

SOMMAIRE

Remerciements.....	II
Résumé.....	III
Sommaire	IV
<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	1
<u>Première partie</u> THEORIES, MODELES ET NOTIONS DE BASE	
Introduction.....	09
<u>CHAPITRE -1-</u> Modèles de localisation spatiale.....	11
<u>CHAPITRE -2-</u> Formation des villes, urbanisation et systèmes réseaux.....	27
<u>CHAPITRE -3-</u> Modèles de développement et formes d'organisation des espaces locaux.....	45
<u>CHAPITRE -4-</u> Politique d'aménagement du territoire et rééquilibrage spatial.....	57
<u>CHAPITRE -5-</u> Aménagement du littoral et Gestion Intégrée des Zones Côtières.....	75
Conclusion.....	90
<u>Deuxième partie</u> AMENAGEMENT PROSPECTIF DU TERRITOIRE ALGERIEN ET PRESENTATION DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAIA	
Introduction.....	93
<u>CHAPITRE -6-</u> Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement.....	95
<u>CHAPITRE -7-</u> Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle du littoral de Béjaïa.....	119
Conclusion.....	143
<u>Troisième partie</u> ETAT DE FAITS, DEFIS ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAIA	
Introduction.....	146
<u>CHAPITRE -8-</u> Le secteur primaire : ses forces et ses faiblesses.....	147
<u>CHAPITRE -9-</u> Développement local et répartition spatiale des infrastructures sociales.....	169
<u>CHAPITRE -10-</u> Environnement, transport, industrie et activité touristique.....	198
Conclusion.....	227
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	231
Bibliographie.....	238
Sigles et acronymes.....	247

Annexes.....	248
Liste des tableaux.....	288
Liste des graphiques.....	289
Liste des figures.....	290
Liste des schémas.....	290
Liste des cartes géographiques.....	291
Table des matières.....	292



INTRODUCTION GENERALE

La place de l'espace dans les annales économiques

L'économie a longtemps ignoré l'espace dans ses analyses. Les premières démarches d'introduction de la notion d'espace dans l'analyse économique étaient spontanées, elles étaient fondées sur le commerce et les voies de circulation. D'ailleurs c'est Richard CANTILLON dans son *Essai sur la nature du commerce en général* qui a étudié l'impact d'un marché (point de vente) sur la transformation des villages en bourgs. Les travaux ultérieurs intègrent l'espace d'une façon plus consistante, mais ces réflexions abordaient un espace géographiquement limité. Leurs champs d'analyse étaient réduits, ce sont des travaux qui se limitent à l'étude des flux commerciaux entre ville et campagnes ou entre capitale et provinces. Ces travaux avaient le privilège d'être les premiers à aborder la localisation spatiale des activités humaines sous forme de modèles mathématiques. L'exemple type dans ce cadre est sans doute le modèle de la localisation agricole de Johann Heinrich VON THÜNEN élaboré en 1826, et également celui de la localisation industrielle d'Alfred WEBER élaboré en 1873. Ces travaux précurseurs ont signé l'acte de naissance de l'analyse spatiale modélisée.

L'adoption d'une géométrie aux grandes dimensions de l'espace économique est tardive. Sortir de la vision étroite qui considère l'espace comme stérile et le réduit à un point (marché) était plus qu'une nécessité car de nombreuses questions étaient posées et auxquelles il fallait apporter des éléments de réponses : Quels sont les mécanismes de la localisation des activités économiques ? Comment se forment et s'organisent les villes ? Quels sont les déterminants de la concentration des populations ? Pourquoi certains espaces sont plus dynamiques que d'autres ? Comment expliquer et justifier la régionalisation et la polarisation du développement ? Comment rééquilibrer l'espace ? Afin de valoriser l'espace, pour quel modèle de développement opter ? Et bien d'autres questions encore auxquelles l'économie spatiale, à travers ses multiples branches, tente de répondre. Dans les dernières décennies, l'espace est abordé différemment, il n'est plus considéré comme un lieu géométrique borné mais il est perçu comme un lieu de rencontre des synergies et une source d'externalités. L'espace donc est un support dynamique en perpétuelle mutation, c'est un système complexe d'actions et de rétroactions.

De nos jours, les territoires sont fortement organisés et leur valorisation dans un monde caractérisé par une forte concurrence spatiale est plus qu'une nécessité. Les villes sont gérées comme des firmes, elles produisent de la valeur ajoutée et engendrent des emplois, ce sont de véritables fourmilières humaines organisées sous divers réseaux. En outre, la perception du développement n'est plus celle de la fructification de la richesse ou de la modernisation des techniques de production et de gestion. Désormais, l'espace et le développement ne sont plus que deux membres d'un seul corps. Le développement socioéconomique ne peut se faire sans une prise en compte de la protection de l'environnement et du rééquilibrage spatial. Il est de ce fait fortement imprimé de durabilité et d'équité.

Pourquoi aménager le territoire ?

Le territoire est le théâtre de toutes les pratiques sociales. La nature et la complexité de ces pratiques attribuent à chaque territoire un ensemble de caractéristiques qui le rend différent des autres. Le territoire donc est un système complexe d'actions et de rétroaction et chaque pratique aura des répercussions sur l'ensemble du système. Cerner le territoire et comprendre ses mécanismes n'est pas une démarche facile à entreprendre, mais elle reste

indispensable pour envisager par la suite d'entreprendre un ensemble d'actions visant à l'aménager et à le valoriser. L'action d'aménager le territoire exige un savoir-faire pluridisciplinaire, il faut un ensemble d'acteurs dans plusieurs domaines : aménagement, géographie, cartographie, économie, démographie, écologie, urbanisme et même la sociologie pour comprendre les comportements sociaux. L'aménagement du territoire vise à valoriser l'espace et à le rendre plus productif pour plus d'efficacité économique, c'est de faire de l'espace un support propice aux activités. De nos jours, cette vision purement matérialiste a démontré ses limites car les effets négatifs engendrés sont importants (pollution de l'environnement et déséquilibre spatial). De ce fait, l'action d'aménagement et de valorisation des territoires doit être soucieuse de la préservation de l'environnement et du rééquilibrage spatial. En plus de la dotation des territoires en infrastructures de base et en équipements structurants, toute politique d'aménagement du territoire doit veiller à la sauvegarde de l'équilibre naturel et à la garantie d'un développement homogène et harmonieux de l'ensemble des régions. Cela ne signifie en aucun cas que ce combat contre les inégalités interrégionales se fera en pénalisant les territoires naturellement dotés et aptes à supporter un développement intensif, ou à subventionner totalement et infiniment les territoires défavorisés. Loin de là, la nouvelle approche de l'aménagement du territoire est une opposition à l'assistanat et un combat contre les visions fatalistes. Elle prône un développement endogène des espaces locaux, c'est en fait de permettre à tout territoire de se développer économiquement et socialement avec ses propres moyens afin de hausser son efficacité. C'est une forme d'autodépendance des espaces locaux. Globalement, on dira qu'aujourd'hui la fonction d'aménagement du territoire est une articulation entre l'efficacité économique, l'équité spatiale/solidarité territoriale et la protection de l'environnement. Négliger l'un de ces fondements sous entend une dévalorisation quasi certaine de toute action visant à mettre en valeur les territoires et leurs composantes.

Pour mener à bien toute démarche d'organisation, de mise en valeur et de rééquilibrage spatial, il faut développer un travail fondé sur la concertation entre les différents acteurs, car la fonction d'aménagement des territoires est d'une grande complexité et touche à tous les domaines (logement, industrie, agriculture, services, transports, santé, éducation, etc.). Les acteurs sociaux (citoyens et société civile), les acteurs économiques (entreprises et organismes spéciaux) et les acteurs politiques (Etat et collectivités locales) doivent coopérer afin de coordonner leurs efforts à tous les niveaux (local, régional, national et même international) et dans tous les secteurs (économique, social, culturel et aussi militaire) dans le but de hausser l'efficacité de toute politique d'aménagement du territoire.

Mondialisation et littoralisation

De nos jours, la mondialisation a doublé de rigueur. Ses effets sont perceptibles partout et par tous et il n'y a pas de variable sociale, économique ou même culturelle qui soit épargnée par ce processus. La standardisation de tout type de système (modèles économiques, systèmes politiques, modèles de consommation et même dans les façons de s'habiller), la naissance de groupes régionaux, la dynamisation des divers réseaux (réseaux de transport et réseaux d'information et de télécommunication) et la constitution de marchés mondiaux (des capitaux et des produits stratégiques) sont autant de faits qui ont transformé notre globe en un petit village où la distance spatiotemporelle n'a plus de signification. Avec le progrès technique et le développement fulgurant des moyens de transport, la distance n'est plus une entrave et les différents territoires deviennent facilement accessibles.

Les territoires sont des facteurs clés dans toutes ces mutations. L'espace le mieux doté naturellement et artificiellement et le mieux exposé aux changements extérieurs sera

par conséquent le plus convoité. La littoralisation accrue de l'économie est de nos jours une réalité absolue qui ne cesse de se généraliser. L'espace littoral est fortement polarisé, son cadre de vie agréable le propulse à être un lieu privilégié de concentration des populations, et sa grande rentabilité économique fait de lui un support de prédilection pour l'ensemble des activités humaines.

Cet engouement envers les espaces littoraux engendre de multiples distorsions spatiales, l'espace littoral devient surexploité au détriment des espaces enclavés. Le déséquilibre spatial et la dégradation de l'espace marin sont les conséquences directes de toute littoralisation sauvage et non contrôlée. Laisser les choses évoluer spontanément au péril de déstructurer l'espace n'est pas un choix rationnel. L'action anthropique doit être avisée et fortement réfléchie et il est capital d'opter pour des scénarios volontaristes visant à valoriser et à préserver l'espace.

Valorisation et préservation de l'espace littoral

L'espace littoral est d'une extrême complexité et se dégrade facilement. C'est un système naturel en mutation continue. L'ensemble des processus naturels (vent, houle, eaux d'écoulement et d'infiltration, déferlement, marée, courants d'arrachement, etc.) et des actions humaines (ports, barrages, digues, enrochements, remblayage, aménagement touristique, etc.) sont à l'origine de son instabilité. Toutes ces caractéristiques le rendent différent des autres espaces, ce qui exige un approfondissement des travaux de recherche pour mieux le cerner. Dans ce cadre, une approche systémique basée sur des études scientifiques de l'écosystème marin est la plus pertinente des approches pour renforcer les connaissances acquises.

L'espace littoral est très difficile à définir ou du moins à délimiter. Le cadre spatial de l'espace littoral est constitué de l'estran, de la frange littorale terrestre et de la frange marine ou mer côtière. Ce n'est pas évident de donner la profondeur exacte de la frange littorale terrestre. Cette profondeur varie selon les concepts et les approches ; un économiste la délimitera en corrélation avec son degré de rayonnement et son utilité d'usage, un écologiste selon sa fragilité naturelle et son enclavement avec l'écosystème marin et un décideur politique selon les objectifs visés par une politique d'aménagement. Donc, il est délicat de trancher pour telle ou telle approche et de prendre position, d'où l'émergence de multiples antagonismes.

Vu son cadre de vie agréable et son grand potentiel économique, l'espace littoral est fortement convoité. Cette littoralisation multiforme est accélérée par le phénomène de la mondialisation, car ces espaces en question sont les premières lignes exposées au reste du monde et les mieux dotés à supporter un développement intensif. Cet engouement et cette surexploitation des espaces littoraux risquent de provoquer des effets négatifs sur l'environnement et de créer des disparités spatiales en marginalisant les espaces intérieurs. Pour cela, il est important d'opter pour une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Désormais, toute action d'aménagement doit être l'apanage d'un développement durable des espaces littoraux, et aussi elle doit promouvoir un rééquilibrage spatial du développement afin de renforcer l'intégralité du territoire global et la cohésion sociale de la société dans toutes ses composantes.

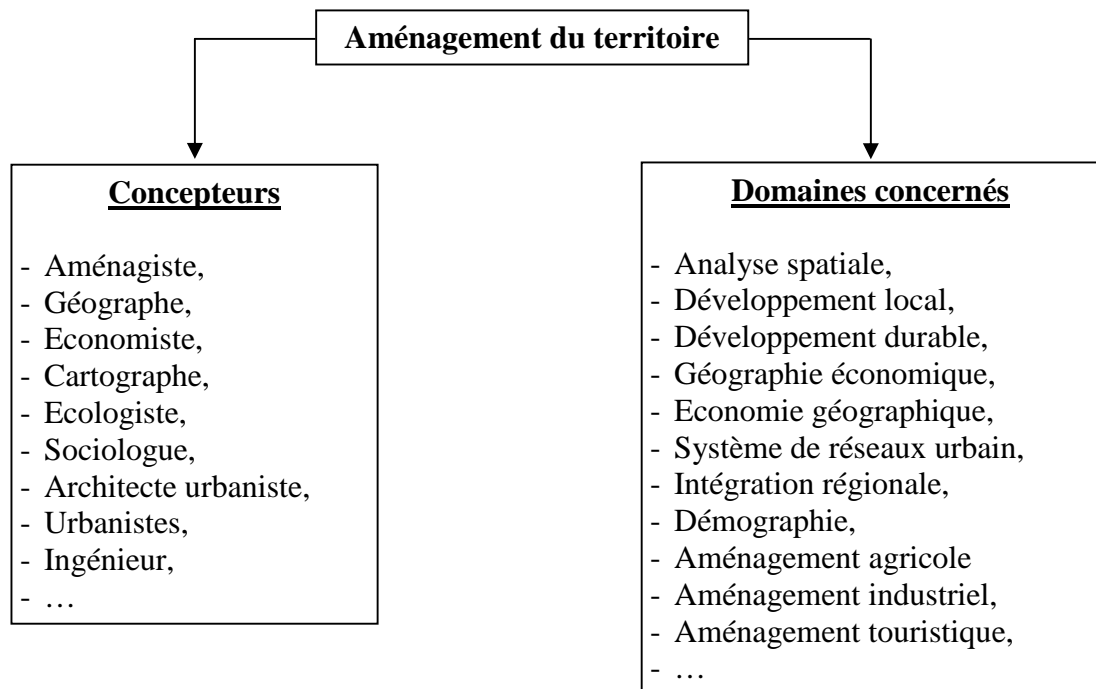
La GIZC est une réponse à la dégradation des espaces littoraux. C'est une mise en avant du concept de développement durable. Cette alternative est un processus dynamique de valorisation des espaces littoraux, c'est un soulèvement collectif contre l'anarchie et le laisser-faire. C'est une politique à long terme et qui se fait en continuité. Elle est fondée sur la concertation en vue de sauvegarder l'environnement en préservant les intérêts collectifs par une rationalisation dans l'exploitation des ressources côtières et par une optimisation des choix de développement. C'est une démarche systémique qui s'oppose à toute

approche sectorielle. Elle exige la contribution de tous les acteurs (publics ou privés). La GIZC est un ensemble d'actions imbriquées les unes dans les autres et si une action est mal engagée ou mal accomplie c'est tout le système qui sera affecté. Cela commence de la collecte d'informations et de données jusqu'à la mise en œuvre des projets sélectionnés et chaque étape est contrôlée méticuleusement et continuellement. De ce fait, développer un travail de coordination et de coopération est la condition sine qua non pour assurer la complémentarité fonctionnelle des diverses actions engagées. L'information est l'épine dorsale de toute démarche de GIZC, elle doit être actualisée, fluide et facilement accessible.

Notre présentation de la GIZC ne pourra pas se faire en quelques lignes, c'est une discipline complexe et difficile à mettre en œuvre. Elle exige un savoir-faire reconnu et des outils de travail avancés, mais par dessus tout, une entente cordiale et un travail collectif basé sur la concertation et la mutualité.

Un sujet délicat et complexe

Ce thème est un sujet vaste qui exige un savoir-faire multidisciplinaire. Pour étudier l'aménagement du territoire il faut être à la fois : aménagiste, géographe, économiste, cartographe, écologiste, sociologue, architecte urbaniste, etc.



On aurait préféré se contenter de notre statut d'économiste pour faciliter notre tâche et réduire au maximum nos efforts, mais les nouvelles notions et les nouveaux principes apportés par la nouvelle économie géographique (Paul KRUGMAN) d'un côté, et le renouvellement dans l'étude et l'aménagement des espaces littoraux d'un autre côté, nous ont incité à être polyvalent en abordant tous les aspects relatifs à ce domaine et en particulier ceux de l'équité spatiale et de la préservation de l'environnement.

L'aménagement de l'espace littoral de Béjaïa : Un thème d'actualité

L'aménagement des espaces littoraux est plus qu'une nécessité. De nos jours, la concurrence spatiale est rude et les territoires les mieux dotés vont être au-devant de la scène, ils seront appréciés par les investisseurs et attireront des populations additionnelles. Dans ce contexte, l'espace littoral est géographiquement le mieux placé pour répondre

efficacement à cette concurrence. Il englobe un grand potentiel de développement et cautionne par conséquent les chances d'ascension de toute économie. Sa préservation et sa valorisation sont deux actes indispensables pour permettre à tout pays de se développer dans la durabilité. Une fois que ces espaces se sont dynamisés, ils seront aptes à générer de la richesse. Ces mannes financières contribueront à valoriser les territoires de marge par le biais d'une solidarité territoriale renforcée.

Dans ce contexte, notre choix s'est posé sur l'étude de l'espace littoral de Béjaïa, un espace composé de 9 communes (d'Est en Ouest : Melbou, Souk El-Tenine, Aôkas, Tichy, Boukhlifa, Tala-Hamza, Béjaïa, Toudja et Béni-K'Sila). Un espace d'une extrême beauté naturelle. Il pourra propulser toute la région sur la scène nationale et même internationale à condition que son aménagement soit avisé en optant pour des choix optimums capables de créer la dynamique voulue, une dynamique soucieuse de la préservation de l'environnement et créatrice de richesse et d'emplois, et dont le rayonnement s'étalera au fin fond du territoire algérien.

La côte Ouest est vierge de toute urbanisation massive, dans l'avenir il sera important de ne pas refaire les mêmes erreurs commises au niveau de la côte Est, car une fois l'espace littoral est bétonné il sera presque impossible de corriger les dysfonctionnements et de soigner les séquelles. Un travail de concertation est plus qu'une obligation pour sélectionner la plus bonne des options à exécuter, car l'erreur n'est pas tolérée vu l'aspect fragile de cette zone. Les différents acteurs sont devant un défi ultime qui n'est autre que celui de maximiser la valorisation de l'espace littoral de Béjaïa en intégrant la variable environnementale.

Problématique et plan de travail

Afin d'avoir une vue plénière des notions de base liées à l'aménagement du territoire, on s'est inspiré des SNAT, SRAT, PAW, PDAU mais en particulier des PAC.

Le but recherché à travers ce travail est d'apporter en premier lieu des éléments de réponse à un groupe de questions concernant le cadre théorique. Dans ce volet, il sera question d'illustrer les travaux précurseurs ayant traité de l'espace géographique, des modèles de localisation, de la formation des villes et de l'organisation des réseaux urbains, des modèles de développement spatial, des notions fondamentales d'aménagement du territoire et enfin du concept de GIZC.

Puis, et dans une démarche évolutive et soucieuse d'assurer un enchaînement cohérent des idées (aller du général au particulier), notre réflexion abordera en deuxième lieu l'état d'aménagement du territoire algérien et son image prospective voulue dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement du territoire dans son Option Hauts-Plateaux Sud. Puisque toute politique d'aménagement du territoire vise avant tout à rééquilibrer le développement et le peuplement, il sera négligeable de notre part de ne pas aborder cette nouvelle approche du territoire algérien (Perspectives 2020), une politique qui vise en particulier à valoriser les régions intérieures.

Une présentation détaillée et multiforme de notre Zone d'Etude sera faite. Dans ce cadre, il sera capital de faire connaître l'espace littoral de Béjaïa avant de s'engager dans toute étude analytique. En consultant cette deuxième tranche de la deuxième partie de ce Mémoire, le Lecteur aura une image claire et synthétique de notre zone d'étude. Tous les aspects seront exposés sous forme de tableaux, de graphiques et de cartes géographiques. Connaître l'aspect géographique, climatique, démographique et urbanistique de l'espace littoral de Béjaïa est primordial afin de déceler ses entraves et ses atouts.

Il sera question également, d'analyser la dynamique d'aménagement de notre zone d'étude dans tous les domaines. Cette étude a pour but d'avoir une vue claire sur l'état d'aménagement de ce territoire et d'apprécier l'évolution de certains paramètres spatiaux

qui lui y sont liés. Notre approche sera sectorielle (agriculture, pêche, éducation, santé, industrie, réseau de transport, etc.) et se fera par commune. Afin d'apprécier le niveau de développement et l'état de la dynamique d'aménagement du territoire relatifs à notre zone d'étude et à chaque commune littorale, on a opté pour une présentation comparative avec les données relatives à la wilaya. Cette démarche est prospective, elle sera accompagnée de quelques scénarios futuristes afin d'avoir un aperçu précis sur les défis à relever et le manque à réaliser.

Notre réflexion sera clôturée par une énumération des axes d'aménagement de notre zone d'étude, des axes sur lesquels ce territoire pourra avoir une chance de se développer sans *effets secondaires*.

Dans le but de bien canaliser nos efforts de recherche et de mieux clarifier les objectifs recherchés, un ensemble de questions fondamentales ont été posées et autour desquelles sera structurée notre réflexion. Dans tout travail scientifique, la maîtrise du cadre théorique et la connaissance des notions fondamentales est plus que capitale. Elle est importante pour le Concepteur lui-même puisqu'elle va constituer la base fondatrice de son travail et l'aidera à cerner au mieux son sujet d'étude. Elle est aussi importante pour le Lecteur, puisque sans elle ce dernier ne pourra pas se fondre dans le sujet et trouvera des difficultés à se faire une idée précise sur le fondement et l'utilité du travail en question.

Pour concrétiser ces finalités, des éléments de réponse doivent être apportés aux questions fondamentales suivantes :

1. Quel est le rôle de l'espace dans l'analyse économique ?
2. Afin de valoriser un territoire, on doit opter pour quel type de développement ?
3. Pourquoi et comment on aménage les territoires ?

Dans sa partie écrasante, ce travail est une étude approfondie de l'espace littoral de Béjaïa et de la dynamique de son aménagement ainsi que des défis qui doivent être relevés. Ce travail a deux approches complémentaires l'une de l'autre, elles consistent à faire un état des lieux et à donner une image prospective de l'aménagement de notre zone d'étude. Dans ce cadre précis, un ensemble de questions ont été posées :

4. En quoi consiste la nouvelle politique algérienne d'aménagement du territoire ?
5. Comment se présente l'espace littoral de Béjaïa ?
6. Comment est-il aménagé ?
7. Existente-ils des disfonctionnements ? Si c'est le cas, quelles sont ces carences et où se concentrent-elles ?
8. Comment cet espace peut-il se valoriser en se préservant ?
9. Quels sont les perspectives d'aménagement de notre zone d'étude et quels sont les défis qu'elle doit relever ?

Ce travail est scindé en trois parties comportant dix grands chapitres et cela en corrélation avec les objectifs recherchés. Certes, c'est vaste pour un Mémoire de Magister mais, la nature et l'importance du thème traité l'exige. L'ossature de notre travail se présente comme suit :

Une partie théorique, composée de cinq chapitres, traitera des notions de bases ayant abordées l'espace dans toutes ces facettes, c'est une sorte de survol des principaux modèles qui ont introduits la variable spatiale dans leurs analyses économiques. Une deuxième partie, qui sera un emboîtement entre la première et la troisième partie, sera élaborée pour alléger le passage d'un cadre purement théorique à un cadre purement pratique. Cette deuxième partie est composée de deux grands chapitres, le premier sera consacré au territoire algérien et à la future politique d'aménagement du territoire et de rééquilibrage spatial. Le deuxième chapitre est une fiche technique de notre zone d'étude, il permettra au Lecteur de connaître l'espace littoral de Béjaïa dans toutes ses dimensions. Notre travail sera clôturé par une troisième partie comportant trois chapitres et cela en respect d'un

enchaînement logique et graduel des idées. Cette dernière partie est l'âme de notre travail de recherche, elle mettra l'accent sur les multiples paramètres qui touchent à notre espace d'étude et à travers laquelle on tentera de mesurer les défis à relever et les perspectives en termes d'aménagement de l'espace littoral de Béjaïa.

Essai d'analyse de la dynamique de l'aménagement du territoire en espace
littoral : cas de la wilaya de Béjaïa - Défis et perspectives -

Première partie

THEORIES, MODELES ET NOTIONS DE BASE

INTRODUCTION

L'économie découvre tardivement la notion d'espace et son rôle dans l'analyse économique pour expliquer la localisation des agents, les phénomènes de répartition et de concentration des activités et des hommes, les notions de proximité, de développement, d'agglomération, etc. L'évolution de l'analyse spatiale a permis à l'économiste de décrire et d'analyser les diverses dimensions et composantes spatiales des différents territoires, mais aussi d'analyser les comportements des agents dans un espace donné et de définir les modalités permettant d'atteindre un développement homogène des différents espaces qui ne sont pas pourtant similaires dans leurs niveaux de dotation en facteurs d'attraction.

La dotation des villes et des aires urbaines a constitué un sujet d'étude passionnant. Les questions posées dans ce contexte sont objectives et interpellent des réflexions profondes. Les villes se forment et s'interconnectent. Le but recherché dans cette optique est de comprendre d'une manière aussi claire que possible la formation, l'organisation et le fonctionnement des centres urbains. En plus, il sera important de savoir en quoi consiste la compacité urbaine et de quelle manière une ville compacte peut-elle surmonter les disfonctionnements engendrés par un étalement urbain exacerbé et anarchique.

L'espace local acquiert de plus en plus d'importance dans les politiques de développement. Les espaces locaux sont des sous ensembles de l'espace national, ils nous donnent par conséquent une image claire du niveau de son développement et de son aménagement. Si les espaces locaux sont sous-équipés et sous-développés c'est tout le territoire dans sa globalité qui le sera par effet d'entraînement. Valoriser et développer les espaces locaux est d'une grande importance, toutes ces actions permettent de garantir l'intégralité du territoire national. A partir de là, il devient primordial d'opter pour une politique de développement apte à concrétiser les objectifs escomptés en terme de bien-être social, de cohésion sociale et de préservation de l'environnement. De nos jours, il est largement admis que tout territoire doit se valoriser et se développer dans la durabilité en exploitant ses propres moyens. Les questions qui s'imposent dans ce contexte sont multiples. Sans être exhaustif, il sera important de cerner les fondements de base du développement durable et de savoir comment une politique de développement endogène peut-elle valoriser l'espace local. Il est reconnu que la dynamique appelle la dynamique et le développement appelle le développement par effets d'entraînement. De ce fait, il sera instructif de clarifier les processus d'organisation des espaces locaux.

Il est très difficile de parler du développement sans aborder la fonction d'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire est un processus long qui se fait en continuité et à travers lequel un certain nombre d'acteurs arment et dotent en infrastructures de base et en équipements structurants un territoire donné, dans le but de le valoriser et de le rendre attractif. Dans l'ère de la mondialisation et de la globalisation, la concurrence spatiale ne cesse de doubler d'ampleur. Le territoire doit être créateur de synergies positives, sa capacité à créer de la richesse et à générer de l'emploi détermine sa valeur et son utilité d'usage. De ce fait, la fonction d'aménagement du territoire est un outil phare dans le développement et la mise en valeur des territoires. Notre but est de définir l'aménagement du territoire, d'illustrer ses fins et ses fondements, d'énumérer ses divers instruments, de présenter ses acteurs et aussi d'expliquer comment l'aménagement du territoire peut-il consigner entre l'équité spatiale et l'efficacité économique. Il sera question également dans cette première partie de mesurer l'apport de la décentralisation dans le renforcement de l'efficacité de toute politique d'aménagement du territoire.

L'aménagement du littoral est une branche de l'aménagement du territoire mais elle est d'une grande complexité, cela est reflété par la nature de l'espace littoral. L'espace

littoral est très complexe et d'une extrême fragilité. C'est un système formé de sous-systèmes où l'homme et la nature ne cessent de le modifier par de multiples actions et rétroactions. Le littoral est un espace fortement apprécié. C'est un lieu de quiétude où il est beau à vivre, il est aussi un espace riche et d'une grande valeur économique. Tout le monde veut l'approprier (les écologistes, les économistes et les politiciens). Cet engouement a fait apparaître des situations conflictuelles et a donné naissance à plusieurs approches visant à le définir, à le cerner et à le valoriser. Notre démarche première consiste à mieux englober l'espace littoral et ses composantes multiples à travers une approche systémique, mais également à mesurer le poids de l'action anthropique dans l'évolution des espaces littoraux et d'expliquer en quoi consiste la GIZC et comment peut-on valoriser les espaces littoraux sans interrompre leur équilibre naturel.

Pour simplifier, on dira que cette première partie sera le support théorique de notre réflexion.

MODELES DE LOCALISATION SPATIALE**QUESTIONS CLES**

1. Quelle est la place de l'espace dans l'analyse économique ?
2. Comment l'espace exerce-t-il son influence sur les choix de localisation ?
3. Quels sont les principaux travaux ayant contribué d'une façon pertinente à donner à l'analyse spatiale la place qui lui revient de droit dans le jargon économique ?

Jadis, l'espace occupait dans la science économique une place réduite, bien que les phénomènes économiques aient toujours une empreinte spatiale. D'ailleurs, c'est à l'appui de cette réalité que les acteurs privés, comme les décideurs publics, accordent à cette notion une place de premier ordre dans leurs choix de localisation.

L'espace est le support physique de toute activité humaine. C'est une variable qui influence intensivement toute démarche de localisation d'entreprises ou de regroupement des populations.

Dans ce premier chapitre, il sera question d'illustrer les principaux travaux ayant étudié et analysé les relations cause-à-effet reliant l'espace à l'analyse économique. Dans cette perspective, il est d'un grand intérêt de présenter les théories et les modèles élaborés par les précurseurs de l'analyse spatiale et de l'économie géographique dans le but d'identifier les principales variables influençant toute démarche de localisation.

1. Théories et modèles de base de la localisation spatiale

La dimension spatiale a été omise dans le passé par une grande partie des économistes. Sa prise en considération dans l'analyse économique s'avère tardive, même si Adam SMITH¹ et David RICARDO² avaient nettement abordé l'espace dans leurs travaux, par l'étude du contrôle des voies maritimes de commerce et des déplacements des hommes.

Le père fondateur de l'économie spatiale est le mercantiliste français Richard CANTILLON. Dans son « *Essai sur la nature du commerce en général* »³, publié en 1755. CANTILLON⁴ étudie la transformation des villages en bourgs où se situe le marché, puis et après un développement important, certains bourgs se transforment en villes. CANTILLON démontre que les échanges entre villes et campagnes sont la résultante de la différenciation spatiale engendrée par les bourgs. Cette étude aboutit à une théorie de la localisation et de l'équilibre des relations interrégionales entre villes et campagnes.

En 1826, on assiste à la naissance de la théorie de la localisation agricole de J. H. VON THÜNEN⁵ mise en œuvre dans son ouvrage *l'Etat isolé dans ses relations avec l'agriculture et l'économie nationale*⁶. Il restera le premier ouvrage à avoir exposé une véritable théorie de l'économie spatiale. Le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN a pour but de déterminer les facteurs ayant une influence sur la localisation des cultures agricoles, et d'expliquer par conséquent les causes d'une répartition rationnelle des exploitations sur un espace homogène autour d'un centre représentant le marché. Cette localisation optimale a pour but de maximiser la rente foncière, en minimisant les coûts de transport qui varient selon la distance séparant l'exploitation du marché. Ce modèle sera, plus tard, repris par la nouvelle économie spatiale comme modèle de base dans l'analyse de la répartition des concentrations urbaines et de la localisation des ménages et des activités dans les villes.

Alfred MARSHALL⁷ aborde l'organisation spatiale de la production industrielle sous forme de *district industriel*⁸, il le définit comme un regroupement d'entreprises dans un espace géographique limité pour bénéficier des avantages d'un système local de production. En d'autres termes, ce modèle met en exergue la recherche de rendements

¹ Joseph LAJUGIE & al « Espace régional et aménagement du territoire ». Edition : DALLOZ, 1979. P, 19.

² Idem. P, 12-13.

³ Idem. P, 20.

⁴ Banquier parisien, il rédigea un *Essai sur la nature du commerce en général*, qui ne fut publié qu'en 1755 sans nom d'auteur et après avoir circulé en manuscrit parmi les physiocrates. L'influence qu'il a exercée sur les physiocrates lui a toujours valu une certaine audience parmi les économistes français. Il resta ignoré néanmoins en Angleterre jusqu'à ce que, en 1881, il fût réhabilité comme un des fondateurs de la science spatiale.

⁵ Johann Heinrich VON THÜNEN naît le 24 juin 1783 sur le domaine de son père dans le Grand Duché d'Oldenburg (Basse Saxe en Allemagne). Dans l'espoir de reprendre un jour le domaine de son père de 340 hectares, il entre en 1799 au domaine de Gerrietshausen pour apprendre l'agriculture pratique, puis au Collège agricole de Hambourg ; c'est là que lui vient l'idée de *l'Etat isolé* en 1803. Il est mort le 22 septembre 1850.

⁶ Johann-Heinrich VON THÜNEN « Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie », Hambourg, 1826 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 21.

⁷ Alfred MARSHALL (1842-1924), économiste britannique. Enseignant à l'université d'Oxford, puis directeur d'un établissement universitaire à Bristol, il était de 1885 à 1908 professeur d'économie politique à Cambridge, où il compta KEYNES parmi ses élèves. Il est l'un des précurseurs de l'utilisation de la modélisation mathématique dans l'analyse économique. MARSHALL est considéré comme le fondateur de l'école néo-classique, il laissa plusieurs ouvrages, dont *les Principes d'économie politique* (1890) et *Industrie et Commerce* (1919).

⁸ Marcus DEJARDIN & al « Croissance endogène spatialisée et développement régional : apports pour une évaluation critique de plan stratégiques d'aménagement du territoire ». XXXIII^{ème} Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), septembre 1999. P, 72-74.

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

1909 est l'année de la publication d'*Über den Standort der Industrien*⁹ qui est l'œuvre d'Alfred WEBER¹⁰, cette œuvre marque l'émergence d'une théorie de la localisation industrielle. Le but recherché par le modèle de WEBER est de déterminer le point optimal de la localisation d'une unité de production, en précisant l'emplacement spatial qui permettra à l'entreprise de minimiser ses coûts de production et, en parallèle, de maximiser ses profits. Pour WEBER, les facteurs influant sur cette localisation sont au nombre de trois : Le point minimum des frais de transport, la distorsion du travail ou coûts de la main d'œuvre et enfin le facteur des forces d'agglomérations (marchés). Cela sous entend que la localisation spatiale de l'unité industrielle se fera sur un point d'équilibre qui permettra de garantir soit un approvisionnement continu et dans les moindres coûts en facteurs de production (matières premières ou intermédiaires et main d'oeuvre), soit une proximité maximale des aires de marché. De nos jours, la variable institutionnelle, et plus précisément les politiques publiques en terme d'aménagement et de rééquilibrage spatial, influence largement toute décision de localisation industrielle.

En 1929, H. HOTELLING¹¹ met au point le modèle de *la concurrence monopolistique localisée* lors de la publication de son article « *Stability in Competition* »¹². Selon ce modèle, la localisation d'un producteur dépend de la distribution des consommateurs et, fortement, des choix de localisation des autres producteurs partageant le même espace, donc le même marché. Cette concurrence entre les différents producteurs (le *Duopole linéaire* est le cas de deux vendeurs d'un même bien au même prix) engendre des interactions stratégiques et une concurrence spatiale ; cela démontre que l'espace n'est pas économiquement neutre.

2. Le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN

J. H. VON THÜNEN est le père fondateur de l'économie spatiale modélisée. Il était le premier à proposer en 1826 une réflexion moderne et pertinente (introduction d'un modèle calculable en économie spatiale) sur l'organisation de l'espace rural. Il démontre, à travers une étude faite sur son domaine agricole, que la localisation des productions agricoles est dépendante de la maximisation de la rente foncière (R). Cette dernière varie selon les coûts de transport des produits agricoles vers le lieu de leur écoulement en l'occurrence le marché. Cette analyse est exposée sous forme de *cercles concentriques*¹³ (anneaux) autour de la ville qui est le point culminant de la vente des récoltes agricoles. Globalement, le *modèle de localisation optimale* de VON THÜNEN peut être illustré

⁹ Alfred WEBER « Theory of the location of industries », The University of Chicago Press, 1^{ère} édition, 1929. in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 25-26.

¹⁰ Alfred WEBER (1868-1958), a commencé sa carrière scolaire en Allemagne en tant qu'économiste, puis il est devenu sociologue. Il a également édité des analyses empiriques et historiques de la croissance et de la répartition géographique des villes. Avec la publication de *Über den Standort der Industrien* en 1909, Alfred WEBER a mis en avant la théorie générale de la localisation industrielle. Son modèle a tenu compte de plusieurs facteurs spatiaux pour déterminer l'endroit optimal et le coût minimal pour des usines. WEBER a également appliqué le modèle aux organisations de services telles que des sociétés de placement en valeurs mobilières, et plus largement à certains systèmes politiques et culturels.

¹¹ Harold HOTELLING (1895-1973). Le papier de HOTELLING, publié dans la presse en 1929, a abordé la notion de la concurrence spatiale.

¹² Harold HOTELLING « *Stability in Competition* », The Economic Journal, 1929 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 31.

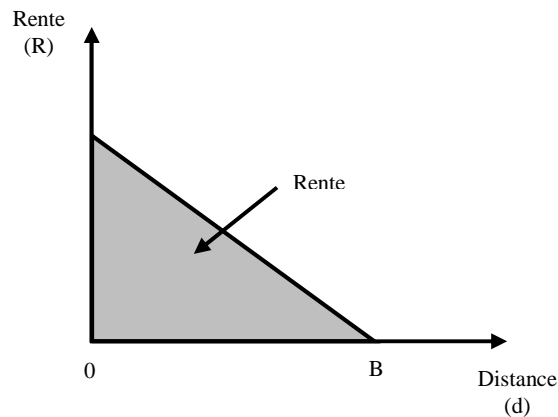
¹³ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 33.

comme suite :

VON THÜNEN suppose que les agriculteurs utilisent les mêmes techniques de production. Il met également sur la même échelle la fertilité des terres, en d'autres termes, le coût de l'exploitation est le même sur l'ensemble des exploitations. Selon VON THÜNEN, le facteur principal de la localisation des activités agricoles est l'accessibilité au marché. Cette accessibilité est dépendante des coûts de transport qui varient selon le degré d'éloignement des exploitations du marché (le centre) dans un ordre de rente décroissante. Donc, à elle seule, la distance crée un paysage différencié sur un espace pourtant homogène.

Si on admet que la récolte est vendue dans sa totalité en ville qui regroupe l'ensemble des consommateurs, seul le coût de transport (T) varie. Il dépend de la distance (d) qui sépare la ville des exploitations agricoles. On suppose que le coût du transport est une fonction linéaire de la distance dont la pente est négative : $T = ad$ où (a) est le coût de transport par unité de distance. Pour sa part, la rente foncière (R) est égale à la différence entre le prix de vente (P) supposé constant et le coût de production (C) qu'on suppose fixe.

Graphique N°I. 1 : Evolution de la rente foncière selon la variation de la distance dans le cas du modèle de la localisation agricole de VON THÜNEN



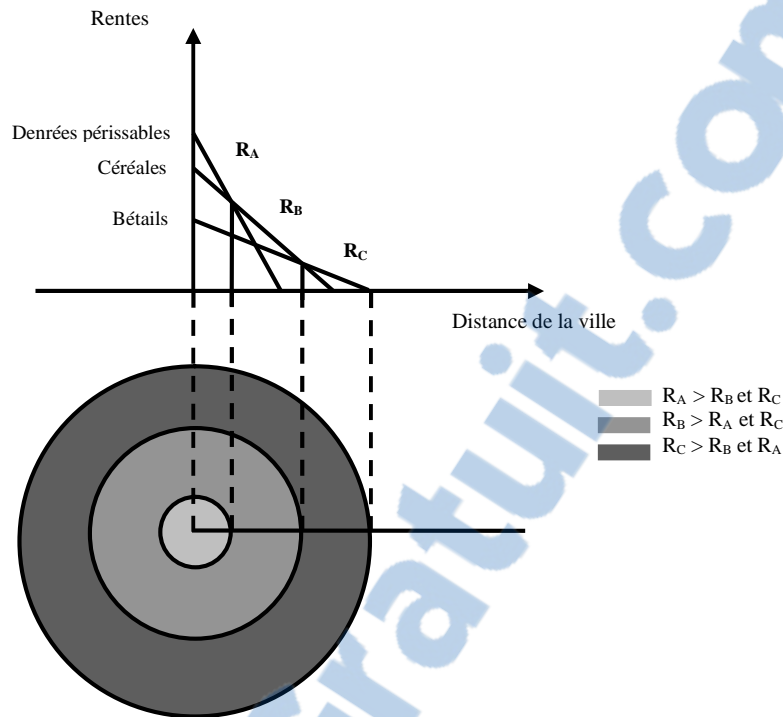
Source : Réalisée par l'Auteur in François PLASSARD « Economie spatiale : Chapitre 1. Les mécaniques de l'espace », Université Lyon 2, 1999-2000. P, 2.

Donc, la rente foncière $R = P - C - T = b - ad$ ($b = P - C = \text{constante}$) décroît linéairement avec la distance. Si $b = ad$, on aura $P = C + T$, alors dans ce cas, la rente foncière s'annule. En d'autres termes, un coût de transport très élevé annulera la rente. Dans ce cas de figure, on aura :

$$\begin{aligned} P &= C + T \\ P &= C + ad \\ d &= (P - C)/a \end{aligned}$$

Cette nouvelle valeur de la distance a provoqué une annulation de la rente foncière, et au-delà de ce rayon il est fortement déconseillé de cultiver.

Graphique N°I. 2 : Localisation optimale de plusieurs cultures selon le modèle de VON THÜNEN



Source : Réalisée par l'Auteur in Jérôme VICENTE « Economie régionale et urbaine », Université de Toulouse 1. P, 12.

En généralisant ce résultat à plusieurs cultures et en prenant compte la nature périssable de certains produits (fruits, lait, fromage,...etc.), VON THÜNEN conclut que l'espace rural est hiérarchisé et possède une structure multicentrique, où la production des cultures périssables est localisée près du centre.

Exemple explicatif :

Afin de comprendre le modèle de la localisation agricole, on suppose l'existence de trois produits agricoles : A, B, et C qui ont les caractéristiques suivantes :

Tableau N°I. 1 : Exemple illustratif de la localisation agricole de trois produits selon le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN¹⁴

	Prix de vente (P)	Coût de production (C)	Coût de transport par unité de distance (a)
Produit A	120	80	20
Produit B	75	45	10
Produit C	30	15	04

- (R_A) représente la rente foncière réalisée par le produit A ;
- (R_B) représente la rente foncière réalisée par le produit B ;
- (R_C) représente la rente foncière réalisée par le produit C ;
- (d) est la distance du marché.

