intérêt particulier ou privé, comme c'est souvent le cas aujourd'hui, pour pouvoir redonner toute sa noblesse au débat et à l'action publique.

- Renouer le dialogue entre les acteurs locaux et les autorités portuaires, afin de soutenir la concertation et coordination synchronisée entre le port et la ville, et élaborer la fonction communicative entre les différents acteurs pour fournir les éléments d'une identification collective et résoudre les problèmes qui peuvent entraver le développement de la région.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

CONCLUSION

Toutes les initiatives fournies pour le développement durable, ne peuvent relever uniquement du bon vouloir des collectivités locales, mais aussi de la responsabilité individuelle de chaque citoyen, dans sa vie quotidienne de consommateur, de conducteur, d'artisan, de responsable d'entreprise, d'agriculteur ou tout simplement habitant de la ville.

L'idée de développement durable est aujourd'hui utilisée par beaucoup de responsables politiques, dans notre pays et dans le monde. Tous les acteurs locaux : élus, responsables et citoyens ; devront se mobiliser pour engager un développement urbain dans la ville de Bejaia, ce développement ne peut être durable s'il n'intègre pas la dimension de la solidarité et de progrès social. La solidarité doit se décliner et se pratiquer dans tous les domaines de la gestion locale.

La présence portuaire doit être intégrée dans la ville, en nouant des relations de porosité, d'ouverture et de modernisation des infrastructures portuaires afin d'améliorer la qualité urbaine et architecturale.

L'action collective doit être centrée sur la formation et le capital humain, la définition de l'espace et du territoire d'intervention, la production d'un espace de dialogue et une reconfiguration des liens entre les acteurs.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La gouvernance c'est la manière dont la société trouve des solutions à ses problèmes et satisfait ses besoins collectivement, à travers des stratégies de développement durable qui visent à concilier la prospérité économique, la cohésion sociale, et le progrès environnemental.

Dans le cadre d'une bonne gouvernance, les services publics coordonnent leurs actions afin d'accroître l'efficacité globale des politiques et de minimiser les actions conflictuelles. La société civile et le secteur privé sont invités à participer aux décisions collectives et encouragés à traduire leur participation.

Le développement durable est devenu incontournable dans les politiques publiques. S'il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des projets, il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d'un territoire et il pousse à l'utiliser d'une manière moins agressive et moins polluante.

La décentralisation a un grand impact sur le développement local d'une région, puisqu'elle transfère la prise de décision d'un niveau d'administration à un autre plus près de la population, cela peut faciliter l'adaptation au contexte local et engendre des décisions stratégiques.

La ville intervient dans l'organisation portuaire, par le biais des collectivités locales c'est pourquoi le port est intégré dans le plan de l'aménagement du territoire de la ville.

Dans notre travail de recherche, nous avons dressé la situation des relations existantes entre les acteurs locaux et les acteurs portuaires dans la ville de Bejaïa. Au niveau local, le cas d'étude appliqué à la ville de Bejaïa est un exemple édifiant en matière de savoir le degré de concertation entre les différents acteurs territoriaux algériens pour prendre en charge les politiques du développement local. L'objectif consiste à évaluer les principaux enjeux auxquels la gouvernance territoriale est confrontée, et de proposer les moyens nécessaires pour améliorer le processus décisionnel de sa mise en valeur.

Les acteurs territoriaux enquêtés ont affirmé que le développement durable c'est l'affaire de toutes les collectivités, et que la décentralisation est une condition essentielle pour que les

décideurs vont être proche du terrain afin de prendre des décisions stratégiques. Autrement dit, l'efficacité de la décentralisation repose sur la proximité géographique des acteurs.