On aura donc :

¹⁴ C'est un exemple récapitulatif de l'ensemble des exemples présentés dans l'ouvrage de J. M. HURIOT, « VON THÜNEN : Economie et espace ». Edition : Economica, Paris 1994.

$$R_A = 120 - 80 - 20d = 40 - 20d$$

$$R_B = 75 - 45 - 10d = 30 - 10d$$

$$R_C = 30 - 15 - 4d = 15 - 4d$$

Supposant : $R_A > R_B > R_C$

1^{er} cas : $R_A > R_B$

$$R_A > R_B \Leftrightarrow 40 - 20d > 30 - 10d$$

$$10d < 10$$

$$d < 1$$

Commentaires :

- On déduit que dans un cercle qui s'étend du centre (le marché) à une unité de distance, la rente obtenue par la production du produit A est supérieure à celle obtenue par la production du produit B. Par conséquent, cette surface sera consacrée entièrement à la culture du produits A.
- La frontière séparant le cercle de culture du produit A et celui de la culture du produit B est déterminée lorsque $R_A = R_B$ (les deux produits réalisent la même rente¹⁵), c'est-à-dire $d = 1$.
- La rente obtenue de la production du produit A s'annule au point $d=2$. Cela signifie qu'au-delà de cette distance, le coût du transport du produit A devient excessif. Par conséquent, il faut abandonner sa production et opter pour celle du produit B.

2^{ème} cas : $R_B > R_C$

$$R_B > R_C \Leftrightarrow 30 - 10d > 15 - 4d$$

$$6d < 15$$

$$d < 2,5$$

Commentaires :

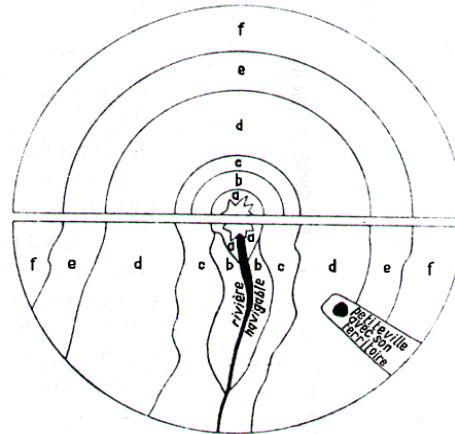
- On déduit que dans un cercle qui s'étend d'une unité de distance à 2,5 unités de distance du centre, la rente obtenue par la production du produit B est nettement supérieure à celle obtenue par la production du produit C. Par conséquent, cette surface sera consacrée entièrement à la culture du produit B.
- La frontière séparant le cercle de culture du produit B et celui de la culture du produit C est déterminée lorsque $R_B = R_C$ (les deux produits réalisent la même rente¹⁶), c'est-à-dire $d = 2,5$.
- La rente obtenue de la production du produit B s'annule au point $d=3$. Cela signifie qu'au-delà de cette distance, le coût du transport du produit B devient excessif. Par conséquent, il faut abandonner sa production et opter pour celle du produit C.
- La rente réalisée par la production du produit C s'annule au point $d=3,75$, c'est-à-dire au-delà de cette distance, le coût de transport devient très élevé et ne peut être couvert par la rente foncière du produit C. Par conséquent, il faut abandonner la culture de ce produit et opter pour une autre culture plus rentable.
- Dans le cercle compris entre 2,5 unités de distance et 3,75 unités de distance, la rente réalisée par la production du produit C est nettement supérieure à celle réalisée

¹⁵ Géométriquement, c'est le point d'intersection des deux courbes, celle de R_A et celle de R_B .

¹⁶ Géométriquement, c'est le point d'intersection des deux courbes, celle de R_B et celle de R_C .

par la production du produit B. De ce fait, ce cercle sera consacré à la production du produit C.

Figure N°I. 1 : La répartition des cultures agricoles selon le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN



Source : R. COURTIN et P. MAILLET, *Economie géographique, Précis DALLOZ*, 1962, p26 et VON THÜNEN, *op. cit*, Edition 1966 1^{ère} Partie, p390-391 in Joseph LAJUGIE & al, *op. cité*. P, 23.

En poursuivant cette démarche déductive et suite à des analyses approfondies, VON THÜNEN détermine six cercles concentriques. Chaque cercle représente le support spatial d'un produit agricole bien déterminé :

- Le premier cercle (a) est consacré à la production des produits périssables (production de lait et cultures maraîchères dont le transport est délicat);
- Le deuxième cercle (b) est consacré à la sylviculture ;
- Le troisième cercle (c) est consacré aux cultures internes ;
- Le quatrième cercle (d) est consacré aux cultures pastorales ;
- Le cinquième cercle (e) est consacré aux cultures triennales ;
- Le sixième cercle (f) est consacré à l'élevage de bétail.

L'existence d'un transport plus fluide et dont les coûts sont nettement inférieurs au transport routier fait subir à l'espace des distorsions importantes. Par exemple, la présence d'une rivière navigable déforme les cercles concentriques. Ces derniers s'allongent pour former des fuseaux le long de la rivière.

Ce découpage de l'espace agricole en anneaux concentriques a permis à VON THÜNEN de rationaliser la localisation agricole.

Le modèle de VON THÜNEN peut être exploité dans le cas où les coûts de transport jouent un rôle prépondérant dans la détermination des frais globaux d'exploitation, et également dans le cas où il existe un centre pour lequel toutes les activités lui y sont rattachées. A partir de là, le modèle des cercles concentriques est utilisé dans l'analyse des choix de localisation urbaine. Dans ce cas précis et afin de bien transposer le modèle de VON THÜNEN pour qu'il s'adapte aux données urbaines (le passage d'une localisation agricole à une localisation urbaine), les différents produits agricoles seront remplacés par les différentes activités urbaines, et le marché par un pôle central dominant de la ville. Convertir le modèle des cercles concentriques, pour l'étude de la localisation des activités urbaines¹⁷, a pour but d'expliquer la baisse de la densité des concentrations urbaines et la dépréciation de la rente foncière au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre de la ville

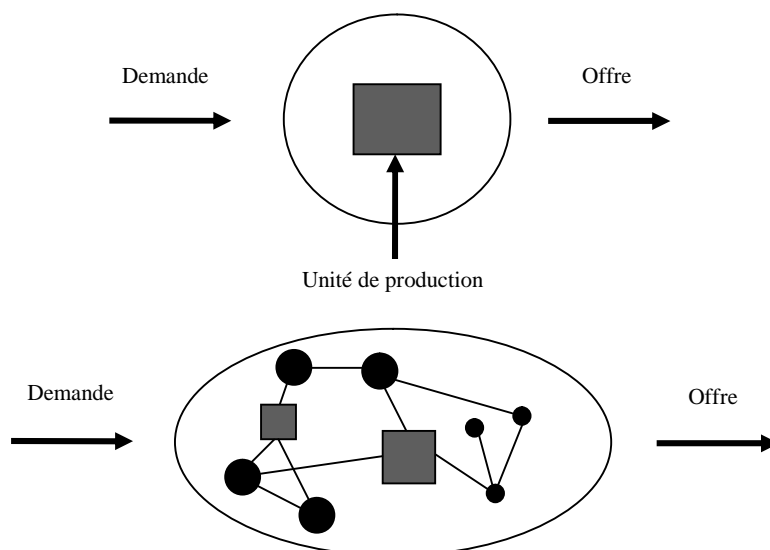
¹⁷ C'est le cas du modèle des zones concentriques élaboré en 1925 par Ernest BURGERS, qui a effectué des études sur la morphologie des villes américaines et en particulier celle de Chicago.

vers sa périphérie.

3. Le modèle des districts industriels d'Alfred MARSHALL

En 1890, Alfred MARSHALL, dans son ouvrage *Les principes de l'économie*, expose son modèle sur les *districts industriels*. Il le définit comme un regroupement d'entreprises localisées dans une aire géographique unique. Cette concentration d'entreprises est accompagnée d'une concentration d'infrastructures locales (centres de recherche, centres de formation, écoles spécialisées, etc.). Ce regroupement est la résultante de l'existence d'une interdépendance et d'une interconnexion entre les entreprises activant, dans une même branche ou dans des branches complémentaires les unes aux autres. La constitution d'un district industriel est très bénéfique pour l'ensemble du groupe. Le regroupement crée un environnement favorable pour une circulation fluide de l'information (les bienfaits de la communication augmentent avec un accroissement du nombre des entreprises qui font circuler l'information, et avec une proximité spatiale renforcée). Mais également et à travers son dynamisme, le système local de production (SPL)¹⁸ devient un pôle d'attraction de la main d'œuvre qualifiée.

Figure N°I. 2 : La formation d'un district industriel ou d'un système local de production selon le modèle d'Alfred MARSHALL



Source : Réalisée par l'Auteur in Jérôme VICENTE, *op. cit.* P, 13.

En 1919, Alfred MARSHALL a démontré qu'un espace non doté de facteurs naturels d'attraction peut devenir dynamique grâce à l'effet des externalités positives. A l'aide des facteurs de proximité spatiale et d'interconnexion fonctionnelle, la compétitivité s'intensifie et les entreprises innovent sans cesse leurs techniques de production, ce qui augmentera leur besoin en main d'œuvre qualifiée. L'investissement intensif dans le perfectionnement des procédés de production améliore la production et favorise des rendements croissants.

Après la constitution d'un district industriel, l'espace en question est valorisé. Les entreprises qui l'occupent le transforment d'un espace sans valeur apparente à un espace dynamique. Quand une nouvelle entreprise intègre un système local de production, elle provoque une baisse des coûts de production (la proximité spatiale induit une réduction des

¹⁸ La notion de SPL sera revue et expliquée davantage dans le Chapitre III.

coûts de transport) et un élargissement du nombre de produits offerts (une concurrence plus rude). Cela engendre une baisse des prix des produits, encourageant les consommateurs à augmenter leur demande (effet amont). Afin de répondre à ce surplus de la demande, les producteurs vont investir davantage (effet aval). Les producteurs vont chercher la demande là où elle se trouve, on assistera alors à un accroissement de la tendance au regroupement et l'espace se valorisera de plus en plus. C'est l'effet d'entraînement.

4. Le modèle de la localisation industrielle d'Alfred WEBER

En 1873, l'auteur allemand Wilhelm LAUNHARDT¹⁹ en se basant sur le modèle des cercles concentriques prépare la voie à Alfred WEBER et à son modèle de la localisation industrielle. Il montre dans un travail analytique l'influence majeure des frais de transport (fonctionnels du poids des produits et de la distance parcourue) sur la détermination du lieu d'implantation d'une entreprise. Il montre également que le point optimal de la localisation d'une entreprise dépend des lieux de concentration des matières premières et des marchés de consommation.

Presque un siècle après la mise en œuvre de la théorie de la localisation agricole, Alfred WEBER expose en 1909 « *La théorie de la localisation des industries* », dans un ouvrage intitulé « *Über den Standort der Industrien* ». Il est de ce fait le fondateur de la localisation industrielle. Pour arriver à l'élaboration de son modèle, WEBER adopte une démarche en deux parties :

- Partie I: Théorie pure de la localisation « *Ier Teil : Die reine Theorie der Standort* ». Dans cette première partie, WEBER s'appuie particulièrement sur la démarche géométrique de VON THÜNEN, tout en élaborant ses propres hypothèses, afin de construire un outil théorique à son modèle.
- Partie II : L'industrie allemande depuis 1861 « *Iler Teil : Die deutsche Industrie seit 1861* ». Après avoir élaboré son cadre théorique, WEBER cherche à tester sa fiabilité, en analysant l'évolution de l'industrie allemande depuis 1861.

La théorie de WEBER est basée sur :

- Les points minima des frais de transport²⁰ ;
- La distorsion du travail²¹ ;
- Le jeu des forces agglomératives (les économies d'agglomération résultant de la proximité géographique des entreprises permettent : - de réduire les frais de transport, - d'attirer de nouvelles entreprises et de nouvelles populations, etc.) et désagglomératives (c'est l'ensemble des déséconomies externes, comme la hausse de la rente foncière). Ces forces ont un impact sur la détermination du degré de concentration des entreprises.

Afin de simplifier son modèle²², WEBER considère l'espace comme un ensemble uniforme, doté d'une ville-marchande, d'une source de main d'œuvre et de deux sources de matière première. Le modèle de la localisation industrielle repose sur une hypothèse qui stipule que l'entreprise cherche à maximiser son profit à travers une minimisation des coûts de production. De ce fait, et selon le processus de production, le facteur qui pèsera le plus sur la production influencera l'entreprise dans sa détermination du lieu de

¹⁹ Wilhelm LAUNHARDT « Die Bestimmung des zweckmassigsten Wirtschaft Tübingen », 1873 in Joseph LAJUGIE & al « Espace régional et aménagement du territoire ». Edition : DALLOZ, 1979. P. 38.

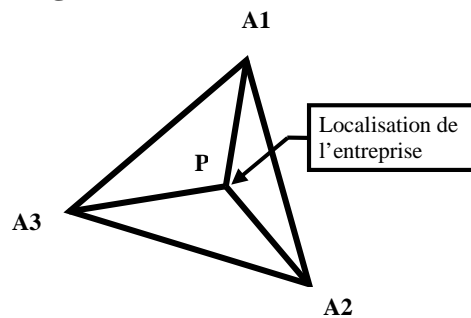
²⁰ Arbitrage entre le coût de transport des matières premières vers les sites de production et celui des produits finis vers les lieux de vente.

²¹ Attraction exercée par les centres de main d'œuvre avantageux du point de vue des salaires.

²² Dans son modèle, WEBER reprend la démarche de THÜNEN, dans un but unique qui est de simplifier sa problématique.

l'implantation de son site de production. L'objectif du modèle de la localisation industrielle est d'analyser les facteurs déterminants de la localisation de l'unité de production. Pour y arriver, WEBER opte pour une simplification de son étude. Il prend pour échantillon d'étude une seule entreprise qui produit un seul bien dont la production dépend de deux types de matières premières A_1 et A_2 , et le produit fini sera vendu dans un centre de concentration des consommateurs (marché) qu'on note A_3 . Ce découpage donne lieu à une représentation géométrique en trois grandeurs, appelée le *triangle de WEBER*. Le choix de la localisation dépend de trois facteurs : les coûts de transport nécessaires pour acheminer les matières premières vers le lieu de production, et ceux pour transporter les produits finis dans le lieu de consommation, le coût de la main d'œuvre et enfin le bénéfice qui peut être tiré des forces d'agglomération et les coûts engendrés par les forces de désagglomération. L'objectif recherché par l'entreprise est de déterminer le point d'équilibre où elle peut minimiser les coûts de transport. WEBER ne dispose pas d'une technique mathématique pour déterminer le point d'équilibre sur son modèle en trois dimensions (la distance entre : a- le marché A_3 , b- le lieu de A_1 , c- le lieu de A_2). Pour surmonter cet obstacle, il utilise une technique mécanique qui est celle de l'équilibre des forces. Le lieu optimal pour la localisation de l'entreprise est le point de confrontation des trois forces d'attraction qui tirent dans des directions différentes et dont l'intensité de leurs forces est fonction du coût de transport. La situation d'équilibre sera atteinte lorsque la résultante de ces trois forces s'annule.

Figure N°I. 3 : Le triangle de la localisation industrielle d'Alfred WEBER



Source : Réalisée par l'Auteur in François PLASSARD, *op. cit.* P, 8.

(P) est le point où le coût de transport est le plus faible. A partir de ces hypothèses, on arrive à obtenir un point d'équilibre P pour lequel la fonction F du coût de transport est minimale :

$$F = a_1r_1 + a_2r_2 + a_3r_3$$

$$dF = a_1dr_1 + a_2dr_2 + a_3dr_3 = 0$$

Où a_1 et a_2 sont respectivement les unités de poids des matières premières A_1 et A_2 , et a_3 est l'unité de poids du produit fini A_3 . Pour ce qui est de r_1 , r_3 et r_2 , ils représentent les distances.

Pour trouver une issue à la problématique qui résulte de la difficulté à déterminer laquelle des forces d'attraction (celle des matières premières ou celle du marché) est la plus influente sur la décision de localisation, WEBER utilise *l'indice matériel*. Cet indice est défini comme le rapport entre le nombre d'unités de poids des deux matières premières localisées ($a_1 + a_2$) et celui des unités de poids du produit fini (a_3).

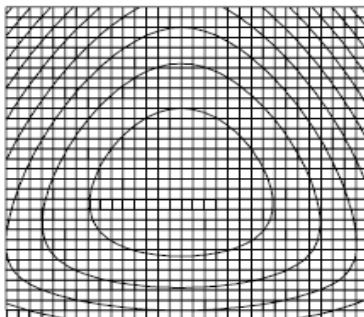
$$\frac{a_1 + a_2}{a_3}$$

Si ce rapport est supérieur à 1, alors il est plus avantageux à l'entreprise de se localiser près

des lieux où se concentrent les matières premières. Mais si ce rapport est inférieur à 1, alors le marché est plus attractif.

Une isodapane dans le cas d'un espace homogène, est un cercle regroupant l'ensemble des points qui ont le même coût de transport. Donc, en classant par ordre les points qui ont le même coût de transport, on obtient un réseau d'isodapanes.

Figure N°I. 4 : Un réseau d'isodapanes représentant une répartition des points qui ont le même coût de transport

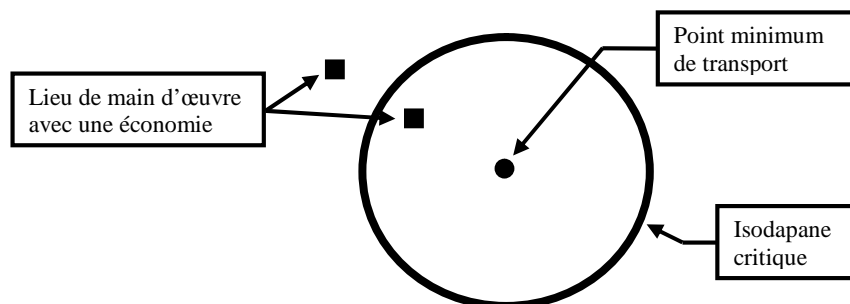


Source : François PLASSARD, op. cité. P, 9.

❖ La prise en compte du coût de la main d'œuvre

WEBER pose l'hypothèse que la main d'œuvre est localisée dans plusieurs points. L'entreprise opte pour une délocalisation qui lui permettra de minimiser le coût de transport des travailleurs, afin d'assurer une main d'œuvre à faible coût. Cette délocalisation n'est possible que si l'augmentation des coûts de transport des matières premières et du produit fini est largement récompensée par les gains, réalisés par l'économie sur le coût de la main d'œuvre. WEBER construit alors ce qu'il nomme : *isodapane critique*.

Figure N°I. 5 : Isodapane critique avec une prise en compte du coût de la main d'œuvre



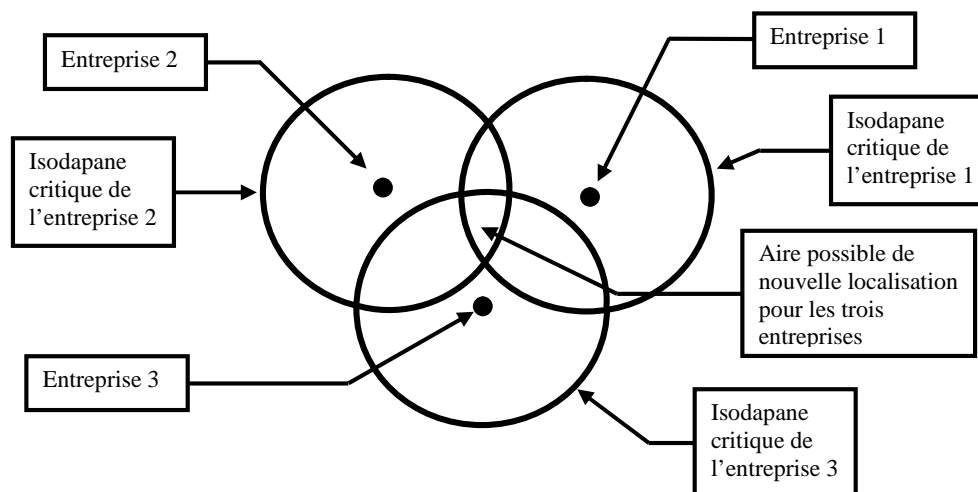
Source : Réalisée par l'Auteur in François PLASSARD, op. cité. P, 9.

Pour déterminer le point optimal de la localisation de l'entreprise, qui lui permettra de substituer un surplus du coût de transport par un gain plus important en économie de main d'œuvre, WEBER introduit le concept de *coefficient de travail* (A_t). Ce coefficient est égal au rapport du montant de compression des coût de travail par tonne de produit et la somme des poids des matières premières localisées et du produit fini.

A la fin de son étude, WEBER a intégré la notion des *systèmes productifs*. En effet, l'obtention d'un produit fini passe par plusieurs stades de production qui peuvent être localisés en des lieux différents, selon la singularité de chaque opération de production.

Afin de bénéficier du facteur d'agglomération, plusieurs entreprises de la même branche se regroupent sur un seul espace. WEBER utilise le *réseau d'isodapanes* pour déterminer les conditions pour lesquelles un groupe d'entreprises ont un intérêt à se regrouper dans un seul espace afin de tirer profit d'économies d'agglomération.

Figure N°I. 6 : Le regroupement des entreprises sur un seul espace pour former un réseau d'isodapanes



Source : Réalisée par l'Auteur in François PLASSARD, *op. cité*. P, 9.

Certes, le regroupement de plusieurs entreprises de la même branche, et dont les activités sont complémentaires les unes aux autres²³ en un seul espace, engendre une réduction des coûts de production du fait d'économies d'agglomération. Mais ce regroupement a aussi un effet négatif sur les coûts d'exploitation, dû aux forces désagglomératives (la hausse de la rente foncière).

En partant du particulier au global, WEBER a analysé les facteurs déterminants de la répartition spatiale des différentes branches du système économique dans son ensemble. Il expose une théorie des *couches d'activités*, dans laquelle il définit cinq couches d'activités économiques :

- a) La couche agricole ;
- b) La couche industrielle primaire, liée aux activités agricoles ;
- c) La couche industrielle secondaire ;
- d) La couche de l'organisation centrale ;
- e) La couche dépendante du centre.

Les trois premières couches forment la base du système économique, et les deux dernières en dépendent. Cette classification des différentes branches du système économique forme l'image d'une localisation spatiale des différentes activités à une échelle macroéconomique.

5. Le principe de substitution des facteurs de production d'Andréas PREDHÖL

En 1928, Andréas PREDHÖL élabore dans « *The theory of location in its relation to general economy* »²⁴, son modèle de localisation spatiale, en se basant sur le *principe de*

²³ Existence d'interrelations entre les processus de production.

²⁴ Andréas PREDHÖL « Das Standortproblem in der Wirtschaftstheorie ». *Welwirtschaftliches Archiv*, 1925 in Joseph LAJUGIE & al, *op. cité*. P, 29.

substitution des facteurs. Pour réussir le passage d'une approche microéconomique à une approche spatiale, PREDHÖL unifie les deux notions pour ne faire qu'une seule « *tout déplacement d'une firme est assimilé à une substitution des facteurs de production* »²⁵. Les facteurs de production ne sont pas concentrés en un seul et unique point mais ils sont répartis dans des lieux différents. L'entreprise, en tant qu'utilisatrice de ces facteurs et dans un souci majeur de maximisation de ses profits, cherchera à bénéficier aux moindres coûts des inputs rentrants dans son système de production, donc elle doit tenir compte de :

- Leurs prix relatifs ;
- Leurs coûts de transport ;
- Leurs niveaux de qualité et de leur abondance.

L'importance de chaque élément est exprimée en *unité d'usage*, dont le nombre d'unités exprime le niveau de productivité de chaque facteur. PREDHÖL opte pour une distinction entre les unités d'usage de la terre, du travail et du capital et celles du transport²⁶. Par exemple, une unité de production se délocalise d'un point A vers un point B car, elle estime que ce déplacement lui permettra de consommer plus d'unités d'usage de la terre et moins d'unités d'usage du capital et du travail (le coût d'une unité d'usage de la terre est supérieur à celui d'une unité d'usage du capital ou du travail), pour un nombre égal ou inférieur d'unités d'usage du transport. Par conséquent, cette délocalisation permettra à l'entreprise de minimiser ses coûts de production en gardant le même niveau de production. Cette localisation optimale offre à l'entreprise une meilleure combinaison des facteurs de production, en d'autres termes, l'entreprise remplace les facteurs rares dont les prix sont élevés par des facteurs abondants, dont les prix sont nettement inférieurs.

6. Le principe de la concurrence imparfaite de Hans WEIGMANN

Hans WEIGMANN défend l'idée que, dans la méthodologie de l'analyse spatiale, le principe de *concurrence parfaite*²⁷ n'est pas compatible à expliquer la localisation spatiale des entreprises. Puisque l'espace n'est pas géographiquement uniforme, alors une entreprise mieux localisée que ses concurrentes est plus apte à concurrencer efficacement les entreprises rivales.

Le coût de transport, pour un même produit avec un poids identique supporté par un groupe d'entreprises en concurrence et localisées en des lieux différents, n'est pas le même²⁸.

7. Le modèle de la concurrence monopolistique localisée de Harold HOTELLING

En 1929, Harold HOTELLING publie un article intitulé « *Stability in competition* », dans lequel il met en exergue son célèbre modèle de la concurrence monopolistique localisée. HOTELLING, dans son modèle, analyse et explique les stratégies de localisation des entreprises en une aire de marché. Afin de bien élaborer son modèle, HOTELLING suppose que l'aire de marché est homogène en tout point, les consommateurs sont répartis uniformément sur l'espace en question et achètent à prix unique un bien identique.

Afin de faciliter son étude, HOTELLING choisit d'étudier une situation de duopole

²⁵ Dans la vision classique la substitution des facteurs de production s'opère sans déplacement spatial, mais PREDHÖL défend l'idée que cette substitution peut se manifester par une délocalisation de l'entreprise.

²⁶ C'est le cas de la délocalisation des industries du textile près des centres de concentration de la main d'œuvre et non pas près des lieux de concentration de la matière première.

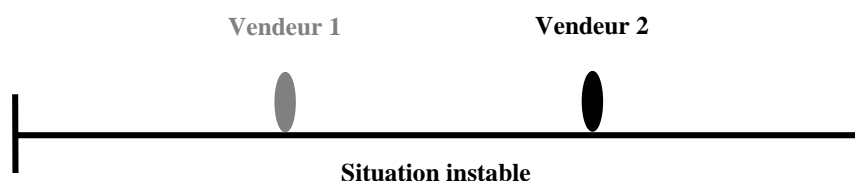
²⁷ Hans WEIGMANN « Ideen zu einer theorie der Raumwirtschaft ». Weltwirtschaftliches Archiv, 1931 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 30.

²⁸ Par exemple, le coût de transport d'un produit par voie fluviale est nettement inférieur que celui par route.

spatial²⁹. Il s'interroge sur la localisation optimale de deux vendeurs, une localisation qui va leur permettre de maximiser leurs profits. Le choix de localisation de chaque vendeur se fait en fonction du comportement des consommateurs, face au prix du produit offert et face au coût de transport. Mais également en fonction de la décision de localisation de son concurrent. Pour assurer un partage équitable du marché, cette situation de duopole spatial admet deux solutions :

- **Première solution** : Les deux vendeurs partagent le marché rectiligne en trois tiers égaux. Le premier vendeur se localisera au bout du premier tiers et le deuxième au bout du second tiers, comme le montre la figure ci-dessous :

Figure N°I. 7 : Un partage équitable du marché en trois tiers égaux

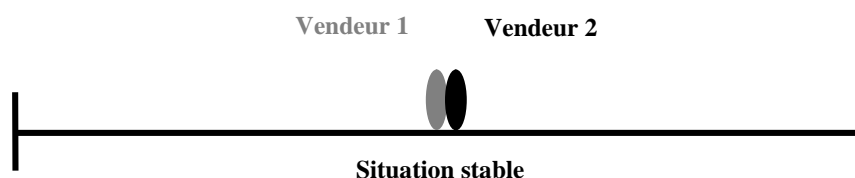


Source : Réalisée par l'Auteur in Jérôme VICENTE, op. cité. P, 14.

De ce fait, une fois localisé, chaque vendeur bénéficie d'un monopole sur les acheteurs situés sur son aire d'influence, car ceux-ci ne peuvent supporter que des coûts de transport relativement faibles. Cette position de force permet à chaque vendeur d'augmenter le prix de son produit.

- **Deuxième solution** : Les deux vendeurs se localisent ensemble au centre du marché. Cette localisation optimale est recherchée par chaque vendeur, puisqu'elle lui permet d'étendre son aire de marché.

Figure N°I. 8 : Une localisation des deux vendeurs au centre du marché



Source : Réalisée par l'Auteur in Jérôme VICENTE, op. cité. P, 14.

Dans ce cas de figure, HOTELLING a démontré que la concurrence spatiale a une force centripète qui conduit à une concentration des vendeurs au centre du marché.

Le passage du duopole à l'oligopole spatial est une démarche pas facile à appréhender. Dans le cas de plusieurs vendeurs qui proposent un bien identique, le marché sera divisé en segments où chaque vendeur aura le monopole sur son aire de marché.

8. Le modèle des isolignes de Tord PALANDER

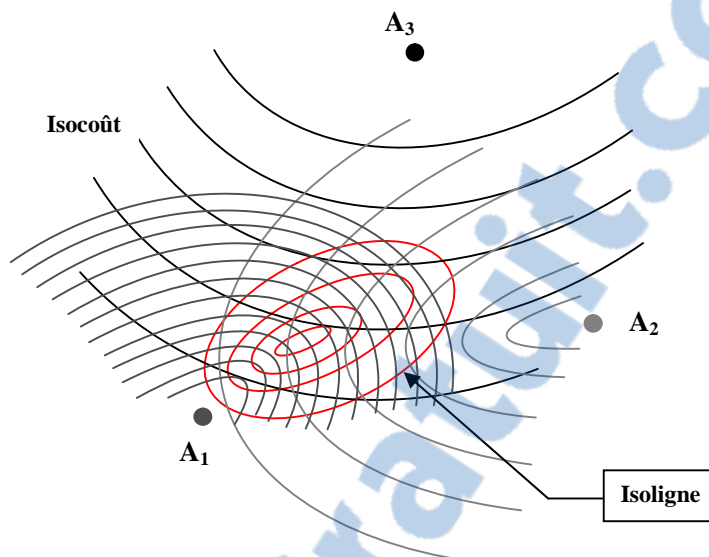
En 1935, PALANDER, dans sa thèse de Doctorat³⁰, a mis en œuvre un modèle

²⁹ Deux vendeurs de glace sur une plage (marché rectiligne).

³⁰ Tord PALANDER « Beitrage zur standoorstheorie », Uppsala, 1935 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 33.

global, synthétisant tous les modèles de la localisation spatiale.

Figure N°I. 9 : Le modèle des isolignes de Tord PALANDER



Source : Réalisée par l'Auteur in P. AYDALOT « Economie régionale et urbaine ». Edition : Economica, Paris 1985, P, 20.

PALANDER défend l'idée que la localisation spatiale des activités économiques se fait à la fois en fonction des situations antérieures et de la réaction des acteurs déjà installés (modèle du duopole de H. HOTELLING). Il utilise la *méthode des isolignes*³¹ pour déterminer le lieu de la localisation optimale d'une unité de production. Il se base sur quatre instruments d'analyse :

1. Isodistante : c'est le lieu géométrique (cercle) qui regroupe les points ayant la même distance (à vol d'oiseau) du centre (marché ou le lieu de concentration des matières premières). L'intersection des isodistantes, dans le cas de deux centres d'influence, nous permet de déterminer les *isodistantes relatives* regroupant les lieux situés à égale distance des deux lieux centraux.

2. Isodapane : c'est le lieu géométrique (cercle) regroupant l'ensemble des points ayant le même coût de transport. Relier les différents points d'intersection de plusieurs isodapanes nous permet de tracer les *isodapanes critiques*.

3. Isochrone : c'est un lieu (cercle) regroupant les points pour lesquels la durée du transport est la même pour un centre identique. L'intersection de plusieurs isochrones nous permet de tracer les *isochrones relatifs*.

4. Isocoût : On obtient des *isocoûts* en reliant les points qui ont le même coût global³².

De ce fait, les *isolignes* sont obtenues en joignant les points d'intersection des isocoûts. La localisation optimale se situe donc là où le coût global de production est le plus faible.

³¹ Une « isoligne » est un lieu (qui a une forme circulaire) qui regroupe les points ayant les mêmes caractéristiques.

³² Le coût global est égale à l'addition du coût de production avec celui du transport.

Conclusion

Après cette illustration des principaux travaux ayant introduit d'une façon consistante la notion d'espace géographique dans l'analyse économique, on constate que ces travaux pionniers ont constitué les germes qui ont donné naissance à une nouvelle discipline qui n'est autre que l'analyse spatiale. Ces modèles de localisation spatiale, fondés sur des études analytiques de cas réels, ont démontré que l'espace et ses composantes (coûts de transport, proximité des centres de consommation, proximités des foyers de main d'œuvre, proximité des gisements de matières premières, etc.) orientent et influencent pleinement la répartition spatiale des différentes activités économiques.

FORMATION DES VILLES, URBANISATION ET SYSTEMES DE RESEAUX

QUESTIONS CLES

1. Quels sont les travaux de références ayant abordé l'organisation des centres urbains et la configuration des villes ?
2. Quelles sont les relations qui caractérisent les différents acteurs formant un système de réseau ?
3. Que nous apporte de nouveau la nouvelle économie géographique ?
4. Pour quel type de réseau et pour quel étalement urbain doit-on opter ?
5. Que signifie ville compacte ? Quel est son apport en termes d'efficacité économique, de durabilité et de cohésion sociale ?

Dans ce deuxième chapitre, l'espace sera abordé à travers un autre angle que celui de la simple localisation des activités humaines (agricoles, industrielles ou commerciales). Dans une démarche évolutive, on essayera, à travers ce chapitre, d'illustrer les principales théories et les modèles fondateurs ayant analysé le processus de formation et les méthodes d'organisation des villes, ainsi que l'étude de leur morphologie urbaine. Mais aussi, de présenter les configurations de base des différents réseaux urbains et par conséquent de la configuration des réseaux de transport à l'intérieur des villes et des agglomérations urbaines.

1. Les modèles fondateurs de l'analyse urbaine

Ces modèles traitent de l'analyse urbaine et de la formation de villes et de leur influence mutuelle.

1.1. Le ressort d'influence des villes selon William J. REILLY

REILLY¹ se concentre pour élaborer son modèle sur une étude analytique du commerce de détail. Il était le premier à considérer l'espace comme un support physique de toute activité économique, un support sur lequel se concentrent des zones urbaines dynamiques reliées par des réseaux permettant leur interconnexion.

REILLY a mis en œuvre un modèle empirique de la localisation spatiale, dans lequel, il étudie le pouvoir d'attraction commerciale des villes américaines. A travers des études empiriques, il a dégagé une formule mathématique « *Loi de REILLY* », appelée aussi « *Loi de gravitation du commerce de détail* » qui est une juxtaposition de la loi de gravitation universelle de NEWTON. Cette loi est formulée comme suit : « Deux villes A et B ayant une population agglomérée P_A et P_B et qui sont distancées de D_A et D_B d'une région rurale C ». Le pourcentage de la clientèle localisée au centre rural pour effectuer des achats de détail dans chacune des deux villes, est noté V_A pour la ville A et V_B pour la ville B, l'équation obtenue est la suivante :

$$\frac{V_A}{V_B} = \frac{P_A}{P_B} \cdot \left(\frac{D_B}{D_A} \right)^2$$

Exemple explicatif :

Si la population de la ville A est de 100 000 habitants et celle de la ville B est de 200 000 habitants, et si les distances sont de 20 kilomètres entre A et C, et de 30 kilomètres entre B et C, cela nous donne :

$$\frac{V_A}{V_B} = \frac{100\,000}{200\,000} \cdot \left(\frac{30}{20} \right)^2 = \frac{9}{8} = 1,125$$

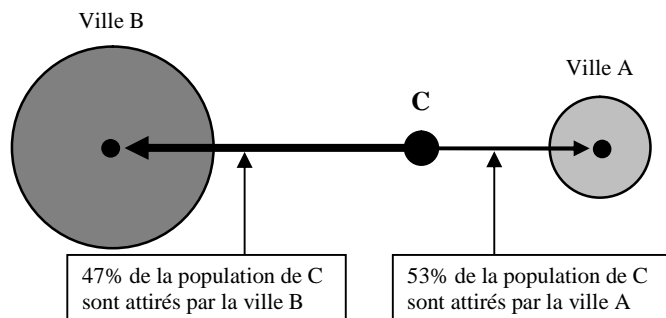
Donc :

$$\left. \begin{array}{l} 17 \rightarrow 100 \% \\ 09 \rightarrow V_A \end{array} \right\} \Rightarrow V_A = \frac{9 \cdot 100}{17} \approx 53 \%$$

$$\left. \begin{array}{l} 17 \rightarrow 100 \% \\ 08 \rightarrow V_B \end{array} \right\} \Rightarrow V_B = \frac{8 \cdot 100}{17} \approx 47 \%$$

Cela signifie que la ville A attirera 53% de la population de C, et la ville B attirera les 47% restant, comme le montre le schéma illustratif qui suit :

Schéma N°II. 1: Schématisation des données de l'exemple précédent



¹ William J. REILLY « The law of retail gravitation », New York, 1931 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 37.

Paul D. CONVERSE² introduit en 1938, dans un ouvrage intitulé « *The elements of marketing* » la notion de « *point frontière* ». Cette démarche scientifique lui a permis de rénover la loi de REILLY en la rendant plus précise. Il propose de ce fait, la formule générale suivante :

$$\frac{V_A}{V_B} = \left(\frac{P_A}{P_B} \right)^n \cdot \left(\frac{D_B}{D_A} \right)^n$$

Dans le cas de deux villes et d'un point de liaison, cette formule est plus précise pour déterminer la frontière de leurs aires d'influence. Cette frontière détermine les limites spatiales de l'extension urbaine de chaque ville, qui ne sera qu'une interprétation de leur niveau d'attraction commerciale. Mais les limites de cette formule apparaissent dès qu'on passe d'un réseau urbain, composé uniquement de deux villes, à un réseau plus dense et plus complexe, formé de plusieurs villes.

1.2. Le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER

Après une étude approfondie sur l'organisation des régions du Sud de l'Allemagne, CHRISTALLER³ met en œuvre, en 1933, sa théorie *des places centrales*⁴ ou le modèle des « *lieux centraux* ».

Avant de proposer son modèle, CHRISTALLER pose les postulats suivants :

- L'homogénéité de l'espace géographique ;
- Une répartition uniforme des consommateurs ;
- Les prix sont fixes ;
- Le coût de transport est fonction de la distance ;
- L'augmentation des quantités produites engendre une diminution des coûts moyens de production, c'est le postulat d'économies d'échelle.

Le modèle des lieux centraux est conçu dans un seul but qu'est d'expliquer l'interconnexion des villes et de leurs espaces d'influence. Ce modèle étudie la formation et l'organisation des villes. Il analyse les relations reliant un centre urbain à son espace avoisinant. En d'autres termes, ce modèle explique la *hiérarchie urbaine*⁵. CHRISTALLER a constaté que le rang d'un centre urbain est déterminé par l'étendue de son champ d'influence qui dépend, quant à lui, de l'importance des produits et services qu'il fournit à son arrière-pays (Hinterland).



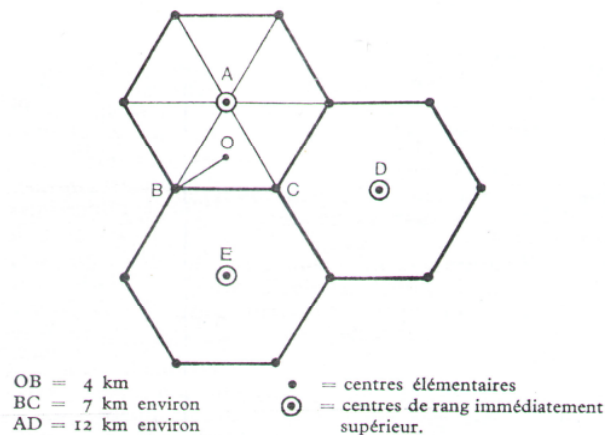
² Paul D. CONVERSE « *The elements of marketing* », Prentice Hall, New York, 1938 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 39.

³ - Caroline HUSSLER (2004). P, 23. (Bibliographie, Documents et publications, n°59). - M. AJABIR et al (2001). P, 7. (Bibliographie, Documents et publications, n°51). - Ivan SAMSON (2003). P, 3-4. (Bibliographie, Ouvrages, n°47). - S. BOURGEAT (2005). P, 17-18. (Bibliographie, Documents et publications, n°54). - Joseph LAJUGIE & al (1979). P, 46 à 52. (Bibliographie, Ouvrages, n°27).

⁴ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 46.

⁵ Idem. P, 48.

Figure N°II. 1 : La hiérarchie urbaine selon le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER

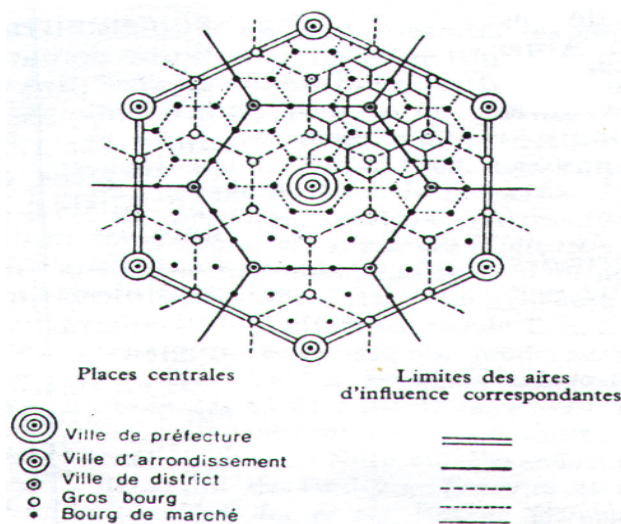


Source : W. CHRISTALLER « Die zentralen Orte in Sudddeutschland », 1933. P, 71 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 48.

On constate qu'il existe une concordance entre la taille des villes et l'importance des biens et des services offerts par celle-ci⁶. Si les produits offerts par un centre urbain sont d'ordre supérieur et exigent pour leur vente un marché volumineux, ce centre, par conséquent, occupera une place de premier rang. Le rang d'un centre urbain diminue au fur et à mesure que les produits qu'il offre perdent leur caractère de supériorité.

Il résulte ainsi une hiérarchisation et une organisation graduelle des centres urbains. Cette organisation se fait selon un arrangement optimal sous forme d'*hexagones réguliers*⁷.

Figure N°II. 2 : Les places centrales et leurs aires d'influence selon le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER



Source : W. CHRISTALLER « Die zentralen Orte in Sudddeutschland », 1933. P, 71 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 48.

Les lieux centraux de rang inférieur offrent des biens et des services d'ordre

⁶ Les grandes villes offrent des biens et des services supérieurs (articles de luxe, opéra, services consulaires, etc.). Par contre, les petits centres urbains offrent des biens et des services d'une importance inférieure (produits alimentaires, journaux, etc.), ces derniers on les retrouve aussi dans les grandes villes, mais ça sera irrationnel de construire un Ambassade dans une ville de rang inférieur.

⁷ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 51.

inférieur, consommés couramment. Ces produits sont également offerts dans les lieux de rang supérieur. A partir de là, l'aire d'influence des lieux centraux de rang supérieur englobe également des lieux centraux de rang inférieur.

Tableau N°II. 1 : La hiérarchie urbaine selon Walter CHRISTALLER

Type de centres	Distances entre les centres (en km)	Aire d'influence (km ²)	Population des centres	Population totale de l'aire d'influence	Nombre de places centrales
1. Bourg de marché	7	45	800	2 700	486
2. Gros bourg	12	135	1 500	8 100	162
3. Ville d'arrondissement	21	400	3 500	24 300	54
4. Ville de district	36	1 200	9 000	75 000	18
5. Ville de préfecture	62	3 600	27 000	225 000	6
6. Centre de province	108	10 800	90 000	675 000	2
7. Centre de pays	186	32 400	300 000	2 025 000	1

Source : Congrès international de géographie. 1938, loc. cit. p.127-128 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 50.