L'enquête nous renseigne que le développement du port à une incidence sur le développement de la ville, mais cela dépend de façon déterminante de la capacité des collectivités locales d'intégrer les intérêts du port à la compétitivité de la ville. Elle nous renseigne aussi que la relation du port avec la ville est une relation très importante, mais en revanche elle révèle l'absence du dialogue entre les acteurs locaux et les autorités portuaires dont on ignore les causes. Les acteurs locaux déclarent qu'ils n'ont pas été consultés par les autorités portuaires, contrairement aux autorités portuaires qui ont annoncé qu'ils ont été consultés régulièrement par les acteurs locaux, ces derniers reprochent aux autorités portuaires de ne pas fournir assez d'efforts pour rendre la ville plus attractive. À notre avis, cette constatation pourrait expliquer le manque d'engagement des autorités portuaires dans la préservation et la construction de bien commun. En effet, beaucoup de problèmes ont été émergé ces derniers temps par lesquelles on peut citer les externalités négatives exercées par le port (les trajets quotidiens des poids lourds sur les artères de la ville, la pollution et la nuisance, etc.), malgré que la majorité des répondants de cette enquête jugent que les activités du port n'engendrent pas des effets négatifs sur la ville. D'un autre côté, en ce qui concerne la gestion des affaires publiques, nous constatons d'après cette recherche qu'elle n'a pas été transparente.

Les décideurs locaux et les responsables des autorités portuaires de la ville de Bejaia ont affirmé que chaque projet doit être basé sur des systèmes d'alliances et de coopération entre tous les acteurs et qu'il n'y a pas de problème si les uns imposent des projets aux autres à condition qu'ils soient dans le cadre d'un intérêt commun. Ils ont jugé que l'importance d'un projet réside dans les trois plans : économique, sociale, et environnemental.

Les résultats de l'enquête montrent que la majorité des acteurs préconisent le partenariat public/privé dont l'objectif consiste à encourager le management stratégique, ainsi que la gouvernance multi-échelles qui implique les collectivités territoriales sous forme d'une concertation.

La quasi-totalité des Acteurs confirme que l'implication de tous les acteurs est une condition nécessaire pour la réalisation d'une meilleure cohabitation entre Ville/Port et pour

prendre des bonnes décisions, car toutes les décisions sont de plus en plus soumises quotidiennement aux pressions institutionnelles.

En ce qui concerne les hypothèses qu'on a suggéré dans l'introduction, on a confirmé qu'il n'existe pas une concertation entre les acteurs locaux et les autorités portuaires de Bejaia. On a confirmé aussi que la participation de tous les acteurs territoriaux dans la prise de décision est une condition sine qua non pour le bon fonctionnement du port. En revanche, nous avons découvert que les autorités portuaires de Bejaïa se montrent réticentes par rapport à quelques questions, et d'après quelques réponses, on peut constater qu'ils ne participent pas activement pour rendre la ville plus attractive.

La ville de Béjaia

Source : téléchargées via internet

Les bassins du port de Bejaia

Source : téléchargée via internet.

ABRÉVIATIONS

APC : **A**ssemblée **P**opulaire **C**ommunale.

APW : **A**ssemblée **P**opulaire de **W**ilaya.

Art: Article.

BMT: **B**ejaia **M**editerranean **T**erminal.

C.M.A : **C**ode **M**aritime **A**lgérien.

CNUCED : **C**onférence des **N**ations **U**nies Pour le **C**ommerce et le **D**éveloppement.

DD : **D**éveloppement **D**urable.

DPAT : **D**irection de la **P**lanification et de l'**A**ménagement du **T**erritoire.

EPB : **E**ntreprise **P**ortuaire de **B**ejaia.

EVP : **É**quivalents **V**ingt **P**ieds.

FMI : **F**onds **M**onétaire **I**nternational.

GE : **G**ouvernance d'**E**ntreprise.

OCDE : **O**rganisation de **C**oopération et de **D**éveloppement **É**conomiques.

OMI : **O**rganisation **M**aritime **I**nternationale.

ONG : **O**rganisations **N**on **G**ouvernementales.

ONU : **O**rganisation des **N**ations **U**nies.

RSE : La **R**esponsabilité **S**ociale des **E**ntreprises.

LA LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Les trois aspects des trois types de décentralisation (28)
Tableau 2 Impacts environnementaux liés au secteur des transports maritimes (57)
Tableau 3 : Bilan de l'enquête de terrain (93)
Tableau 4 : Domaine d'activité des enquêtés (acteurs locaux) (95)
Tableau 5 : Niveau d'instruction des enquêtés (autorités portuaires) (95)
Tableau 6 : Les tranches d'âge (Acteurs locaux) (96)
Tableau 7 : Les tranches d'âge (Autorités portuaires) (96)
Tableau 8 : La catégorie socioprofessionnelle (Acteurs locaux) (96)
Tableau 9 : La catégorie socioprofessionnelle (Autorités portuaires) (97)
Tableau 10 : La signification du développement durable (Acteurs locaux) (97)
Tableau 11 : La signification du développement durable (Autorités portuaires) (98)
Tableau 12 : Les concernés par le développement durable (Acteurs locaux) (99)
Tableau 13 : Les concernés par le développement durable (Autorités portuaires) (99)
Tableau 14 : Impact de décentralisation (Acteurs locaux) (100)
Tableau 15 : Impact de décentralisation (Autorités portuaires) (100)
Tableau 16 : Efficacité de décentralisation (Acteurs locaux) (100)
Tableau 17 : Efficacité de décentralisation (Autorités portuaires) (100)
Tableau 18 : La transparence (Acteurs locaux) (101)
Tableau 19 : La transparence (Autorités portuaires) (101)
Tableau 20 : Relation ville/port (Acteurs locaux) (101)
Tableau 21 : Relation ville/port (Autorités portuaires) (102)
Tableau 22 : Relation avec les organismes (Acteurs locaux) (102)
Tableau 23 : Relation avec les organismes (Autorités portuaires) (103)
Tableau 24 : L'existence du dialogue (Acteurs locaux) (103)
Tableau 25 : L'existence du dialogue (Autorités portuaires) (103)
Tableau 26 : Consultation entre acteurs (Acteurs locaux) (104)
Tableau 27 : Consultation entre acteurs (Autorités portuaires) (104)
Tableau 28 : la concertation entre acteurs (Acteurs locaux) (104)
Tableau 29 : la concertation entre acteurs (Autorités portuaires) (104)
Tableau 30 : Les effets négatifs (Acteurs locaux) (105)
Tableau 31 : Les effets négatifs (Autorités portuaires) (105)

Rapport-Gratuit.com

Tableau 32 : La gouvernance locale (Acteurs locaux) (105)
Tableau 33 : La gouvernance locale (Autorités portuaires) (105)
Tableau 34 : Les avantages de la participation de tous les acteurs (Acteurs locaux) (106)
Tableau 35 : Les avantages de la participation de tous les acteurs (Autorités portuaires) (106)
Tableau 36 : Les relations entre les différents acteurs (Acteurs locaux) (107)
Tableau 37 : Les relations entre les différents acteurs (Autorités portuaires) (108)
Tableau 38 : Les avantages apportés (Acteurs locaux) (109)
Tableau 39 : Les avantages apportés (Autorités portuaires) (109)
Tableau 40 : L'imposition de projet (Acteurs locaux) (110)
Tableau 41 : L'imposition de projet (Autorités portuaires) (110)
Tableau 42 : Refus d'un projet (Acteurs locaux) (111)
Tableau 43 : Refus d'un projet (Autorités portuaires) (111)
Tableau 44 : L'importance d'un projet (Acteurs locaux) (111)
Tableau 45 : L'importance d'un projet (Autorités portuaires) (111)
Tableau 46 : L'impact du port (Acteurs locaux) (112)
Tableau 47 : L'impact du port (Autorités portuaires) (112)
Tableau 48 : Avantage de concertation (Acteurs locaux) (112)
Tableau 49 : Avantage de concertation (Autorités portuaires) (112)
Tableau 50 : L'influence de la pression (Acteurs locaux) (113)
Tableau 51 : L'influence de la pression (Autorités portuaires) (113)
Tableau 52 : La collaboration (Acteurs locaux) (113)
Tableau 53 : La collaboration (Autorités portuaires) (113)
Tableau 54 : renseignement sur le port (Acteurs locaux) (114)
Tableau 55 : renseignement sur le port (Autorités portuaires) (114)
Tableau 56 : Le management stratégique (Acteurs locaux) (114)
Tableau 57 : Le management stratégique (Autorités portuaires) (114)
Tableau 58 : Le mode de gestion portuaire (Acteurs locaux) (115)
Tableau 59 : Le mode de gestion portuaire (Autorités portuaires) (115)

LA LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les trois piliers du développement durable (34)
Figure 2 : la pyramide de la RSE de Carroll (41)
Figure 3 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires (61)
Figure 4 : Trafic conteneurisé et taille démographique des villes portuaires (65)
Figure 5 : Densité urbaine et productivité portuaire (66)
Figure 6 : Cercles de corrélation des facteurs avec les variables initiales (68)