La ville, en tant qu'espace dynamique, produit et diffuse des produits à une population dispersée autour de sa périphérie. Cette diffusion tient compte des distances, donc, des coûts de transport. La notion de distance détermine l'étendue de la zone d'influence de chaque centre urbain. Cette distance est celle pour laquelle les consommateurs sont disposés à parcourir pour bénéficier d'un bien ou d'un service offert.

1.3. Le modèle des aires de marché d'August LÖSCH

Regrouper tous les modèles de l'analyse spatiale dans un seul modèle général a été l'objectif majeur d'August LÖSCH.

L'apogée de l'urbanisation en Allemagne entre 1930 et 1940 a poussé LÖSCH à s'interroger sur les mécanismes de formation des villes et des aires urbaines. Il publie en 1940 un ouvrage intitulé « *The economics of location* »⁸, dans lequel, et en plus d'une synthèse complète des travaux de ses prédécesseurs en analyse spatiale, il expose son modèle des « aires de marché »⁹. Ce modèle se focalise sur les hypothèses suivantes :

- Un espace géographiquement homogène ;
- Une répartition uniforme des matières premières ;
- Les consommateurs disposent d'une facilité de transport ;
- Une libre circulation des produits finis.

LÖSCH arrive à démontrer qu'il y a une interdépendance entre le prix, la demande et la localisation. L'entreprise se localise là où elle arrive à maximiser son profit. Pour réaliser l'équilibre général sur un espace assez important, comportant plusieurs productions, il faut en premier lieu réaliser l'équilibre partiel de chaque producteur. Donc, le premier obstacle que LÖSCH doit surmonter est d'arriver à déterminer l'aire de marché de chaque producteur.

Une localisation optimale de l'entreprise se fait en fonction de la répartition spatiale :

- Des facteurs de production (matières premières et travail) ;
- Des concurrents potentiels ;
- Des consommateurs.

Ces facteurs déterminants de la localisation de l'entreprise ne sont pas faciles à

⁸ August LÖSCH « Die Raumlische Ordnung der Wirtschaft », Edition, Fischer, Iéna, 1940. L'ouvrage a été traduit en anglais en 1944 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 53.

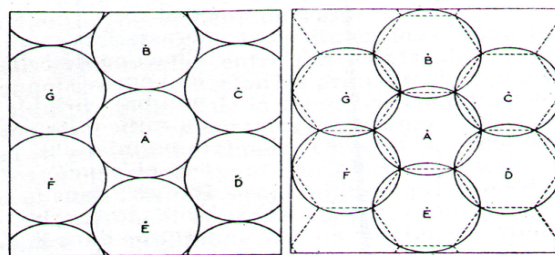
⁹ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 52.

cerner, puisque eux-mêmes varient en fonction d'autres facteurs (distance, coût de transport, prix de vente des produits finis et prix d'achat des matières premières, pouvoir d'achat des consommateurs, homogénéité ou hétérogénéité des entreprises, etc.). Ce système complexe aboutit à une situation d'interdépendance des facteurs. Ces derniers sont difficiles, voire même impossible à contrôler, vu le grand nombre de variables qu'il faut prendre en considération.

La maximisation des rendements détermine la localisation des entreprises. Ou bien plusieurs entreprises se localisent autour d'un centre de consommation, ou bien se sont les consommateurs qui se regroupent autour d'un centre de production. Le premier cas correspond à la localisation agricole, et le deuxième à la localisation industrielle. LÖSCH démontre que l'étendue d'une aire de marché est inversement proportionnelle aux coûts de transport, et directement proportionnelle aux bénéfices réalisés par l'entreprise. De ce fait, l'aire de marché de chaque producteur est délimitée par un cercle¹⁰, dont l'étendue est proportionnelle à la demande et au coût de transport.

Lorsque d'autres producteurs se localisent, l'espace se divise en cercles et chaque cercle délimite l'aire de marché de chaque producteur. Une intensification du mouvement de localisation rapproche les aires de marché les uns des autres, jusqu'à ce qu'une aire de marché se colle à six autres. Mais ce regroupement laisse des vides, par conséquent, un certain nombre de consommateurs ne sont pas approvisionnés. Au fur et à mesure que la concurrence s'intensifie, ces vides seront comblés et les cercles se transforment en hexagones. Ces derniers ont une forme optimale, puisque ils couvrent tout l'espace et ils ont la forme géométrique la plus proche de celle d'un cercle.

Figure N°II. 3 : La délimitation des aires de marché dans le modèle d'August LÖSCH



Source : Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 59.

LÖSCH explique la formation des centres urbains par un regroupement d'un certain nombre de facteurs :

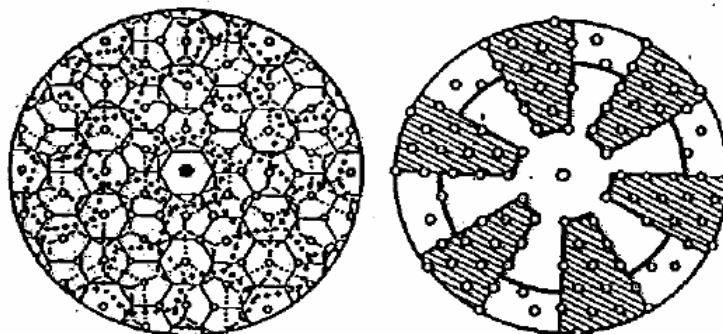
- La concentration des entreprises en un seul lieu afin de bénéficier des avantages de l'agglomération ;
- Tirer profit des liens d'interconnexion et de complémentarité fonctionnelle qui existent entre entreprises hétérogènes ;
- Et enfin, l'avantage d'être proche des sources : de matières premières, d'énergie, de main d'œuvre et du capital.

En passant d'un seul produit à plusieurs produits, on obtient de nouveaux marchés, toujours de forme hexagonale, mais de tailles différentes. Ces marchés sont localisés autour de l'agglomération urbaine principale (le centre de la ville). A partir de là, on peut mesurer l'importance d'une ville par le nombre d'hexagones centrés autour d'elle. LÖSCH constate qu'il y a deux catégories de zones : des zones dynamiques (les zones hachurées sur la figure N°II. 5) regroupant un nombre important d'unités de production, et des zones

¹⁰ Le choix d'une forme circulaire est expliqué par l'égalité des distances en toute direction.

pauvres (les zones blanches sur la figure N°II. 5) concentrant un nombre limité d'unités de production.

Figure N°II. 4 : La formation des centres urbains et des régions selon le modèle des aires de marché d'August LÖSCH



Source : Stephen J. MEARDON « On the progress of the new Economic geography » in INEM MEETING in VANCOUVER CANADA JUNE. 30th. 2000. P, 15 in François PLASSARD, op. cité. P, 24.

2. La corrélation entre l'espace et l'analyse économique

Après la Seconde Guerre mondiale, de nombreux travaux pionniers ont intégré la notion d'espace dans l'analyse économique.

C'est pour remédier à la marginalisation de la notion d'espace dans l'analyse économique qu'intervient la science régionale¹¹. La science régionale a émergé aux États-Unis d'Amérique au début de la décennie 1950. Le fédérateur de cette science, mais aussi celui qui l'a relia à la géographie et même à d'autres branches (analyse spatiale, aménagement du territoire, etc.), est Walter ISARD¹² (1956), il a mis l'accent sur l'aspect de l'interdisciplinarité de la science régionale.

La science régionale a élargi son champ d'étude et a facilité l'apparition d'autres disciplines : économie urbaine, économie publique locale, économétrie spatiale et économie régionale. Elle a des objectifs très diversifiés, dans la mesure où elle cherche à apporter des solutions à un certain nombre de problèmes qui relèvent de la stricte notion d'espace, en tant que support de toute activité humaine. Les questions auxquelles la science régionale cherche à trouver des réponses sont :

- Quelle consistance attribuer à la notion de région ?
- Comment analyser et ensuite corriger les déséquilibres régionaux ?
- Existe-t-il des mécanismes de convergence dans l'évolution spontanée des régions ?
- Quel rôle remplissent les acteurs (privés ou publics) au plan local, régional, national et supranational ?

Il est clair que l'objectif central de la science régionale est de donner des réponses claires et objectives à toutes ces questions relevant de l'espace, et cela n'est pas une tâche facile à accomplir.

La période, comprise entre la fin des années 60/début des années 70, était celle de la renaissance de l'économie urbaine. Celle-ci est propulsée par un nouveau courant de chercheurs, comme Edwin MILLS (1972) et par la suite, Masa FUJITA (1989) et Vernon

¹¹ W. ISARD « Location and Space Economy », MIT Press, Cambridge (Mass), 1956 in Jacques-François THISSE « L'oubli de l'espace dans la pensée économique ». Revue Région et Développement n°6-1997. P, 16.

¹² Enseignant au Département d'Economie de la Wharton School à Philadelphie en Pennsylvanie. Il fonda en 1954 la Regional Science Association (RSA) et ouvre un département de science régionale qui formera plusieurs générations de chercheurs.

HENDERSON (1996)¹³. A cette époque, la dégradation de l'espace-vie urbain a donné naissance à de nombreux travaux dans ce domaine. Ces travaux étaient sous forme de *modèles canoniques*¹⁴ considérant la concurrence comme parfaite et les rendements comme croissants. Mais aussi, ces travaux étaient sous forme de modèles monocentriques dont la distance du centre-ville joue un rôle important dans la détermination de la densité des aires urbaines (étude de morphologie interne des villes). Dans un espace purement urbain, LUCAS (1988)¹⁵ étudie les comportements socioéconomiques et les liens existant entre les différents agents pour mesurer le niveau de contribution des centres urbains dans la dynamisation des échanges, de la croissance et dans le développement en général. LUCAS constate que la ville est un espace propice à la création et à la diffusion de l'information et de l'innovatrice. La ville est un espace dynamique concentrant des compétences et une main d'œuvre qualifiée. Avec la tertiairisation de l'économie (économie du savoir et des services), la ville est devenue désormais un levier important dans la croissance et dans le développement socioéconomique.

3. Territoire et système de réseaux

La nature et la densité des relations coexistant entre les différents acteurs locaux nous permettent d'apprécier le niveau de rendement et le degré de l'efficacité productive de ces acteurs. Ces liens sont de nature différente : commerciale, complémentarité productive, culturelle, diffusion de l'information et de l'innovation, etc. Ils contribuent à la formation de rapports basés sur la complémentarité et la coopération entre groupes économiques et/ou sociaux activant sur des espaces différents, ce qui permet la constitution de réseaux reliant les espaces locaux entre eux et dont les limites dépassent très souvent la dimension régionale ou même nationale. La formation spontanée et/ou propulsée de réseaux contribue à la dynamisation de l'appareil productif et permet de dégager un surplus de production. Par enchaînement et afin d'assurer un développement linéaire et continu des espaces locaux, ces derniers doivent passer d'une logique locale à une logique globale. Ils sont dans l'obligation de s'ouvrir et d'avoir une dimension internationale. Cette articulation entre le locale et le globale propulse les Systèmes Productifs Localisés (SPL) pour devenir des SPL « ouverts »¹⁶.

La baisse des coûts de transport, causée en général par la proximité géographique et une modernisation des techniques de transport, permet de hausser en même temps l'offre et la demande d'un produit ou d'un service donné. Dès qu'une entreprise s'est localisée, elle attire des travailleurs et des populations qui sont évidemment des consommateurs appréciant une forte diversité des produits offerts (externalités¹⁷ pécuniaires).

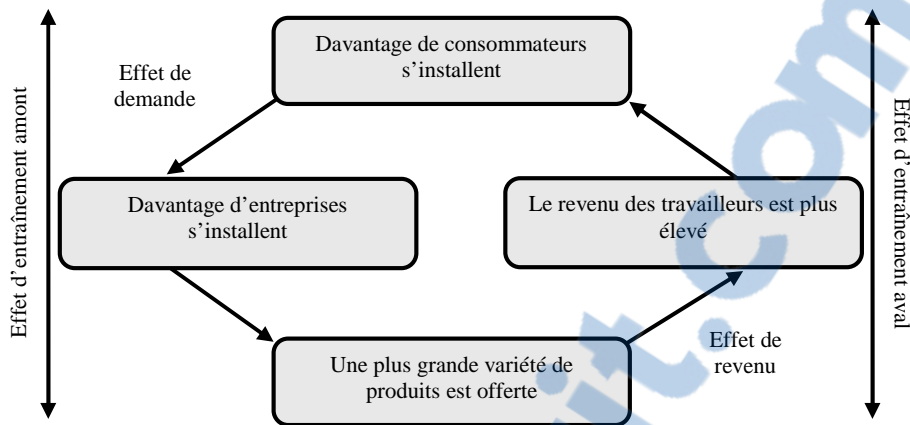
¹³ E. S. MILLS « Studies in the structure of the Urban Economy ». The Johns Hopkins Press Baltimore, 1972. M. FUJITA et MILLS « Urban Economic Theory. Land Use and City Size ». Cambridge University Press, Cambridge, 1989. J. V. HENDERSON et A. MITRA « The New Urban Landscape: developers and Edge Cities ». Regional Science and Urban Economics, 26. P, 613-643 in Jacques-François THISSE « L'oubli de l'espace dans la pensée économique ». Revue Région et Développement n°6-1997. P, 16-17.

¹⁴ Formulations mathématiques liées de façon privilégiée à une structure.

¹⁵ R. LUCAS « On the Mechanics of Economic Development ». Journal of Monetary Economics, 22. P, 3-42 in Jacques-François THISSE, op. cité. P, 17-18.

¹⁶ Marcus DEJARDIN & al « Croissance endogène spatialisée et développement régional : apports pour une évaluation critique de plan stratégiques d'aménagement du territoire ». XXXIII^{ème} Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), septembre 1999. P, 80.

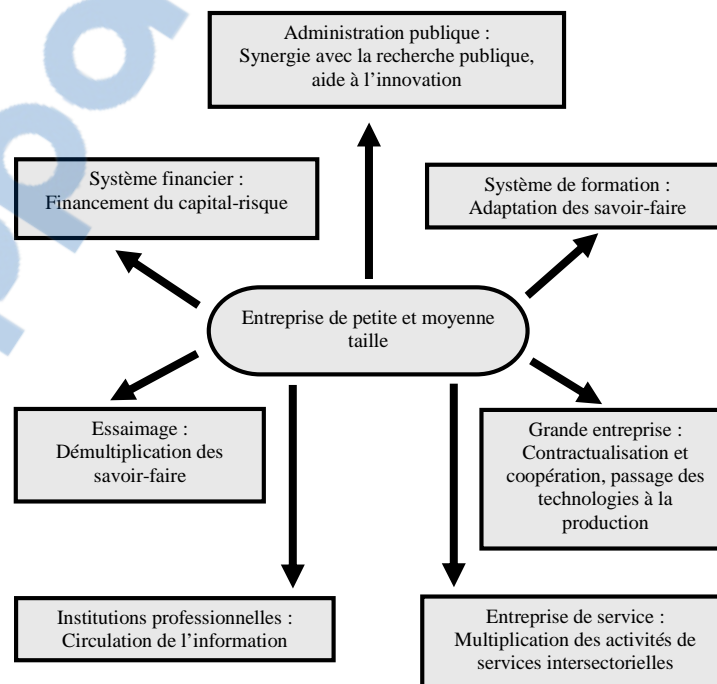
¹⁷ Une externalité spatiale est une perte ou un gain engendré par une forte interdépendance entre les différents acteurs spatiaux. Une action ou une prise de décision par un agent aura un effet positif ou négatif sur l'ensemble des agents.

Schéma N°II. 2 : Effets d'entraînement et externalités péculniaires

Source : Réalisée par l'Auteur in Jérôme VICENTE, *op. cit.* P, 24.

La constitution d'un pôle de production et d'un centre de consommation dynamique encourage d'autres entreprises (en général de taille inférieure et travaillant en amont ou en aval de la firme dominante : PME-PMI) à se localiser auprès de la première (formation d'un système de production bien organisé et bien structuré). La coordination et la complémentarité fonctionnelle coexistant entre ces unités de production, en plus de l'effet de proximité, contribuent largement à élever la productivité de l'ensemble des entreprises.

Afin de ne pas entraver l'élargissement d'un centre de production et dans le but de l'accompagner dans son processus d'extension, les pouvoirs publics doivent répondre favorablement à toute nouvelle demande en terme d'infrastructures de transport et de communication, car cela permettra la connexion des centres de production entre eux, qui formeront par la suite un système de réseaux.

Schéma N°II. 3 : Interactions entre acteurs et externalités de réseaux

Source : Réalisée par l'Auteur in Bernard PECQUEUR « Le développement local » 2^{ème} édition revue et augmentée. 2000. Edition : La Découverte, Syros, 2000. P, 43.

L'interaction entre les entreprises localisées sur un même espace permet de renforcer leur solidarité mutuelle, dans le but de former un pôle de production cohérent. De ce fait, une diffusion fluide de l'information est observée entre les divers acteurs (privés ou publics), pour plus d'efficacité dans l'action commune. Ces externalités de communication et d'information renforcent les processus d'agglomération. Les entreprises et les populations, après avoir été informées de l'existence d'un pôle dynamique, tendent à s'y agglomérer. Les entreprises agglomérées travaillent en collaboration et coopèrent entre elles. Chacune d'elle est spécialisée dans une tâche bien précise liée au processus de production d'un produit donné, si une opération (amont ou aval) du système de production est innovée, c'est tout le processus qui le sera par effet d'entraînement. Dans le cas où les produits sont de même nature, les entreprises seront dans une situation de rivalité et de concurrence. Chaque entreprise cherchera à intégrer dans son organigramme les meilleures compétences humaines, et à investir dans la R&D afin d'améliorer la qualité de ses produits pour monopoliser le marché. On observera alors une généralisation de l'innovation dans tout le système productif (externalités technologiques).

4. Notion d'espace (région) polarisé(e) de Jacques BOUDEVILLE (1968)

La notion de *région polarisée ou fonctionnelle* est l'œuvre de BOUDEVILLE, dans son ouvrage « *L'espace et les pôles de croissance* » publié en 1968¹⁸. BOUDEVILLE introduit la variable *espace géographique* au modèle de croissance polarisé de PERROUX¹⁹. Dans le modèle de l'espace polarisé, l'espace géographique est considéré comme non homogène. Dans une « *région polarisée* », tout n'évolue pas au même rythme. Il existe un décalage de développement en termes de production et d'emploi. La région polarisée est définie comme :

*“Un ensemble d'unités ou pôles économiques, qui entretiennent avec un pôle d'ordre immédiatement supérieur plus d'échanges ou connexions qu'avec tout autre pôle de même ordre ; cet espace traduit la double notion de connexion et de dépendance.”*²⁰

*“Le lieu d'échanges de bien et de services dont l'intensité interne est supérieure en chaque point à l'intensité externe.”*²¹

L'ensemble des centres économiques, formant une région polarisée, entretiennent entre eux des rapports commerciaux complémentaires et des liens solides, formant ainsi un réseau bien structuré. Ce qui est remarqué dans ce cas précis, c'est que ces pôles sont localisés autour d'un pôle de grande envergure, concentrant une industrie motrice²² du système productif. Quant une industrie motrice est localisée dans une région, elle attirera d'autres unités de production d'ordre inférieur, ce qui permettra de dynamiser le système de production dans sa globalité. Propulsé par l'effet de proximité et d'agglomération

¹⁸ François PLASSARD, op. cité. P, 17.

¹⁹ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 62-66.

²⁰ Jacques BOUDEVILLE « *L'espace et les pôles de croissance* ». PUF, 1968. P, 27 in François PLASSARD, op. cité. P, 17.

²¹ Jacques BOUDEVILLE « *Aménagement du territoire et polarisation* ». P, 7 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 137.

²² Une industrie est dite motrice si :

- Elle couvre une grande part de la demande ;
- Elle joue un rôle important dans l'amélioration de la productivité par le biais de l'innovation et d'une intensification de la fonction R&D ;
- Elle a une forte capacité d'anticipation de la demande future et même de modifier les habitudes et les comportements des consommateurs ;
- Elle peut provoquer des changements institutionnels.

géographique, le pôle de production se transforme en pôle de croissance spatialisé exigeant de nouveaux besoins. En parallèle à cela, de nouvelles activités accompagnatrices et complémentaires à tout l'ensemble vont apparaître.

*“Dans un pôle industriel complexe qui est géographiquement aggloméré et en croissance, on enregistre des effets d'intensifications des activités économiques dus à la proximité et aux contacts humains.”*²³

La polarisation est l'œuvre d'un ensemble de variables (salaires, investissements, comportements sociaux, réseaux de transport, etc.)²⁴ :

- La polarisation technique : elle est causée par une concentration des activités industrielles exigeant une bonne maîtrise des techniques de production et un savoir-faire innovateur ;
- La polarisation par les revenus : elle est l'œuvre de flux de capitaux ou d'un décalage spatial en termes de salaires ;
- La polarisation psychologique : elle est difficile à cerner car elle repose sur des comportements socioculturels, comme un fort sentiment d'appartenance à une région ;
- La polarisation géographique : elle se manifeste dans les régions où le cadre de vie est géographiquement agréable (relief et climat).

Dans un processus évolutif, les pôles de croissance se connectent entre eux pour créer un réseau basé sur l'échange de biens et services, la circulation des personnes et la fluidité de l'information. Pour atteindre ce stade de maturité il faut la réunion d'un ensemble de facteurs liés à l'espace (proximité, agglomération géographique, réseaux de transport, etc.).

5. La nouvelle économie géographique

Les travaux de KRUGMAN (1991)²⁵ sur la nouvelle économie géographique²⁶ ont fait une analyse du binôme « concentration-spécialisation ». La contribution de KRUGMAN, sous forme d'un modèle d'équilibre général spatial avec concurrence imparfaite et rendements croissants, a intensifié l'intérêt suscité par l'économie géographique. D'ailleurs, THISSE le qualifie d'« effet KRUGMAN »²⁷. KRUGMAN a étudié les comportements économiques des différents agents (entreprises et ménages), et il a essayé de savoir comment ces agents se localisent et quels sont les facteurs qui influencent leurs choix de concentration ? En d'autres termes, il a cherché à mesurer l'impact des économies d'agglomération sur la localisation des activités et la concentration des agents. Les modèles proposés dans le cadre de la nouvelle économie géographique comportent les hypothèses suivantes :

- Les rendements sont supposés croissants : cette constatation est le résultat d'une longue observation d'un grand nombre de secteurs économiques ;
- La concurrence est imparfaite : la concurrence est imparfaite à cause d'une situation oligopolistique ou monopolistique de certaines firmes. Une fois une entreprise installée, elle exerce un monopole quasi-total sur son espace

²³ François PERRAUX « Les pôles de croissance ». P, 152 in François PLASSARD, op. cité. P, 18.

²⁴ François PLASSARD, op. cité. P, 18.

²⁵ KRUGMAN « Increasing returns and economic geography » Journal of Political Economy, 99-3, 1991. P, 483-499 in Marylène MILLE « Inégalités régionales, croissance économique et intervention publique : les préceptes de la croissance endogène et de la nouvelle économie géographique ». Laboratoire LEMMA, Université du littoral Côte d'Opale, 2003. P, 6.

²⁶ Marylène MILLE, op. cité. P, 6-15.

²⁷ J. F. THISSE « Espace et concurrence : une cohabitation difficile ? » in Ph. DERYCKE « Espace et dynamiques territoriales ». Edition : Economica, 1991. P, 113-115 in Marylène MILLE, op. cité. P, 23.

- d'implantation (THISSE, 1992)²⁸ ;
- Une parfaite substitution des produits industriels : les produits industriels sont très variés, ce qui offre aux consommateurs et aux entreprises des choix multiples de consommation. Cela accentue la concurrence entre les différents producteurs (DIXIT et STIGLITZ, 1977)²⁹ ;
 - Le facteur de proximité spatiale favorise fortement le développement de liens multiformes (relations formelles ou informelles / relations marchandes ou non marchandes) entre firmes, entre ménages et entre firmes et ménages. Ce qui fait apparaître des économies d'agglomération ;
 - L'existence d'une symbiose entre l'économie géographique et la croissance endogène a imposé d'un côté, une prise en compte de la notion « croissance et dynamique locale » par la nouvelle économie, et d'un autre côté, cela a imposé la spatialisation des modèles de croissance endogène. « *La polarisation est pour une bonne part la facette territoriale du processus général de croissance économique* » (JAYET, PUIG et THISSE, 1995)³⁰. En effet, le processus de croissance dépend largement de l'origine (externe ou interne) des facteurs et acteurs liés à celle-ci. Mais en parallèle, la localisation des différents agents dépend aussi du niveau de dynamisme des espaces locaux ;
 - Les stratégies de localisation des firmes se précisent dans la nouvelle économie (économie du savoir), en fonction de la dotation des territoires en infrastructures de télécommunication et d'information (DANG NGUYEN, 2001, MUSSO et RALLET, 1995)³¹. En plus de cela, un cadre institutionnel incitatif permettra la dynamisation du processus de localisation (FUJITA et THISSE, 1997)³² ;
 - Une forte agglomération risque d'engendrer des facteurs répulsifs (externalités négatives liées à une surconcentration), comme la congestion des zones urbaines, la pollution et la forte augmentation des prix du foncier qui peut être causée par une appréciation démesurée de certaines zones spécifiques. Tous ces facteurs poussent les entreprises, ainsi que les populations, à se localiser dans de nouvelles zones. Ce qui fait apparaître de nouveaux centres d'activité et de nouvelles zones de concentration urbaine.

KRUGMAN a démontré que la dimension du marché est un élément important dans la détermination de la densité des localisations des agents. D'autres facteurs ont une influence moins importante ; ces facteurs sont en particulier :

- Le poids de l'activité industrielle dans l'ensemble de l'économie ;
- Les coûts de transport ;
- Le degré de diversité des produits.

D'autres travaux de recherche, réalisés après ceux de KRUGMAN, ont introduit d'autres éléments ayant un impact sur la densité de la concentration des activités et des

²⁸ Idem. P, 6.

²⁹ A. K. DIXIT et J.E. STIGLITZ « monopolistic competition and optimum product diversity ». American Economic Review, n°67, 1977. P, 297-308 in Marylène MILLE, op. cité. P, 6.

³⁰ H. JAYET, PUIG et J. F. THISSE « Enjeux Economiques de l'organisation de l'espace français » Discussion Papier du Service des Etudes et de la Statistique, Ministère de la Région Wallonne, n°9502, 1995 in Marylène MILLE, op. cité. P, 8.

³¹ -G. DANG NGUYEN « L'entreprise numérique » Edition : Economica, 2001. -P. MUSSO et A. RALLET « Organisation de l'espace et nouvelles technologie de l'information : de l'importance des stratégies d'acteurs » in A. RALLET et P. MUSSO (Eds), « Stratégies de communication et territoires » Edition : L'Harmattan, Paris 1995 in R. SUIRE et J. VICENTE « Le paradoxe géographique de la nouvelle économie » La Société européenne de l'information. Edition : Economica, Paris, Février 2002. P, 2.

³² M. FUJITA et J. F. THISSE « Economie géographique, problèmes anciens et nouvelles perspectives » Annales d'Economie et Statistiques, 46, 38-87 in R. SUIRE et J. VICENTE, op. cité. P, 1.

populations, à savoir :

- L'existence d'une spécialisation intra-industrielle et des consommations intermédiaires (KRUGMAN et VENABLES, 1995, 1996)³³ ;
- La disponibilité d'infrastructures de base (MARTIN et ROGERS, 1995, CHARLOT, 1999)³⁴ ;
- L'adoption d'un système de redistribution des ressources (CALMETTE et LE POTTIER, 1995)³⁵.

La nouvelle économie géographique attribue à l'espace une valeur marchande. Les choix de la localisation des firmes ou de la concentration des ménages se précisent après avoir effectué un arbitrage entre les rendements et les coûts qui découlent. De ce point de vue, une localisation peut permettre aux firmes de minimiser leurs coûts de production et de transaction, comme elle risque de leur imposer des charges supplémentaires.

Dans ce sillage, on constate que la nouvelle économie géographique a attribué à l'espace une place de premier ordre dans l'analyse économique, et cela ne peut être que légitime.

6. Urbanisation et formation des villes

La forme linéaire est à l'origine de la représentation de tout type de réseau. Ceci est largement observable dans les réseaux urbains maillés, ce qui attribue à la ville une sorte de dynamique rectiligne.

6.1. La notion de réseau

L'ancrage et la forte corrélation d'usage, reliant les réseaux de transport et les réseaux d'infrastructures, tendent à les unifier pour ne former qu'un seul et unique ensemble. La forme, la densité et l'envergure des réseaux de transport dépendent largement du degré de concentration des infrastructures et de leur répartition spatiale³⁶, mais surtout de la densité et du degré de l'étalement du tissu urbain. La configuration des réseaux de transport varie en fonction de la morphologie des villes. Pour cela, on peut observer une gamme variée de réseaux : les réseaux maillés, les réseaux polaires, les réseaux multipolaire, les réseaux en arête de poisson et enfin les réseaux en arbre.

6.1.1. Les réseaux maillés

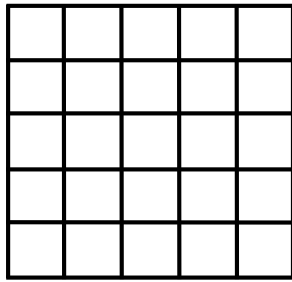
Ce type de réseaux est basé sur une forme géométrique régulière qui est le polygone (forme triangulaire, carré ou hexagonale). Trois polygones regroupés permettent une synchronisation totale de l'espace géographique. Ils ne laissent pas de vide, cela sous-entend que tous les points sont desservis. Les avantages de ce type de réseaux sont au nombre de deux : tous les points sont desservis et ils offrent de multiples choix pour rejoindre un point. Ces avantages offrent un niveau élevé de sécurité, d'où le grand soin qui lui a été accordé dans la planification des réseaux urbains (et particulièrement l'organisation urbaine des villes américaines).

³³ -P. KRUGMAN et A. VENABLES « Globalization and the inequality of regions ». *Quarterly Journal of Economics*, n°110, 1995. P, 857-880. -P. KRUGMAN et A. VENABLES « Integration, specialization and ajustement ». *European Economic Review*, n°40, 1996. P, 959-968 in Marylène MILLE, op. cité. P, 7.

³⁴ -P. J. MARTIN et C. A. ROGERS « Industrial location and Public information ». *Journal of International Economics*, n°39, 1995. P, 335-351. -S. CHARLOT « Economie géographique et croissance régionale : le rôle des infrastructures publiques ». Thèse de Doctorat, Université de Bourgogne, 1999 in Marylène MILLE, op. cité. P, 7.

³⁵ M. F. CALMETTE et J. LE POITTIER « Localisation des activités : un modèle bi-sectoriel avec coûts de transport » *Revue Economique*, n°46-3, 1995. P, 901-909 in Marylène MILLE, op. cité. P, 7.

³⁶ Un réseau de transport dans une petite ville n'est pas aussi dense et aussi développé que celui dans une grande métropole.

Schéma N°II. 4 : Réseau maillé

Source : François PLASSARD « Economie spatiale - Chapitre 3. Réseaux et territoires ». Université Lyon 2, Faculté de Sciences Economiques, année 1999-2000. P, 3.

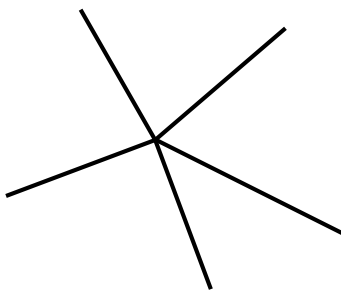
Figure N°II. 5 : Dynamique rectiligne du nouveau paysage urbain

Source : Otto WAGNER « La dynamique rectiligne du nouveau paysage urbain : Projet d'extension de Vienne, 1910-11 » in Panos MANTZIARAS « La ville-paysage : du phénomène au projet ». Ecole d'architecture de Lyon. P, 7.

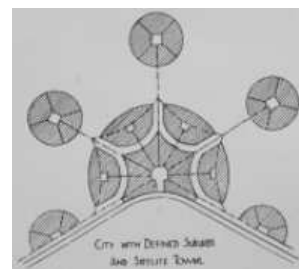
6.1.2. Les réseaux polaires et les réseaux multipolaires

C'est une forme d'organisation centripète de la ville. Tous les chemins et tous les flux se rencontrent dans un centre polarisé, regroupant l'essentiel des activités. Le réseau polaire permet d'accéder directement et rapidement au centre-ville de n'importe quel point de sa périphérie. Mais pour relier deux points périphériques, on a qu'une seule et unique alternative qui est celle d'un passage obligé par le centre de la ville. Cela accentue considérablement l'encombrement au niveau du centre, et réduit par conséquent la mobilité des flux de transport.

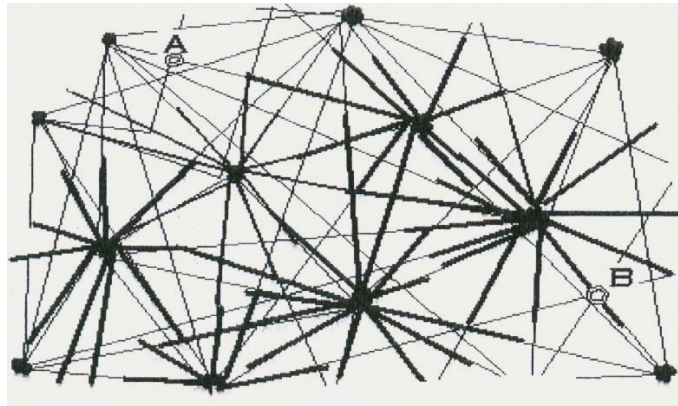
Une multitude de réseaux polaires de moindre importance, regroupés autour d'un centre dominant, forment ce qui est appelé « un réseau multipolaire ». L'avantage majeur du réseau multipolaire c'est qu'il offre plusieurs possibilités pour relier deux points distincts. Par contre, son inconvénient réside dans sa complexité. Il est très coûteux à réaliser et à entretenir, mais aussi, il consomme une grande portion de l'espace urbain.

Schéma N°II. 5 : Réseau polaire

Source : François PLASSARD, *op. cité.* P, 3.

Figure N°II. 6 : La ville-satellite

Source : Raouf UNWIN « La ville-satellite : fragmentation contrôlée du corps urbain ». Le Schéma d'organisation des villes-satellites, 1924 in Panos MANTZIARAS « La ville-paysage : du phénomène au projet ». Ecole d'architecture de Lyon. P, 7.

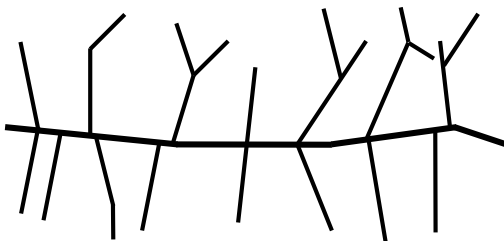
Schéma N°II. 6 : Réseau multipolaire

Source : Mokhtar KHELADI & al « Analyse de l'impact de la libéralisation du transport urbain sur le développement de Béjaïa ». Laboratoire de Recherche Economie & Développement, Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa, novembre 2005. P, 29. Projet de recherche N° M 0601/07/2003.

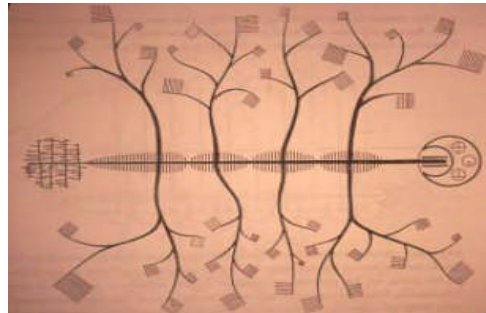
6.1.3. Les réseaux en arête de poisson (réseaux diachroniques)

Le réseau en arête de poisson est organisé de la même manière que le réseau polaire, sauf que dans ce cas de figure, les axes secondaires se rencontrent au niveau d'un itinéraire principal à la place d'un centre dominant. Le réseau en arête de poisson a les mêmes caractéristiques que le réseau polaire :

- La voie principale est extrêmement saturée (une fluidité réduite, une perte de temps, pollution de l'aire, nuisances sonores, etc.) ;
- Pour relier deux points périphériques, un passage par la voie principale s'impose.

Schéma N°II. 7 : Réseau en arête de poisson

Source : KHELADI Mokhtar, op. cité, P, 28.

Figure N°II. 7 : Ville-paysage

Source : Rudolf SCHWARZ « Schéma conceptuel de la ville-paysage », 1946 in Panos MANTZIARAS « La ville-paysage : du phénomène au projet ». Ecole d'architecture de Lyon. P, 7.

6.1.4. Les réseaux en arbre

Les réseaux en arbre sont moins utilisés dans la configuration urbaine et l'organisation des réseaux de transport. Ce type de réseaux peut être qualifié d'anarchique. Ils sont par conséquent très peu recommandés, sauf dans certains cas spécifiques. Dans les réseaux en arbre, les axes secondaires mènent à un point central qui concentre l'ensemble des activités principales. Leur désagrément principal réside dans la perte de fluidité et de mobilité au fur et à mesure qu'on s'approche du centre, mais également, le passage d'un point périphérique à un autre ne peut se faire qu'après un passage obligé par le point

central.

Schéma N°II. 8 : Réseau en arbre



Source : François PLASSARD, *op. cité*, P, 3.

6.2. Ville et étalement urbain : l'exemple de la ville britannique

Des politiques nationales d'aménagement du territoire ont été adoptées par des pays pionniers en la matière, comme la Grande-Bretagne. Ce pays spécialement, souffrait d'une surconcentration urbaine et d'une polarisation excessive des grandes villes (à l'exemple de sa capitale Londres), dont il est admis que l'espace constructible est limité et où les options d'extension des villes sont très réduites. Une forte urbanisation, accompagnée d'un peuplement dense, ont obligé la Grande-Bretagne à adopter une politique de décentralisation planifiée des grandes villes, à travers un développement explicite de centres urbains de second rang et la création de villes nouvelles. L'expérience britannique, qui est basée sur des modèles polycentriques³⁷, est très instructive. La Grande-Bretagne, par une démarche radicale et décisive d'aménagement et d'organisation des espaces urbains, a cherché à mettre un terme à toute extension anarchique des villes. Elle a opté pour une croissance décentralisée des espaces urbains par la création de « ceintures vertes »³⁸. Ces ceintures vertes tracent les limites à ne pas franchir par l'étalement urbain des grandes villes. Au-delà de ces lignes vertes³⁹, l'urbanisation est tolérée et même encouragée par la création de villes nouvelles ou le développement d'anciennes villes périphériques « *expanded towns* ». Le « *Plan Abercrombie* » de 1944 a eu comme objectif la réorganisation de l'espace urbain londonien. Il a été par la suite élargi pour toucher d'autres villes britanniques (avoir une dimension nationale). Ce plan directeur vise la création de villes nouvelles localisées loin à environ 100 km du centre-ville principal et séparées de ce dernier par une ceinture verte. Toutes ces mesures ont été clarifiées dans le « *New Towns Act (1946)* » qui remplaça le « *London and Home Counties Green Belt Act (1938)* »⁴⁰.

6.3. Ville compacte et développement durable

La ville compacte est une ville intégrée, où l'extension urbaine se fait avec une prise en compte à la fois, de la dimension environnementale, économique et sociale. La ville compacte est un espace de vie commode et agréable ; une préservation de l'environnement urbain, une bonne performance économique des entreprises et un épanouissement des

³⁷ Une structure urbaine polycentrique est une forme de planification et d'organisation des espaces urbains basée sur une décentralisation groupée via une délimitation du centre urbain principal (par un cadre réglementaire restrictif ou par des limites naturelles sous forme de bandes vertes) et une création et/ou un renforcement des centres urbains périphériques de moindre envergure.

³⁸ Marianne GUEROIS « Les formes des villes européennes vue du ciel ». U.F.R de Géographie, Université Paris Panthéon – Sorbonne. Thèse de Doctorat en Géographie, Université Paris 1, 15 décembre 2003. P, 26.

³⁹ Ces lignes vertes ont une largeur comprise entre 20 et 30 km.

⁴⁰ Marianne GUEROIS, idem.

populations sont les piliers de sa compacité.

L'extension anarchique des villes et le manque d'organisation de ses composantes (l'ensemble des infrastructures et des services offerts aux citadins) dégradent, d'une façon considérable, l'environnement urbain et dévalorise la ville socialement et économiquement : pollution atmosphérique et nuisances sonores, réseaux de transport anarchique, dégradation de la qualité des eaux, intoxications alimentaires, entassement des ordures ménagères, allergies, stress, maladies respiratoires, etc. Pour toutes ces raisons, une intégration renforcée entre la dimension urbaine et la dimension environnementale s'impose. D'ailleurs, c'est la vision qui est fortement exprimée dans le « *Livre vert sur l'environnement urbain* » (CDU, 1998)⁴¹ qui met en avant l'idée d'un développement durable des espaces urbains. La compacité urbaine est réalisable par les actions suivantes :

- Une bonne maîtrise des espaces occupés ;
- Renforcer l'extension verticale des bâtisses et limiter, dans la mesure du possible, l'étalement horizontal et dispersé des résidences ;
- Reconvertir les terrains pollués (après leur dépollution) en espaces urbanisables ;
- Réduire les déplacements automobiles par un développement des transports collectifs urbains électriques (métro, tramway, téléphériques, etc.) qui sont plus fluides, moins polluants et consomment moins d'énergie ;
- Renforcer la densité urbaine dans les points les moins encombrants ;
- Adopter une politique fiscale sélective (discrimination fiscale positive) afin d'orienter explicitement dans un sens ou un autre l'étalement urbain.

6.4. Ville compacte et efficacité économique

Le défi qui s'impose, dans ce cas précis, est de mesurer l'impact de l'étalement urbain sur la rentabilité économique des investissements publics en infrastructures et en équipements. Il est évident que tout accroissement urbain doit être accompagné d'une augmentation des investissements publics, sous forme d'équipements et d'infrastructures de base. Les économies d'échelle obtenues par une urbanisation centralisée perdent de leur valeur dans le cas où une politique d'aménagement du territoire fondée sur une planification polycentrique est adoptée. L'éloignement des centres urbains auxiliaires du centre urbain dominant rend la réalisation et l'entretien des équipements publics très coûteux à l'Etat et aux collectivités locales. En plus, leur faible taux résidentiel rend ces équipements économiquement non rentables. Toutes ces raisons expliquent en partie pourquoi les zones périphériques éloignées sont mal équipées. Dans ce contexte, il y a lieu de dire qu'une sorte de polémique existe entre la concentration et la décentralisation des centres urbains auxiliaires. La question qui s'impose, dans ce cas de confrontation des choix d'extension, est celle consistant à savoir à partir de quelle densité un centre urbain de second rang est économiquement rentable? En d'autres termes, doit-on privilégier la déconcentration des villes, ou à l'inverse, faut-il opter pour un renforcement de la centralité des villes afin d'augmenter l'efficacité économique des étalements urbains? Toutefois, il est important de signaler que tout apport technologique intense est un moyen permettant de surmonter (dans la mesure du possible) les entraves affectant négativement l'efficacité économique de toute extension urbaine.

6.5. Ville compacte et cohésion sociale

La dynamique de l'étalement urbain engendre une « *ségrégation sociale* »⁴² des

⁴¹ Ministère Français de l'Équipement, des Transports et du Logement, CDU (Centre de Documentation de l'Urbanisme) « Villes et développement durable ». Paris, 1998. P, 112 in Marianne GUEROIS, op. cité. P, 41.