LA LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Les plus grands ports mondiaux (52)
Graphique 2 : Principaux ports de conteneurs à l'échelle mondiale (53)
Graphique 3: Les ports au Canada et aux États-Unis, selon le type de trafic (54)
Graphique 4 : Principaux ports d'Europe, selon le type de cargaison (55)
Graphique 5 : Évolutions de l'activité portuaire sur la durée (56)
Graphique 6 : Représentation schématique de l'état des relations entre acteurs (Acteurs locaux) (107)
Graphique 7 : Représentation schématique de l'état des relations entre acteurs (Autorités portuaires) (108)

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

BIBLIOGRAPHIES

AGGERI Franck et Godard Olivier, « Les entreprises et le développement durable », Entreprises et histoire, 2006/4 n° 45, 178 p.

Alain Jounot, « LE DEVELOPPEMENT DURABLE », AFNOR, 2004, 153 p.

Amor BELHEDI « Les acteurs et l'espace : Quelques éléments de problématiques », Intervention dans la Séance Scientifique 03 du Laboratoire "Dynamiques & Planification Spatiales" DPS novembre 2004.

Amzal Zinebe, « la gouvernance territoriale et le développement local : contribution à l'évaluation de la pauvreté des communes de la Wilaya de Bejaïa », Mémoire de Master, Université de Béjaia, 2012.

André Sobczak avec la collaboration de Nicolas Minvielle, « Responsabilité globale : Manager le développement durable et la responsabilité sociale des entreprises », Magnard Vuibert, Avril 2011, 234 p.

Anne-Solange Muis, « Territoire, identité et gouvernance : quelle équation pour un développement durable ? », Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 669, mis en ligne le 01 mars 2014, consulté le 31 janvier 2015. URL : http://cybergeo.revues.org/26246 ; DOI : 10.4000/cybergeo.26246.

Annuaire statistique de la DPAT de la Wilaya de Bejaïa, Édition 2013.

Ataoui Souhila « Relation d'influence entre les politiques de développement local et les processus de décentralisation : cas de la commune de Béjaia », Université A.Mira de Béjaia, promotion 2014.

BEAT BÜRGENMEIR, « ECONOMIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE », 2e Edition, Belgique, De Boeck, 2005, 285p.

Bedja Selma « La gouvernance des territoires : illustration à partir du cas de la commune de Béjaia », Université A.Mira de Béjaia, Septembre 2013.

BENABDELI Khéloufi et HARRACHE Djamila, « Quels indicateurs du développement durable en milieu industriel pour conforter la gestion du risque ? », Vie & sciences de l'entreprise, 2008/2 N° 179-180, DOI : 10.3917/vse.179.0009.

Boisvert, Michel (1996), « L'analyse économique régionale, un éventail de concepts anciens et nouveaux », in M.-U. Proulx (sous la direction de), le phénomène régional au Québec, Sainte-Foy, PUQ.

BORRUEY R, « Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille », Cahiers de la Recherche Architecturale, n° 30-31, 1992.

Bourdeau-Lepage Lise, « Développement durable et gouvernance des territoires », Compte rendu de colloque (Cergy-Pontoise, 29 août - 2 septembre 2007), Natures Sciences Sociétés, 2009/2 Vol. 17.

BROCARD M., « Deux villes frontières portuaires : Le Havre et Southampton ». La Revue d'Ici, n° 11, 1994.

BRUYELLE P., « Littoraux et villes », pp. 207-229 in : Les littoraux Espaces de Vies, Dossiers des Images Economiques du Monde, SEDES, 1998, 368 p.

César Ducruet, « Typologie mondiale des relations ville-port », Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 20 janvier 2015. URL : http://cybergeo.revues.org/17332 ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332.

Charreaux. G., « Pour une véritable théorie de la latitude managériale et du gouvernement des entreprises », Revue Française de Gestion, n°111, 1996.

Claude Comtois, Brian Slack, « Innover l'autorité portuaire au 21e siècle : un nouvel agenda de gouvernance », les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44/2003.

CLUB DU SAHEL ET DE L'AFRIQUE DE L'OUEST, (septembre 2005), Décentralisation et développement local : Eléments d'analyse et de réflexions à partir de certains travaux du CSAO (Club du Sahel et Afrique de l'Ouest) (document en ligne).

Code de gouvernance d'entreprise en Algérie. ÉDITION 2009.

Code des collectivités territoriales Algérien.

Conférence de Tunis,REG-MED:09.11/10/2002.

Conference on Corporate Governance in the Public Sector, Canberra, 13 August 2002.

Damien Talbot, « La gouvernance locale, une forme de développement local et durable? Une illustration par les pays », Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 7 | 2006, mis en ligne le 29 avril 2006, consulté le05 janvier 2015.

Daniel Kaufmann, Aar t Kraay et Pablo Zoido-Lobatón, Article intitulé « Gestion des affaires publiques, de l'évaluation à l'action », Finances et développement, Juin 2000.

Delphine Dubreuil, « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage », Flux 2005/1 (n° 59).

Denyse Remillard, sous la direction de Dominique Wolff, « Le développement durable : Théories et aplication au management », 2e édition, DUNOD, paris, 2010, 278 p.

Direction Technique Chargée de la Comptabilité Nationale**,** « EVOLUTION DES ECHANGES EXTERIEURS DEMARCHANDISES : DE 2001 A 2012 »**,** Alger, Office National des Statistiques, Mars 2014.

Documents internes de Bejaia Mediterranean Terminal.

Documents internes de l'Entreprise Portuaire de Bejaia.

Dominique Wolff et .., « le développement durable », 2e édition, Dunod, Paris, 2010, 278 p.

Dossier 2: Gouvernance locale et Développement durable, Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 2 | 2002, mis en ligne le 01 novembre 2003, consulté le 15 janvier 2015. URL : http://developpementdurable.revues.org/1068.

DRUCKER (P), Devenez manager !, Pearson - Village Mondial, décembre 2006, 352 p.

DUCRUET C, Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation. Thèse de Doctorat en Géographie, Université du Havre, CIRTAI, 2 vol., 2004, 435 p.

Ebel, R. D. et Yilmaz, S., « Concept de décentralisation fiscale et survol mondial », Article presenté au Symposium international sur le déséquilibre fiscal, 13 et 14 septembre, Québec, 2001, 68 p.

El watan économie du 17 au 23 avril 2006, p3.

El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14.

Eric Ardouin et Jean-Christophe Baudouin « Le management public des territoires : décider, agir, évaluer », Édition de l'aube, 2012, 269 p.

Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 20 janvier 2015.

European Journal of Social Law (Revue Européenne du Droit Social), issue: 14 / 2012, www.ceeol.com.

F.Paul Yatta, « La décentralisation fiscale en Afrique : Enjeux et perspective », KARTHALA, 2009.

FERRAS R, « Les modèles graphiques en géographie, Economica, RECLUS », Collection Géo-Poche, 1993, 112 p.

Fiacre Thibaut Zoungni, « Guillaume Gourgues, *Les politiques de démocratie participative* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, 2013, mis en ligne le 28 novembre 2013, consulté le 31 janvier 2015. URL : http://lectures.revues.org/12822.

François Castaing, Institut Maghreb-Europe « S'interroger sur le partage du pouvoir », Publié par Mr Salah Eddine Belabes dans le journal El Watan le 30 - 05 – 2005.

François Lépineux Jean-Jacques Rosé Carole Bonanni Sarah Hudson, « La RSE la responsabilité sociale des entreprises », Dunod, Paris, 2010, 246 p.

Frédéric Parrat, «LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE».DUNOD.PARIS, 2003, 128 p.

Georges PRÉVÉLAKIS, « La notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann », 1995.

Golli Adel et Yahiaoui Dorra, « Responsabilité sociale des entreprises : analyse du modèle de Carroll (1991) et application au cas tunisien », Management & Avenir, 2009/3 n° 23, DOI : 10.3917/mav.023.0139.

http://cassini.univ-lr.fr/versionFrancaise/GTGouvernanceTerritoires.html

http://epigeo.voila.net/acteurespace.htm

Ibtisam Abu-Duhou, «Une gestion plus autonome des écoles», Paris, UNESCO, 1999, 144 p

Idris sardjoune, « Libéralisation et ouverture de l'Economie Algérienne : quel impact sur la gouvernance des entreprises agroalimentaires? Cas de la wilaya de Béjaia », Centre International de Hautes Etudes Agronomiques Méditerranéennes Institut Agronomique Méditerranéen de Montpellier, décembre 2009.