⁴² Marianne GUEROIS, op. cité, P, 54.

populations résidentes. Il est observable, dans les grandes agglomérations urbaines (comme c'est le cas des agglomérations françaises à plus de 100 000 habitants)⁴³, que le centre concentre une population jeune, qualifiée, célibataire et ayant un niveau de vie élevé. Par contre et en s'éloignant du centre, les catégories sociales qui y résident sont en grande partie : des familles nombreuses, des personnes âgées et des classes sociales ayant des revenus limités. Le coût élevé du foncier et les loyers exorbitants exercés dans le centre-ville poussent les classes sociales à revenus réduits vers les bassins périphériques au centre-ville. Par conséquent, un étalement urbain dynamique sera la cause d'une répartition sélective et hiérarchisée des populations et des catégories sociales. C'est une sorte de « *tri social* »⁴⁴ engendré par une organisation polycentrique de l'espace urbain.

Cette ségrégation, via un modèle centre-périphérique de la morphologie urbaine, constitue une menace pour le maintien de la cohésion sociale de la société dans sa globalité (quartiers de riches et quartiers de pauvres), et favorise la prolifération de la délinquance et du banditisme.

Aboutir à une ville compacte exige une forte intervention des pouvoirs centraux. L'Etat, en sa qualité de concepteur et d'exécuteur de toute politique d'aménagement du territoire visant une organisation et une gestion intégrée des espaces urbains, doit avoir en sa possession les leviers nécessaires (cadre réglementaire adéquat, institutions et organismes compétents et armés de rigueur, et en fin la disponibilité de moyens financiers importants) pour aboutir à ces objectifs ; c'est un renforcement du rôle de l'Etat.

En opposition à cette vision, une prise en compte de l'efficacité économique appelle à un affaiblissement du rôle de l'Etat-providence, afin de permettre aux villes de grandir naturellement pour plus d'efficacité économique.

Aucune des deux approches ne peut prendre le dessus, du fait de la confrontation des objectifs (cohésion sociale contre efficacité économique) et l'opposition frontale des intérêts des uns et des autres (intérêts individuels et intérêts collectifs). Donc, une solution médiane et un juste équilibre entre les deux approches doivent être préconisés.

Conclusion

La formation des villes et des centres urbains, ainsi que leur évolution dimensionnelle est un processus difficile à cerner. Les modèles de référence étudiant les systèmes urbains sont d'un appui majeur pour comprendre comment les villes se forment et qu'est ce qui oriente leur extension. Les centres urbains sont désormais organisés sous forme de réseaux complexes. Ces centres s'interconnectent et s'influencent mutuellement. Il y a une multitude de réseaux urbains, et chaque réseaux offre des avantages fonctionnels et souffre en parallèle de handicaps qui freinent son développement et son étalement.

La ville compacte est une configuration optimale qui assure à la fois un cadre de vie agréable, une rentabilité économique et une cohésion sociale renforcée. C'est une nouvelle conception de l'étalement urbain. Elle préconise un développement durable des espaces urbains et une optimisation de l'exploitation de l'espace. Pour toutes ces raisons, cette nouvelle approche est fortement recommandée dans les cas où l'espace est limité, et cela afin de garantir un développement socioéconomique des aires urbaines respectueux de l'environnement, et tenant compte de l'équilibre stratégique entre le bien-être des populations et l'efficacité économique de toute action humaine.

⁴³ D. PUMAIN, TH. SAINT-JULIEN « L'espace des villes : Atlas de France tome 12 ». La Documentation Française/GIP Reclus, Paris, 1995. P, 112 in Marianne GUEROIS, idem.

⁴⁴ Marianne GUEROIS, idem.

**MODELES DE DEVELOPPEMENT ET
FORMES D'ORGANISATION DES ESPACES LOCAUX****QUESTIONS CLES**

1. Comment est défini le développement durable ? Quels sont ses fondements de base, et quelle est sa relation avec le territoire ?
2. Que signifie le développement endogène ? Pour quel but doit-il devenir extraverti ?
3. Quels sont les freins du développement ?
4. Quelles sont les formes d'organisation des espaces locaux ? Quel est le rôle des espaces locaux dans les processus de développement, et est ce que cette influence est réciproque ?
5. Pourquoi les espaces locaux doivent s'externaliser ?
6. Comment évolue l'organisation des espaces locaux ?

L'homme, à travers un ensemble d'actions modifiant son espace de vie, vise la réalisation d'un développement soutenu dans un but ultime qui est de maximiser ses profits et de réaliser un bien-être collectif. En recherchant à atteindre le développement le plus rationnel, l'homme, sans se rendre compte (dans la plupart des cas), modifie sans cesse son territoire et l'organise sous diverses formes.

L'espace local acquiert une importance capitale dans toute démarche de développement. D'ailleurs, c'est l'ensemble des espaces locaux regroupés qui forment l'espace national. Une bonne organisation des espaces locaux permet de rationaliser l'espace national.

Dans ce sillage, ce troisième chapitre abordera l'espace local comme le support de prédilection de tout développement, et essaiera d'analyser l'organisation et la configuration évolutives des espaces locaux.

1. Pour un développement durable du territoire

L'Union Internationale de la Conservation de la Nature (UICN, 1980), a été le premier à utiliser la notion de développement durable « *sustainable development* »¹. Le développement durable est défini dans le rapport de BRUNDTLAND « *Our Common Future* », publié en 1987 par la Commission Mondiale pour l'Environnement et le Développement (CMED) comme suit :

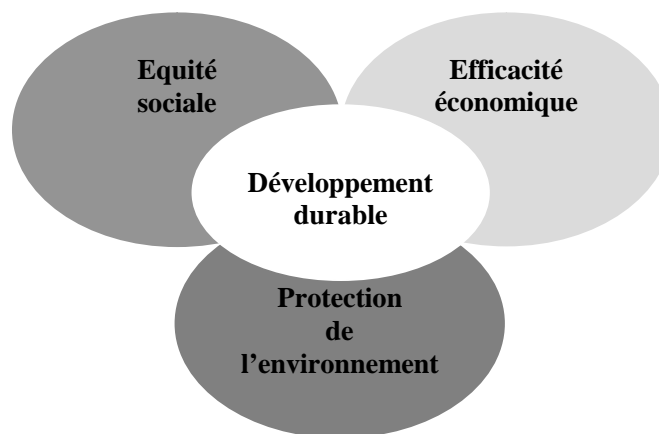
*« Le développement durable est un développement répondant aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »*²

Une industrialisation accélérée, accompagnée d'une urbanisation massive, peut provoquer dans beaucoup de cas, des séquelles sur l'environnement et l'écosystème, obligeant les uns et les autres à opter pour un développement soucieux de la préservation du milieu naturel. De nos jours, le développement n'est plus perçu seulement comme une croissance de la richesse et du revenu global d'une nation, mais il doit prendre en considération deux critères fondamentaux :

- Equité intergénérationnelle : la génération actuelle ne doit en aucun cas abuser dans sa consommation de l'énergie et des ressources naturelles non renouvelables, au point d'hypothéquer le développement et le bien-être des générations futures.
- Equité spatiale : c'est promouvoir un développement équilibré de l'ensemble des territoires.

Le développement durable cherche à déterminer le point d'équilibre entre les trois variables suivantes : efficacité économique, équité sociale et protection de l'environnement. Dans ce contexte, le développement économique ne doit pas se faire sans la prise en compte des intérêts sociaux et des intérêts écologiques d'une façon équivalente. Développer durablement un territoire donné, c'est instaurer une cohésion tridimensionnelle (économique, sociale et environnementale).

Figure N°III. 1 : Le principe du Développement Durable



Source : Réalisé par l'Auteur in « *Programme Directeur d'Aménagement du territoire* » du Ministère de l'Intérieur - Grand-Duché du Luxembourg, 2003. Document de travail. P, 16.

Dans une vision de développement durable, l'aménagement du territoire vise à garantir un développement dynamique et harmonieux des différents espaces

¹ Marianne GUEROIS, op. cité. P, 38.

² Alain JOUNOT « 100 questions pour comprendre le développement durable ». Edition : AFNOR, 2004. P, 3.

géographiques, pour plus de cohésion socioéconomique. Cet objectif ne peut être une réalité qu'avec :

1. Une réduction au strict minimum de la consommation des ressources naturelles non-renouvelables, accompagnée d'une maximisation de celle des ressources naturelles renouvelables ;
2. Une rationalisation de l'utilisation de l'espace géographique, qui ne peut se concrétiser que dans un cadre d'osmose et de solidarité sociales et économiques interrégionales ;
3. Une réorganisation de la concentration des structures et des infrastructures socioéconomiques. Cette réorganisation vise le renforcement de l'attractivité des espaces nationaux dans un contexte de globalisation économique. Dans le même sillage, cette réorganisation doit estomper au maximum les disparités spatiales, causées par une mondialisation accélérée (le phénomène de la littoralisation des activités économiques) ;
4. Une intégration de la variable « environnement » dans les politiques d'aménagement du territoire. Dans ce contexte, tout nouveau projet et avant sa réalisation doit être impérativement accompagné d'une « étude d'impact sur l'environnement ».

2. Le développement endogène?

Le développement endogène est un dynamisme socioéconomique multidimensionnel. Il tire sa force et les raisons de son apogée de l'exploitation, dans la mesure du possible, des facteurs de production existant sur le territoire local en quantité et en qualité suffisantes.

2.1. Territoire et développement endogène³

De nos jours, l'espace géographique acquiert une importance socioéconomique de plus en plus grandissante. Le territoire n'est plus ce support stérile des activités humaines, mais il peut être un acteur actif dans le processus de développement, s'il est aménagé objectivement et doté en facteurs attractifs (infrastructures de base et cadre réglementaire favorable à l'investissement). C. COURLET (2001) a, de ce fait, très bien clarifié la relation étroite reliant le développement au territoire :

“Dans le processus de développement, le territoire peut jouer un rôle majeur. Il est le point de rencontre entre les acteurs du développement. Il est aussi le lieu où s'organisent, volontairement ou de manière spontanée, les formes de coopération entre les entreprises, les individus et les activités.”⁴

De ce fait, un territoire bien aménagé peut contribuer efficacement à la stimulation d'un développement endogène autodépendant.

³ La notion de « Développement endogène » est proposée à la première fois par STOHR et TAYLOR « Development above or below ».

⁴ C. COURLET « Territoires et régions : les grands outils du développement économique ». Edition : L'Harmattan, 2001. P, 42.

Croissance exogène (Selon le modèle de SOLOW⁵)

Le modèle néoclassique de SOLOW, analysant la croissance, considère que les rendements marginaux du capital sont décroissants. L'augmentation, continue et à long terme, de la production entraîne une décroissance du produit marginal du capital, ce qui provoquera à un certain niveau de la production une stagnation de la croissance. A ce stade, une unité de travail devient inefficace, car elle consomme plus de capital qu'elle en rapporte, d'où le désintéressement à l'investissement et donc une stagnation de la croissance. C'est là qu'intervient le rôle central du progrès technique qui est postulé dans le modèle de SOLOW comme exogène. Un apport technologique éminent provenant de l'*extérieur* peut se substituer à la baisse des rendements marginaux du capital, et permettre de relancer à nouveau la croissance.

Le modèle de croissance endogène propose une autre vision des choses et analyse la croissance d'un autre angle. Il défend l'idée que les rendements marginaux du capital sont croissants, si seulement la croissance est autoentretenu, en compensant les facteurs exogènes par des facteurs endogènes⁶.

Le développement endogène se caractérise par une symbiose entre les objectifs purement économiques et ceux qui sont de nature sociale. C'est propulser un développement local pour un bien-être collectif. Cela ne doit pas nous induire en erreur, car opter pour un développement local ne signifie en aucun cas que la dimension locale va primer sur la vision régionale ou même nationale. Loin de là, le développement endogène est un développement territorial par le bas, c'est une interconnexion entre les espaces locaux pour promulguer le développement de l'ensemble du territoire national. Opter pour le développement endogène, c'est d'adopter une organisation fonctionnelle à tous les niveaux dans un espace géographique déterminé. Cela sous entend, l'instauration d'un système productif fortement structuré autour de l'espace local, d'où le concept de « *Système Productif Local - SPL-* »⁷, mais ouvert sur le territoire global. C'est penser global et agir local.

C. COURLET définit le développement endogène comme suit :

*“Un modèle de développement endogène garantit l'autonomie au processus de transformation du système économique local, soulignant le rôle majeur joué par les décisions des acteurs locaux et leur capacité à contrôler et internaliser les connaissances et les informations d'origine externe. Un modèle de développement endogène est en réalité basée sur l'utilisation des ressources locales, la capacité de contrôle au niveau local du processus d'accumulation, le contrôle de l'innovation, la réaction aux pressions extérieures et l'introduction de formes spécifiques de régulation sociale au niveau local favorisent les éléments précédents. A l'inverse, un modèle de développement exogène représente un processus de développement « extraverti » dans le quel le territoire est passif.”*⁸

2.2. Les éléments de base du développement endogène

Avant d'expliquer la notion du SPL, il est important de lister les facteurs sur lesquels

⁵ Philippe AGHION et Peter HOWITT « Théorie de la croissance endogène ». Edition : DUNOD, Paris 2000. P, 12-19.

⁶ Ne pas confondre entre croissance endogène et développement endogène. La croissance est une augmentation de la richesse nationale. Par contre, le développement est plus vaste, c'est une optimisation et une généralisation du bien être-être par une redistribution équitable de la richesse nationale.

⁷ Améziane FERGUENE et Abderraouf HSAINI « Développement endogène et articulation entre globalisation et territorialisation : éléments d'analyse à partir du cas de Ksar Hellala (Tunisie) ». Revue : « Région et Développement » n°7, 1998. P, 4.

⁸ C. COURLET, op. cité. P, 40.

repose le développement endogène⁹ :

2.2.1. Le capital physique (selon le modèle de ROMER, 1988)

L'augmentation de la productivité des travailleurs est le résultat d'un apprentissage par la pratique. Plus les entreprises investissent dans l'équipement et améliorent l'organisation de la production, plus les travailleurs accumulent un savoir-faire profitant aux autres entreprises, par leur interconnexion et par une fluidité de l'information. Il est important aussi de préciser que les investissements dans le capital physique des entreprises, exerçant dans les secteurs intermédiaires en amont du processus de production, peuvent avoir des retombées positives sur la productivité de celles qui sont en aval.

2.2.2. Innovation technologique (selon le modèle de ROMER, 1990)

L'investissement dans la recherche et développement (R&D) contribue directement à améliorer les techniques de production. Cet effort centré sur l'innovation technologique est propulsé par le durcissement de la concurrence entre firmes. Chaque entreprise, et afin de monopoliser un marché, cherchera à offrir aux consommateurs des produits adéquats et de plus en plus adaptés. En investissant dans la fonction R&D, l'entreprise améliore sa productivité, d'où le concept d'externalités positives incorporées à l'innovation et à la recherche scientifique.

2.2.3. Le capital humain (selon le modèle de LUCAS, 1988)

Le capital humain est un acteur principal du développement endogène. L'homme est à la fois le concepteur, le contrôleur et l'exécuteur de toute action de production. Investir dans la formation et la requalification des travailleurs est primordial, puisque l'efficacité de l'économie en général et de l'appareil productif en particulier dépend largement du niveau de formation des travailleurs et du degré de leur qualification.

Dans un groupe composé d'individus activant dans le même espace, l'influence mutuelle pèse énormément sur le rendement de chacun d'eux et sur l'efficacité de l'ensemble du groupe, car un individu qualifié deviendra un exemple à suivre pour tous les membres du groupe. Ce phénomène est très observé au niveau des agglomérations urbaines fortement structurées et dotées en infrastructures de formation et d'éducation (centres de formation, écoles, universités, instituts, etc.). Ces agglomérations urbaines, fortement structurées, sont des espaces favorables à l'épanouissement des connaissances et à l'accumulation des qualifications.

2.2.4. Le capital public (selon le modèle de BARRO, 1990)

Les entreprises exercent leurs activités dans un environnement caractérisé par une concurrence à rendements décroissants. Afin d'augmenter leur agressivité et leur capacité à faire face à toute compétition, ces entreprises doivent exercer dans un climat intense en capital physique. Pour se développer, les entités de production doivent évoluer dans un espace doté en facteurs favorisant leur épanouissement et dans le même sillage celui de tous les agents économiques. L'Etat, en investissant dans les infrastructures publiques et en s'engageant massivement dans une politique de développement social (éducation, santé, enseignement et recherche scientifique), augmentera l'efficacité et la fiabilité des acteurs socioéconomiques, qu'ils soient privés ou publics. Dans cette même logique, il est important de préciser que la fonction de production de biens publics est exclusivement celle de l'Etat, du fait de leur caractère d'usage collectif, mais aussi, du fait qu'il est non rentable pour les acteurs privés d'engager dans leur production.

La multitude des liens, régissant les divers facteurs du développement endogène et l'intercomplémentarité qui coexiste entre ces facteurs, font du modèle de développement endogène un système productif très complexe. La mutation d'un facteur aura des impacts

⁹ Marcus DEJARDIN & al « Croissance endogène spatialisée et développement régional : apports pour une évaluation critique de plans stratégiques d'aménagement du territoire ». XXXIII^{ème} Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), septembre 1999. P, 67-69.

sur les autres facteurs formant le système. Par exemple, l'investissement dans la formation (capital public) aura un impact sur l'investissement en innovation des entreprises (capital technique). L'Etat, en s'engageant dans la construction d'universités et dans la formation de diplômés, améliore la qualité de la main d'œuvre (capital humain). Cette main d'œuvre qualifiée et flexible, s'adaptera aisément aux changements effectués au niveau des techniques de production et/ou des procédés de gestion et d'organisation de la production (capital physique). Toutes ces mutations sont à la faveur du système productif, donc au service du développement.

3. Les freins de la propagation du développement

La grande difficulté qui consiste à déterminer la stratégie de développement à engager, afin de satisfaire tous les besoins et exigences des différents acteurs sociaux et/ou économiques, est à l'origine des entraves s'opposant à la diffusion spatiale du développement. Ces obstacles sont :

- La rigidité des lois et du cadre juridique ;
- Les politiques écologiques exacerbées exprimant une position radicale et s'opposant à toute politique de développement d'un territoire donné ;
- A cause d'handicaps géographiques ou par manque d'infrastructures de base, un certain nombre de territoires « *espaces stériles* »¹⁰ sont incapables physiquement de capter le développement et de supporter un rythme de développement accéléré ;
- Le monopole et la dominance totale du marché par les grandes firmes constitue un obstacle majeur à l'implantation de nouvelles entreprises de taille plus réduite (PME-PMI) ;
- Le rattachement socioculturel excessif à certaines activités traditionnelles ou artisanales freine toute démarche innovatrice et entrave le développement de nouveaux procédés de production.

4. Développement endogène spatialisé

Parmi les auteurs qui ont signalé le problème de la répartition déséquilibrée du développement sur un espace donné, on peut citer THISSE (1995) :

« *La croissance n'est pas distribuée uniformément au sein des régions et que la polarisation semble être, pour une bonne part, la facette territoriale du processus général de croissance* »¹¹.

Le but recherché par cette approche est de déterminer les facteurs provoquant le déséquilibre spatial, de savoir également pourquoi certains espaces prospèrent plus vite que d'autres, et quelles sont les causes de la polarisation du développement ?

La valeur économique d'un territoire diffère d'une région à une autre. Le pouvoir d'attraction exercé par les territoires sur les acteurs socioéconomiques n'est pas de la même densité, cette densité varie en fonction du niveau de concentration des facteurs d'accompagnement et de l'intensité des externalités positives qui en découlent de cette concentration.

Le développement endogène repose principalement sur des dynamiques locales, en délaissant les espaces locaux ce sont toutes les régions qui seront pénalisées, et le territoire national sera ainsi le grand perdant. C'est le développement des espaces locaux qui réalisera le développement de l'ensemble du territoire national. Les dynamiques locales

¹⁰ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 100 ; 163.

¹¹ Marcus DEJARDIN & al, op. cité. P, 70.

trouvent leurs forces dans l'exploitation des facteurs propres à l'espace local. Cette exploitation est l'essence même du développement endogène spatialisé. Le développement d'un espace est fonction de la richesse qu'il peut créer en exploitant, en grande partie et dans la mesure du possible, ses propres moyens ; c'est une sorte d'autodépendance fonctionnelle. En suivant cette logique, il devient primordial que toute région se spécialise dans les activités dont elle maîtrise le mieux. De ce fait, le modèle des avantages comparatifs est fortement recommandé. En outre, favoriser les liens organisationnels qui peuvent découler d'une interconnexion fonctionnelle entre les différents espaces locaux, ne peut que renforcer leur dynamisme. Ce dynamisme peut être boosté par une mise en place d'une stratégie de coopération et de coordination entre les divers espaces locaux.

Cette valorisation de l'espace local et cette importance grandissante qui est donnée à son organisation a permis l'émergence de plusieurs formes concernant sa gestion. Toutes ces formes se focalisent autour de l'étude et de l'analyse des différents liens forgeant les interactions fonctionnelles entre acteurs privés, acteurs publics et collectivités locales. La nature et la densité de ces liens ont donné naissance à plusieurs types d'organisation de l'espace local sous forme de systèmes territoriaux¹².

4.1. Le district industriel

Ce terme est le produit d'Alfred MARSHALL (1842-1924). Il démontre que l'organisation industrielle sur un espace géographique limité peut être l'œuvre d'un ensemble d'entreprises, de petites ou de moyennes tailles d'une même branche. Ces entreprises forment un réseau où toute unité industrielle est spécialisée dans l'exécution d'une étape liée au processus de production. Les activités de ces entreprises sont complémentaires les unes aux autres, et dépendent d'un savoir-faire local.

L'importance de la concentration des entreprises sur un seul espace géographique est appuyée par les avantages qui découlent de cet environnement, que MARSHALL d'ailleurs nomme « *les économies externes* ». Ces avantages peuvent être la réduction des coûts de production, la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et flexible et une grande diffusion de l'information et de l'innovation. En plus de ces bienfaits matériels, MARSHALL énumère d'autres bienfaits immatériels regroupés dans l'« *atmosphère industrielle* ». La grande vitalité des entreprises formant le district industriel modifie le territoire. Ce dernier, une fois valorisé, devient convoité par d'autres entreprises et attire de plus en plus de résidents. Cet effet d'entraînement peut donner naissance à une agglomération.

G. BECATTINI (1979-1987) utilise la notion de district industriel marshallien pour étudier l'organisation industrielle des régions italiennes qui se sont développées selon une approche fortement endogène. Au cours de ses travaux, BECATTINI définit le district industriel comme :

*“Une entité socio-territoriale caractérisée par la présence active d'une communauté de personnes et d'une population d'entreprises dans un espace géographique et historique (...) il tend à y avoir osmose parfaite entre communauté locale et entreprises. (...). Chacune des nombreuses entreprises qui constituent le district industriel a tendance à ce spécialiser dans une seule ou quelques-unes seulement des phases des processus productifs spécifiques au district.”*¹³

Florence VIDAL (1998) ne s'éloigne pas de cette ligne de vision. Il donne une définition du district industriel très proche de celle de BECATTINI. Selon lui, le district industriel est :

¹² Marcus DEJARDIN & al, op. cité. P, 72 à 80.

¹³ Marcus DEJARDIN & al, op. cité. P, 73-74.

“Un grand complexe productif où la coordination entre les différentes phases et le contrôle de la régulation de leur fonctionnement ne sont pas soumis à des règles préétablies ou à des mécanismes hiérarchiques comme cela se déroule dans les grandes entreprises. Dans le district, il tend y avoir une osmose entre les communauté locale et les entreprises. Ces univers ont des caractéristiques communes. Ils couvrent l'ensemble du cycle productif (création, production, commercialisation nationale et internationale) et possède un secteur de conception et de production de machines liées à leur activité. Ils comportent ainsi toute une gamme de services aux entreprises : comptabilité, design, ingénierie, veille scientifique et technique, marketing, formation, conseil juridique, certification de la qualité, banques de données de tous ordres, etc. ”¹⁴

Un esprit d'entreprise très développé et une innovation technologique optimisée sont deux éléments nécessaires pour permettre la prospérité d'un district industriel et assurer sa maturité et son évolution pour atteindre d'autres formes organisationnelles plus élaborées. Le district est structuré par un ensemble de règles informelles qui régissent les relations entre entreprises et acteurs sociaux. G. BECATTINI souligne également l'importance des valeurs sociales et une certaine éthique du travail, dans le renforcement de la coopération et de la coordination entre unités de production et travailleurs. Cet environnement propice est favorable à l'apparition de formes variées d'association à l'échelle purement locale : économiques, politiques, syndicales, associatives et même religieuses. Ces associations renforcent la cohésion du district et le préparent à devenir un acteur influant à tous les niveaux (local, régional, national et même international). En atteignant son stade de maturité, un district devient apte à effectuer des transactions à l'échelle internationale, donc à exporter le surplus de sa production vers les marchés extérieurs. L'élargissement du champ d'influence du district est le résultat d'un développement accéléré de son système productif.

En s'ouvrant à l'extérieur, le district industriel se développe davantage, car cette ouverture attire de nouvelles unités industrielles et aussi une main d'œuvre qualifiée (le développement engendre le développement). De ce fait :

« Le district n'est pas un système clos sur lui-même, il est une organisation ouverte sur l'extérieur en raison des ses performances à l'exportation »¹⁵.

Le district industriel n'est pas seulement un système de transformation des produits en amont et en aval du cycle de production, il intègre aussi un grand nombre d'opérations auxiliaires et complémentaires, regroupant l'ensemble des services annexés à son système de production. Par conséquent, les offres d'emploi sont très variées et répondent à toutes les catégories de personnes. Dans le district, tout le monde trouve son compte, du petit restaurateur au grand technicien, c'est une véritable osmose sociale.

4.2. Le système productif localisé (SPL)

C'est une autre forme d'organisation spatiale. Il est le résultat de l'évolution d'un district dans sa deuxième phase de maturité intégrant de grandes entreprises. G. BECATTINI et bien d'autres auteurs¹⁶, à partir des années soixante-dix, ont enrichi le modèle de district marshallien en mettant l'accent sur la symbiose qui naît entre les différentes entreprises concentrées au sein de l'espace local, et les groupements sociaux

¹⁴ C. COURLET, op. cité. P, 62.

¹⁵ C. COURLET, op. cité. P, 67.

¹⁶ - F. WILKINSON (1983) met en exergue la notion de « système productif ». - M. PIORE et Ch. SABEL (1984) parlent de « spécialisation souple ». - M. F. RAVEYRE (1984), J. SAGLIO (1984) et B. GANNE (1992) défendent l'importance du rôle spécifique des institutions dans les régulations sociales locales dans un « système industriel localisé ».

appartenant à cet espace.

La notion de SPL a une double dimension. Elle ne se contente pas de considérer l'espace comme le support d'un ensemble d'activités de production, mais elle dépasse cette vision étroite en introduisant la dimension sociale, qui est une condition sine qua non pour réaliser le développement endogène des espaces locaux.

C.COURLET (1995) a étudié le fonctionnement des systèmes productifs localisés sur le territoire français, et il est arrivé à donner une définition très instructive du SPL :

“Le système productif localisé peut se définir comme une configuration d'entreprises regroupées dans un espace de proximité autour d'un métier, voir de plusieurs métiers industriels ou tertiaires. Les entreprises entretiennent des relations entre elles et avec le milieu socioculturel d'insertion. Ces relations ne sont pas seulement marchandes, elles sont aussi informelles et produisent des externalités positives pour l'ensemble des entreprises. Le milieu industriel dominant n'exclut pas la possibilité de l'exercice de plusieurs branches industrielles. Souvent, en fait référence à de PME ; cependant, il existe aussi des relations très territorialisées entre grandes entreprises, entre grands groupes et PME (dans un rapport autre que celui de la sous-traitance traditionnelle).”¹⁷

“Le rôle des PME et de leur coopération dans un cadre territorial donné est renforcé par l'importance des effets de proximité et du contexte territorial dans les processus de production et d'innovation. Ce sont de tels éléments, ainsi que leur cohésion, qui sont pris en compte dans la notion de système productif localisé. (...) la densité des liens entretenus entre les unités de production dépend avant tout de l'organisation et du fonctionnement du système de production. (...). Les rapports entre unités sont divers et se présentent sous diverses formes : formels, informels, matériels, immatériels, marchands et non marchands. Ces rapports peuvent porter sur des flux matériels, de services, de main-d'œuvre, de technologie ou encore de connaissance.”¹⁸

A travers ces définitions, on peut citer quatre caractéristiques majeures du SPL :

1. Les entreprises qui forment le SPL sont en général de petite ou de moyenne taille (PME-PMI)¹⁹, mais cela n'exclut pas l'existence de grandes entreprises qui contribuent au renforcement d'une organisation souple du système productif. Les unités de production formant le SPL sont caractérisées par une forte capacité d'adaptation aux évolutions du marché, aux nouvelles techniques de production et aux nouveaux modes d'organisation et de gestion des différentes opérations rattachées au processus de production ;

2. L'existence d'une concurrence accrue et d'une compétition acharnée n'empêche pas les unités de production de développer entre elles des rapports de coopération, et velle à cause de l'interaction et l'interdépendance fonctionnelle qui régissent leurs relations mutuelles ;

3. Le grand nombre d'unités de production qui interviennent à des niveaux différents les uns des autres du cycle de production et les services auxiliaires qui découlent de ce dynamisme offrent des emplois variés et très diversifiés. Cela induit une division très poussée du travail ;

4. Le fait dominant qui donne au SPL sa spécificité est sans aucun doute la forte intégration des entreprises entre elles d'un coté, et avec les groupes socioculturels locaux

¹⁷ Améziane FERGUENE et Abderraouf HSAINI, op. cité. P, 6.

¹⁸ C. COURLET, op. cité. P, 70-71.

¹⁹ Les PME-PMI sont l'un des vecteur principal du développement endogène. Une forte concentration de PME-PMI induit une diversité de l'appareil productif, cette diversité immunisera l'espace en question contre les crises ou contre les délocalisations massives des entreprises. Par contre, si la grande firme souffre ou se délocalise, c'est tout son espace qui subira les conséquences.

de l'autre, que d'ailleurs G. BECATTINI (1992)²⁰ surnomme l'« *osmose parfaite entre communauté locale et entreprises* ». Cette cohabitation renforce les liens qui naissent entre les unités de production et les populations locales. Ceci est généré par la proximité géographique, mais aussi et surtout par d'autres éléments dépassant toute vision économique ou matérialiste. On fait référence dans ce cas de figure au fort attachement et au sentiment profond d'appartenance, qui peut être ressenti par les populations locales envers un territoire ou une région « *système d'appartenance* »²¹.

Ces éléments favorisent un développement endogène du territoire en question, un développement basé sur l'utilisation des facteurs de production existant au niveau local, en particulier le savoir-faire et l'innovation technologique qui ne peuvent être que l'œuvre d'une main d'œuvre hautement qualifiée.

L'agglomération des entreprises sur un espace local pour former un SPL se fait sous trois formes, selon la nature de leur espace de concentration²² :

- ✓ Les SPL des anciens centres urbains ;
- ✓ Les SPL concentrés aux alentours des nouvelles agglomérations urbaines ;
- ✓ Les SPL concentrés dans les zones rurales caractérisées par une forte activité artisanale.

L'évolution de la production donne une autre dimension à la notion du local qui est celle du global. Afin de renforcer les acquis obtenus au niveau local et afin de permettre aux entreprises d'évoluer et de prospérer dans un monde qui ne reconnaît plus de frontières géographiques, le SPL est condamné à avoir une vision global et à élargir son champ d'influence. Il doit, en l'occurrence, s'ouvrir à l'extérieur pour trouver de nouveaux débouchés afin d'écouler le surplus de sa production et de bénéficier de l'apport des nouvelles technologies qui peuvent provenir de l'extérieur. Par conséquent, donner une dimension internationale aux espaces locaux est une condition indispensable pour renforcer leur productivité et leur capacité concurrentielle, tout cela dans un espace de plus en plus mondialisé et où toute notion de frontière perd sa valeur. Cette ouverture inévitable peut se manifester par un afflux de capitaux étrangers vers l'espace local, ou par des implantations des entreprises locales à l'étranger.

4.3. Le district innovateur²³

Le savoir-faire est l'un des vecteurs principaux du développement endogène. Il exprime une maîtrise parfaite des techniques et des procédés de production. Un savoir-faire n'a pas seulement un aspect matériel visible dont l'introduction de procédés de production novateurs, mais il peut avoir un aspect immatériel : une meilleure gestion et un perfectionnement de l'organisation des opérations liées à la gestion des procédés de production, ou de commercialisation des biens et services à tous les niveaux. Le savoir-faire traduit une maîtrise parfaite de tous les facteurs liés à l'entreprise et à son environnement, il dépend des compétences et des qualifications techniques des différents acteurs liés de loin ou de près à l'ensemble du système productif.

Faire le lien entre l'espace géographique et l'innovation est une démarche bien fondée, puisque, l'effet de proximité contribue ardemment à renforcer le dynamisme des processus d'innovation. La diffusion des connaissances et du savoir-faire est plus fluide entre les entreprises et les centres de R&D qui sont proches géographiquement. Cela a été

²⁰ Améziane FERGUENE et Abderraouf HSAINI, op. cité. P, 7.

²¹ C. COURLET, op. cité. P, 72.

²² Améziane FERGUENE et Abderraouf HSAINI « Développement endogène et articulation entre globalisation et territorialisation : éléments d'analyse à partir du cas de Ksar Hellala (Tunisie) ». Revue : « Région et Développement » n°7, 1998. P, 10-11.

²³ Il est appelé également « grappe industrielle », « milieu innovateur » ou « Cluster ».

démontré par E. MANSFIELD et J. LEE²⁴ (1996) qui ont constaté que les entreprises américaines signent des contrats de recherche avec les universités et les centres de recherche les plus proches d'eux géographiquement.

Le milieu innovateur est un SPL intégrant en masse, et à grande échelle la notion d'innovation et de R&D. Selon MAILLAT (1996), un milieu innovateur est une concentration sur un même espace d'un grand nombre d'acteurs : entreprises, associations socioprofessionnelles, instituts de formation, centres de R&D et enfin l'ensemble des administrations publiques. Ce regroupement favorise la prolifération des idées novatrices et l'épanouissement des esprits créatifs au sein d'un système productif localisé dans un territoire donné. A travers cette démarche analytique, MAILLAT définit le milieu innovateur comme :

“Un ensemble territorialisé dans lequel les interactions entre les agents économiques se développent par l'apprentissage qu'ils font de transactions multilatérales génératrices d'externalités spécifiques à l'innovation et par la convergence des apprentissages vers de formes de plus en plus performantes de gestion en commun des ressources.”²⁵

L'échange d'informations, par le biais d'accords de coopération entre acteurs d'un SPL, est incontestablement favorable à l'apogée du milieu innovateur. Les liens qui naissent entre les différentes entreprises et les instituts de recherche ne peuvent qu'être bénéfiques pour les deux parties, et de ce fait bénéfiques à tout le système de production. L'utilisation uniquement du savoir-faire local n'est pas une démarche à préconiser dans le cas du milieu innovateur, comme dans le cas du district industriel ou du SPL. Le milieu innovateur doit s'internationaliser et s'ouvrir à l'extérieur, afin de mobiliser les facteurs nécessaires pour son développement et d'exporter son savoir-faire, mais en évitant en parallèle un transfert massif de technologie. Tout milieu innovateur doit déterminer les limites qui séparent le local du global. En d'autres termes, le milieu innovateur doit identifier d'un côté, les connaissances indivulgables qui ne doivent pas sortir du cadre local, et de l'autre, celles qui sont divulguables et qui peuvent être exportées vers les réseaux globaux.

Une politique volontariste de l'Etat, adoptant des mécanismes incitatifs (disponibilité d'infrastructures de base, réduction des taxes foncières, exonération d'impôts pour les sociétés exerçant dans la R&D, etc) et une forte concentration des centres de formations et des instituts de recherche scientifique dans un espace limité, encouragera les entreprises activant dans le domaine de l'innovation et de la recherche scientifique (les entreprises de la nouvelle économie) à se regrouper dans cet espace pour former un pôle technologique de compétitivité. La prospérité grandissante de ces entreprises attirera de nouvelles firmes maîtresses bénéficiant d'une image de marque, c'est ce qu'on appelle une localisation en cascade. Les pôles innovateurs ou les districts technologiques²⁶, comme certains les appellent sont en général une caractéristique des pays riches et développés. Dans ces pays, la recherche et l'innovation sont les leviers de l'ascension socioéconomique. Ils leur garantissent un développement et une croissance linéaires ainsi qu'une suprématie de leurs économies à l'échelle mondiale. D'ailleurs, la localisation des pôles technologiques à travers le monde est très significative et renforce cette caractéristique²⁷.

Dans ce contexte, le territoire joue un rôle central. Il est le lieu de concentration du

²⁴ C. COURLET, op. cité. P, 68.

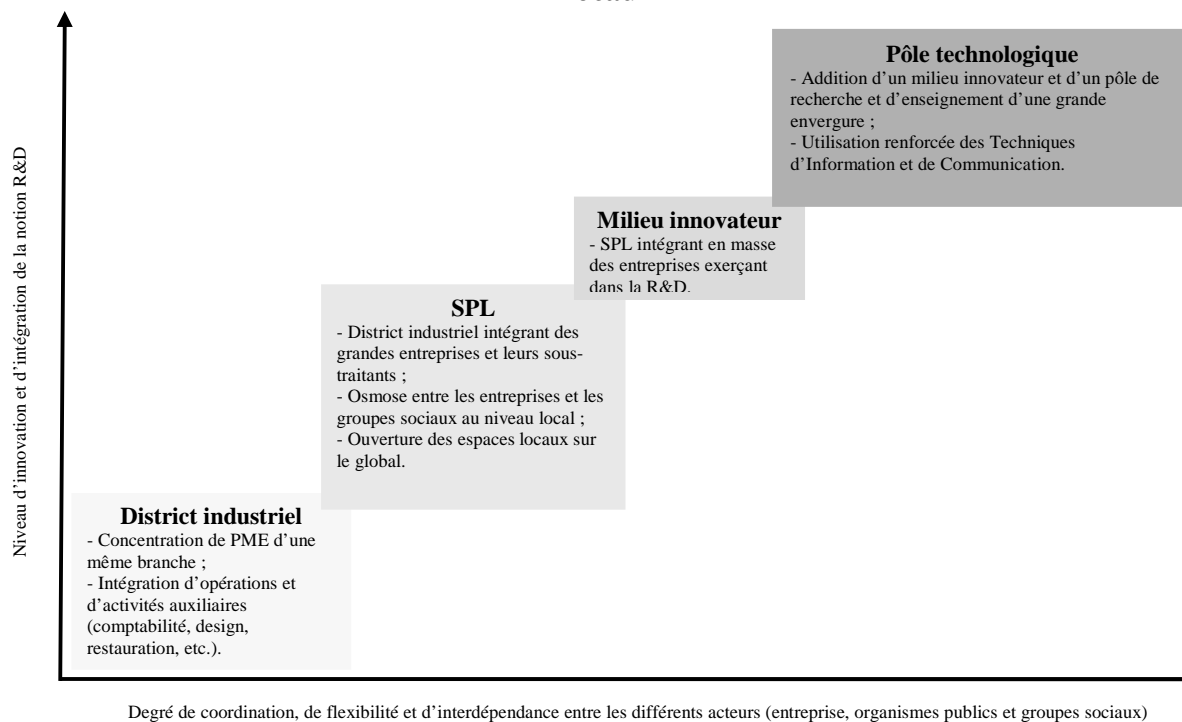
²⁵ Marcus DEJARDIN & al, op. cité. P, 78.

²⁶ C. COURLET, op. cité. P, 81.

²⁷ SILICON VALLEY à New York, le SoMa (South or Market) à San Francisco, Pionner Square à Seattle, Soho et Clerkenwell Road à Londres ou bien le SILICON-SENTIER à Paris.

savoir et des connaissances. L'innovation est diffusée sur tout l'espace national, voire international afin que tous les acteurs trouvent leurs comptes, c'est l'effet de rayonnement du pôle technologique. Ces pôles sont les neurones de l'appareil productif en particulier et de l'économie dans sa globalité.

Schéma N°III. 1 : Systèmes territoriaux et formes d'organisation des espaces locaux²⁸



Source : Réalisé par l'Auteur in Alexandre FABRY « Clusters et pôles de compétitivité en Rhône-Alpes ». Note Orange n°2 du Conseil Régional de Rhône-Alpes, Décembre 2004. P, 3/7.

Conclusion

Afin de ne pas porter atteinte à l'environnement et afin d'assurer un bien-être généralisé, tout développement doit assurer sa durabilité dans l'espace temps et sa diffusion équilibrée dans l'espace géographique. En plus de l'efficacité économique, l'équité sociale et spatiale sont les piliers du développement durable. Le développement endogène spatialisé permet de valoriser les espaces locaux en se focalisant en grande partie et dans la mesure du possible, sur les richesses et les acteurs locaux. En passant du district industriel au pôle technologique, l'espace local peut être organisé sous diverses formes. Ces formes sont évolutives et exigent une forte coordination et une coopération intense entre les différents acteurs à tous les niveaux. Cela s'appuie sur une interdépendance et une intercomplémentarité fonctionnelles entre les actions des uns et des autres. Ces formes d'organisation des espaces locaux permettent de créer une certaine cohésion entre entreprises, organismes publics et société civile. Cette osmose fonctionnelle est le produit d'un développement endogène extraverti, où l'espace local et ses composantes sont les éléments qui le caractérisent.

²⁸ Par une démarche propre à l'Auteur et après plusieurs lectures, ce schéma a été raffiné pour le rendre plus explicite et plus complet.

**POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET REEQUILIBRAGE SPATIAL****QUESTIONS CLES**

1. Que signifie l'aménagement du territoire ?
2. Comment la notion d'aménagement du territoire à t-elle évolué dans le temps ?
3. Quels sont les objectifs et les fins de toute politique d'aménagement du territoire ?
4. Y a-t-il un dualisme entre équité spatiale et efficacité économique en ce qui concerne l'aménagement du territoire ?
5. Quels sont les instruments et les acteurs de toute politique d'aménagement du territoire ? Et quels sont les principes fondateurs de l'aménagement du territoire ?
6. Est-ce que la décentralisation permet de renforcer l'efficacité de toute action d'aménagement du territoire ?

L'homme, à travers l'histoire et sans se rendre compte de ses actes dans la plupart des cas, a aménagé et organisé son territoire pour des objectifs divers. L'aménagement du territoire vise à réduire ou à mettre un terme au déséquilibre spatial en terme de développement. Toute politique d'aménagement du territoire vise à réaliser le juste équilibre entre l'efficacité économique et l'équité spatiale. Dans ce quatrième chapitre il sera question en premier lieu d'analyser les causes et les conséquences du déséquilibre spatial, et en deuxième lieu, de présenter la notion d'aménagement du territoire en essayant de la définir, de donner un aperçu historique traçant son évolution et les causes de son apogée, d'identifier ses acteurs et enfin d'énumérer ses principes de base et ses instruments, ainsi que les objectifs recherchés par toute politique d'aménagement du territoire. En clair, ce chapitre est élaboré dans un ultime but qui est de faire une présentation détaillée de la notion d'aménagement du territoire.

1. L'aménagement du territoire ?

Dès les années trente, l'Angleterre dans le but de freiner la concentration de l'investissement charbonnier autour de Londres, s'est engagée dans un vaste projet qui consiste à construire de nouvelles villes « *tratings estates* » dotées d'avantages fiscaux et largement subventionnées, mais également, à délimiter des zones de reconversion. Dans une démarche similaire aux Etats-Unis d'Amérique, le Président Roosevelt a lancé une grande politique d'aménagement régional à travers le « *Tennessee Valley Authority* ». La France, de son côté, est considérée comme l'un des pays pionniers dans l'aménagement du territoire. A partir de la Deuxième Guerre mondiale, ce pays s'est engagé dans une démarche visant à répartir d'une façon équilibrée les équipements, l'industrie et l'agriculture moderne¹.