Jacques FONTANILLE, «Territoire», ACTES SÉMIOTIQUES [En ligne]. 2014, n° 117. Disponible sur : <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5239> (consulté le 26/01/2015).

John O'GRADY, « Recent Corporate Failures - Key Lessons from the Private Sector ». Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

La banque mondiale : http://www.worlbank.org/WEBSITE/EXTERNAL.

LAKHLEF Brahim, «LA BONNE GOUVERNANCE», Dar EL Khaldounia, Alger, 2006, 111 p.

Lawrence D. Smith, « Réforme Et Décentralisation Des Services Agricoles: Un Cadre Méthodologique », Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Rome, 2004.

Leloup F. et al., « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale » Géographie Économie Société, 2005/4, Vol. 7.

Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44/2003 - Pages 12, Claude Comtois, Brian Slack « Innover l'autorité portuaire au 21e siècle ».

Loi n° 11-10 du 20 Rajab 1432 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune.

Loi n° 98-05 du Aouel Rabie Aouel 1419 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

L'organisation d'un système portuaire : manuel du participant, Module 2, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genéve, 2012.

MERLIN.P, « géographie de l'aménagement », PUF, paris, 1991.

MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives », OPU, 2004.

MOHAMED-CHÉRIF Fatima Zohra et César Ducruet, « Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens », L'Espace Politique[En ligne], 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, consulté le 12 janvier 2015. URL : http://espacepolitique.revues.org/2294.

Mustapha El Khayat, Enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca In: Méditerranée, Tome 98, 1-2-2002. Systèmes de transport en mutation dans l'espace euro-méditerranéen. En hommage au professeur Maurice Wolkowitsch.

NEFFOUS Mohamed Mankour, Code maritime Algérien, (loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime), 76 p.

OCDE (2008), « Gouvernance publique », dans Cadre d'action pour l'investissement : Panorama des bonnes pratiques, Éditions OCDE.

OCDE (2011), Impacts environnementaux de la navigation: Le rôle des ports, Éditions OCDE, http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr

Patrice Melé, Corinne Larrue, Muriel Rosemberg, « conflits et territoires », presses universitaires François-Rabelais, Maison des sciences de l'homme Villes et territoires, 2003, 224 p.

PAYE O., « gouvernance : d'une notion polysémique à un concept politologique », Études internationales, vol. 36, n°1, 2005.

Pecqueur. B, « le développement local, mode ou model », édition SYROS alternative, Paris, 1989.

Pérez R., « La gouvernance de l'entreprise », La Découverte, Paris, 2003, 123 p.

Richard DODGSON, Kelley LEE & Nick DRAGER: « Global health governance: a conceptual review » Discussion Paper No.1, www.who.org, 2002.

Romain Laufer et Alain Burlaud, « Management public : Gestion et légitimité », Dalloz, 1980.

Sophie BOUTILLIER et Claude FOURNIER Sous la direction de : Céline Merlin-Brognianrt, Marc-hubert Depret, et Pierre Le Masne, « Développement Durable et Responsabilité sociale des Acteurs », L'HARMATTAN, Paris, 2009**,** 231p.

Strange, Tracey et Anne Bayley, « Qu'est-ce que le développement durable ? », dans Le développement durable : À la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement, Éditions OCDE, 2009.

Sylvain Giguère « Les nouvelles formes de gouvernance et le développement économique », OCDE, 2004, 347 p.

Vaillancourt, François et Philippe Wingender, « Décentralisation, compétition-émulation entre gouvernements et efficacité : leçons du et pour le secteur des transports », dans CEMT, Les transports et la décentralisation, Éditions OCDE, 2007.