L'aménagement du territoire est une politique volontariste de l'Etat et des pouvoirs publics. Elle consiste à répartir d'une façon équilibrée les populations, les infrastructures et les activités économiques, dans un espace géographiquement non homogène.

Toute politique d'aménagement du territoire vise l'amélioration des conditions de vie des citoyens, et la réduction des disparités régionales en termes de développement (équité spatiale). Ce double objectif ne peut être atteint qu'à travers une régulation du développement dans les espaces avantagés, et un désenclavement des espaces défavorisés.

“Toute politique d'aménagement du territoire traduit une philosophie refusant le « laisser-faire » libéral. C'est l'application aux espaces géographiques, avec leurs dimensions économiques, démographiques et sociales, de l'interventionnisme étatique de l'« Etat-providence » né de la Grande Crise de la Grande Guerre mondiale. C'est aussi un essai pour substituer une géographie rationnelle, limitant le gaspillage des ressources naturelles et humaines, à une géographie anarchique juxtaposant espaces encombrés, ou même saturés, et espaces délaissés, voire abandonnés.» (Yves LE DIASCORN)²

“L'aménagement du territoire implique nécessairement une certaine part d'autorité et rejoint, sur bien des points, la planification. Il suppose une perspective spatiale consciente et volontariste, il implique un certain interventionnisme pour aménager un milieu répondant aux besoins de la population.” J. LAJUGIE, P. DELFAUD & al³

“Depuis les années cinquante, l'aménagement du territoire a un sens plus précis : il s'agit d'organiser le développement économique sur l'ensemble du territoire, en alternative au simple jeu du marché du travail qui pousserait les résidents à se déplacer pour chercher un emploi. L'aménagement du territoire vise à satisfaire les besoins des générations présentes, à commencer par celles des plus démunies, sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Le rôle « social » de l'Etat se voit ainsi conforté, mais dans une notion de durée. Cette durabilité appelle d'une part à une plus grande endogénéisation des ressorts de développement local, et d'autre part une plus grande prise en compte de la préservation de l'environnement, non seulement local, mais également global.” (Alain LIPIETZ)⁴

¹ Alain LIPIETZ et al « Aménagement du territoire ». Rapport au Conseil d'Analyse Economique, 18 Janvier 2001. La Documentation Française, Paris 2001. P, 111.

² Yves LE DIASCORN « La France : un territoire à réaménager ». Edition : ellipses, 1995. p 19.

³ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 100 -103.

⁴ Alain LIPIETZ & al, op. cité. P, 111-112.

2. Histoire de l'aménagement du territoire

Depuis longtemps, l'espace géographique subit des aménagements pour diverses raisons. Constituant le support physique de toute activité humaine, l'espace est sans cesse aménagé et réaménagé pour répondre à des besoins économiques, sociaux, culturels et même militaires.

L'aménagement du territoire est devancé en premier lieu par un mouvement accéléré d'urbanisation. En Europe du Moyen Age, les villes étaient organisées d'une manière à former un système de réseaux, favorisant le développement de beaucoup d'activités (artisanales surtout) propulsées par un commerce dynamique. Par contre, les mouvements coloniaux ont déterminé, au fil des temps, le visage urbanistique des pays occupés. L'aménagement urbain des villes des pays colonisés était en corrélation avec une économie extravertie ; la touche culturelle a été aussi importante dans le façonnement de leur visage urbain. En Colombie par exemple, les espagnoles ont aménagé les villes et les villages d'une façon concentrique, et cela pour des raisons purement sécuritaires : les bâtisses étaient organisées autour d'une cour centrale où toutes les routes se rencontrent.

La naissance de la grande industrie a eu des effets socioéconomiques qui ont modifié l'architecture des villes, particulièrement dans les bassins de matières premières (le charbon par exemple). La forte concentration des usines dans les lieux d'extraction des matières premières a déformé l'espace et a donné une dimension spatiale et fonctionnelle plus large des villes. La substitution des modes de transport rudimentaires par le transport à vapeur a intensifié et a dynamisé les flux de marchandises. Cette mobilité a provoqué des mouvements massifs de populations, ces dernières ont abandonné les campagnes, pour s'installer dans les grandes villes, là où elles peuvent trouver du travail pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles. La valeur grandissante des villes et les avantages qu'offrent les zones industrielles ont provoqué un exode rural massif. Par conséquent, les classes sociales défavorisées s'entassent dans les villes ; c'est la naissance de la notion de zones urbaines marginalisées (quartiers des pauvres). Cette métamorphose de l'espace a induit une dissociation entre l'espace rural et l'espace urbain. La campagne perd de plus en plus sa valeur économique et culturelle, et la ville par contre est de plus en plus convoitée pour les atouts qu'elle offre. L'entassement accéléré des populations dans les villes a provoqué leur asphyxie urbaine. Cette asphyxie est observable à travers l'anarchie des nouvelles constructions, et cela a entraîné une dégradation de leur espace vital (banditisme, pollution, épidémies, etc.).

Le développement des transports à vapeur en Allemagne et en Grande-Bretagne, particulièrement entre 1875 et 1905, a induit une profonde mutation de leurs espaces géographiques, c'est d'ailleurs dans ces pays que l'aménagement du territoire est né et a vécu ses moments les plus forts. Le développement du machinisme et l'industrialisation de l'économie a fait apparaître des régions polarisées, concentrant une main d'œuvre immigrée des régions pauvres vers les lieux d'extraction, ou de transformation des matières premières.

L'Allemagne est un pays phare dans le domaine d'aménagement du territoire. Il sera déplacé de parler de l'aménagement du territoire sans faire un exposé de l'expérience allemande en la matière. Dès le XIX^e siècle, dans ce pays précisément, des communes et arrondissements ruraux unissent leurs efforts pour former des associations de droit privé afin de favoriser un travail de consultation intercommunal, basé sur une étroite collaboration avec les délégués des entrepreneurs. L'Autorité prussienne⁵ instaura en 1911

⁵ La Prusse est un Etat d'Allemagne du Nord, et le mot « Prusse » fait référence à une organisation et à une discipline strictes.

un ensemble de principes et de règles orientant l'aménagement du territoire. Cette démarche consiste à créer des associations spécifiques, ayant des pouvoirs en terme d'aménagement du territoire, telle que la « *Zweckverband für den Grossraum Berlin* »⁶. Toutefois, cette association n'a pas réussi dans ses fonctions faute de moyens. Elle a été remplacée en 1920 par la « *Einhrklenbezirk Berlin* »⁷. La loi prussienne de cette période a regroupé les communes, arrondissements ruraux et grandes administrations de la *Ruhr*⁸, sous forme d'une seule association habilitée à aménager le territoire à un niveau supra-communal (réseaux de communication et espace verts). On lui a également attribué la fonction de délimiter les différentes zones urbaines. Durant la période hitlérienne, la fonction d'aménagement du territoire est centralisée autour de la « *Reichsstelle Für Raumordnung* »⁹. Après la chute du régime nazi, une démocratie fédérale est installée. Celle-ci s'oppose à toute planification étatique en matière d'aménagement du territoire, elle opte pour un *Raumordnung* (aménagement du territoire) souple centré autour d'un travail de concertation avec tous les acteurs intervenant dans la conception ou l'exécution de la politique d'aménagement du territoire (Etats, collectivités locales, populations et associations socioculturelles).

Après la Seconde Guerre Mondiale, un besoin pressant de réorganisation de l'espace dans son ensemble s'est manifesté pour des raisons multiples :

- La reconstruction de ce qui a été détruit par la guerre ;
- La nécessité pour les pays industriels de s'ouvrir aux marchés mondiaux, et d'équiper leurs territoires en infrastructures et en équipements nécessaires ;
- L'apparition de multiples pressions : économiques, démographiques et sociales ;
- Un développement régional inégal provoquant un déséquilibre social inquiétant, et qui peut constituer une source de tensions.

Le rôle de l'Etat est renforcé. L'Etat est le grand garant d'un développement régional équilibré, où aucun espace ne sera exclu ou marginalisé, et chaque territoire aura sa part du développement et du bien-être social. Le modèle américain basé sur la polarisation (constitution de pôles de développement) était, dans les années 1950 et 1960, un exemple à suivre pour la plupart des pays capitalistes, dans le domaine d'aménagement du territoire et de l'urbanisation¹⁰ en particulier. A cette époque, une nouvelle dimension est attribuée au développement. C'est celle de la protection de l'environnement. Dans cette démarche, l'aménagement du territoire ne consiste pas seulement à organiser l'espace, mais aussi à le préserver en tant qu'espace vital pour l'homme (la naissance du développement durable).

Les Trente Glorieuses (1945-1975) étaient une période de forte croissance des économies des pays industriels, caractérisées par des revenus élevés. Cette aisance financière a doté ces pays d'un moyen d'action efficace pour organiser et aménager leurs territoires, de manière à assurer un espace d'épanouissement pour leurs entreprises et de bien-être pour leurs populations. C'est une période d'apogée pour l'aménagement du territoire.

Dès les années 1970 l'Etat a perdu un certain pouvoir dans la détermination des choix en terme d'organisation de l'espace national, et cela pour des raisons multiples :

⁶ L'Association d'Aménagement du Grand Berlin.

⁷ La Commune Unifiée de Berlin.

⁸ C'est une rivière en Allemagne (Rhin), elle a concentré autour d'elle de riches foyers industriels.

⁹ Le Service d'Aménagement du Reich.

¹⁰ Les modèles développés sur la dynamique urbaine par le Massachusetts Institute Technology (M.I.T).

- La hausse généralisée des prix des produits énergétiques a entraîné une baisse des revenus pour les pays consommateurs, et cela a affaibli leurs capacités de financement des projets liés à l'aménagement du territoire ;
- L'internationalisation galopante de l'économie a créé une forte concurrence entre les différents territoires, et a favorisé amplement les espaces littoraux au détriment des espaces intérieurs ;
- L'urbanisation accélérée et anarchique a provoqué une asphyxie et une dégradation de l'espace-vie ;
- La tertiairisation de l'économie et la constitution de pôles technologiques ont reconfiguré la structure des villes. Désormais, la ville est gérée comme une firme. De nos jours, l'aménagement du territoire doit relever de nouveaux défis, à savoir :
- La dégradation de l'environnement et de l'espace vital ;
- La naissance de regroupements régionaux intégrés ;
- La prise en compte des espaces frontaliers ;
- La localisation et la délocalisation des firmes multinationales ;
- Le renforcement du lien entre l'espace local, national et même transnational¹¹ par une mise en place d'une politique d'aménagement du territoire, basée sur une vision plus élargie dans la conception des schémas d'aménagement du territoire ;
- Les migrations intérieures (exode rural) ne cessent de dévaloriser les espaces ruraux en faveur des métropoles. A l'échelle internationale, les migrations des populations des pays pauvres vers les pays riches constituent, dans certains cas, un dépeuplement et une perte d'énergie pour les pays d'origine, et elle est en même temps une aubaine pour les pays récepteurs¹² (en particulier la diaspora scientifique sous forme de fuite de cerveaux) ;
- La complexité de l'espace (qui n'est plus considéré comme un ensemble homogène mais plutôt un système complexe) et des comportements des différents acteurs qui l'influencent (acteurs économiques, sociaux, culturels, etc.) rend très difficile la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire qui répondra aux besoins actuels et aux défis du futur.

Le principe innovateur de l'aménagement du territoire est celui de la durabilité. L'homme doit évoluer sans porter atteinte à son environnement. La protection de la nature et la préservation de l'écosystème est une variable que toute politique d'aménagement du territoire ne doit pas négliger.

Aujourd'hui et plus qu'avant, la fonction d'aménagement du territoire est une discipline complexe. L'obligation d'existence de banques de données permettant de modéliser et d'effectuer des études empiriques sur les phénomènes liés aux territoires (urbanisation, localisation et délocalisation des entreprises, mouvements et concentration des populations, etc.), est plus que pressante. Afin de renforcer son efficacité, la fonction d'aménagement du territoire doit être pluridisciplinaire (géographie économique, intégration économique, économie de développement, etc.) mais également, elle est dans l'obligation d'innover ses outils de travail (modélisation mathématique, cartographie numérique à trois dimensions, photos aériennes, imagerie satellite, etc.).

¹¹ La construction de groupes régionaux intégrés (ALENA, UE, etc.) a donné une dimension plus large à l'aménagement du territoire, obligeant de ce fait, les pays à mobiliser les acteurs locaux de développement et à unifier leurs efforts pour un développement régional intégré.

¹² L'élite nouvellement installée participera efficacement dans la vie socioéconomique des pays riches et contribuera au renouvellement de leurs populations souffrant en général du vieillissement.

3. Les objectifs de l'aménagement du territoire

L'objectif majeur de toute politique d'aménagement du territoire est d'armer l'espace géographique en infrastructures, afin de lutter contre les déséquilibres et les disparités régionales de développement. Aménager et organiser le territoire a pour but de propulser un développement homogène et harmonieux de l'ensemble du territoire national, dans le but de mettre en valeur les différents espaces régionaux.

3.1. La mise en valeur des espaces

Cette mise en valeur se fait à travers :

- a- Une exploitation rationnelle des ressources (naturelles, humaines, financières, culturelles, etc.), dont disposent les différentes régions. Cette exploitation permettra à ces régions de se développer et de se valoriser davantage ;
- b- Une expansion décentralisée. Cette décentralisation est un moyen efficace pour combattre l'ascension amplifiée et excessive de certaines régions. L'hypertrophie des régions favorisées (favorisées naturellement et/ou artificiellement) peut constituer une entrave pour le développement des régions les moins favorisées. Afin d'égaliser (dans la mesure du possible) le développement des différentes régions, il est crucial d'opter pour une répartition cohérente des investissements et pour une répartition homogène des infrastructures et des équipements socioéconomiques. L'aménagement du territoire vise le contrôle du développement excessif des agglomérations urbaines ou industrielles disproportionnées, car un tel développement risque de se faire au détriment de celui des régions les moins dotées. Le renforcement du pouvoir d'attraction des espaces marginaux permet d'atténuer l'intensité du courant qui draine les forces dynamiques et créatrices vers les grands centres. En effet, permettre à toutes les régions de se développer renforce un développement global et généralisé, où la croissance et la prospérité seront l'œuvre de toutes les régions et de tous les espaces sans exception.

“Les objectifs des politiques d'aménagement du territoire ne sont pas seulement économiques ; ils sont avant tout sociaux et culturels. L'aménagement du territoire exprime aussi une autre conception de la croissance inscrite à la fois dans le long terme et dans la globalité de son cadre géographique. Nous sommes donc très proches des notions de « développement humain » et de « développement durable ».” (Yves LE DIASCORN, 1979)¹³

- c- La mise en valeur des espaces marginaux et des régions défavorisées a, certes, une dimension économique, mais elle vise aussi à réaliser le bien-être des populations locales. C'est un double objectif que fixe l'aménagement du territoire. Il a, à la fois, une dimension économique et sociale. Un accompagnement de l'organisation rationnelle des territoires et de l'exploitation optimale et objective de leurs richesses par une redistribution équitable du revenu global, propulsera un développement bidimensionnel (économique et social).

“L'objet de l'aménagement du territoire est de créer, par l'organisation rationnelle de l'espace et par l'implantation des équipements appropriés, les conditions optima de mise en valeur de la terre et des cadres les mieux adaptés au développement humain des habitants.”¹⁴

¹³ Yves LE DIASCORN, op. cité. P, 19.

¹⁴ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 100 ; 86.

Tous ces efforts de mise en valeur des territoires, s'ils ne sont pas suivis d'une vaste campagne d'informations et de communication, risquent de ne pas atteindre les objectifs escomptés. Dans un monde caractérisé par une concurrence territoriale de plus en plus rude, informer les acteurs économiques et sociaux sur les avantages d'un territoire donné est, de ce fait, une obligation de premier ordre. Ceci est la tâche allouée au marketing territorial. Le marketing territorial consiste à informer les acteurs privés nationaux ou internationaux sur la valeur d'un territoire donné. En d'autres termes, c'est de mettre en avant une image de marque d'un territoire afin d'inciter les entreprises à s'y localiser, et d'encourager les populations à s'y installer.

De nos jours, la concurrence entre territoires et entre régions est de plus en plus rude. Chaque pouvoir public s'acharne à attirer dans ses territoires les investisseurs par la mise en valeur de leurs atouts (disponibilité de main d'œuvre qualifiée et bon marché, réseaux de transport développés, fluidités dans la diffusion de l'information, disponibilité d'infrastructures structurantes, abondance de ressources naturelles et énergétiques à bas prix, existence d'un vaste marché de consommation, une réglementation flexible et adaptée, etc.). Dans cette ligne directrice, informer les différents acteurs sur la valeur réelle d'un territoire acquière une importance capitale, d'où l'intérêt donné au marketing territorial.

3.2. Combattre les distorsions et les disparités spatiales

Réduire les écarts entre les régions en terme de développement peut se concrétiser sous deux visions complémentaires l'une de l'autre. D'un côté, toute politique d'aménagement du territoire doit répondre à un ensemble d'objectifs purement économiques (booster la croissance, dynamiser et diversifier l'appareil productif, renforcer les capacités concurrentielles des entreprises, mobilité des compétences, etc.), de l'autre, cette même politique reste dans l'obligation de renforcer la cohésion sociale et d'améliorer le bien-être des populations. Pour arriver à ces fins, qui sont à la fois économiques et sociales, l'aménagement du territoire doit adopter une démarche focalisée sur la solidarité nationale, écartant toute vision d'exclusion ou de marginalisation d'un territoire ou d'une région donnée.

“Nous disons, cependant, que l'aménagement du territoire a pour fin, à la fois, de promouvoir la mise en valeur des ressources régionales et d'améliorer le cadre de vie et les conditions d'existence des habitants, en atténuant les disparités régionales de développement économique et social et par une organisation prospective de l'espace, reposant sur une orientation volontariste et concentrée des équipements et des activités.”
(J. LAJUGIE & al)¹⁵

En effet, toute politique d'aménagement du territoire reste dans l'obligation de :

- a- Combattre les écarts excessifs en terme de revenus entre les différentes régions. Mais, cela ne doit en aucun cas se faire à travers une égalisation des revenus entre régions, au risque d'entraver le développement de celles qui sont plus dynamiques ;
- b- Réduire les écarts en terme de niveau de vie et de bien-être social entre les populations habitant les régions riches et celles habitant les régions pauvres, par le biais d'une redistribution plus équilibrée de la richesse globale et d'une consolidation de la coopération et de la solidarité interrégionale ;
- c- Renforcer le transfert de fonds (subventions, primes d'équipements, fonds alloués aux programmes spéciaux de développement, etc.) vers les régions souffrant d'un

¹⁵ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 100 ; 103.

retard de développement. Cette injection de ressources financières va déboucher sur la réalisation d'infrastructures et d'équipements de base et réduira sensiblement le chômage ;

- d- Ne pas laisser la vision, purement capitaliste, prédominer et prendre le dessus dans les choix de localisation des entreprises. Toute firme poussée par une maximisation des profits et une réduction des coûts optera, sans aucun doute, pour une localisation optimale de son site de production. C'est une logique purement matérialiste et individualiste, mais largement acceptable du point de vue « rendement et rentabilité ». Mais, si on analyse la localisation des firmes d'un autre angle, avec une prise en compte de l'intérêt national et même social, on aboutit à des conclusions contradictoires et non similaires aux premières. Il est clair qu'à long terme, une localisation fondée uniquement sur la rentabilité individuelle des firmes aura des conséquences, non négligeables et parfois irréversibles qui se manifestent sous forme de « *coûts additionnels* »¹⁶ :
- Les coûts financiers (coûts budgétaires supplémentaires alloués aux régions sous-développées et coûts financiers additionnels dus à une forte croissance urbaine) ;
 - Les coûts de nature qualitative (déplacements massifs des populations, pollution et dégradation de l'espace vital).
- e. Comme on l'a montré précédemment, toute politique d'aménagement du territoire vise l'harmonisation du développement à l'échelle nationale et cela pour :
- Plus d'équité interspatiale et d'égalité des chances ;
 - Plus de bien-être social ;
 - Un renforcement de la croissance nationale globale par une diversification de ses propulseurs et de ses vecteurs ;
 - Une réduction des mouvements migratoires des régions pauvres vers les régions riches.

Mais cela ne doit, en aucun cas, nous induire en erreur et nous pousser à mal apprécier la fonction d'aménagement du territoire, en la considérant comme une politique stérile et dénouée de toute dimension économique. La fonction d'aménagement du territoire dans sa globalité vise un équilibre entre les objectifs économiques et les aspirations sociales, avec une prise en compte de la variable environnement.

“Le développement économique suppose un certain équilibre interrégional, mais s'il implique qu'aucune région ne soit laissée à l'abandon, il ne signifie pas, pour autant, que toutes les régions doivent connaître le même développement ni que cet équilibre doit se réaliser sans migrations interrégionales. La croissance implique toujours une certaine mobilité et si celle-ci n'était pas maintenue, l'aménagement du territoire risquerait de devenir non plus un instrument de développement mais, ou contraire, une voie d'accès vers une société bloquée. A l'inverse, l'aménagement du territoire n'a pas pour but unique de favoriser le développement économique mais aussi de réconcilier ce développement avec une certaine qualité de vie.” (Jérôme MONOD et Philippe DE CESTELBAJAC)¹⁷

En plus des objectifs précités, l'aménagement du territoire vise également :

- Le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des territoires, par un accompagnement des pôles de compétitivité (dynamiser les relations et les synergies qui naissent entre les acteurs spécialisés dans la formation et l'enseignement, dans l'innovation et dans l'industrie), afin qu'ils soient aptes à

¹⁶ Yves LE DIASCORN, op. cité. P, 19.

¹⁶ Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 92-93.

¹⁷ Jérôme MONOD et Philippe DE CESTELBAJAC « l'aménagement du territoire ». P.U.F., 2^{ème} édition, 1973. P, 16 in Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 93-94.

- concurrencer les autres territoires dans le domaine économique et technologique, à une échelle régionale ou internationale ;
- Le renforcement de l'équilibre et de la cohésion entre les différents espaces par un ensemble de mesures, à savoir :
 - Equiper les territoires en infrastructures de communication numérique (téléphonie mobile, Internet haut débit,...etc.),
 - Permettre aux populations des territoires marginalisés et délaissés (espaces ruraux par exemple) de disposer des services de première nécessité (centre de santé, écoles, bureaux de poste,...etc.). Cela contribuera à maintenir les populations dans leurs régions d'origines, et à éviter l'asphyxie des zones urbaines qui peut être causée par un exode massif des populations rurales,
 - Lancer de grands projets d'aménagement du territoire pour dynamiser les régions qui souffrent d'un retard de développement,
 - Veiller au développement durable des territoires,
 - Renforcer la collaboration et les liens fonctionnels entre les différents territoires,
 - Sauvegarder l'aspect traditionnel et protéger les richesses naturelles de chaque région, dans un but ultime qui est de développer le secteur du tourisme,
 - Bien déterminer la vocation de chaque région (Zone d'Extension Touristique, Zone Franche, Zone Industrielle, Zone d'Extension Urbaine, Zone de Revitalisation Rurale, Zone Urbaine Sensible, Zone de Redynamisation Urbaine, etc.) avant de s'engager dans toute action d'organisation de son territoire. Cette démarche permettra d'orienter son développement dans le bon sens,
 - Consolider les liens intrarégionaux et interrégionaux afin de solidifier la cohésion nationale,
 - Inciter les entreprises à se localiser et les populations à se concentrer dans les régions à désenclaver ou à promouvoir.

4. Articulation entre équité territoriale et efficacité économique

Toute politique d'aménagement du territoire est dans l'obligation d'assurer un arbitrage entre l'efficacité économique et l'équité spatiale. La politique volontariste de l'Etat consistant à propulser des espaces de second rang, peut s'accompagner d'une pénalisation des territoires dotés. Ce choix d'équité spatiale, qui est la résultante d'une démarche centralisée de l'Etat, vise à créer une sorte de solidarité territoriale entre les différentes régions, afin de privilégier l'intérêt général et une croissance homogène. Mais ce combat contre les disparités spatiales, qui se fait par un mécanisme de réallocation des ressources, s'oppose au principe fondamental de l'économie de marché. L'Etat, par une intervention à grande échelle risque de nuire à la concurrence interrégionale.

“On sait que dans un univers de second rang marqué par des imperfections, toute redistribution a un coût en termes d'efficacité.”¹⁸

En d'autres termes, développer une région défavorisée exige des investissements colossaux en infrastructures de base ; cela sous entend qu'il faut injecter des fonds publics importants. Par contre, réaliser le même objectif sur un espace préfavorisé naturellement exige moins d'efforts et moins de ressources financières. De ce fait, l'Etat, en optant pour une politique de rééquilibrage spatiale, peut porter préjudice à la croissance globale et à l'efficacité économique.

L'arbitrage entre ces deux approches, diamétralement opposées, est une question cruciale, car le développement accéléré de certaines régions est justifié, du point de vue

¹⁸ Idem. P, 46.

« rentabilité économique », mais ce développement qui s'accompagne d'un délaissement des régions moins dotées n'est pas justifié du point de vue « équité spatiale ».

4.1. L'argument d'efficacité

Pour des raisons de rendements d'échelle, il est plus avantageux de se localiser dans des espaces dotés en facteurs et proches les uns des autres. Cette concentration est bénéfique en terme d'externalités positives (effets d'agglomération, effets d'interconnexion, effets de proximité, etc.). S'opposer aux bienfaits de l'agglomération et de la concentration affectera négativement la rentabilité et l'efficacité des agents économiques, et pénalisera la croissance. Les bienfaits de la proximité des centres de décisions, des marchés, des centres de main d'œuvre et des centres d'approvisionnement justifient la naissance des pôles industriels et des grandes métropoles. De ce point de vue, se mettre à travers le développement de ces régions revient à les condamner et à les rendre vulnérables à la concurrence, et cela dans un monde qui se mondialise de plus en plus et où la rivalité devient frontale. Par conséquent, l'éparpillement décidé dans l'espace national des activités, n'est pas un choix rationnel et il est économiquement injustifié, puisque il s'oppose à toute logique de rentabilité et d'efficacité. Mais, considérer le marché comme le seul maître déterminant de la localisation des activités économiques et de la concentration des populations engendrera des distorsions spatiales qui se manifestent à travers une répartition inégale du développement.

4.2. L'argument d'équité

Les disparités entre les différentes régions sont la conséquence du *laisser-faire*. Les forces polarisatrices du marché provoquent une concentration des activités novatrices et créatrices de richesses, des centres de décision et des activités à haute valeur ajoutée dans les métropoles. Cette diffusion à sens unique pousse les populations à se concentrer là où les conditions de vie sont meilleures. Les métropoles proposent des emplois exigeant de hautes qualifications, et en parallèle, offrent des salaires avantageux. Par contre, les zones défavorisées concentrent les activités d'ordre inférieur à faible valeur ajoutée et offrent des revenus faibles. Donc, en déduit qu'une répartition inégale des activités dans l'espace induit des inégalités sociales.

Pour instaurer une équité spatiale qui réduira le décalage social entre les différents territoires, il est primordial d'instaurer une « *solidarité des territoires* »¹⁹, basée sur une réallocation et un transfert interrégional des ressources. La notion d'équité spatiale est focalisée autour de ces trois principes fondamentaux²⁰ :

- Le premier principe est celui d'une localisation équilibrée des équipements publics (écoles, centres médicaux, etc.) et des infrastructures de base (ports, aéroports, autoroutes, etc.) ;
- Le deuxième principe est celui d'une répartition spatiale homogène des services publics en réseau (distribution d'électricité et du gaz, transport, réseaux de télécommunication, etc.) ;
- Le troisième principe d'équité spatiale est fondé sur une équité fiscale. L'assiette fiscale des territoires défavorisés n'est pas, du fait de leur sous-développement assez importante pour financer leur mise en valeur. Pour remédier à ce déséquilibre entre recettes et dépenses, les pouvoirs publics restent dans l'obligation d'opter pour une solidarité territoriale renforcée, à travers une réaffectation harmonieuse des ressources. Ce dernier principe fait de la fonction d'aménagement du territoire un instrument efficace de redistribution de la richesse nationale.

¹⁹ Alain LIPIETZ & al, op. cité. P, 69.

²⁰ Idem. P, 71-73.

4.3. L'arbitrage entre l'efficacité et l'équité

Toute politique d'aménagement du territoire doit déterminer le juste équilibre entre une localisation optimale des activités économiques et une diffusion équitable du développement sur l'ensemble du territoire. L'équité spatiale se réalise au détriment d'une efficacité économique qui est basée sur une localisation optimale des agents. De ce fait, réaliser le juste équilibre entre efficacité économique (renforcement des pôles de développement, mise en valeur des potentialités locales, organisation des agglomérations, etc.) et équité spatiale par un soutien accru des territoires en difficulté (territoires ruraux en déclin, territoires urbains déstructurés, zones en reconversion, etc.) n'est pas à la portée de main.

Une politique d'équité spatiale impose des coûts importants à l'Etat, et une politique de redistribution des ressources peut engendrer des suites néfastes, car l'injection massive de fonds provenant des régions riches et développées vers les régions attardées pour propulser leur développement, condamnera la croissance globale. Opter pour une politique de développement à double sens exige des moyens financiers importants, et seul un pays riche peut l'adopter.

5. Les instruments de la politique d'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est une démarche qui vise, en premier lieu, le développement des espaces défavorisés. Ces derniers sont caractérisés par des handicaps naturels et souffrent d'un retard en termes de développement économique et social. Ils sont délaissés par les populations et les investisseurs, ce qui les laisse à la traîne par rapport aux territoires plus dynamiques et plus attractifs. Afin de corriger ce déséquilibre, l'Etat est dans l'obligation d'imposer une politique de rééquilibrage spatial. Cette politique est structurée autour des « *discriminations positives en faveur des régions moins développées* »²¹. De ce fait, le choix des instruments de toute politique d'aménagement du territoire est d'une importance cruciale. Ce choix est également délicat, vu la difficulté consistant à réaliser l'équilibre entre efficacité et équité. En général, les instruments, permettant la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire, sont divisés en deux grands groupes²² :

- En premier lieu, on a les instruments politiques ou institutionnels : ceux-ci concentrent l'ensemble des programmes spécifiques de développement, ou bien, sous forme de schémas ou plans directeurs d'aménagement du territoire. Ces moyens politiques orientent les efforts et dictent les démarches à entreprendre à tous les niveaux (national, régional et local) et pour tous les secteurs (industriel, urbain, transport, etc.). En d'autres termes, ces instruments projettent l'image future du territoire.
- En deuxième lieu, on a les instruments techniques : certains de ces instruments (la réalisation des infrastructures de base et des équipements sociaux) peuvent agir indirectement sur l'espace, en influençant la localisation des activités économiques et la concentration des populations. C'est un renforcement artificiel du pouvoir d'attraction et des capacités d'accueil des territoires. Par contre, d'autres instruments techniques agissent directement sur la répartition spatiale des activités économiques et des populations, cela concerne en outre :
 - Les subventions aux entreprises,
 - Les politiques fiscales incitatives,

²¹ Idem. P, 77.

²¹ Idem. P, 78.

²² Joseph LAJUGIE & al, op. cité. P, 94-103.

- Les politiques de bonification des salaires, et bien d'autres actions.

Ces instruments visent à propulser les régions défavorisées, c'est une politique volontariste de discrimination positive.

D'une façon synthétique, on peut regrouper les instruments de la politique d'aménagement du territoire en trois catégories :

5.1. Les services à usage collectif

Le principe d'égalité d'accès aux soins sanitaires et à l'éducation impose à l'Etat et aux collectivités locales de veiller à l'équité spatiale dans la répartition des infrastructures à usage collectif. Mais cette justice sociale et spatiale doit tenir compte de l'argument de l'efficacité économique. Donc, un arbitrage s'impose. Afin de propulser leur développement, toutes les collectivités locales travaillent pour que leur territoire devienne le support d'un grand nombre d'infrastructures à usage collectif. Mais pour des raisons de rendement d'échelle et d'externalités de proximité²³, il est irrationnel de localiser les infrastructures à usage collectif dans des zones peu peuplées, ou de diviser une grande infrastructure en sous-entités fonctionnelles afin d'éviter les surcoûts liés à leur fonctionnement. Toutefois, et afin de ne pas exclure les espaces marginalisés du processus de développement, il est recommandé d'implanter les infrastructures de taille réduite dans les zones les moins peuplées. En d'autres termes et afin de maintenir les populations dans leurs régions d'origines, ces populations doivent bénéficier d'infrastructures de base répondant à leurs besoins (soins de proximité, éducation primaire et secondaire, etc.). Remédier au déséquilibre spatial, impose une répartition hiérarchisée des infrastructures à usage collectif sur le territoire national, par exemple, les grandes villes ne doivent pas concentrer un grand nombre d'universités et d'hôpitaux. Opter pour le développement équilibré du territoire par un désenclavement des régions défavorisées, exige de l'Etat en tant qu'acteur principal de toute politique d'aménagement du territoire la mise en place d'un « schéma national des services collectifs ». Ce schéma doit refléter une répartition juste et homogène des dépenses publiques. Dans ce même sillage, le désenclavement des régions isolées ou éloignées passe par leur dotation en NTIC (boucles locales radiophoniques, connexion au réseau Internet, etc.). Cette dotation en NTIC des zones rurales et montagnaises les aidera à sortir de l'isolement.

5.2. Les infrastructures de transport

Un deuxième instrument de la politique de l'aménagement du territoire est celui d'une localisation optimale des infrastructures de transport (routes, autoroutes, chemins de fer, ports, aéroports, etc.). L'attractivité des villes est tributaire de leur accessibilité et du niveau de leur dotation en infrastructures de transport, mais aussi, de leur degré de connexion aux réseaux et aux canaux de communication. En d'autres termes, plus une région est armée en infrastructures de transport, plus elle est apte à attirer des populations et des investissements. La construction de ports, aéroports, routes, autoroutes, et bien d'autres infrastructures permet d'accéder à des espaces enclavés et de relier des régions éloignées, mais aussi de créer une sorte d'interconnexion fonctionnelle entre les divers espaces. Ceci stimulera la coopération et la dynamisation des échanges entre les différentes régions. Une fluidité caractérisant la circulation des personnes et des marchandises réduira automatiquement les coûts des entreprises, ce qui incitera d'autres entreprises à s'installer dans ces espaces. Les infrastructures de transport rapprochent les territoires et réduisent la prise en compte de la notion de distance dans les choix de localisation des entreprises.

²³ Alain LIPIETZ & al, op. cité. P, 79.

5.3. Les politiques de prix

Ce troisième instrument de la politique d'aménagement du territoire se base sur le principe de discrimination positive par le levier des subventions. Certes, adopter une double tarification aux services publics, s'oppose à toute logique économique et réduit l'efficacité des investissements entrepris, mais du point de vue de la consolidation de l'équilibre spatial, cette option doit être préconisée et renforcée. Pour fixer les populations locales et encourager d'autres populations à s'installer dans les régions les moins attractives, l'Etat doit adopter une politique de prix incitative (subvention de produits de large consommation, libre accès aux soins sanitaires et à l'éducation par un amoindrissement de leurs coûts, valorisation et bonification des salaires, etc.). Dans ce sens également, une baisse des charges fiscales des entreprises, qui s'installent dans les régions les moins agglomérées, permettra d'attirer d'autres entreprises. Ces politiques de prix incitatives sont un instrument efficace qui contribue à réaliser un redéploiement harmonieux des populations et des activités économiques.

6. Les acteurs de l'aménagement du territoire

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire nécessite l'intervention d'un grand nombre d'acteurs, agissant à des niveaux différents. L'action de chaque acteur façonne le paysage spatial local, régional et national. Ces acteurs, et selon leur statut, déterminent les fins de la politique d'aménagement du territoire, élaborent un programme d'action par une mise en place d'un cadre institutionnel régissant la politique d'aménagement du territoire. Par conséquent, ils déterminent les projets et leurs lieux de localisation, assurent le financement de ces projets cadres, mais également, ils veillent et participent à leur exécution.

Il y a deux grandes catégories d'acteurs : les acteurs privés (les populations et les entreprises) et les acteurs publics (l'Etat et ses différentes structures ainsi que les organismes à dimension régionale ou communale)²⁴.

6.1. Les populations

Les populations façonnent un territoire donné involontairement à travers un ensemble de comportements²⁵ :

6.1.1. Les comportements démographiques

Les taux de mortalité et de fécondité déterminent la structure d'âge des populations et en même temps sa densité par kilomètre carré. Un autre phénomène pèse énormément sur la concentration des populations, c'est celui des migrations intérieures, soit à l'échelle nationale ou régionale. L'exode rural ou la littoralisation démographique sont des exemples très explicites. Une mobilité parfaite, non orientée des personnes, engendrera inévitablement le dépeuplement des régions défavorisées, qui sera accompagné d'une asphyxie des régions favorisées.

6.1.2. Les comportements sociaux

L'amélioration du niveau de vie des populations (achat de véhicule individuel, construction d'habitations plus spacieuses, tendance à voyager, etc.) à un impact important sur le façonnement d'un espace. Cette amélioration impose un développement soutenu des moyens de transport et une densification des équipements et des infrastructures de base, et cela façonne en continuité le territoire.

²⁴ Les acteurs publics diffèrent d'un pays à un autre selon le découpage administratif de chaque espace.

²⁵ C'est le domaine d'étude de la géographie humaine.

6.1.3. Les comportements politiques

Pendant les campagnes électorales, les candidats politiques proposent des programmes d'action qui visent à réaliser des projets socioéconomiques prédéterminés. Ces programmes regroupent la réalisation d'infrastructures diverses. Les citoyens, en leur qualité d'électeurs, choisissent leurs représentants politiques, donc et d'une façon indirecte, ils choisissent un programme d'action qui est une projection futuriste de l'image du territoire concerné. Les penchants et les courants politiques influencent amplement les orientations de la politique globale d'aménagement du territoire. Une vision libérale du développement optera pour une intensification des investissements privés, donc une forte concentration des entreprises et un renforcement du rôle de celles-ci dans la confection et l'organisation du territoire. Par contre, une vision sociale du développement optera pour une intensification de la concentration des infrastructures à usage collectif.

6.2. Les entreprises

L'impact des entreprises sur le territoire varie en fonction de leur mobilité spatiale, ou en fonction du degré de leur dépendance fonctionnelle vis-à-vis du territoire. En effet, les petites et moyennes entreprises (et d'un degré moins, les grandes entreprises) sont liées étroitement à leur espace d'implantation. Les PME-PMI, vue leur taille réduite, fonctionnent avec un organigramme limité, cela les obligent à se concentrer, en général, dans une seule et unique région « *entreprises monorégionales* ». Par contre, les grandes firmes ont des politiques extensionnistes ; elles diffusent leurs activités et leurs sous-unités de production au niveau national, régional, voire international afin de gagner de nouvelles parts de marché. Ces firmes élargissent leur espace d'implantation et développent un travail en réseaux, ce qui les oblige à se localiser sur plusieurs régions « *entreprises polyrégionales* » ou plusieurs pays. Donc, elles façonnent non seulement le territoire régional mais également national et même international. Les firmes exercent une influence pesée sur leur territoire d'implantation. La délocalisation d'une grande unité de production provoque des séquelles importantes sur le territoire en question (démantèlement des unités de production en amont et en aval, chômage, pertes de ressources fiscales, etc.). Ce phénomène de délocalisation est renforcé par la mobilité accrue des grandes firmes, à l'inverse des PME-PMI qui ont des liens plus étroits avec leur région d'implantation.

L'apport des entreprises en terme de développement pour une région est considérable (création de richesses et de postes d'emploi). Toute politique, visant l'amplification du développement et la valorisation d'un espace géographique, incitera sans aucun doute les entreprises à se localiser et par la suite à élargir leur champ d'action. Cette politique regroupe un certain nombre de démarches (subventions, réduction ou exonération d'impôts, octroi de crédits bonifiés, garantie des emprunts, bonification des salaires, etc.).

6.3. L'Etat

L'Etat est l'acteur principal intervenant dans toute politique d'aménagement du territoire. Il est le grand argentier qui redistribue les fonds pour propulser un développement endogène généralisé de tout le territoire national et cela se fera à travers une politique de décentralisation basée sur la solidarité nationale et la coopération interrégionale. L'Etat-providence veille à imprimer une forte solidarité aux dépenses publiques. Il est à la fois, le concepteur et l'exécutif de la politique d'aménagement du territoire et il attribue un aspect social et redistributif à la richesse nationale. « *Un agent serait en effet considéré comme riche dans une région pauvre et pauvre dans une région riche. Il serait alors contributeur net dans le premier cas, et bénéficiaire dans le second* »²⁶.

²⁶ Yves LE DIASCORN, op. cité. P, 123

Vu la complexité de toute démarche d'aménagement du territoire, plusieurs organes étatiques sont concernés, de près ou de loin, par cette démarche purement volontariste. Dans bon nombre de pays, la fonction d'aménagement du territoire est la tâche d'un ministère spécial (en Algérie par exemple c'est la fonction du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement -MATE-) aidé dans sa fonction par d'autres organes de même rang (autres ministères) ou de rang inférieur (c'est l'exemple de l'Agence Nationale d'Aménagement du Territoire en Algérie -ANAT-), dont le rôle acquiert une importance capitale.

6.4. Les collectivités locales

Comme on vient de le préciser, le rôle de l'Etat est d'aménager le territoire à l'échelle nationale. Mais pour mener à bien une politique d'aménagement du territoire, cela exige une coordination des efforts collectifs, car c'est l'ensemble des espaces locaux qui forme l'espace national. Si les espaces locaux sont mal aménagés, c'est par conséquent tout le territoire national qui le sera. Une bonne organisation des espaces locaux constitue la pièce maîtresse de toute politique d'aménagement du territoire ; cette fonction est confiée aux collectivités locales.

6.5. Les autres acteurs

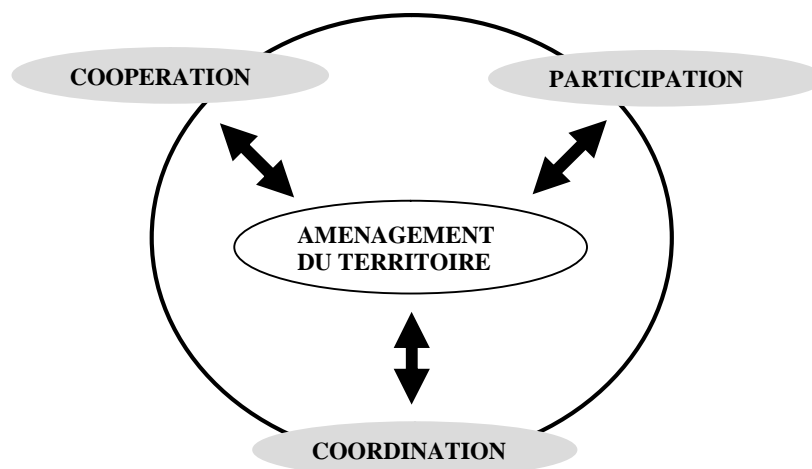
La fonction d'aménagement du territoire exige une action collective coordonnée entre les différents acteurs à tous les niveaux. En plus des acteurs précités, d'autres acteurs privés ou publics contribuent amplement à l'organisation et à l'aménagement du territoire, à savoir :

- Les techniciens et concepteurs ;
- Les entrepreneurs et les sociétés de construction ;
- Les associations de protections de l'environnement ;
- Les cellules de proximités et les associations socioculturelles.

7. Principes fondateurs de l'aménagement du territoire

Pour mener à bien la démarche volontariste consistant à organiser l'espace et afin de récolter les fruits escomptés d'une politique d'aménagement du territoire, cette politique doit répondre à trois principes fondamentaux : la coordination, la coopération et la participation.

Schéma N°IV. 1 : Les principes fondateurs de l'aménagement du territoire



Source : Réalisé par l'Auteur in « Programme Directeur d'Aménagement du territoire » du Ministère de l'Intérieur - Grand-Duché du Luxembourg, 2003. Document de travail. P, 10.

7.1. Le principe de coordination

Toute politique d'aménagement du territoire est régie par un ensemble de lois déterminant les orientations générales et les fins recherchées. Comme la nature des activités humaines varie selon les secteurs (habitat, transport, agriculture, tourisme, industrie, culture, etc.), il est primordial de coordonner entre les diverses politiques sectorielles d'un côté, et entre les différents niveaux d'intervention (national, régional et local) d'un autre côté. La coordination vise à créer une complémentarité et une harmonie entre les actions des différents acteurs. Elle s'exerce sur deux niveaux étroitement liés :

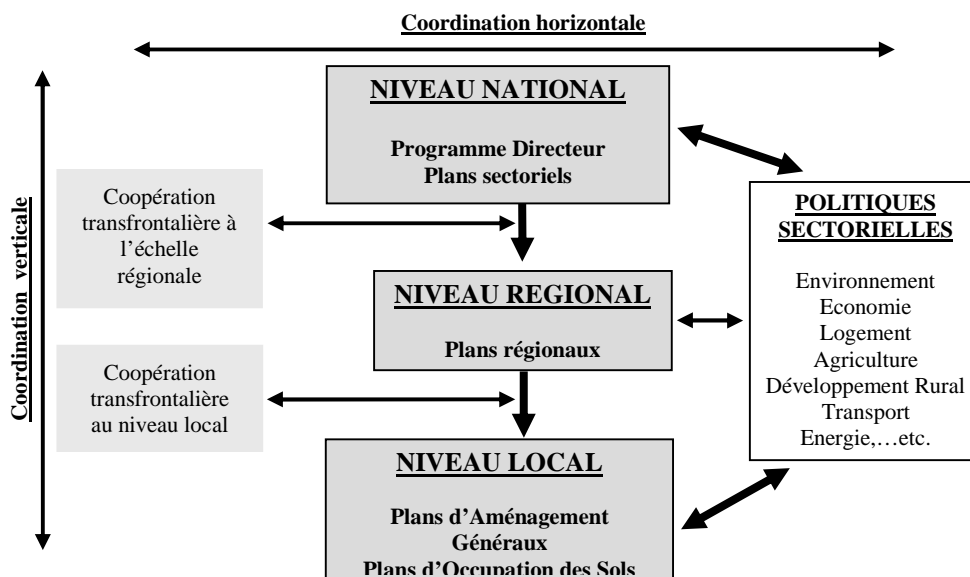
7.1.1. Une coordination horizontale

C'est une intégration entre les différentes politiques sectorielles. En d'autres termes, l'affectation des sols doit être rationnelle et objective. Elle doit répondre à des orientations prédéterminées. Par exemple, une Zone d'Expansion Touristique (ZET) ne doit, en aucun cas, concentrer des activités polluantes.

7.1.2. Une coordination verticale

Cette coordination doit être visible entre les différents niveaux d'intervention, à savoir national, régional et local. Les centres de décision, concentrés à des niveaux différents, doivent travailler en étroite collaboration, afin de créer une complémentarité fonctionnelle augmentant ainsi l'efficacité de toute action d'aménagement du territoire. Cette coordination permet de mettre en œuvre une stratégie de développement territorial intégrée. L'aménagement local est un sous-ensemble de l'aménagement régional et ce dernier est à son tour un sous-ensemble de l'aménagement national. De ce fait, la réussite d'une politique d'aménagement du territoire à l'échelle nationale est tributaire de l'efficacité des politiques d'aménagement du territoire au niveau régional et local, d'où l'intérêt d'une coordination verticale.

Schéma N°IV. 2 : La mise en œuvre d'un Programme Directeur d'Aménagement du territoire



Source : Réalisé par l'Auteur in « Programme Directeur d'Aménagement du territoire » du Ministère de l'Intérieur - Grand-Duché du Luxembourg, 2003. Document de travail. P, 11.

7.2. Les principes de coopération et de participation

Ce double principe vise à intégrer les acteurs concernés par l'aménagement du territoire dans une démarche commune. Une participation de tous les acteurs dans l'élaboration d'un *programme directeur* d'aménagement du territoire est le premier garant

de la réussite de toute politique d'aménagement du territoire. Exclure un acteur revient à hypothéquer l'action collective. La coopération entre les différents organes (ministères, départements régionaux, collectivités locales et société civile dans son ensemble) est indispensable si l'on veut atteindre les objectifs prévus.

8. Aménagement du territoire et décentralisation de l'action publique

Une décentralisation de l'action publique, en terme d'aménagement du territoire, est une démarche qui vise à donner plus de pouvoir aux collectivités locales. L'autorité centrale abandonne certaines prérogatives en les confiant aux collectivités locales. Ces autorités locales auront la tâche de gérer un ensemble de biens et services publics, de mettre en place des plans d'actions qui tracent les démarches à suivre et de déterminer les objectifs à réaliser. En plus de cela, ces autorités vont contribuer au financement des travaux qui consistent à réaliser des infrastructures et des équipements de base à utilité publique locale, via une collecte d'impôts locaux et une libre tarification de l'usage des biens et des services publics offerts aux usagés et aux populations. Le passage de la notion d'un bien ou service purement public à celle d'un bien ou service public local (complètement ou partiellement) vise à renforcer leur utilité et leur rendement.

La décentralisation de l'action publique dans le domaine de l'aménagement du territoire acquière une importance capitale :

- Cette décentralisation permet de réduire sensiblement l'effet de la bureaucratie dans la prise de décisions concernant la détermination des projets à réaliser et leur mise en application ;
- La décentralisation permet d'augmenter le niveau des recettes locales par une collecte locale d'une gamme d'impôts, et par une liberté dans la détermination des prix d'usage des biens et services publics locaux ;
- La contribution des collectivités locales dans le financement des travaux liés à la réalisation d'infrastructures et d'équipements publics « *partage des coûts* »²⁷ contribuera à renforcer l'action participative ;
- Une collecte localisée au lieu d'une collecte centralisée de l'information contribue à rendre l'information plus disponible et plus fluide.

Il y a une limite à ne pas dépasser dans la décentralisation de l'action publique. Assurer la cohésion globale du territoire national est le rôle des pouvoirs centraux. A travers une politique de développement socioéconomique spatialement équilibrée, l'Etat garantit une redistribution équitable de la richesse globale, et une localisation harmonieuse des infrastructures et des équipements. Dès lors que l'on est devant la présence d'un bien public à utilité collective, ou devant un projet d'envergure régionale, voire nationale nécessitant des investissements colossaux, le rôle de l'Etat s'impose sans équivoque.

On constate alors, qu'une complémentarité fonctionnelle existe entre les fonctions attribuées aux pouvoirs centraux et celles attribuées aux pouvoirs locaux. La décentralisation de l'action publique exige, selon la nature et l'envergure des biens ou services, un degré d'engagement des collectivités locales dans leur production et leur gestion. Trouver le niveau d'équilibre entre l'intervention des autorités centrales et celui des autorités locales est primordial. Cette osmose et cette complémentarité entre l'action centralisée et l'action décentralisée permet d'atténuer sensiblement les déséquilibres spatiaux de développement, par exemple : « *une centralisation des ressources fiscales accompagnée d'une (certaine) décentralisation des dépenses publiques est ainsi souvent présentée comme un moyen de corriger externalités et inefficacités fiscales.* »

²⁷ Yves LE DIASCORN, op. cité. P, 85.

(HAMILTON et SLUSKY, 1997)²⁸. L'attribution d'un certain pouvoir aux autorités locales améliore l'efficacité collective, cela garantit une meilleure gestion des biens et services publics, car c'est les autorités locales qui disposent en premier lieu de l'information. Elles sont les mieux informées sur les besoins socioéconomiques des populations locales. Par conséquent, les autorités locales sont les mieux placées pour répondre rapidement et efficacement à tous ces besoins.

Une politique d'aménagement du territoire doit tenir compte des spécificités et des caractéristiques régionales et locales de chaque territoire. La coopération et la coordination entre les pouvoirs centraux et les pouvoirs locaux, en terme d'aménagement du territoire, permettent d'unifier les efforts afin de rendre plus efficace toute action d'organisation et d'aménagement des territoires, et pour plus de bénéfices publics. A travers cette juxtaposition entre l'action centrale et l'action locale on constate qu'un équilibre entre les deux approches s'impose pour mener à bien toute politique d'aménagement du territoire.

Conclusion

L'aménagement du territoire est apparu dans le but de mettre fin à une anarchie et à un déséquilibre spatial qui sont la conséquence directe d'un *laisser-faire*. L'aménagement du territoire promulgue l'organisation de l'espace.

Réaliser le juste équilibre entre l'efficacité économique et l'équité spatiale est l'ultime défi que doit relever toute action, visant à organiser et à aménager un territoire donné. Les objectifs recherchés par toute politique d'aménagement du territoire sont multiples et de nature différente. Ils sont à la fois économiques et sociaux et même sécuritaires. Donner plus de pouvoir aux collectivités locales, en adoptant une politique de décentralisation objective et rationnelle, permettra de renforcer l'efficacité de toute politique d'aménagement du territoire. Pour mener à bien toute action anthropique visant à exploiter et/ou valoriser un territoire, il faut la contribution de tous les acteurs concernés et à tous les niveaux. Cette complexité exige un travail basé sur la coordination, la coopération et la participation de tous les acteurs, afin de renforcer l'efficacité de l'action collective. Sans la réunion de ces conditions, toute action d'aménagement et d'organisation d'un territoire sera une tentative vouée à l'échec.

²⁸ Alain LIPIETZ & al, op. cité. P, 86-87.

**AMENAGEMENT DU LITTORAL ET
GESTION INTEGREE DES ZONES COTIERES****QUESTIONS CLES**

1. En quoi consiste un Programme Directeur d'Aménagement du Territoire ?
2. Comment est défini l'espace littoral ? Quelles sont ses composantes physiques et ses limites géographiques ?
3. Comment les espaces littoraux évoluent-ils ?
4. Quels sont les impacts de l'intervention de l'homme sur les espaces littoraux ?
5. Comment peut-on protéger et valoriser en même temps un espace littoral ?
6. Que signifie l'aménagement du littoral ? A quoi consiste une Gestion Intégrée des Zones Côtières ?

L'espace littoral est fortement convoité, d'un côté, par les investisseurs pour les divers avantages économiques qu'il recèle, et d'un autre côté par les populations pour le cadre de vie agréable qu'il offre. En dépit de sa fragilité naturelle, l'espace littoral est sans cesse agressé par l'homme qui vise par une multitude d'actions à exploiter ses richesses multiples.

Ce dernier chapitre de cette première partie a pour but de répondre à quelques questions et de clarifier certaines notions de base liées à l'espace littoral. Dans cette perspective, et à travers ce chapitre on tentera de classifier les différentes démarches de mise en œuvre d'un programme directeur d'aménagement du territoire, de donner quelques définitions liées à l'espace littoral, à sa gestion et à son organisation, de montrer à quel point l'espace littoral est complexe et fragile, de faire un exposé des activités humaines en espace littoral et des différentes démarches consistant à l'organiser et à l'aménager, et en dernier lieu, on dévoilera l'importance d'une gestion intégrée des zones côtières.

1. La conception et la mise en œuvre d'un Programme Directeur d'Aménagement du Territoire

Ce programme est élaboré en respect des trois principes fondateurs de l'aménagement du territoire. Sa mise en œuvre se fait en suivant les étapes suivantes :

1.1. La détermination des orientations

Avant d'entamer toute action d'aménagement du territoire, il est crucial de clarifier les orientations du programme directeur. Cela sous-entend, qu'il faut fixer clairement et loin de toute ambiguïté les fins recherchées par une politique d'aménagement du territoire. Ces objectifs doivent être réalisés en respect d' :

- un développement endogène des espaces urbains et ruraux ;
- un développement des transports et télécommunications ;
- une utilisation rationnelle des ressources naturelles et d'une préconisation d'un développement durable soucieux de la préservation de l'environnement.

Exécuter efficacement cette première étape, exige un travail de consultation basé sur des rencontres de travail et des discussions regroupant tous les acteurs concernés.

1.2. La clarification du cadre d'action

Après avoir déterminé les objectifs recherchés par la politique d'aménagement du territoire, on passe à la deuxième étape qui est focalisée sur le cadre d'action. Pour mener à bien un projet d'aménagement du territoire, il est important d'un côté de préciser le rôle de chaque acteur, et d'un autre côté de mettre à sa disposition les moyens financiers, techniques et humains nécessaires, afin qu'il exécute efficacement les fonctions qui lui ont été confiées. En plus de cela, le cadre d'action exige aussi :

- Un libre accès à l'information qui est l'essence de tout travail prospectif ;
- L'utilisation de nouvelles technologies (photos aériennes, images satellites, cartographie numérique à trois dimensions, système d'information géographique¹, simulation informatique, etc.) dans l'élaboration des travaux d'études des territoires ;
- La mise en place de structures organiques spécialisées permettra de promulguer un travail de concertation, et de régler tout conflit éventuel qui risque d'être causé par une divergence d'intérêt entre les différents acteurs² ;

1.3. La finalisation du programme directeur

Après un long et profond travail de consultation, et après la clarification des objectifs recherchés par la politique d'aménagement du territoire, mais également après avoir déterminé le cadre d'action et préciser la fonction de chaque acteur à tous les niveaux et dans tous les secteurs, il est désormais possible d'élaborer et de finaliser le programme directeur. Cette opération est allouée à une structure ou à un organisme spécialisé en aménagement du territoire, par exemple un ministère chargé de l'aménagement du territoire. Pour son enrichissement et sa finalisation, le programme directeur d'aménagement du territoire sera approuvé par des structures compétentes (Conseil de gouvernement, Chambre des députés, etc.), afin de lui donner un cadre officiel et un aspect obligatoire.

1.4. La mise en œuvre

Après son approbation, le programme directeur d'aménagement du territoire peut être exécuté. Sa mise en application se fera sous forme de plans ou de schémas d'aménagement du

¹ Le SIG est un logiciel informatique complexe, il permet d'associer des informations et des bases de données à des cartes géographiques.

² Les objectifs au niveau national peuvent dans certains cas ne pas s'agencer avec les objectifs recherchés au niveau régional ou local.

territoire³. Ce programme directeur n'est pas d'une nature rigide, mais il s'adapte à toute nouvelle donnée et il peut faire l'objet d'une révision après évaluation par les autorités compétentes.

2. Espace littoral : quelques définitions

L'origine et l'évolution du mot littoral

“Le mot littoral vient du latin « litus, litoris » qui signifie : rivage, côte, site sur la plage, lieu de débarquement ou rive d'un lac. Le littoral est donc étymologiquement ce qui appartient au rivage, à l'éstran, au bord de la mer. Ce mot apparaît tardivement, en 1752. Il est alors employé pour ce « qui vit dans les eaux proches du rivage » (E. BERTRAND, Mémoire sur la structure intérieure de la Terre. P, 31). A partir de 1793, il prend son sens moderne pour qualifier ce « qui est situé au bord de la mer » (François-Alphonse AULARD, Recueil des Actes du Comité de Salut Public, t.1. P, 474). En 1828, il est substantivé (Abbé Dominique-Joseph MOZIN, J.Th BIBER, ...- Nouveau dictionnaire complet à l'usage des Allemands et des Français, Cotta, Stuttgart, Tubingen) avec le sens voisin de côte. Peu fréquemment utilisé au XIXe siècle, il apparaît dans les écrits de Chateaubriand, BALZAC, Victor HUGO, Jules VERNES, et bien sûr des géographes (Paul VIDAL DE LA BLACHE, Elisée RECLUS, etc.).”⁴

L'espace littoral est difficile à délimiter ou à appréhender. En général et d'une façon abstraite, l'espace littoral est considéré comme le lieu de rencontre entre la mer et la terre. Il peut être tiré vers la terre ou vers la mer selon les approches (scientifiques, écologiques, économiques ou bien juridiques), ou selon les objectifs recherchés par une politique visant à l'aménager ou à organiser les activités humaines qui s'y localisent.

“Il n'existe aucune définition établie de la « zone côtière ». Les réglementations nationales en vigueur régissant l'utilisation des sols tendent dans l'ensemble à considérer la zone côtière comme étant constituée d'une bande de 100 mètres de large le long de la ligne de rive. Cependant, les infrastructures et les activités liées à la mer s'étendent sur 5 km environ depuis le rivage vers l'intérieur des terres. En pratique, la géomorphologie, le mouvement sédimentaire et les types de drainage des terres sont utilisés pour définir les limites de la zone, ces caractéristiques ayant un effet sur les activités internes de la zone côtière.”⁵

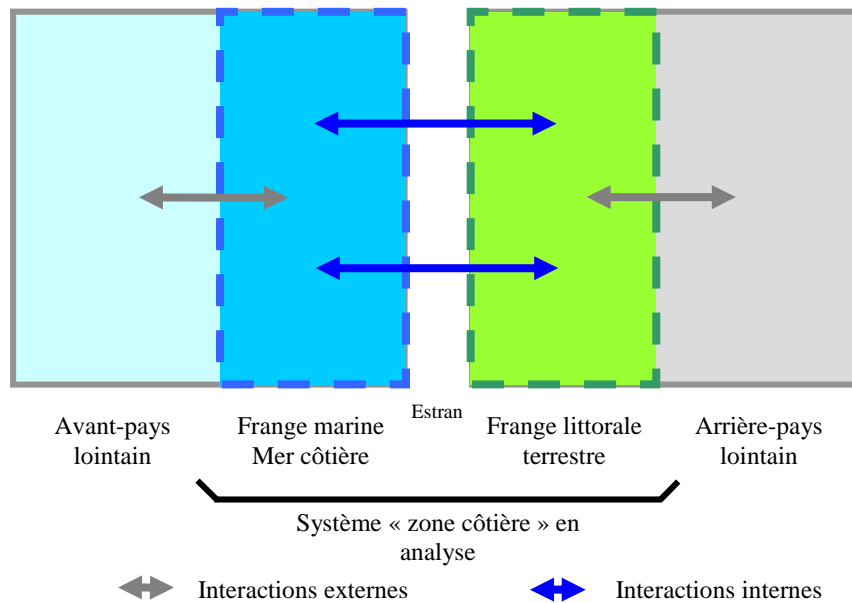
“Les termes de « zone côtière » ou « littoral » sont employés indistinctement. Cependant le terme « littoral » est plus souvent utilisé lorsque l'espace s'assimile à un linéaire (définition restreinte) alors que le terme de « zone côtière », plus englobant, fait plutôt référence à une surface (définition large). Cette zone peut s'assimiler à un système au sein duquel les facteurs de changement agissent sur des sous-systèmes naturels et anthropiques interconnectés, conduisant à des interactions négatives ou positives d'ordre environnemental, social, culturel ou économique.” (K. P. FABBRI, 1998)⁶

³ Les schémas et les plans directeurs d'aménagement du territoire sont élaborés selon le découpage géographique du territoire national ou selon les différentes politiques sectorielles.

⁴ Michel HOUDART « Entre terre et mer, les 250 ans du littoral ». IFREMER, Direction de l'Environnement et de l'Aménagement du Littoral, mai 2003. P, 1-2.

⁵ Commission des Communautés Européennes « Développement économique et protection de l'environnement des zones côtières ». Un guide des pratiques performantes, ENVIREG. Bruxelles, 1994. P,4.

⁶ K. P. FABBRI « A methodology for supporting decision making in integrated coastal zone management ». *Ocean & Coastal Management*, volume 39, 1998. P, 51-62 in Matthieu LE TIXERANT « Dynamique des activités humaines en mer côtière : application à la Mer d'Iroise ». Laboratoire GEOMER (LETG UMR 6554 CNRS), Institut Universitaire Européen de la Mer. Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bretagne Occidentale, 4 juin 2004. P, 7.

Figure N°V. 1 : Cadre spatial d'une zone côtière

Source : J. P. CORLAY « Interactions fonctionnelles et spatiales en zone côtière : réflexions pour l'analyse et la gestion ». Cinquièmes Rencontres halieutiques de Rennes. ENSAR/Ifremer, Rennes, 2001. P, 69-86 in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 7.

Il est très difficile de déterminer l'étendu de l'espace littoral. L'ancrage existant entre la frange marine et la frange terrestre rend la délimitation très délicate.

“Il s'agit d'une zone dont la géométrie varie en fonction de l'objectif de gestion qui est poursuivi : « On s'accorde à reconnaître que le terme « côtier » véhicule la notion d'interface terre/mer. Cet interface s'étend selon deux axes : l'un parallèle au rivage (axe littoral), l'autre perpendiculaire au rivage (axe terre/mer). La définition de l'axe terre/mer donne lieu à de nombreux débats. Par exemple, vers l'intérieur des terres, la zone côtière peut s'étendre à des bassins hydrographiques entiers ou simplement à la bande de terre située en bordure immédiate de la mer. Vers le large, elle peut s'étendre jusqu'à la limite du plateau continental ou à la zone économique exclusive d'un pays (...). Les limites de la zone côtière dépendent donc de l'objectif visé. Cette zone sera plus ou moins étendue vers le large ou vers l'intérieur des terres suivant le problème scientifique à résoudre et/ou l'objectif de gestion ». ” (OCDE, 1993)⁷

Sur le plan pratique, il est très complexe de préciser le cadre spatial des espaces littoraux. La Commission Européenne emploie la notion de *zone côtière* pour arriver à mieux définir l'espace littoral.

“Une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction de la configuration du milieu et des besoins d'aménagement ». ” (C E 1995)⁸

“Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales, ou de leurs

⁷ OCDE « Gestion des zones côtières. Politiques intégrées ». Rapport OCDE, Paris, 1993. P, 140 in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 8.

⁸ Commission Européenne, Communication de la Commission sur l'aménagement intégré des zones côtières. COM 511 et Bull. 10-1995 in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 8.

groupements, ayant pour objet :

- la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;
- la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;
- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;
- le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.”⁹

“Le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- Les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littoral ;
- Les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;
- L'intégralité des massifs forestiers ;
- Les terres à vocation agricole ;
- L'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;
- Les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

- Qu'est ce que les zones côtières :

Le littoral comprend une zone spécifique qui fait l'objet de mesures de protection et de valorisation, dénommée zone côtière, qui comprend :

- Le rivage naturel ;
- Les îles et les îlots ;
- Les eaux intérieures maritimes ;
- Le sol et le sous-sol de la mer territoriale.”¹⁰

3. Le littoral, un espace naturellement fragile et artificiellement fragilisé

L'espace littoral est un milieu écologique fragile et de nature vulnérable. C'est un système complexe et il est sans cesse agressé par des actions et des rétroactions qui fragilisent ses structures et qui risquent d'interrompre son équilibre naturel.

“Les littoraux constituent des environnements fragiles dans lesquels se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes.” (PASKOFF, 1993)¹¹

L'espace littoral est très convoité. L'homme le modifie au continu, à travers un ensemble d'actions agissant sur ses composantes naturelles. Les actions anthropiques sur l'espace littoral ne sont pas sans effets. Elles engendrent des rétroactions soit bénéfiques, soit non bénéfiques pour l'homme et pour l'espace en question. Donc, les activités humaines et

⁹ Article 1^{er} de la Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Journal officiel de la République française du 4 janvier 1986. P, 1/19.

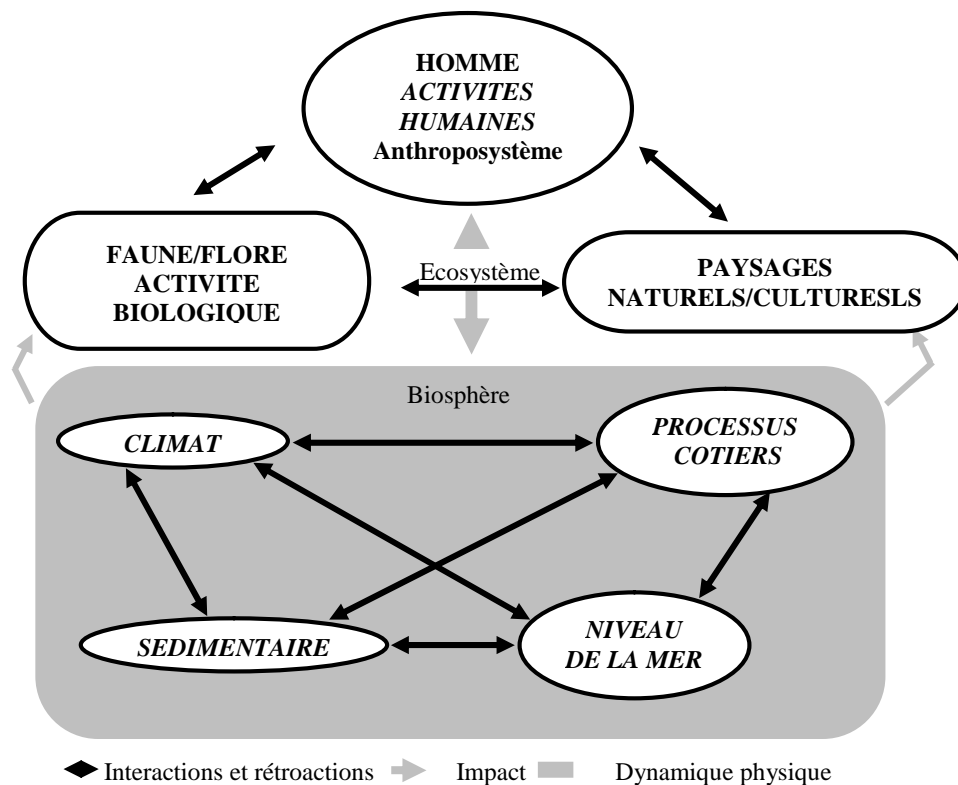
¹⁰ MATE « Stratégie d'action : Littoral ». 2003 ACPS.

¹¹ R. PASKOFF « Côtes en danger ». Coll. Pratiques de la Géographie. Paris, Masson, 1993. P, 250 in Claire CHOBLET « Espace littoral et décisions d'aménagement, limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques : exemple du littoral atlantique français ». Faculté de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN), Université de Nantes. Thèse de Doctorat en Géographie, 17 juin 2005. P, 35.

l'espace littoral forment un système d'actions, d'interactions et de rétroactions très complexe à cerner.

“L'environnement est un système, c'est-à-dire un ensemble cohérent d'éléments qui agissent et réagissent les uns sur les autres. Tout environnement définissable comme une entité est ouvert : il reçoit des impulsions externes et peut en transmettre à son tour. Un groupe humain agit sur son environnement et chacune de ces actions entraînent des effets en chaîne, parfois amplifiées par des rétroactions positives.” (F. DURAND DASTES et P. MERLIN, 1989)¹²

Schéma N°V. 1 : Les composantes du système littoral : actions, interactions et rétroactions



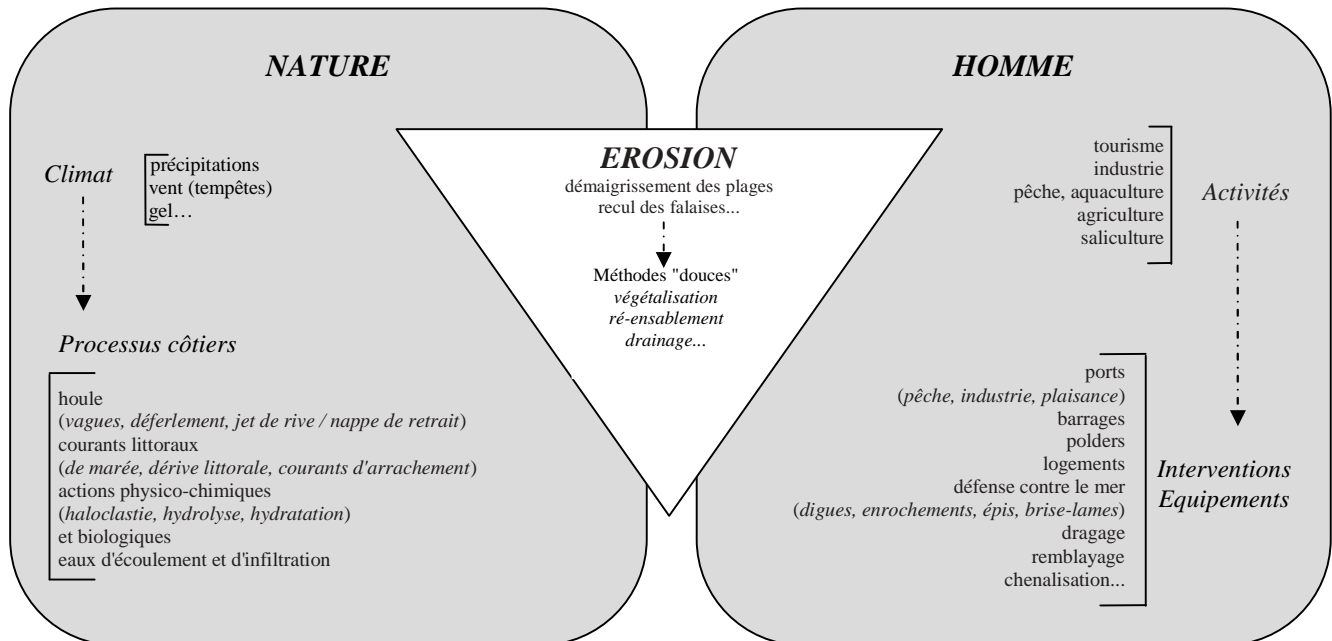
Source : R. PASKOFF « Côtes en danger ». Coll. Pratiques de la Géographie. Masson, Paris, 1993. P, 250 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 39.

Les actions naturelles (déferlement des vagues, échanges sableux, vents violents, etc) et les actions anthropiques (réalisation d'équipements et d'infrastructures de base) ont des impacts considérables sur l'écosystème de l'espace littoral. L'équilibre de ce dernier est sans cesse menacé par l'action de l'homme et de la nature. L'équilibre des espaces côtiers est très fragile. Ces espaces évoluent nettement plus vite que les espaces intérieurs. De ce fait, l'espace littoral doit être abordé à travers une vision systémique, pour réaliser un équilibre entre les objectifs qui visent un bon fonctionnement des processus naturels, et les objectifs socioéconomiques recherchés via des actions anthropiques visant une organisation et un aménagement des espaces littoraux. Par conséquent et afin d'atteindre cet équilibre et cette cohésion entre les actions de sauvegarde de l'écosystème littoral et les actions de valorisation

¹² F. DURAND DASTES et P. MERLIN. « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ». PUF, Paris, 1989. P, 902 in CLAIRE CHOBLET, op. cité. P, 39.

et d'exploitation des ressources et des richesses des espaces littoraux, il est fortement recommandé d'opter pour une affectation objective et rationnelle des zones côtières. L'impact de toute action anthropique doit être méticuleusement évalué avant sa mise en œuvre, afin de garantir un développement durable des espaces littoraux.

Schéma N°V. 2 : Les principaux processus naturels et les principales actions anthropiques exercés sur l'espace littoral



Source : R. PASKOFF « Les littoraux, impact des aménagements sur leur évolution ». Masson & Armand COLIN, 3^{ème} édition. Paris, 1998. P, 260 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 42.

4. La dynamique des activités humaines en espace littoral et leurs impacts

En plus des phénomènes naturels, l'action humaine est un facteur fondamental contribuant à modifier la morphologie et la structure de l'espace littoral. L'homme, à travers un ensemble d'activités diverses (tourisme, industrie, pêche, agriculture, etc.) et une large gamme d'interventions sous forme d'équipements et d'infrastructures (ports, digues, enrochement, brises lames, etc.), cherche à valoriser l'espace littoral et à tirer profit de ses richesses multiples, mais aussi, à protéger les zones littorales des phénomènes dévastateurs de la nature (houle, courants d'arrachement, échanges sableux, etc.). Les effets des équipements et des infrastructures sur les zones côtières sont, dans bien des cas, à sens opposé des objectifs escomptés. A long terme, ces travaux de valorisation des espaces côtiers et de protection des zones bâties à la limite des côtes ou de sauvegarde des espaces naturels et de la promotion des zones touristiques, engendrent des séquelles qui sont dans la plupart des cas irréversibles. Les travaux de protection et de valorisation des espaces littoraux doivent être devancés par des études scientifiques, techniques et économiques avant leur mise en application. Ces études ont pour but de mesurer les effets pervers qui peuvent se manifester au cours ou à la fin de la réalisation de tous projets.

Les actions d'aménagement des espaces côtiers sont rentables à court et à moyen terme, mais à long terme, leurs atteintes à l'environnement fait réduire leurs apports socioéconomiques. Parmi les actions qui sont nuisibles à l'espace littoral, on peut citer par exemple :

- Les extractions de sable accélèrent l'érosion des plages ;
- La construction de barrages réduit, d'une façon considérable, les apports en sédiments au rivage ;
- Une intensification des activités industrielles et agricoles entraîne une eutrophisation¹³ de l'eau, et la prolifération des algues marines le long des côtes.

Une action d'aménagement de l'espace littoral, non précédée par des études d'impacts multidimensionnels, risque d'imposer " *des solutions, dans la plupart des cas coûteuses, pas toujours efficaces, pour tenter de porter remède à des dégradations qui peuvent être irréversibles et qu'une meilleure connaissance de l'environnement côtier aurait sans doute permis d'éviter.*" (R. PASKOFF, 1996)¹⁴

Les zones côtières sont des espaces très convoités. De nombreuses activités s'y développent et de denses populations s'y installent. Selon l'Organisation des Nations Unies¹⁵, la population qui se concentre sur une bande côtière inférieure à 60 km de large dépasse la moitié de la population mondiale, et à l'horizon de l'an 2020, elle dépassera les ¾. En plus des activités traditionnelles comme la pêche et l'agriculture, l'espace littoral a vu le développement d'une façon exponentielle des activités liées à l'industrie, au commerce et à l'exploitation des ressources halieutiques, et d'un rythme plus ascendant pour le tourisme et les usages du loisir. Ainsi, une tendance à la hausse des activités humaines est observée dans les zones côtières.

Figure N°V. 2 : Illustration des principales activités en espace littoral



Source : Matthieu Le TIXERANT, op. cité. P, 32.

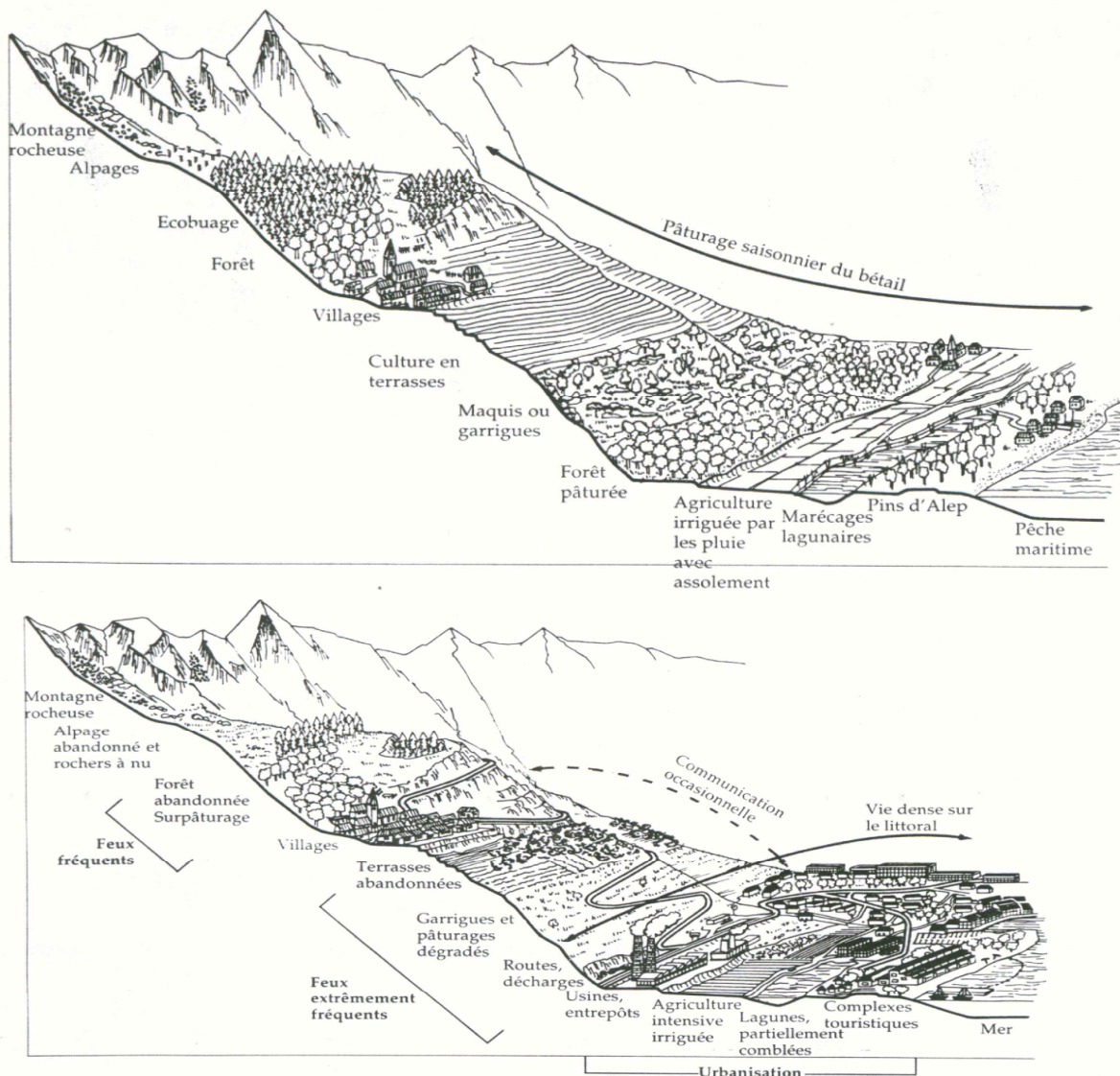
Cette surexploitation des espaces littoraux, qui est accompagnée d'une surconcentration des populations, a d'un côté, donné naissance à un système d'interactions regroupant une gamme très variée d'activités (interactions entre les différentes actions anthropiques), et d'un autre côté, cet engouement excessif pour les espaces littoraux a engendré des conflits d'usages (port de pêche/port de plaisance, industrie/tourisme, et bien d'autres) et a accéléré la dégradation de son environnement et de son écosystème (interactions entre l'homme et le milieu naturel).

¹³ Une mer fortement polluée par les rejets industriels qui sont constitués de résidus d'engrais provenant des exploitations agricoles ; ou par les rejets d'eau chaude des centrales électriques.

¹⁴ R. PASKOFF « Côtes en danger ». Coll. Pratiques de la Géographie. Masson, Paris, 1993 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 45.

¹⁵ <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>

Figure N°V. 3 : Utilisation passée et présente de la bande côtière méditerranéenne (PNUD, Plan Bleu)



Source : Commission des Communautés Européennes « Développement économique et protection de l'environnement des zones côtières ». Un guide des pratiques performantes, ENVIREG. Bruxelles, 1994. P 5.

Les enjeux environnementaux, économiques ou sociaux s'entrechoquent mutuellement en créant des divergences d'usage et des conflits d'appropriation des espaces littoraux. Le littoral n'est pas visualisé d'un même angle par tous. Il peut représenter un intérêt économique pour les investisseurs, et même pour les élus locaux, une richesse naturelle et un espace écologique à protéger pour les écologistes et les naturalistes, ou bien, un espace agréable et une source de quiétude pour certaines catégories de la société civile (artiste, sportifs, etc.). Donc, tracer une ligne directrice d'aménagement ou préciser les choix d'usage des espaces côtiers n'est pas une démarche dans la quelle on peut s'engager facilement. Il est presque impossible de satisfaire tous les acteurs en même temps, et d'arriver à un terrain d'entente où les intérêts des uns et des autres convergent. L'aménagement des espaces littoraux est une action réfutée par certains acteurs (en particulier les écologistes) qui considèrent cette action comme une agression contre les sites côtiers au nom d'intérêts économiques propres aux entreprises et aux investissements.

“ La réalisation d’un équipement, même d’utilité publique, modifiant radicalement cet équilibre, est ressentie souvent comme une agression. L’étude d’impact, en identifiant, évaluant les impacts de ces aménagements en proposant des remèdes devrait minimiser le traumatisme ressenti.” (JP. COURTIAU, 1984)¹⁶

Mais cette vision a une portée limitée du point de vue de la rentabilité, du développement économique et de l’intérêt local ou même général. A travers une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), on peut propulser les espaces littoraux à travers un développement durable qui prendra la variable environnementale en considération. Accompagnée d’un sens élevé de responsabilité et d’un cadre réglementaire adéquat, une gestion ou une exploitation privée d’un espace littoral peut créer une corrélation entre la rentabilité économique et la sauvegarde du biotope et de ses composantes écologiques.

“ Ce qui est commun au plus grand nombre fait l’objet des soins les moins attentifs. L’homme prend le plus grand soin de ce qui lui est propre, et il a tendance à négliger ce qui est commun.” (in F. OST, 1995)¹⁷

5. Définition de l’aménagement du littoral

D’après P. CALVAL (in PASKOFF, 1993)¹⁸, l’aménagement du territoire est :

“Un ensemble de mesures concertées qui règlent l’utilisation de l’espace et son équipement de manière à assurer le plein épanouissement des individus, à faciliter la vie sociale en minimisant les frictions qui résultent de la distance ou du rapprochement d’activités antinomiques et à éviter les perturbations de l’équilibre naturel dont la destruction serait, immédiatement ou à terme, nuisible à la collectivité.”

L’aménagement de l’espace littoral, regroupe selon JP. PINOT (1998)¹⁹ :

“L’ensemble des interventions matérielles opérées sur une côte en vue de l’adapter au mieux aux usages que l’on désire en faire.” L’aménagement du littoral est *“l’un des moyens de gérer est d’aménager, c’est à dire de régler la disposition des lieux de telle façon qu’ils rendent un maximum de services. La notion d’aménagement recouvre l’ensemble des transformations matérielles volontaires des lieux, afin de rendre plus conformes les dispositions naturelles de ces lieux à la gestion que l’on veut faire. L’aménagement du littoral a deux volets : transformer le littoral, en contraignant les lois naturelles à rendre les services qu’on en attend ; ou implanter des infrastructures dans un souci de ne pas modifier les évolutions naturelles du milieu littoral en question. Ainsi, l’aménagement du littoral porte aussi bien sur sa transformation que sur sa protection.”*

A travers ces notions de base, il y a obligation de distinguer, dans le cas de l’espace littoral, entre l’aménagement artificiel, les aménagements naturels et le développement de l’espace littoral. L’aménagement artificiel de l’espace littoral consiste à y implanter des infrastructures et des équipements de base. Cette démarche, bien qu’elle soit une obligation

¹⁶ JP. COURTIAU « Etude d’impact : sept ans après, l’outil fonctionne-t-il encore ? ». Combat Nature, n°66, 1984. P, 48-51 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 50.

¹⁷ F. OST « La nature hors la loi, l’écologie à l’épreuve du droit ». Edition : La Découverte, Paris, 1995. P, 346 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 52.

¹⁸ R. PASKOFF « Côtes en danger ». Coll. Pratiques de la Géographie. Paris, Masson, 1993. P, 250 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 25.

¹⁹ JP. PINOT « Principes et méthodes de la gestion et de l’aménagement des littoraux ». UBO. Brest, 1998. P, 131 in Claire CHOBLET, op. cité. P, 25.