VIGARIE, A., « les pays en développement et la mère », Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

Worls. JP, « la démocratisation et la territorialisation de la fonction entrepreneuriale, in revue correspondance multiple », N°276, Mars 1987.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE (01)

CHAPITRE1 : LA GOUVERNANCE UNE FORME DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET DURABLE (04)

INTRODUCTION (04)

1- HISTORIQUE DE LA GOUVERNANCE (04)

2- NOTIONS DE BASE (05)

2-1 La notion d'acteurs locaux (05)

2-2 Les collectivités locales (ou territoriales) (06)

2-2-1 La commune (07)

2-2-2 La wilaya (07)

2-3 La notion de gouvernance (08)

2-4 La Gouvernance des entreprises (11)

3- LA GOUVERNANCE TERRITORIALE (12)

3-1 le terme de territoire (12)

3-2 Conflits territoriaux (14)

3-3 L'évolution de la gouvernance des territoires (15)

3-4 La Gouvernance publique (16)

3-4-1 Identifier et gérer les conflits d'intérêts (16)

3-4-2 Recommandations essentielles pour la gestion des conflits d'intérêts (18)

3-5 Le management public (20)

3-5-1 Du management au Management public territorial (21)

3-5-2 Les particularités du management public des territoires (21)

3-6 Gouvernance locale (23)

3-6-1 Les obstacles à la gouvernance locale (23)

3-6-2 La démocratie participative (25)

3-6-2-1 Définition de la démocratie participative (25)

3-6-2-2 Le principe de la démocratie participative (26)

4- LA DECENTRALISATION ET LE DEVELOPPEMENT LOCAL (26)

4-1 Les définitions et les types de la décentralisation (27)

Rapport-Gratuit.com

4-1-1 Les différentes définitions de la décentralisation (27)
4-1-2 Les types de décentralisation (28)
4-1-2-1 Déconcentration (29)
4-1-2-2 Délégation (29)
4-1-2-3 Dévolution (30)
4-2 Les définitions et les objectifs du développement local (30)
4-2-1 Quelques définition de développement local (30)
4-2-2 Les objectifs du développement local (32)
5- LE DEVELOPPEMENT DURABLE (32)
5-1 La définition du concept du développement durable (32)
5-2 Le développement durable et la gouvernance (34)
5-2-1 La référence à des valeurs (35)
5-2-2 La composition des conseils d'administration (35)
5-2-3 Des structures de gouvernance propre au DD (35)
5-2-4 Le dialogue avec les parties prenantes (36)
5-3 Les caractéristique du développement durable (36)
5-3-1 Une approche mondiale (36)
5-3-2 Une gestion écologique (37)
5-3-3 Une prise de conscience des inégalités sociales et d'une éthique nouvelle (37)
5-4 Les objectifs du Millénaire pour le développement durable (37)
5-5 les instruments fondamentaux du développement durable (38)
5-5-1 Instruments réglementaires (38)
5-5-2 Instruments économiques (38)
5-5-3 Instruments informationnels (38)
5-5-4 Instruments organisationnels ou internes (39)
5-6 La responsabilité sociale des entreprises RSE (39)
5-6-1 Quelques définition de la RSE (39)
5-6-2 RSE: modèle de Carroll (1991) (40)
5-6-2-1 Les responsabilités économiques (42)
5-6-2-2 Les responsabilités légales (42)
5-6-2-3 Les responsabilités éthiques (42)
5-6-2-4 Les responsabilités philanthropiques (42)
CONCLUSION (43)

CHAPITRE II ENVIRONNEMENT PORTUAIRE (44)
INTRODUCTION (44)
1- QUELQUES CONCEPTS SUR LE PORT (45)
1-1 Les différentes définitions du port (45)
1-2 Notion du navire (46)
1-3 Éléments essentiels de l'activité portuaire (46)
1-3-1 Les infrastructures portuaires (47)
1-3-2 Les superstructures portuaire (47)
1-3-3 Les dépendances du domaine public portuaire (48)
2- LA CLASSIFICATION DES PORTS (48)
2-1 Classification selon les caractéristiques naturelles (48)
2-2 Classification selon les fonctions (49)
2-3 La classification de la CNUCED (50)
3- LES NIVEAUX D'ACTIVITE DANS LES PORTS (51)
3-1 Les caractéristiques et les classements des ports exemplaires (52)
3-2 Problèmes d'environnement liés à l'activité portuaire (56)
3-3 Les enjeux de la compétitivité portuaire (59)
4- INTERACTIONS VILLE/PORT (61)
4-1 Quelques définitions de la ville portuaire (62)
4-2 Vers une clarification conceptuelle et son applicabilité (63)
4-3 Exemples d'application au niveau mondial (64)
4-4 Les degrés d'articulation ville-port au niveau mondial (67)
5- LA GOUVERNANCE PORTUAIRE (69)
5-1 Type de gestion portuaire (70)
5-1-1 La gestion foncière (70)
5-1-2 La gestion environnementale (72)
5-1-3 La gestion transactionnelle (73)
5-2 Évolution et évaluation du système portuaire algérien (75)
5-2-1 L'organisation de l'espace portuaire algérien (75)
5-2-1-1 La typologie des ports algériens (75)
5-2-1-2 Les interrelations villes/ports en Algérie (76)
5-2-1-3 L'avant pays des ports algériens (76)
5-2-2 Évolution du système portuaire algérien (77)
5-2-2-1 Le système portuaire en Algérie (77)
Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