économique, elle risque fortement de nuire à l'environnement et à l'écosystème, dans le cas où elle n'est pas fondée sur un travail de consultation et n'est pas devancée par des études d'impact sur l'environnement. Les aménagements naturels regroupent un certain nombre d'actions qui visent la protection de l'espace littoral contre tout risque naturel ou agression humaine, et à valoriser les richesses et les potentialités naturelles et culturelles des zones côtières. Quant au développement de l'espace littoral, il consiste dans sa globalité à détecter les synergies qui peuvent naître entre les aménagements naturels et l'implantation des infrastructures et des équipements de base, afin de préserver l'aspect naturel des espaces côtiers et de renforcer leur rendement économique pour un bien-être des populations. Cela consiste à aboutir à un développement socioéconomique des espaces littoraux soucieux de l'environnement, c'est le développement durable des zones côtières.

Le littoral est un espace de prédilection pour les investisseurs et les populations. Avec un grand essor des activités humaines qui se prolifèrent le long de la côte, l'espace littoral est surexploité et souffre, dans certains cas, d'une sorte d'asphyxie due à une forte urbanisation intense et à une forte concentration des populations. A cause de sa grande rentabilité économique (terres très fertiles des plaines côtières, forte abondance des ressources naturelles et marines, accessibilité et proximité des centres de consommation internationaux, etc.) et du cadre de vie agréable qu'il offre, l'espace littoral est devenu un lieu de forte concentration des populations et très apprécié par les investisseurs (industries nautiques, industries liées aux activités touristiques, villages touristiques, centres de remise en forme et de thalassothérapie, pêche, aquaculture, agriculture, commerce et transport, etc). Pour toutes ces raisons, l'importance des zones côtières ne cesse de s'amplifier. Cette surconcentration des activités, sur un espace littoral géographiquement limité et naturellement fragile, exige la mise en place d'une politique adéquate pour réussir son aménagement, cette politique doit assurer à la fois sa protection et son développement. Par conséquent, un travail fondé sur la concertation et la coordination entre les différents acteurs doit être préconisé. Cette intégration horizontale (intersectorielle) et verticale (entre les différents acteurs à tous les niveaux de décision) est l'image même d'une gestion efficace et d'un développement durable des espaces littoraux.

6. Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)

La gestion intégrée des zones côtières (ICZM : Integration Coast Zone Management) est une méthode d'organisation et de mise en valeur des zones côtières. Elle permet de garantir un bon fonctionnement des éléments et des acteurs constituant la zone côtière. C'est une démarche systémique²⁰ qui remet en cause l'approche sectorielle très étroite, et qui est adoptée dans l'analyse et la gestion des espaces littoraux. Cette démarche est basée sur une interdépendance et une intercomplémentarité fonctionnelle entre les composantes naturelles et physiques de l'espace littoral et entre l'homme et la nature. Tout cela, fait de l'espace littoral un système territorial complexe. La GIZC est un :

“Processus dynamique qui réunit gouvernements et sociétés, sciences et décideurs, intérêts publics et privés en vue de la protection et du développement des systèmes côtiers. La GIZC vise à optimiser les choix à long terme privilégiant un usage raisonné des ressources

²⁰ Un système est caractérisé par :

- Une fore organisation des éléments qui le composent ;
- La totalité de ces éléments forment un ensemble cohérent et indivisible ;
- L'existence d'une interaction et d'une interdépendance entre ces différents éléments ;
- La forte complexité ne permet pas d'identifier toutes les relations qui régissent les liens et les rapports entre ces différents éléments.

»." (CICIN-SAIN & KNETCH, 1998)²¹

Dans son chapitre 17 de l'Agenda 21, traitant de la préservation et de la sauvegarde des océans, de toutes les mers et des zones côtières, la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (Rio de Janeiro, janvier 1992) a précisé les principes de base qui garantissent un développement durable des zones côtières, à savoir :

- « intégrer dans les processus décisionnels toutes les parties en cause, de manière à promouvoir la compatibilité et l'équilibre entre les différentes politiques et actions de gestion ;
- recenser les utilisations actuelles et prévues des zones côtières et leurs interactions ;
- concentrer l'attention sur des questions bien précises relatives à la gestion des côtes ;
- prendre les mesures préventives et les précautions voulues dans la planification et l'exécution des projets, y compris l'évaluation préalable et l'observation systématique des incidences de grands projets ;
- promouvoir l'élaboration et l'application de méthodes pour mieux comprendre l'impact des activités humaines sur le milieu (pollution, érosion marine, perte des ressources, destruction d'habitats...) ;
- permettre, dans la mesure du possible, aux particuliers, aux groupes et aux organismes intéressés d'accéder à l'information pertinente et offrir des possibilités de consultation et de participation à la planification et à la prise de décisions aux niveaux appropriés ».²²

Le système littoral est formé d'un ensemble de sous-systèmes. De ce fait, l'analyse systémique de l'espace littoral est le point de rencontre de plusieurs disciplines interconnectées. Cette nouvelle approche ne peut être fructueuse que si elle s'appuie sur la modélisation des actions et des rétroactions qui sont l'œuvre des divers éléments et composantes de l'espace côtier. Le tableau ci-dessous, illustre les diverses formes d'intégration et leurs conséquences :

Tableau N°V. 1 : Les diverses formes d'intégration et leurs conséquences

Type d'intégration	Conséquences
Intégration sectorielle	Mise en cohérence des différentes politiques sectorielles / Favoriser les approches pluridisciplinaires et la coopération entre scientifiques et gestionnaires.
Intégration verticale	Mise en cohérence des politiques locales, régionales, nationales et internationales.
Intégration spatiale	Favoriser les approches territoriales et l'intégration terre-mer : la gestion des zones côtières ne peut plus se faire en considérant séparément chaque côté de l'interface terre-mer.

Source: B. CICIN-SAIN et R. W. KNETCH « Integrated coastal and ocean management, concepts and practices ». Island Press, Washington D.C., 1998. P, 517 in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 24.

Vu la complexité du système littoral²³, il est très difficile de donner une définition plénière de la GIZC.

«La GIZC implique une manière de penser le territoire et d'agir sur lui en favorisant un développement harmonieux et reposant sur le maintien d'un équilibre dynamique à long terme

²¹ B. CICIN-SAIN, R. W. KNETCH « Integrated coastal and ocean management, concepts and practices ». Island Press et Washington D.C., 1998. P, 517 in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 25.

²² Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 26.

²³ L'espace littoral est un système territorial composé d'un ensemble de sous-systèmes.

entre les ressources du milieu et leur usage par les sociétés humaines.”²⁴

Une volonté politique, fortement engagée et loin de toute ambiguïté, constitue la condition sine qua non pour réussir une démarche de GIZC. Mais cela reste insuffisant s’il n’y a pas en premier lieu, une cohérence entre les différentes entreprises dans le but d’organiser et d’aménager l’espace côtier, et en deuxième lieu, une coordination entre les différents acteurs et intervenants à tous les niveaux et dans tous les secteurs, d’où le terme « intégration ».

7. La mise en œuvre d’une démarche de GIZC

Elle inclut trois phases :

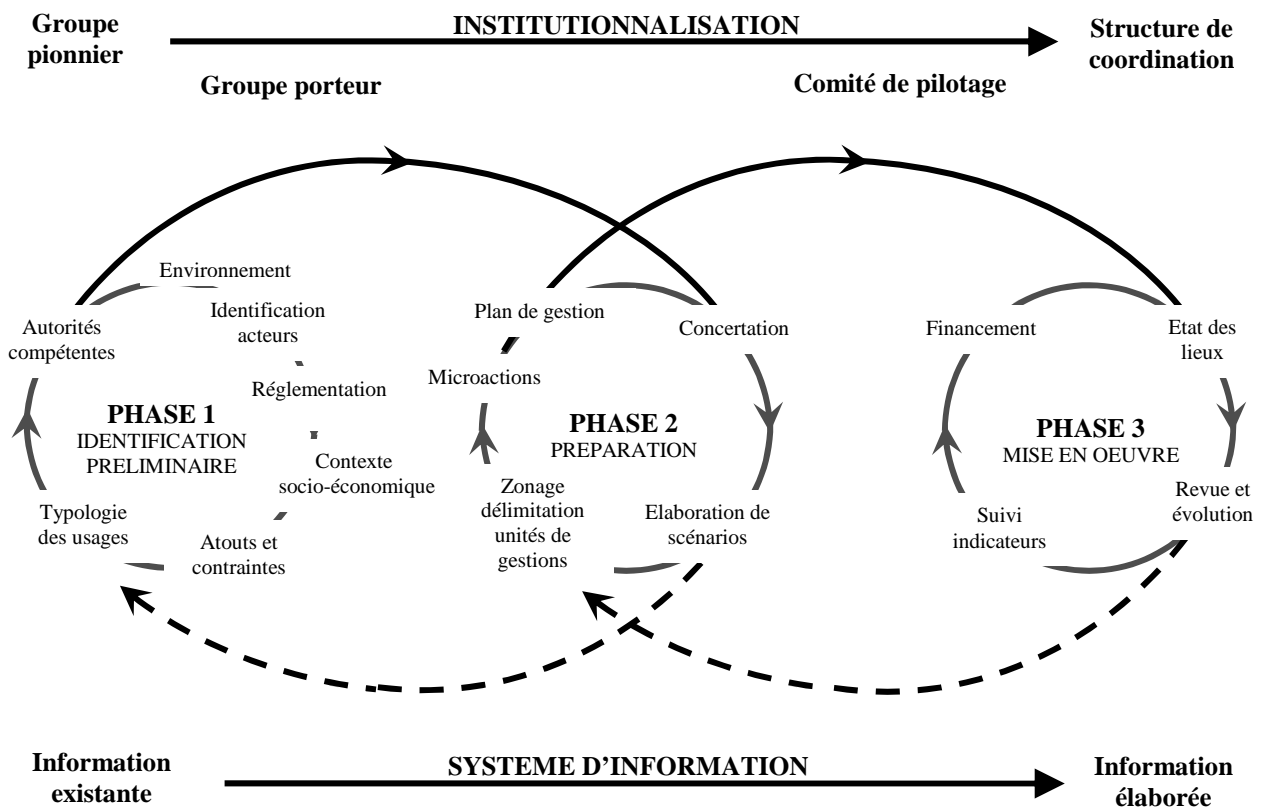
La collecte de données relatives à l’espace littoral (ressources côtières, organisation sociale, cadre institutionnel, etc.) est la première démarche (phase d’identification préliminaire) qu’il faut entreprendre dans toute démarche de GIZC. Cette première phase est d’une importance capitale. Elle permet de s’informer sur l’état actuel de l’espace et de déterminer le profil de chaque zone côtière, afin d’identifier les problèmes à résoudre et les besoins à satisfaire. La collecte de données se fait en menant des enquêtes sur le terrain, et à l’aide de nouvelles techniques informatisées (Système d’Information Géographique, télédétection, photos aériennes, imagerie satellitaire, cartographie numérique avec assimilation en trois dimensions, etc.) d’évaluation et de contrôle (qualité de l’environnement, risques et catastrophes naturelles, et enfin efficacité économique des projets lancés).

Une fois qu’une base de données complète est disponible, il est possible de passer à la deuxième phase (phase préparatoire) qui consiste à mettre en place un cadre d’action, sous forme de lois organisationnelles, de programmes d’action, de schémas directeurs d’aménagement du territoire, de plans de gestion et de cadres d’action.

La troisième phase (phase de mise en œuvre) est celle de l’accomplissement des programmes d’action, tracés dans la phase préparatoire. Elle consiste, dès que les moyens (techniques, humains, politiques et financiers) sont regroupés, à exécuter l’ensemble des démarches et des plans de travail adoptés dans la phase préparatoire. Cette dernière phase exige un suivi permanent pour s’informer sur l’état d’avancement des projets engagés. Ce travail de prospection et d’évaluation a pour but de rectifier ou de perfectionner toute action qui n’a pas réussi à réaliser les objectifs attendus et où les méfaits écologiques occasionnés sont importants. C’est un travail de rigueur qui permet d’assurer un bon fonctionnement et une efficacité optimale des actions engagées.

Le schéma suivant illustre parfaitement la mise en œuvre de la démarche et de la politique de GIZC.

²⁴ Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 25.

Schéma N°V. 3 : Les différentes phases de mise en œuvre d'une politique de GIZC

Source²⁵ : Réalisée par l'Auteur in V. R. SALM, J. R. CLARK, E. SIRILIA, 2000.

Il y a une forte interconnexion et une complémentarité opérationnelle entre les trois phases de GIZC. Ces phases forment un système complexe et difficile à cerner²⁶. Si une action est mal engagée, elle risque fortement d'influencer négativement le fonctionnement de tout le système. De ce fait, la GIZC est considérée comme un système d'enchaînement d'actions complémentaires. Cela sollicite un travail de concertation et de collaboration entre les divers acteurs concernés, et cela à tous les niveaux et pendant tout le processus.

Conclusion

Pour ses spécificités, l'espace littoral doit être abordé différemment par rapport aux autres espaces. L'espace littoral ne forme pas un seul et unique ensemble, c'est tout un système complexe où s'interposent les intérêts des uns et des autres, et où les interconnexions entre activités humaines, d'une part, et entre l'homme et la nature d'une autre part s'intensifient.

A cause de sa nature fragile et de sa complexité, l'espace littoral doit être perçu comme un système d'actions et de rétroactions. Son aménagement doit veiller à ne pas nuire à son environnement, d'où le principe de durabilité. Toute démarche d'aménagement de l'espace littoral doit être fondée sur une forte coordination entre groupes et acteurs. Afin d'éviter toute dégradation de son écosystème et un gaspillage ou une mauvaise affectation des ressources, toute action anthropique doit être, avant son lancement, devancée par une étude d'impact sur

²⁵ V. R. SALM, J. R. CLARK, E. SIRILIA « Marine and Coastal Protected Areas ». A guide for planners and managers. USAID, Third Edition, 2000. IUCN Marine Programme in Matthieu LE TIXERANT, op. cité. P, 31.

²⁶ C'est un ensemble de sous-systèmes exigeant un savoir-faire pluridisciplinaire.

l'environnement et des études de fiabilité socioéconomique.

Un travail de coordination et de concertation, une mise en place d'un système d'information et un suivi permanent des indicateurs naturels et socioéconomiques sont les piliers de toute gestion intégrée des zones côtières. Avec une telle approche, l'aménagement des espaces littoraux ne peut être que bénéfique dans son ensemble, car dans ce cas précis, l'action de l'homme sera en totale harmonie avec la nature, et le développement des espaces littoraux sera imprimé d'endogénéité et de durabilité.

CONCLUSION

En terme de localisation spatiale, les travaux de J. H. VON THÜNEN et ceux d'Alfred WEBER sont des références. Le modèle de la localisation agricole et celui de la localisation industrielle ont contribué largement à comprendre la logique de la répartition spatiale des cultures d'une part, et de celle des unités industrielles d'autre part. Ce qui peut être reproché aux modèles de localisation spatiale mis en place avant 1930 c'est la dimension spatiale de leur analyse, ils étaient réduits à un espace géographiquement limité qui n'est autre que le marché.

Le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER (1933) a apporté un nouveau souffle à l'analyse spatiale en étudiant la hiérarchie urbaine, la formation et l'évolution des centres urbains. A partir de la fin des années 1960 de nouvelles disciplines ont émergé, il s'agit notamment de l'économie urbaine, du développement durable, de l'économie géographique, etc. Au début de la décennie 1980 on assiste à l'émergence de la science régionale qui véhicula de nouvelles approches et qui aborda l'espace dans sa dimension régionale. La science régionale avait comme but d'expliquer les déséquilibres régionaux en termes de développement.

On constate donc que l'introduction de la notion d'espace dans l'analyse économique s'est faite graduellement. En passant du petit point (marché de fruits et légumes) pour aboutir à l'espace régional. L'espace a su prendre avec le temps sa place méritoire dans le jargon économique.

Il est très difficile, voire même impossible, de parler du territoire sans aborder les notions de développement. C'est en fait l'espace qui constitue le support physique de toute forme de développement. En s'acharnant derrière le bien-être, l'homme ne cesse de modifier son espace et de l'organiser sous diverses formes. L'espace local est le théâtre de prédilection de tout type de développement. L'Homme cherche sans relâche à optimiser son bien-être en minimisant ses coûts et en réduisant les torts causés à la nature. Le développement durable est une réponse à la dégradation de l'environnement et à la surexploitation des richesses. Il permet d'assurer l'équilibre entre l'homme et la nature. À travers cet instrument, le territoire sera en même temps valorisé et préservé. Le développement endogène extraverti consiste à réaliser l'ascension des espaces locaux en se basant largement, et dans la mesure du possible, sur leurs propres atouts. C'est une sorte d'autodépendance fonctionnelle. Après un développement fulgurant, les espaces locaux seront en mesure de se connecter au reste du monde. C'est un effet de rayonnement consistant à passer d'une vision purement locale à une vision globale.

Le territoire n'est pas homogène et il n'est pas économiquement neutre. Les territoires dotés de facteurs attractifs et géographiquement bien situés seront aptes à concentrer des activités et à attirer des populations. Par contre, ceux qui sont moins dotés et géographiquement mal situés vont constituer des espaces répulsifs ou du moins peu attractifs. Tout ceci est à l'origine des déséquilibres spatiaux en termes de développement et de peuplement. Dans ce contexte, la tâche de rééquilibrer l'espace global est léguée aux politiques d'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire est une action volontariste de l'Etat, elle consiste à organiser et à valoriser les territoires par une répartition rationnelle et homogène des infrastructures de base et des équipements structurants. Le dualisme entre l'équité spatiale et l'efficacité économique peut être surmonté par la solidarité territoriale. En d'autres termes, les territoires riches sont dans l'obligation de soutenir financièrement les territoires défavorisés afin de préserver l'intégralité du territoire national et la cohésion sociale. Cette répartition équitable de la richesse doit être objective, elle ne doit pas constituer une forme d'assistanat, elle doit

impérativement viser la valorisation du potentiel local afin de permettre à chaque espace de se développer en exploitant ses propres moyens pour passer d'un statut de consommateur de richesse à celui de générateur de valeur ajoutée et d'emplois.

L'application de l'ensemble des actions consistant à aménager un territoire donné exige un travail de coordination et de coopération entre les différents acteurs (Ministères, collectivités locales, organismes spécialisés, entreprises, citoyens, etc.) à tous les niveaux (local, régional, national et international) et pratiquement dans tous les secteurs (transport, industrie, agriculture, pêche, éducation, santé, etc.). Toute politique d'aménagement du territoire doit avoir ses outils et ses instruments qui vont lui permettre de fonctionner. Ils peuvent être institutionnels, financiers mais aussi techniques. Afin d'augmenter l'efficacité de toute politique d'aménagement du territoire, celle-ci reste dans l'obligation d'assurer la cohésion entre les différentes actions engagées en développant un travail fondé sur la concertation.

L'espace littoral est d'une nature complexe et se dégrade aisément. Pour l'aborder, il est impératif de rejeter toute approche sectorielle. L'approche systémique est la plus fiable des approches, elle permet de valoriser et de gérer l'espace littoral dans la durabilité. Dans cette optique, la GIZC est apte à créer une osmose entre l'homme et l'écosystème marin. Elle est agencée en trois phases imbriquées les unes dans les autres (phase d'identification préliminaire, phase de préparation et phase de la mise en œuvre), leur interconnexion et leur complémentarité opérationnelle renforcent leur interdépendance. Si une phase est mal exécutée, c'est tout le système qui sera affecté. De ce fait, un travail basé sur la concertation et la collaboration est l'unique garant de la réussite de toute politique de GIZC.

Cette première partie nous a permis de mieux cerner la notion d'espace et son importance grandissante dans l'analyse économique.

Essai d'analyse de la dynamique de l'aménagement du territoire en espace littoral : cas de la wilaya de Béjaïa -Défis et perspectives -

Deuxième partie

AMENAGEMENT
PROSPECTIF DU
TERRITOIRE ALGERIEN
ET PRESENTATION DE
L'ESPACE LITTORAL DE
BEJAIA

INTRODUCTION

Après avoir élaboré dans la première partie le cadre théorique de notre travail, le but recherché à travers cette deuxième partie est de préparer le terrain pour mieux aborder le cadre pratique dans un souci de respecter un enchaînement logique et graduel des idées. Cette deuxième partie comporte deux grands chapitres : le premier sera consacré à l'étude du territoire algérien et à faire une présentation détaillée de la nouvelle politique d'aménagement du territoire (perspectives 2020), le deuxième chapitre sera consacré entièrement à la présentation de l'espace littoral de Béjaïa pour permettre au lecteur d'avoir une vision claire et englobante de notre espace d'étude dans le but de mieux cerner ce qui sera énoncé dans la troisième partie.

L'Algérie est un pays vaste, il est le deuxième plus grand pays d'Afrique. Elle occupe une place géographique stratégique, c'est l'une des portes principales du continent africain et centre le Maghreb. En plus elle est en face et tout près de l'Europe. Ces dernières décennies, une tendance à la littoralisation des activités et du peuplement est observée. La répartition spatiale des activités et des populations est fortement déséquilibrée et les espaces intérieurs sont sous-développés et largement défavorisés. Si cette tendance persiste, elle aura des conséquences néfastes sur l'écosystème marin, l'intégralité du territoire national et la cohésion sociale. Afin de renverser l'évolution spontanée des choses et de permettre au territoire algérien de se valoriser dans la durabilité et l'équité spatiale, l'Algérie a adopté une nouvelle politique d'aménagement du territoire, une démarche volontariste de l'Etat basée sur la redistribution des surcharges et la reconquête du territoire. Elle consiste en outre à reconfigurer la localisation future des infrastructures de base et des équipements structurants afin de permettre aux régions des Hauts-Plateaux et à celles du Sud d'être plus attractives.

Notre but est de répondre à un certain nombre de questions qui nous semblent intéressantes :

- Quelles sont les caractéristiques du territoire algérien ?
- Comment sont réparties les activités et les populations ?
- En quoi consiste la nouvelle politique d'aménagement du territoire ? Quels sont ses objectifs premiers ?
- Quels sont ses multiples instruments ?

Nous pensons que ce chapitre est en totale corrélation avec la ligne directrice de notre réflexion, puisque la nouvelle politique algérienne d'aménagement du territoire a pour but de réduire les pressions exercées sur la zone tellienne, afin de la préserver en optant pour un développement durable en privilégiant des aménagements intégrés des espaces littoraux.

Quant au deuxième chapitre, il sera consacré entièrement à l'élaboration d'une présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de la wilaya de Béjaïa. Plusieurs aspects seront abordés notamment l'aspect géographique, climatique, démographique et urbanistique. Avant d'entamer toute présentation de l'espace littoral de Béjaïa, on a jugé utile de préciser l'importance des espaces littoraux dans les politiques de développement et d'aménagement des territoires et cela dans un monde caractérisé par une forte concurrence spatiale. Comme son nom l'indique, ce chapitre en question sera une sorte de fiche signalétique de notre zone d'étude, il visera à mettre en exergue les caractéristiques physiques de cet espace, en exposant les contraintes à surmonter et les potentialités à exploiter. La géographie humaine est d'un grand apport pour toute politique d'aménagement du territoire. Elle permet d'exposer les paramètres démographiques (taux

de croissance démographique, taux de fécondité, taux de natalité, taux de mortalité, pyramide des âges, etc.) et d'élaborer une image globale de la répartition spatiale des populations afin de mieux répartir les infrastructures sociales. Dans ce contexte, notre démarche consistera (en plus d'une analyse des phénomènes démographiques) à mesurer l'intensité des déséquilibres spatiaux de peuplement. En dernier lieu, il sera question d'étudier les aspects urbanistiques et de repérer les caractéristiques marquantes de la configuration urbaine de notre zone d'étude.

D'une façon générale, cette deuxième partie est un appontement entre la première partie et la troisième partie, elle rendra plus fluide le passage d'un cadre purement théorique à un cadre analytique et empirique.

LES CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE ALGERIEN ET LES PERSPECTIVES DE SON AMENAGEMENT**QUESTIONS CLES**

1. Quelles sont les caractéristiques physiques du territoire algérien ?
2. Quels sont ses points forts ? Quelles sont ses faiblesses ?
3. Comment remédier aux déséquilibres spatiaux en terme de développement ?
4. Quelles sont les perspectives de développement et d'aménagement du territoire algérien ?
5. Pourquoi l'Etat intervient-il ? Que propose la nouvelle politique d'aménagement du territoire comme alternatives ?
6. Quels sont ses instruments ?

Le territoire algérien n'est pas homogène, il englobe un certain nombre de distorsions. C'est un territoire où les déséquilibres se manifestent fortement. La répartition équilibrée du développement et des populations constitue, désormais, le grand défi qui doit être relevé par la nouvelle politique algérienne d'aménagement du territoire. En effet, l'Algérie est face à un grand challenge auquel elle ne doit pas tourner le dos. C'est celui de rééquilibrer spatialement son développement et d'imprimer d'homogénéité la répartition de sa population.

La dégradation de l'espace naturel, la répartition inégale des populations et la polarisation démesurée du développement et de la croissance sont les causes directes de l'apparition de multiples conflits entre les différents secteurs d'activité économique, d'une part, et entre les divers centres de décision d'autre part.

Dans un monde en pleine mutation, caractérisé par une compétition sans précédent dans tous les domaines constituant le système économique, l'espace le mieux doté en facteurs propulseurs sera le plus attractif pour les investisseurs et les capitaux et concentrera, par effet d'entraînement, les infrastructures adéquates qui vont optimiser sa rentabilité économique, en faisant de lui un théâtre propice pour un développement multidimensionnel. De nos jours, il est facile d'admettre que la valeur réelle d'un territoire est dépendante de sa capacité à devenir un point de rencontre des synergies positives et créatrices de richesse et de valeur ajoutée.

Dans cette logique, l'Algérie doit trouver les mécanismes qui lui permettront de mieux cerner son territoire. Cette décortication du territoire algérien va contribuer à faciliter l'identification de ses atouts et de ses handicaps. Les atouts doivent être mis en avant et les handicaps doivent être surmontés ou du moins atténuer leurs effets. Cela ne peut se concrétiser sans une politique claire et concertée d'organisation et d'aménagement du territoire, une politique qui optera pour une valorisation globale du territoire dans sa dimension économique, sociale, environnementale et même culturelle. C'est tout le

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

- Occupant 9% du territoire algérien, les Hauts-Plateaux représentent le deuxième ensemble géographique après celui des plaines telliennes. Il est limité au sud par l'Atlas Saharien. En dépit d'une variation de son altitude en passant d'une région à une autre (en moyenne 800 m à l'Est, 400 m dans le Hodna et 1 100 m à la frontière marocaine), les Hautes plaines forment un large plateau qui s'étend de l'Est à l'Ouest du pays. Quant à l'Atlas Saharien, il forme un ensemble géographique homogène, il est la frontière séparant les Hautes Plaines et le Grand Sud, son climat est aride. L'Atlas Saharien est plus large à l'Est qu'à l'Ouest.
- Le dernier ensemble géographique s'étend de l'Atlas Saharien au Nord jusqu'à l'extrême Sud du pays. C'est l'espace saharien (le Grand Sud) qui occupe 87% du territoire algérien et son climat très aride le rend inhospitalier.

Pour ce qui est du climat, il est l'image même du découpage géographique. Le climat en Algérie est à dominance aride, il perd sa douceur et devient de plus en plus chaud au fur et à mesure qu'on se déplace vers le Sud. En plus de cela, la morphologie des reliefs telliens et atlasiques et la position en latitude rend les niveaux de pluviométrie moins denses à l'Ouest (Oranie) qu'au Centre et à l'Est.

Tableau N°VI. 1 : La moyenne des précipitations annuelles selon les ensembles géographiques (En mm)

ZONE	SOUS ZONE		
	Ouest	Centre	Est
Littoral	400	700	900
Atlas Tellien	600	700-1 000	800-1 600
Hautes Plaines	250	250	400

Source : MATE, op. cité. P, 17.

En dépit de son immensité (8% du territoire africain), la partie écrasante du territoire algérien (87%) est une zone aride où les précipitations sont très faibles. Les eaux souterraines au Sud sont une ressource non renouvelable, c'est dire que leur exploitation et leur rendement sont limités dans le temps. Ce constat démontre que seul le Nord, qui est doté d'un climat doux (climat méditerranéen), est considéré comme une zone disposant de ressources en eaux renouvelables.

Tableau N°VI. 2 : Le potentiel des ressources en eau en Algérie par zones (En milliards de m³)

ZONE	Ecoulement des eaux de surface	Nappes souterraines	TOTAL
Zone Tellienne	11,8	1,8	14,2
Hauts-Plateaux	0,6		
Sud	Négligeable	5	5
ALGERIE	12,4	6,8	19,2

➤ 90% des eaux superficielles qui se concentrent dans les bassins du Nord se déversent en grande partie dans la mer.

Source : MATE, op. cité. P, 18.

L'eau est une ressource rare qu'il faut exploiter et gérer rationnellement. Sa mauvaise répartition spatiale et son irrégularité contribuent fortement à aggraver le problème des ressources hydriques en Algérie. Cela oblige l'Algérie, dans le moyen et le long terme, à se préparer pour faire face à une situation de pénurie générale de cette denrée. On constate que les Hauts-Plateaux est la région qui souffre d'un manque bidimensionnel en eau. Ce vaste territoire ne bénéficie pas d'un taux d'écoulement important, et pour aggraver son cas, cette région ne recèle pas dans son sous-sol des nappes phréatiques capables de

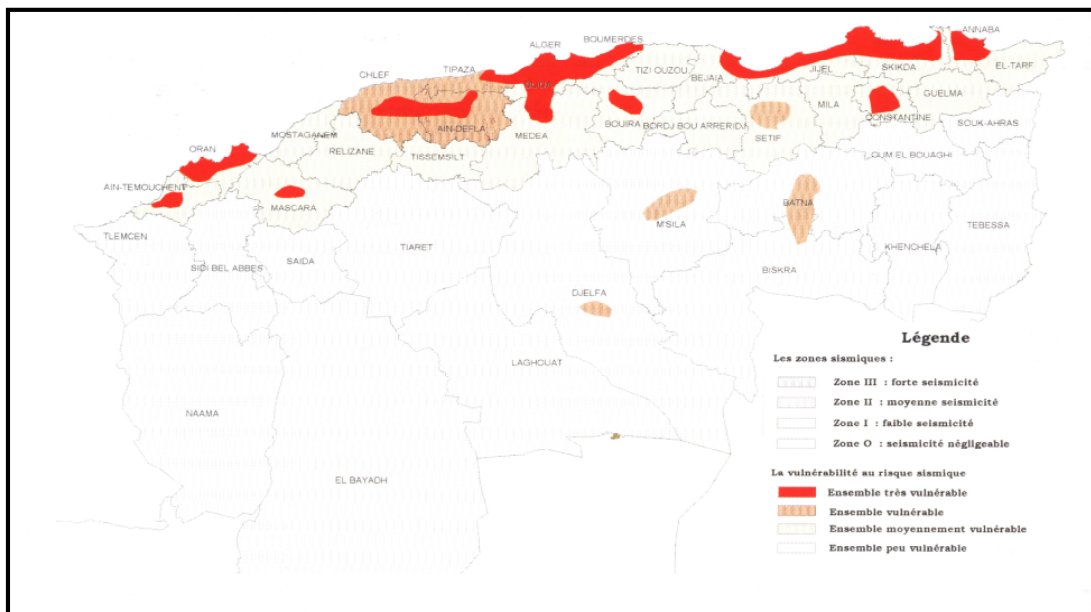
Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

substituer son manque en eaux superficielles. C'est un double handicap qui risque fortement d'hypothéquer son développement futur si d'ici-là rien n'est envisagé comme substitut.

L'Algérie, dans son ensemble, ne recèle pas un grand potentiel agricole. En effet, la totalité des terres en mesure de supporter des cultures² sont de l'ordre de 40 millions d'hectares. Dans cet ensemble, la Surface Agricole Utile (SAU) n'est que de 7,5 millions d'hectares, soit 3,14% de l'ensemble du territoire et une moyenne de 0,25 hectares/habitant³. En plus de la rareté des ressources en terres et plus précisément en SAU, les terres cultivables se concentrent majoritairement dans les Hauts-Plateaux ou l'Atlas Saharien, là où les ressources hydriques sont très limitées. Pour aggraver la situation, ce potentiel limité et fragile est sans cesse agressé par la nature (érosion hydrique, érosion éolienne, désertification, salinisation, etc.) et l'homme (consommation des terres les plus fertiles par l'industrie et l'urbanisme, la pollution par toutes ses formes, etc.).

La zone tellienne, et plus précisément la frange littorale, est très exposée au risque sismique. Les séismes les plus dévastateurs et les plus brutaux se sont manifestés dans les plus grandes villes du pays, à savoir Alger et Oran. Cette vulnérabilité de la zone littorale est due à la rencontre (à une profondeur ne dépassant pas les 20 Km) des deux plaques tectoniques africaine et eurasiennne. Toutes ces données expliquent le caractère dévastateur des séismes dans les zones épacentrales. Les dommages causés par un séisme sont amplifiés par la forte concentration des populations dans les régions à risques et également, par la qualité des constructions qui sont loin de répondre aux normes antisismiques.

Carte N°VI. 2 : Zones sismiques et degré de vulnérabilité du territoire algérien



Source : MATE, op. cité. P, 26.

2. L'image démographique du territoire algérien

Après l'indépendance, la population algérienne a enregistré des taux de croissance élevés, exprimés par un Indice Synthétique de Fécondité (ISF) dépassant les 7

² Pâturages, forêts, alfa et maquis.

³ MATE, op. cité. P, 18-23.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

enfants/femme et un taux de croissance démographique surplombant en moyenne les 3,48% par an. Mais désormais, les réalités démographiques de ces dernières années démontrent que l'Algérie a entamé une nouvelle phase de transition démographique.

2.1. Un ralentissement de la croissance démographique

Entre 1970 et 1975, et selon les données publiées dans le Rapport Mondial sur le Développement Humain de 2006, l'ISF était de 7,4 enfants/femme dans les années 1970, pour n'enregistrer que 2,5 enfants/femme en 2005. Cela n'est que le résultat d'une évolution naturelle de la population algérienne qui tend à entrer dans une nouvelle phase de transition démographique. En outre, le ralentissement du taux de croissance démographique de la population algérienne est expliqué par un certain nombre de paramètres :

- Le recul de l'âge du mariage ;
- La baisse de la mortalité infantile ;
- L'augmentation de l'espérance de vie à la naissance ;
- Un fléchissement du taux de nuptialité.

Ces paramètres peuvent être indexés à d'autres causes :

- Le niveau d'instruction des femmes ;
- L'amélioration du cadre de vie et particulièrement les conditions sanitaires ;
- L'adoption (en 1974) d'un Programme national de protection maternelle et infantile et d'espacement des naissances (PMI/EN), ce programme est suivi en 1983 par le Programme national de maîtrise de la croissance démographique (PNMCD) qui encourage la contraception.

Tableau N°VI. 3 : Evolution de la population totale et du taux de croissance démographique annuelle de la population algérienne

ANNEE	Population totale (En millions d'habitants)	ANNEE	Taux de croissance démographique annuelle (En %)
1962	10,2*	1969	3,37*
1966	12,20*	1977	3,04*
1975	16,00**	1987	3,10*
1987	23,03*	1990	2,49****
1998	29,10*	1995	1,89****
2002	31,36****	1998	1,57****
2006	33,20****	2000	1,48****
2010	36,00*	2003	1,58****
2015	38,10*	2005	1,69****
2020	41,50**	2004 à 2015	1,50**

Sources : Etablit par l'Auteur in ;

* MATE, op. cité. P, 30-34.

** PNUD « Rapport mondial sur le développement humain ». Edition 2006.

*** ONS « Population et démographie ». Edition 2005.

**** KPMG « Guide investir en Algérie ». Edition 2006. P, 5.

2.2. Une répartition déséquilibrée de la population

Entre 1966 et 1977, l'Algérie a connu de forts mouvements migratoires, exprimés par un exode massif des populations habitant le Sud, les Hauts-Plateaux et les montagnes telliennes pour s'installer dans les métropoles et les plaines telliennes. Ces flux migratoires se sont affaiblis entre 1977 et 1987. La tendance à la baisse des flux migratoires s'est

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

nettement manifestée après la décennie suivante. En effet, la période 1987-1998 est celle de la transition démographique de la population algérienne. En plus du ralentissement des grandes migrations Nord-Sud, une baisse des taux de croissance démographique est observée dans l'ensemble des grandes métropoles du Nord et dans la zone tellienne. Ces deux nouvelles données, associées à un fort taux de fécondité (10,5 enfants/femme) dans les Hauts-Plateaux et le Sud⁴ ont contribué à réduire le déséquilibre de peuplement.

Tableau N°VI. 4 : Le déséquilibre de la répartition de la population algérienne par zones géographiques (En %)

REGION	Croissance démographique annuelle			Répartition de la population par régions			
	1966/77	1977/87	1987/98	1966	1977	1987	1998
Métropoles	4,22	2,42	1,97	23,9	26,5	24,8	24,3
Nord hors métropoles	2,67	3,17	1,83	44,0	41,6	41,8	40,4
Hauts-Plateaux	2,96	3,56	2,53	25	24,4	25,4	26,5
Sud	3,89	3,75	3,04	7,0	7,5	8,0	8,8
Algérie	3,22	3,12	2,15	100	100	100	100

Source : MATE, *op. cité. P, 33.*

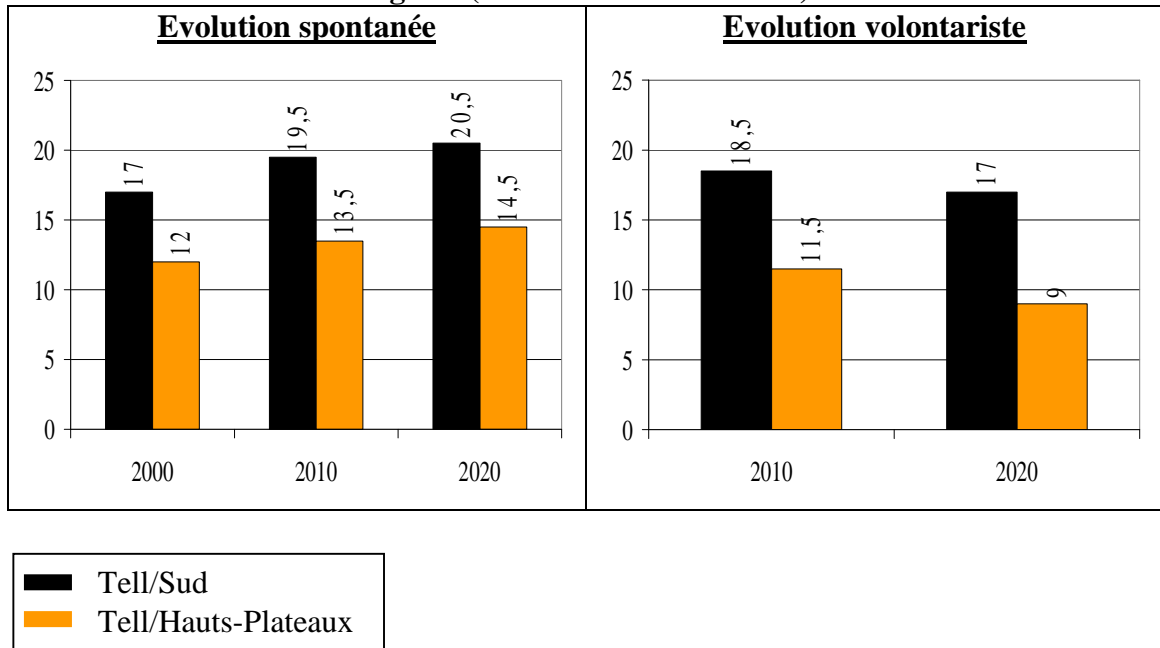
Cette lecture des données démographiques n'est en fait qu'une analyse étroite de la répartition zonale de la population algérienne. En effet, un fort déséquilibre de peuplement apparaît clairement si on étudie l'évolution dans le temps de l'Ecart Absolu de Peuplement (EAP⁵) entre le Nord, le Sud et les Hauts-Plateaux. La tendance haussière de cet indice exprime une situation avantageuse de la zone tellienne.

Sans une politique concertée, ayant comme but majeur le développement homogène et équilibré de l'ensemble du territoire algérien, le déséquilibre de la répartition spatiale de la population ne va que s'aggraver davantage avec le temps. La nouvelle politique d'aménagement du territoire est une démarche volontariste de l'Etat et l'une de ses finalités est de redéployer 3 millions de personnes dans les Hauts-Plateaux. Le graphique qui suit illustre bien cette finalité.

⁴ Le fort taux de fécondité et le taux de croissance démographique élevés sont les conséquences directes de l'illettrisme de la grande partie des populations (en particulier les femmes) habitant ces régions caractérisées par un sous développement socioéconomique.

⁵ EAP entre deux régions est égale à la différence entre leurs populations respectives.

Graphique N°VI. 1 : Evolution de l'Ecart Absolu de Peuplement entre les différentes régions (En millions d'habitants)

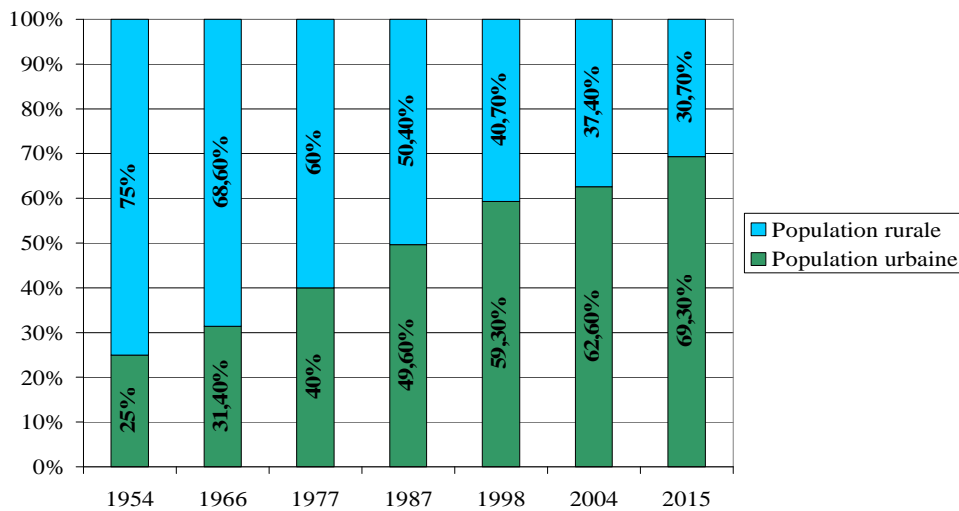


Source : Etablit par l'Auteur in MATE, op. cité. P, 34.

3. L'anarchie urbaine : la forte caractéristique du territoire algérien

Le taux d'urbanisation était faible dans les années 50 et 60. Sa proportion n'était que de 25% en 1954 et de 31,4% en 1966, et cela malgré l'exode des populations rurales vers les grandes villes. Comme il est illustré dans le graphique N°VI. 2, à partir des années 70 l'urbanisation du territoire algérien s'est nettement accélérée en suivant une tendance haussière. En effet, en 1966, un citoyen sur trois vivait dans les zones urbaines contre deux dans les zones rurales, et l'inverse s'est produit à partir de 1987.

Graphique N°VI. 2 : Evolution de la part de la population urbaine dans la population total de l'Algérie de 1954 à 2015 (En %)



Source : Etablit par l'Auteur in ;

- De 1954 à 1998 : MATE, op. cité. P, 34.
- De 2004 à 2015 : PNUD « Au-delà de la pénurie : pouvoir, pauvreté et crise mondiale de l'eau ». Rapport mondial sur le développement humain, 2006.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

Cette forte urbanisation a engendré une saturation des villes et une dévalorisation des zones rurales. L'exode massif des populations rurales vers les villes, en particulier vers les grands pôles industriels littoraux, a été l'une des causes directes du dysfonctionnement des aires urbaines car le mouvement d'urbanisation a été largement imprimé d'anarchie.