5-2-2-2 L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie (78)
5-2-2-3 Les réformes adoptés (81)
5-2-2-4 Les ports algériens à l'épreuve de la modernité (83)
6- LES INSUFFISANCES DE GESTION ADMINISTRATIVE DES PORTS ALGERIENS (85)
6-1 Sur le plan organisationnel (85)
6-2 Sur le plan des infrastructures (86)
6-3 Sur le plan des équipements (87)
CONCLUSION (89)

CHAPITRE III : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ET L'ANALYSE DES DONNÉES (90)
INTRODUCTION (90)
1- PRESENTATION DU TERRAIN ETUDIE (90)
1-1 Présentation de la Wilaya de Bejaia (90)
1-2 Présentation de la ville de Bejaia (90)
1-3 Présentation du port de Bejaïa (91)
1-3-1 l'Entreprise Portuaire de Bejaïa (EPB) (91)
1-3-2 Bejaia Mediterranean Terminal (BMT) (92)
2- LA METHODOLOGIE DE RECHERCHE (92)
2-1 La démarche méthodologique (92)
2-2 La population ciblée (93)
2-3 Élaboration du questionnaire d'enquête (93)
2-4 Les difficultés rencontrées (94)
3- ANALYSE DES DONNEES DE L'ENQUETE (94)
4- RECOMMANDATIONS (116)
CONCLUSION (118)

CONCLUSION GÉNÉRALE (119)

BIBLIOGRAPHIE (122)

RÉSUMÉ

Dans notre travail de recherche, nous avons essayé d'étudier la notion de la gouvernance territoriale exercée au niveau de la ville de Bejaïa. La gouvernance consiste à prendre une meilleure prise de décision et cela ne peut se réaliser qu'avec la participation de tous les acteurs.

Nous avons pu remarquer que le port et la ville entretiennent des relations très complexes, c'est pour cela que la synergie entre acteurs locaux et autorités portuaires est une condition primordiale pour atteindre le développement durable de toute la région.

Notre étude de terrain par le recours à un questionnaire, affirme que tous les acteurs territoriaux ont montré leur volonté pour une concertation qui touche tous les domaines. Ils ont compris que la relation ville/port est une relation importante et très fréquente, et que l'implication de tous les acteurs devienne une condition sine qua non pour un meilleur voisinage entre le port et la ville, afin de promouvoir le développement durable dans la région.

Les résultats de l'enquête montrent que les modes de gestion portuaire les plus adaptés sont le partenariat public/privé ainsi que la gouvernance multi-échelles qui implique les collectivités territoriales sous forme d'une concertation.

Mots clés

Gouvernance, Développement durable, Management, Acteurs, Décentralisation, Ville, Port.

SUMMARY

In our research, we developed the concept of territorial governance exerted at the city of Bejaia. Governance is to make a better decision-making and this can only be achieved with the participation of all players.

We have noticed that the port and the city have a very complex relationship, that'swhy the synergy between local players and port authorities is an essential condition for achieving sustainable development throughout the region.

Our field study by using a questionnaire, asserts that all regional players have shown their willingness for a dialogue that affects all areas. They understood that the relationship between city and port is an important and very frequent relationship, and that the involvement of all players becomes a sine qua non condition for better neighborly relations between the port and the city, in order to promote sustainable development in the region.

The results of the survey show that the most suitable port management mode is the public / private partnership and the multi-scale governance which involves local authorities in the form of consultation.

Key words

Governance, Sustainable development, Management, Player, Decentralization, City, Port