Les grandes mutations économiques (création de pôles industriels) jusqu'au milieu des années 80 ont provoqué un surpeuplement et une surconcentration des villes situées au Nord et d'une façon plus dense, de celles qui sont dans la frange littorale. De ce fait, le déséquilibre de l'armature urbaine du territoire algérien s'est aggravé. La localisation spatiale des villes n'est pas homogène, les plus grandes villes du pays sont localisées dans la zone tellienne et sur la frange littorale (17 agglomérations sur 32 de plus de 100 000 habitants)⁶. Les conséquences directes de cette urbanisation anarchique (des villes-dortoirs) sont multiples :

- La dégradation du cadre de vie ;
- La dégradation de l'environnement ;
- Le bétonnage de terres à haute potentialité agricole ;
- La perte de l'identité culturelle des villes algériennes ;
- La multiplication de l'insécurité et de la délinquance ;
- La prolifération des maladies transmissibles ;
- La dévalorisation de la zone rurale et des métiers liés à la campagne ;
- L'amplification de la crise de l'habitat ;
- L'aggravation du problème de la mobilisation et de la distribution de l'eau ;
- La vulnérabilité du tissu urbain aux risques naturels.

L'urbanisation accélérée du Nord algérien est caractérisée par une forte urbanisation de la zone littorale, cette tendance à la littoralisation peut se lire sur le tableau qui suit :

Tableau N°VI. 5 : Evolution de la densité démographique en Algérie par zones (Habitants/Km²)

ZONE	Superficie approximative (En km ² -- Sa part en %)	Densité démographique (Habitants/Km ²)		
		1977	1988	1998
Bande littorale	45 000 -- 1,7%	166,7	222,5	245
Tell et steppe	255 000 -- 10,3%	36,7	49,6	60
Sud	2 080 000 -- 88%	0,6	0,9	1,35

Source : ONS. Données statistiques n°311 - Novembre 2000 in MATE, op. cité. P, 38.

4. Diagnostique de la situation de l'aménagement du territoire

La frange littorale et les massifs montagneux sont très convoités. Ces espaces, et en dépit de leur superficie limitée et de leur grande fragilité naturelle, concentrent la plus grande portion de la population et leur développement est sans cesse renforcé. L'orientation à sens unique du développement risque fortement d'hypothéquer les chances d'un développement durable et harmonieux de l'ensemble du territoire.

4.1. Les infrastructures hydriques

L'Algérie a adopté une politique hydrique fondée sur un fort engagement de l'Etat dans la mobilisation des eaux superficielles. Comme le démontrent clairement et sans ambiguïté les données chiffrées, l'Algérie est passée d'un taux de mobilisation des eaux superficielles égal à 554 millions de m³ (24 barrages ou retenues dépassant 1 million de

⁶ MATE, op. cité. P, 37.

m³) en 1962 à 2 milliards de m³ en 1990 (98 barrages)⁷. Mais cela reste insuffisant, car l'Algérie reste loin des normes internationales requises, puisque le seuil minimal critique selon le World Resources Institute est de 1000 m³/habitant/an, alors qu'en Algérie il n'est que de 700 m³/habitant/an. L'Oranie et la région des Hauts-Plateaux en particulier sont les deux zones défavorisées en ressources hydriques. En effet, ces deux espaces ne contiennent pas des ressources appréciables en eaux souterraines. Pour toutes ces raisons et en plus d'un fort engagement dans une politique dynamique de réalisation de barrages, le deuxième défi que l'Algérie de demain doit relever est celui du transfert des eaux mobilisées des régions les mieux arrosées vers l'Oranie et la région des Hauts-Plateaux, dans un but ultime qui n'est autre que celui d'alimenter les populations actuelles et futures en eau potable et d'approvisionner les différents secteurs de l'activité économique. Gagner la bataille de l'eau exige l'adoption d'une politique dynamique à long terme qui doit être fondée sur une intensification des infrastructures hydriques (barrages, réseaux de transfert et stations de dessalement de l'eau de mer). En outre, l'Etat est dans l'obligation de mobiliser les moyens nécessaires pour éviter une aggravation de la crise d'eau dans le futur.

4.2. Les infrastructures de transport

Le réseau de transport en Algérie est caractérisé par une forte prédominance du réseau routier (87% des volumes transportés) au détriment des autres modes de transport. L'Algérie dispose du plus long réseau routier au Maghreb (100 000 km en 1998), mais dont la part de l'autoroute est très faible.

La densité du trafic routier et la localisation spatiale des axes routiers sont l'image même de la répartition inégale des populations et des activités économiques. En effet et selon les données du MATE⁸, l'ossature du réseau routier est caractérisée par une intensification de sa densité dans le Nord et la zone tellienne (la route côtière et la liaison Magnnia-Oran-Alger-Constantine-Annaba-Elkala) et une densité amoindrie dans les Hauts-Plateaux (l'axe Hauts-Plateaux au sud de l'Atlas tellien, liaison Oran-Béchar-Tindouf et d'autre part, Béchar-Adrar-Reggane-Borj Badji Mokhtar, liaison Alger-Tamanrasset-Niger-Mali, et enfin la liaison Annaba-Contantine-In Aménas-Djanet). Cette situation reflète la saturation du réseau routier au niveau de la frange littorale :

- 3 300 km supportent un trafic routier dépassant les 4 500 véhicules/jour ;
- 5 200 km supportent un trafic routier compris entre 3 500 et 4 500 véhicules/jour ;
- 11 000 km supportent un trafic routier inférieur à 3 000 véhicules/jour.

Afin d'atténuer la pression exercée sur la région Nord et en parallèle désenclaver les Hauts-Plateaux, l'Algérie s'est engagée dans un projet ambitieux qui va sans doute reconfigurer l'image de son territoire. Ce projet n'est autre que l'autoroute Est/Ouest. Cette voie à grande vitesse traversera la région des Hauts-Plateaux d'Est en Ouest sur une longueur dépassant les 1 200 km et comportera six voies de circulation. Elle sera réalisée selon les normes européennes et son coût de réalisation dépassera les 11 milliards USD. Cet ouvrage acquiert une importance stratégique et il est le catalyseur de la nouvelle politique d'aménagement du territoire dans son Option Hauts-Plateaux Sud (O.HP-Sud) pour une reconquête des régions intérieures afin d'assurer le rééquilibrage de la répartition zonale des populations et de garantir un développement homogène et harmonieux de l'ensemble du territoire algérien.

⁷ MATE, op. cité. P, 46.

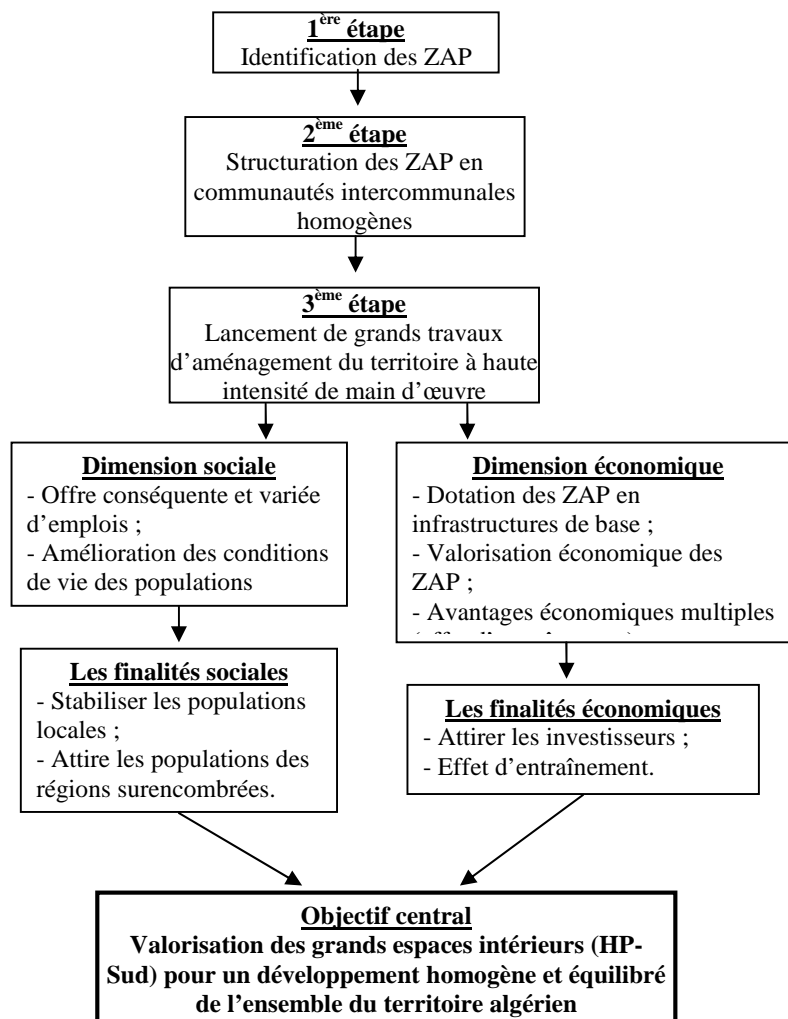
⁸ Idem. P, 48.

5. Le rééquilibrage de l'espace comme ultime objectif de la nouvelle politique d'aménagement du territoire

La ligne directrice du *scénario volontariste* que trace la nouvelle politique d'aménagement du territoire vise dans son ensemble à combattre les décalages de peuplement et de développement entre zones et entre espaces régionaux. Le rééquilibrage du territoire ne peut être une réalité tangible sans une politique de redéploiement des surcharges qui sera centralisé autour de la valorisation effective des Hauts-Plateaux et du Sud. Dans cette perspective, l'O.HP-Sud vise comme première étape la stabilisation des populations dans leurs régions d'origine et comme deuxième étape, l'inversement des flux migratoires. Ces finalités ne peuvent pas être réalisées dans le court terme, c'est dire l'obligation d'une politique de longue halène fixant comme ultimatum l'horizon 2020.

Afin de maintenir les populations dans les régions défavorisées, l'obligation d'un changement de cap s'impose. En d'autres termes, il faut passer d'une politique de soutenance et de survie à une politique de promotion et de mise en valeur des zones en difficultés. Cela se fera à travers l'amélioration significative des conditions de vie des populations par le biais d'une valorisation économique et d'un développement endogène des Zones A Promouvoir (ZAP) afin de hausser leur niveau d'attractivité.

Schéma N°VI. 1 : L'O.HP-Sud et le scénario volontariste de la reconquête des régions intérieures



Source : Etablit par l'Auteur in MATE, op. cité. P, 57-58.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

Rendre la région des Hauts-Plateaux attractive aux populations et aux investisseurs exige de combattre avec ardeur et détermination les handicaps dont souffre ce grand espace. En outre, il est primordial de remédier au problème de l'eau qui pénalise largement cette région, d'où l'importance d'un transfert massif de cette ressource des régions les plus riches. Mais également, il est important :

- De doter davantage ces régions en infrastructures de base et en équipements structurants ;
- De développer qualitativement le tissu urbain à travers notamment la valorisation des grandes villes existantes et la création de villes nouvelles ;
- D'opter pour un développement durable des régions intérieures dans un souci ultime qui est celui de préserver l'environnement.

La canalisation future de l'urbanisation vers les régions intérieures vise à protéger la frange littorale de l'asphyxie. La Loi n° 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, oriente et contrôle l'aménagement des espaces côtiers, notamment à travers la confection d'un Plan d'Aménagement Côtier (PAC) pour chaque commune située sur le littoral. Dans leur ensemble, ces plans stipulent :

- L'interdiction de toute construction sur la bande des 100 mètres de la ligne des plus hautes eaux. En cas d'une extrême vulnérabilité de l'espace côtier, cette limite peut être portée à 300 mètres ;
- La limitation de toute extension longitudinale des agglomérations côtières à un maximum de 3 km ;
- Le bornage à 5 km de la distance séparant deux agglomérations voisines ;
- La suppression de toute construction illicite par rapport au domaine maritime public ;
- Les constructions et les travaux d'aménagement autorisés sont fortement visionnés et réglementés ;
- Les diverses infrastructures liées à des activités nuisibles à l'environnement et à l'écosystème côtier doivent être impérativement délocalisées ;
- L'interdiction de toute nouvelle réalisation de voies carrossables, parallèlement au rivage, dans les limites d'une bande de 800 mètres, et de toute réalisation de route de transit parallèles au rivage dans les limites de 3 km.

Dans le cadre de l'O.HP-Sud, et sous incitations financières prises en charge par le Fonds National d'Aménagement du Territoire (FNAT), toute activité polluante ou à risque sera automatiquement délocalisée vers les Hauts-Plateaux ou le Sud. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire horizon 2020 (SNAT 2020), outre l'objectif projeté pour 2010 qui est le rééquilibrage du peuplement afin de stabiliser la population aux alentours des 22 millions d'habitants dans la zone tellienne, vise également à augmenter le niveau de compétitivité de la zone la plus attractive du territoire algérien et qui recèle un très grand potentiel économique, et cette zone n'est autre que celle du littoral.

6. Les lignes directrices de la nouvelle politique d'aménagement du territoire

Le passage de l'Algérie d'une économie autocentrique où l'Etat est le seul créateur de richesses et d'emploi, à une économie de marché où l'importance du rôle de l'Etat dans la sphère socioéconomique perd de son ampleur au profit de l'action privée, ne signifie en aucun cas une perte totale de la portée de l'implication de l'Etat. En réalité, aucun acteur ne peut remplacer l'Etat dans sa fonction de régulateur de l'économie et en tant que garant d'une solidarité sociale et spatiale. Il s'engage dans une politique de redistribution de la richesse nationale basée sur la solidarité interrégionale.

6.1. Un aménagement du territoire créateur d'emploi

Il est évident que l'Etat algérien, en optant pour une politique globale d'aménagement du territoire et de rééquilibrage spatiale du développement articulée principalement sur une intensification des infrastructures publiques et des équipements de base optimisera la création d'un grand nombre de postes d'emploi qui seront réparties spatialement de sorte à refléter l'image même de la reconquête des espaces intérieurs marginalisés et délaissés. Les grands travaux d'aménagement du territoire sont un mécanisme dynamique en faveur d'une équité dans la dynamisation de la politique nationale de l'emploi. Il est fortement admis que la reconquête des territoires de marge fixe comme ultime objectif le rééquilibrage du peuplement et du développement. Afin d'inciter les populations à se concentrer dans les ZAP, il est indispensable de les doter d'un environnement attractif aux entreprises et d'un cadre de vie favorable à l'épanouissement des populations. La focalisation de l'O.HP-Sud sur l'intensification des grands travaux d'aménagement du territoire (infrastructures de base, les grands travaux d'utilité publique, etc.) n'est pas un choix dénué de toute logique ou d'objectivité. L'Etat vise à éponger une grande portion du chômage qui touche une grande partie de la population active des Hauts-Plateaux du Sud. La mise en service des équipements de base, en plus de leur grand apport en termes de développement pour les régions intérieures, va mettre un terme aux obstacles qui freinent le développement de ces régions longtemps délaissées et marginalisées. Une fois armée en infrastructures adéquates, la région des Hauts-Plateaux et du Sud sera valorisée et mieux préparée pour attirer les populations et les investisseurs. Mais du moins, il est important de préciser que sans une mise en place d'un cadre réglementaire incitatif, les objectifs escomptés ne seront pas atteints.

6.2. Un aménagement du territoire au service du développement durable

Le maillage entre le souci d'aménager d'une façon équilibrée le territoire et celui de la protection et de la mise en valeur des ressources naturelles est l'une des caractéristiques majeure de la nouvelle politique d'aménagement du territoire. La prise en charge de l'aspect environnemental par les nouveaux instruments d'aménagement du territoire est clairement reflétée dans la création, en août 2000, du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'*Environnement* (MATE). En plus de la valorisation des différentes zones constituant le territoire algérien, la nouvelle démarche volontariste de l'Etat visant la reconquête des territoires de marge est largement soucieuse d'imprimer ce développement de durabilité. Cela se manifestera à travers :

- La protection de l'environnement, des écosystèmes et des espaces naturels ;
- La préservation de la biodiversité naturelle ;
- L'exploitation objective et rationnelle des ressources naturelles et en particulier celles qui sont non-renouvelables ;
- Le développement durable des villes (Villes Ecologiques).

Les différentes démarches engagées dans ce cadre sont les suivantes :

- La création de Zones de Développement Durable (ZDD) ;
- La promotion des aires protégées et des réserves naturelles ;
- L'adoption pour chaque zone urbaine d'une politique environnementale urbaine ;
- La gestion intégrée des déchets municipaux par la mise en application du Programme national de gestion intégrée des déchets municipaux (PROGDEM) ;
- L'aménagement et l'équipement des Centres d'Enfouissement Technique (CET) ;
- L'élaboration d'un Plan national de gestion des déchets spéciaux (PNAGDS) ;
- L'institution d'un Fonds national pour l'environnement et la dépollution (FEDEP) ;
- La délocalisation des activités industrielles à risques des zones côtières vers les Hauts-Plateaux et le Sud ;
- La mise en œuvre de la Stratégie nationale de l'environnement et du

développement durable (SNE-DD) à travers l'élaboration d'un Plan national d'actions pour l'environnement et du développement durable (PNAE-DD) ;

- L'utilisation intensive des énergies renouvelables comme l'énergie solaire, éolienne et nucléaire.

Dans ce cadre précis, la nouvelle orientation de la stratégie algérienne d'aménagement et de développement durable du territoire attribue à l'espace littoral et aux zones côtières une importance capitale. L'importance économique et la place géostratégique qu'occupe l'espace littoral justifient ce regain d'intérêt. De ce fait, la confection des PAC vise la rationalisation de l'exploitation des espaces littoraux qui sont fortement convoités. L'occupation de la frange côtière doit être contrôlée et réglementée. Dans ce cadre, l'Algérie a adopté la Loi n°02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

7. Les différents instruments de la nouvelle politique d'aménagement du territoire

Le rééquilibrage du territoire dans son ensemble et la mise en valeur des espaces défavorisés ne peuvent se concrétiser sans une politique de renforcement des infrastructures de base et des équipements structurants.

7.1. Une intensification des grands travaux d'aménagement du territoire

La nouvelle démarche de l'Etat consiste, dans sa double vocation de rééquilibrage de l'espace et de dynamisation de la politique de l'emploi, à relancer et à stimuler davantage la politique des grands travaux d'aménagement du territoire dans divers domaines (hydraulique, assainissement, transport, télécommunication, formation supérieure, etc.).

7.1.1. Les infrastructures hydriques ...

Comme il a été illustré avant, le territoire algérien n'est pas homogène en termes de répartition spatiale des ressources en eau. La nouvelle politique hydraulique du pays adopte deux leviers complémentaires. Le premier est celui de la réalisation des infrastructures hydrauliques afin de hausser le niveau des ressources mobilisées. Le second levier est celui de la mise en place d'un réseau adéquat de transfert des eaux des régions riches en ressources hydriques vers celles souffrant d'un manque chronique, en l'occurrence le Nord/Ouest et les Hauts-Plateaux. A cause de la forte confrontation qui subsiste entre les différents secteurs de l'activité économique, il est indispensable d'opter pour une démarche fondée sur la concertation entre acteurs et la coordination intersectorielle. Tout cela pour éviter toute situation de blocage qui risquera d'entraver la réalisation des grands ouvrages hydrauliques. Dans cette perspective, les ouvrages hydrauliques en cours d'étude, en cours de réalisation ou ceux projetés pour le moyen terme (2010) sont importants du point de vue capacité de stockage et coûts de réalisation :

- Les barrages et les ouvrages de transfert qui sont en cours de réalisation sont au nombre de 12 ;
- Les ouvrages dont les études de réalisation sont finalisées sont au nombre de 3 ;
- Le nombre de barrages qui sont en études d'avant-projet détaillé pour leur réalisation avant 2010 est de 16 ;
- Et enfin, les études d'avant-projet de 15 barrages sont à lancer.

En plus du renforcement des actions visant à augmenter le niveau des eaux mobilisées et à créer un réseau de transfert adéquat et efficient, il est capital de mettre en place une politique efficace de gestion des ressources hydriques. Cette politique doit être imprimée d'objectivité et d'équité dans la distribution de cette ressource, mais cela ne doit en aucun cas négliger la variable efficacité et rentabilité économique. En d'autres termes, l'utilisation durable de cette précieuse ressource exige de combattre à tous les niveaux le

gaspillage et la mauvaise affectation des ressources financières allouées au secteur hydraulique.

7.1.2. ... et ceux de l'assainissement

La part la plus importante des eaux usées est directement jetée dans la nature et en particulier vers la mer. L'eau rejetée par les ménages, l'industrie, le tourisme et l'agriculture est généralement très polluée ; la verser directement dans la nature après usage et sans épuration est un acte qui porte atteinte à l'environnement et à l'espace naturel. La réutilisation et le recyclage des eaux usées après leur dépollution a un double effet positif. D'un côté, il permet de préserver l'espace naturel et vital, et d'un autre côté, la réutilisation de cette eau dans l'industrie et l'agriculture permettra de réduire la pression exercée sur ce bien réputé pour sa rareté. Par conséquent, la généralisation de l'installation des stations d'épuration (STEP) et le développement du secteur d'assainissement est l'un des piliers de la nouvelle politique hydraulique du pays. Cette nouvelle démarche vise en outre, la rationalisation de la consommation de l'eau par le biais d'une gestion coordonnée des ressources en eau pour une protection renforcée de l'environnement, et une mise en valeur des espaces à promouvoir.

7.1.3. La relance des ouvrages assignés au secteur des transports

Le secteur des transports occupe dans la sphère économique une place de premier ordre, il est l'épine dorsale de toute économie, il permet de dynamiser les échanges dans toutes leurs dimensions spatiales (nationale, régionale et internationale). Le mode de transport qui prédomine en Algérie est celui du transport routier. En effet, le trafic routier évolue en moyenne entre 8 et 10% par an. Cette croissance démesurée a provoqué une saturation des liaisons routières situées dans la région nord du pays. La situation actuelle de ce secteur est caractérisée par :

- La prédominance exacerbée du transport par route sur les autres modes de transport (ferroviaire, aérien et maritime) ;
- Les coûts élevés de la réalisation, de la maintenance et de la modernisation des infrastructures liées au secteur des transports ;
- L'immensité du territoire algérien et la complexité de son relief rendent difficile et coûteuse toute démarche visant l'interconnexion de ses différentes régions ;
- L'anarchie urbaine caractérisant les villes algériennes est la cause directe du dysfonctionnement et de la saturation du réseau routier, et également de l'asphyxie des axes routiers urbains et interurbains ;

Les grandes pressions exercées sur les axes routiers rendent les infrastructures routières inadéquates et insuffisantes pour répondre à une demande galopante. Pour cela, il est inévitable de renforcer quantitativement et qualitativement le réseau routier et autoroutier et même lui donner, en parallèle, une dimension régionale et internationale comme un vecteur efficace d'intégration régionale. En partant de ce constat et de cette vision globale, l'Etat s'est engagé à moyen terme dans le développement effectif des grands axes routiers. L'autoroute trans-saharienne et l'autoroute Est/Ouest sont deux exemples phares de la nouvelle politique algérienne des infrastructures de transport. La réalisation de l'autoroute Est/Ouest, qui permettra de relier Annaba à Tlemcen à travers la zone tellienne et les Hauts-Plateaux, aura des retombées économiques et sociales importantes. Elle va même reconfigurer l'image du territoire algérien. Parmi les bienfaits de ce mégaprojet il y a lieu de citer :

- L'amélioration significative de la qualité des services offerts aux usagers de l'autoroute, en terme de confort et de sécurité routière ;
- Les multiples retombées sur l'économie dans son ensemble, notamment, en ce qui concerne la fluidité dans l'acheminement des marchandises dans de meilleures conditions et dans des délais réduits ;

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

- La création de 100 000 emplois, dont 50 000 postes permanents pour la gestion, la maintenance et l'exploitation de l'autoroute ;
- La réduction significative de la pression exercée par un dense trafic autoroutier sur le Nord du pays, en particulier sur la frange littorale.

Afin de finaliser l'autoroute Est/Ouest qui est longue de 1 216 km, l'Algérie a mobilisé les moyens financiers nécessaires et a confié sa réalisation à des entreprises étrangères. En fait, l'autoroute Est/Ouest est une voie à grande vitesse qui comportera six voies de circulation et sera réalisée selon les normes européennes. Cet ouvrage gigantesque est la fer de lance de la nouvelle politique algérienne d'aménagement et de rééquilibrage du territoire. Il est le projet phare de la politique intentionnée de l'Etat dans son Option HP-Sud et sa concrétisation patente revêt une importance stratégique et sera le leitmotiv du désenclavement des grands espaces intérieurs.

Un grand nombre d'économies, à travers le temps, ont connu une ascension fulgurante après avoir développé d'une façon conséquente le transport ferroviaire. Doté un espace donné en réseau ferroviaire exige des moyens financiers colossaux, mais sa rentabilité à long terme est très élevée et dépasse celle des autres modes de transport, car le coût exigé par sa gestion et son entretien est relativement faible. Dans le cas de l'Algérie, il est impératif d'opter pour le rail : donner à ce mode de transport la place qui lui revient de droit est une alternative à la prédominance du transport routier. Les perspectives de la reconfiguration territoriale envisagée (perspectives 2020) exigent une intensification de l'aménagement en réseaux ferroviaires des Hauts-Plateaux et du Sud. Cette démarche consistant à réaliser 3 700 km de voies nouvelles d'ici 2020, en plus des postes d'emploi qui vont en découler, elle aura comme tâche principale le désenclavement et la dynamisation des Hauts-Plateaux et du Sud.

Pour le cas des infrastructures aéroportuaires, il y a lieu de noter qu'il est urgent de redessiner la structure du réseau, de telle manière à permettre la desserte des grands espaces à promouvoir. Du fait de l'immensité du territoire algérien, le transport aérien constitue un moyen efficace pour une interconnexion régionale et internationale qui aura comme essence un développement homogène et cohérent de l'ensemble du territoire. Pour y parvenir, il est impératif de :

- Garantir une maintenance en continuité des infrastructures aéroportuaires existantes et de l'ensemble du matériel ;
- Développer et adopter les infrastructures aéroportuaires existantes aux exigences actuelles et futures du transport aérien ;
- Faire sortir de l'engrenage du sous développement les régions des Hauts-Plateaux et du Sud en dotant leurs territoires en infrastructures adéquates et capables de les relier aux régions dynamiques du Nord ;
- Créer une complémentarité fonctionnelle entre les projets envisagés et les futurs pôles régionaux de développement.

La nouvelle politique de modernisation des ouvrages portuaires et maritimes et d'optimisation de leur rendement a pour but de répondre à une forte demande en terme de services portuaires exprimée par une intensification du trafic maritime. La forte demande enregistrée dans le cas du trafic céréalier, des hydrocarbures, de la réparation navale et des activités de pêche exige l'extension des capacités d'accueil des infrastructures existantes et par ailleurs, la réalisation à moyen terme de nouveaux ouvrages portuaires.

En plus d'un développement intensif mais objectif du secteur des transports, il est primordial de garantir la complémentarité fonctionnelle entre les divers modes de transport, afin d'économiser les ressources et d'optimiser les différents ouvrages assignés au secteur des transports.

7.1.4. Les nouvelles technologies et les autoroutes de l'information

Tout le monde s'accorde à dire que le rôle plus qu'important des NTIC dans le développement socioéconomique d'un pays n'est pas à démontrer. Une bonne maîtrise de l'information et de sa diffusion et la mise en place d'un réseau globale de télécommunication vont sans aucun doute dynamiser l'économie et optimiser l'appareil productif. La nouvelle politique algérienne de développement et de diffusion des NTIC (Internet, fibre optique, télé-information, etc.) est une stratégie qui vise la reconfiguration de l'image virtuelle du territoire algérien. En plus de leurs apports, plus que bénéfiques pour l'économie dans toutes ses branches, les NTIC sont un outil majeur (une fois leur exploitation est optimisée) de dynamisation de la politique de l'emploi. Dans ce sillage, la ligne directrice de la nouvelle politique de développement et de généralisation des NTIC a pour finalité de :

- Varier, d'optimiser et de généraliser l'utilisation des services de télécommunication, de sorte à pouvoir répondre aux nouvelles exigences de l'économie moderne et aux nouveaux besoins de la société civile ;
- Intégrer la maîtrise des NTIC dans les programmes de recherche scientifique et technologique ;
- Opter pour une complémentarité organique et une coopération régionale et internationale afin de mettre en place un réseau global de télécommunications et de diffusion de l'information. Ce réseau, qui dépassera le cadre national, renforcera l'intégration régionale dans un monde en mutation perpétuelle ;
- Ouvrir le secteur des télécommunications aux opérateurs privés. Dans ce cadre, la Loi n°03/2000 du 05 août 2000 organise et régule la concurrence dans le secteur de la téléphonie mobile.

Pour mieux faciliter l'entrée de l'Algérie dans le monde numérique où le virtuel brise toutes les frontières réelles, il est vital de gagner la bataille de développement et de banalisation des NTIC. Dans ce cadre, l'Algérie s'est engagée dans de vastes projets visant la modernisation du secteur des télécommunications. Ces projets ont, d'un côté, une dimension nationale, puisqu'ils vont créer un climat propice à l'investissement, rapprocher le citoyen de son administration et aussi désenclaver les régions les plus éloignées ; et de l'autre, une dimension régionale et internationale, comme c'est le cas de la mise en exploitation du câble optique sous-marin (SEA-ME-WE) qui reliera l'Algérie à plusieurs pays méditerranéens, du Moyen-Orient et du Sud-est asiatique.

7.1.5. Le rééquilibrage spatial des infrastructures de la connaissance

La recherche scientifique et technique en Algérie est loin de répondre aux normes requises. L'Algérie consacre moins de 1% de son PNB à la recherche scientifique et au développement technologique, alors que les normes internationales affirment que si le budget alloué aux activités liées à la recherche scientifique ne dépasse pas les 2 % du PNB, le pays risque fortement d'être en marge du progrès et de l'innovation technologique dans un monde où le savoir et la connaissance sont les piliers du développement et de la prospérité dans toutes leurs dimensions. Le diagnostic du secteur de l'enseignement supérieur en Algérie et de la recherche scientifique fait ressortir les constats suivants :

- Une déconnexion de l'université algérienne de la sphère économique et des réalités sociales, culturelles et politiques du pays ;
- Une non-adéquation des programmes d'enseignement avec les nouvelles données de l'économie mondiale ;
- De multiples dysfonctionnements (manque d'esprit d'initiative, la suprématie de l'acte administratif sur l'acte pédagogique, une gestion de l'université pénalisant la créativité, etc.) perdurent et entravent l'ascension de l'université algérienne ;
- Une non-valorisation des résultats de la recherche ;

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

- Un faible taux d'encadrement ;
- Un manque d'estime des métiers d'enseignant et de chercheur.

En plus de ces dysfonctionnements d'ordre organique, il est important de signaler que la répartition par régions géographiques des établissements attribués à l'enseignement supérieur et à la recherche scientifique illustre une situation de forte dominance de la région du nord. Alger, Oran, Constantine et Annaba à elles seules concentrent 75% de l'ensemble de l'effectif étudiant⁹. Afin de rendre la formation universitaire objective et adaptée aux exigences du marché du travail et aux besoins de l'économie, et également, aux caractéristiques et aux spécificités socioéconomiques de chaque région, la nouvelle politique d'aménagement du territoire opte pour le développement d'un réseau national d'universités moyennes (3000 à 5000 étudiants). Ces universités, de taille réduite, vont s'harmoniser avec leur espace d'implantation de la façon qui permettra de répondre aux besoins spécifiques de leur espace avoisinant en termes de travaux de recherche et en termes de main d'œuvre adéquate aux besoins spécifiques de l'économie locale. La nouvelle politique de reconquête du territoire, dans son O.HP-Sud, préconise un rééquilibrage territorial des établissements de la recherche et de l'enseignement supérieur. La mise en place d'un Schéma national des infrastructures de l'intelligence vise le remodelage de l'image actuelle du territoire par une homogénéisation spatiale des universités algériennes. Dans ce contexte, il est programmé :

- Le développement et la généralisation du télé-enseignement (réseau d'universités virtuelles) afin de désenclaver les régions éloignées et peu peuplées ;
- La création des pôles de développement et des pôles technologiques dans les régions intérieures du pays ;
- La mise en place d'un réseau national de grandes écoles de formation (écoles de prestige) des élites et de diaspora scientifique ;
- L'élaboration d'une nouvelle carte nationale des centres de recherche ;
- Le redéploiement équilibré des centres de recherche par le biais d'une régionalisation des établissements assignés à l'enseignement supérieur.

La future politique algérienne de développement et d'amplification des technopôles et des centres technologiques régionaux s'est souciee d'assurer le jumelage de ces structures avec les centres de recherche et développement et avec les établissements d'enseignement supérieur. La recherche d'une osmose entre ces diverses infrastructures, qui sont organiquement et fonctionnellement complémentaires les unes aux autres, vise à assurer un développement endogène de leurs territoires d'implantation, un développement garant de la préservation de la vocation propre à chaque région. En outre, des centres technologiques régionaux sont envisagés dans un ensemble de wilayas : Tlemcen, Sidi Bel Abbès, Blida, Médéa, Batna, Sétif, etc. Le triple couplage (Technopôles et centres technologiques - Universités et centres de formation - Activités économiques) permettra, en plus de la dynamisation des différents espaces régionaux, d'augmenter le niveau de compétitivité territoriale de chaque région à l'échelle régionale et internationale, et en même temps réduire la dépendance de l'économie algérienne aux apports étrangers (savoir-faire, apport technologique et main d'œuvre spécialisée et hautement qualifiée).

Pour mieux avoir une image globale et claire de l'ensemble du territoire et afin de bien appréhender le degré d'avancement des grands travaux d'aménagement du territoire, l'Algérie a mis en place 18 Schémas directeurs nationaux pour les grandes infrastructures et équipements¹⁰ :

- Le Schéma directeur des espaces naturels et des aires protégées ;

⁹ MATE, op. cité. P, 98.

¹⁰ MATE, op. cité. P, 162-163.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

- Le Schéma directeur de l'eau ;
- Les Schémas directeurs des transports :
 - routes et autoroutes,
 - réseau ferroviaire,
 - aéroports,
 - ports ;
- Le Schéma directeur des réseaux d'énergie ;
- Le Schéma directeur des services et des infrastructures de communication, de télécommunication et de l'information ;
- Le Schéma directeur de la santé ;
- Le Schéma directeur des établissements universitaires et des structures de recherche ;
- Le Schéma directeur d'aménagement touristique ;
- Le Schéma directeur des biens et des services et grands équipements culturels ;
- Le Schéma directeur de la formation ;
- Le Schéma directeur des zones industrielles et d'activité ;
- Le Schéma directeur des sports et des grands équipements sportifs ;
- Le Schéma directeur des zones archéologiques et historiques ;
- Le Schéma directeur de développement agricole ;
- Le Schéma directeur de développement de la pêche et des produits halieutiques.

Ces schémas sont, continuellement, actualisés afin de mesurer l'état d'avancement des projets engagés et de déceler le manque à réaliser selon les besoins à satisfaire et les objectifs à atteindre.

7.2. Les instruments institutionnels de la nouvelle politique d'aménagement du territoire

Afin d'assurer une meilleure gestion des projets d'aménagement du territoire, la nouvelle démarche de l'Etat a opté pour une décentralisation objective de l'action publique. Désormais, les investissements publics sont divisés en deux catégories bien distinctes. D'un côté, on a un contrôle qui demeure centralisé en cas d'investissements publics à dimension nationale ou transnationale (maghrébine, arabe, euro-méditerranéenne ou africaine), de l'autre les investissements publics ayant une dimension régionale (interwilayas) seront décentralisés dans le cadre de contrats de développement Etat-collectivités locales. Afin d'optimiser l'action collective visant à remodeler et à valoriser le territoire global, qui n'est qu'une sommation des différents espaces régionaux et locaux, il est important de promulguer un travail fondé sur la concertation et la mutualité. Faire participer activement tous les acteurs et agents (politiques, sociaux ou économiques) et à tous les niveaux dans les processus d'aménagement et de développement de l'ensemble des espaces régionaux, est une condition sine qua non qui garantira l'efficacité de l'action anthropique à intérêt collectif.

Dans ce contexte et dans son cadre institutionnel, la nouvelle démarche de remodelage du territoire adopte des instruments évolutifs. Elle part du général (envergure nationale) au particulier (envergure communale). Dans cette perspective, l'élaboration d'un SNAT vise à donner une image future, mais souhaitée, du territoire national. Pour ce faire, l'élaboration du SNAT se focalise sur une coordination intersectorielle et une coopération interacteurs. En plus, le SNAT est conçu avec une prise en compte de la notion de développement durable, une amplification de la solidarité nationale et enfin une prise en considération des spécificités de chaque région. Pour mieux orienter l'action collective et afin de hausser davantage l'efficacité des investissements publics, le SNAT est volontairement scindé en 18 Schémas directeurs sectoriels, chacun d'eux est spécialisé dans la confection et la mise au point d'une liste de projets à réaliser dans un secteur bien

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

déterminé ainsi que de leurs localisations spatiales. Garantir une cohérence et une complémentarité entre les divers schémas directeurs sectoriels exige un renforcement de la coordination entre les différents acteurs à tous les niveaux. Sans un travail fondé sur la concertation et le partage des responsabilités et des charges, l'action visant à développer et à aménager le territoire et ses composantes sera vaine et vouée à un échec certain. La mise en application du SNAT a exigé le découpage de l'espace algérien en régions, chaque région regroupe un certain nombre de wilayas limitrophes ayant des caractéristiques et des problèmes similaires mais aussi des objectifs communs de développement. La localisation des grandes infrastructures doit répondre à une demande ayant une dimension régionale. Sans cette ligne de pensée, les investissements publics vont perdre leur efficacité et leur rationalité. Les *régions-programme*¹¹ (R-P) sont les composantes du territoire national, et leur développement effectif induira automatiquement la valorisation de la totalité du territoire. Dans ce cadre précis, le nombre de R-P est de 9. Les 3 régions du Nord (Région Nord-Centre, Région Nord-Est et Région Nord-Ouest) sont structurées autour de métropoles assez dynamiques. Par contre, les 6 autres régions (Région Hauts-Plateaux-Ouest, Région Hauts-Plateaux-Centre, Région Hauts-Plateaux-Est, Région Sud-Est, Région Sud-Ouest et Région Grand Sud) sont structurées autour de noyaux urbains en formation. Afin de souligner les spécificités et le potentiel de développement de chaque région, mais également afin d'élaborer un plan d'action qui visera la valorisation réelle de l'espace régional, l'Etat a doté chaque R-P d'une Conférence Régionale d'Aménagement et de Développement durable du Territoire (CRADT). Cette dernière travaillera en étroite collaboration avec les autorités centrales afin de mettre en place un SRAT pour chaque région-programme.

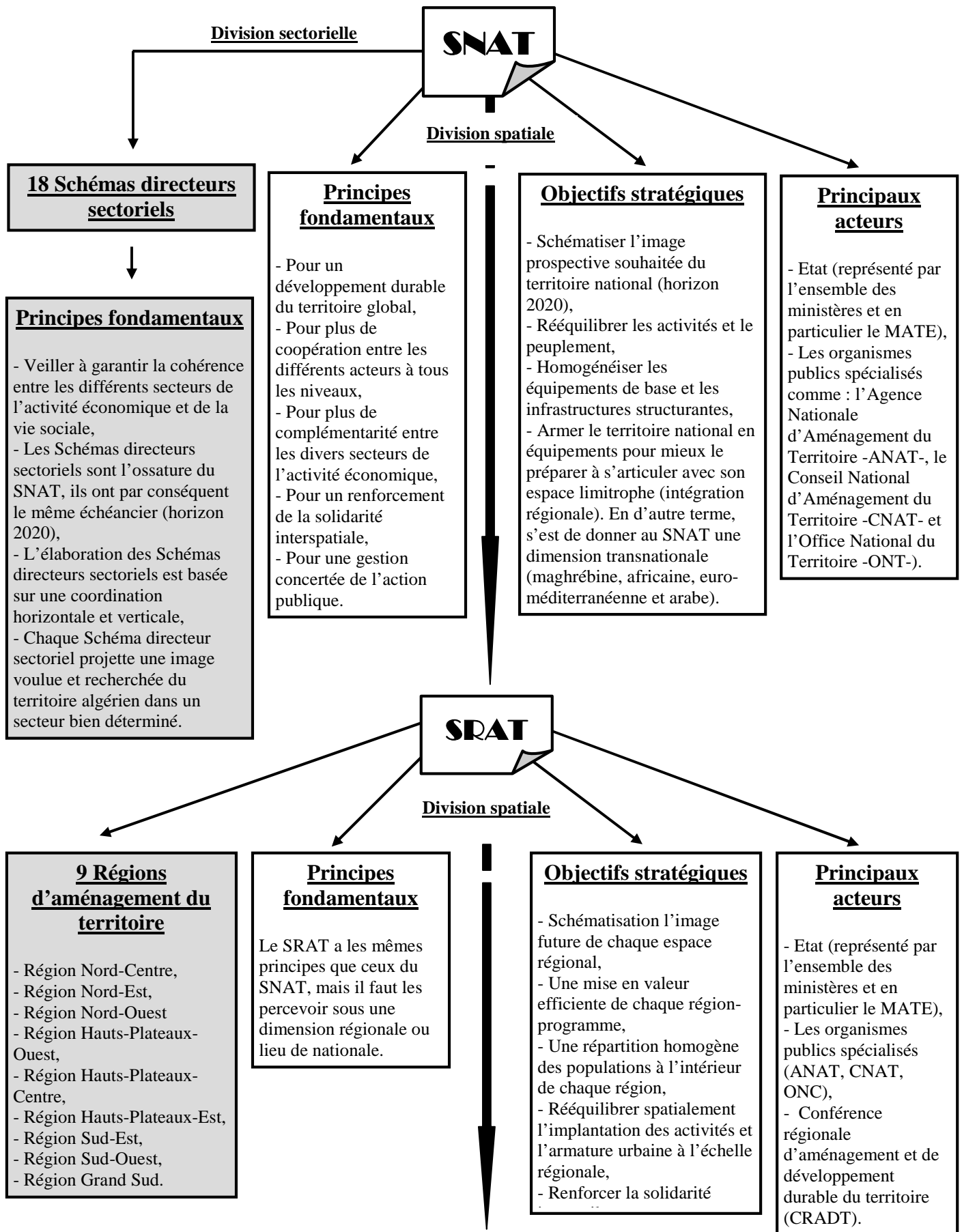
Comme la mise en œuvre et la réussite du SNAT dépendent fondamentalement de l'aboutissement des SRAT, celles des SRAT dépendent également de la cohérence des Plans d'Aménagement des Wilayas (PAW). Les wilayas sont les sous-ensembles des régions. Aménager une région sous entend l'aménagement de l'ensemble des wilayas qu'elle regroupe. Chaque PAW doit prendre en considération les spécificités de chaque wilaya en l'intégrant dans un ensemble homogène qui est la région de son appartenance géographique. Le respect fondamental de la vocation propre à chaque wilaya permettra de bien orienter son développement et son aménagement en optimisant ses potentialités. L'élaboration, puis l'exécution du PAW doivent se soucier de la mise en avant de la cohésion entre les diverses communes constituant la wilaya. La solidarité intercommunale est le catalyseur d'un développement homogène de chaque wilaya.

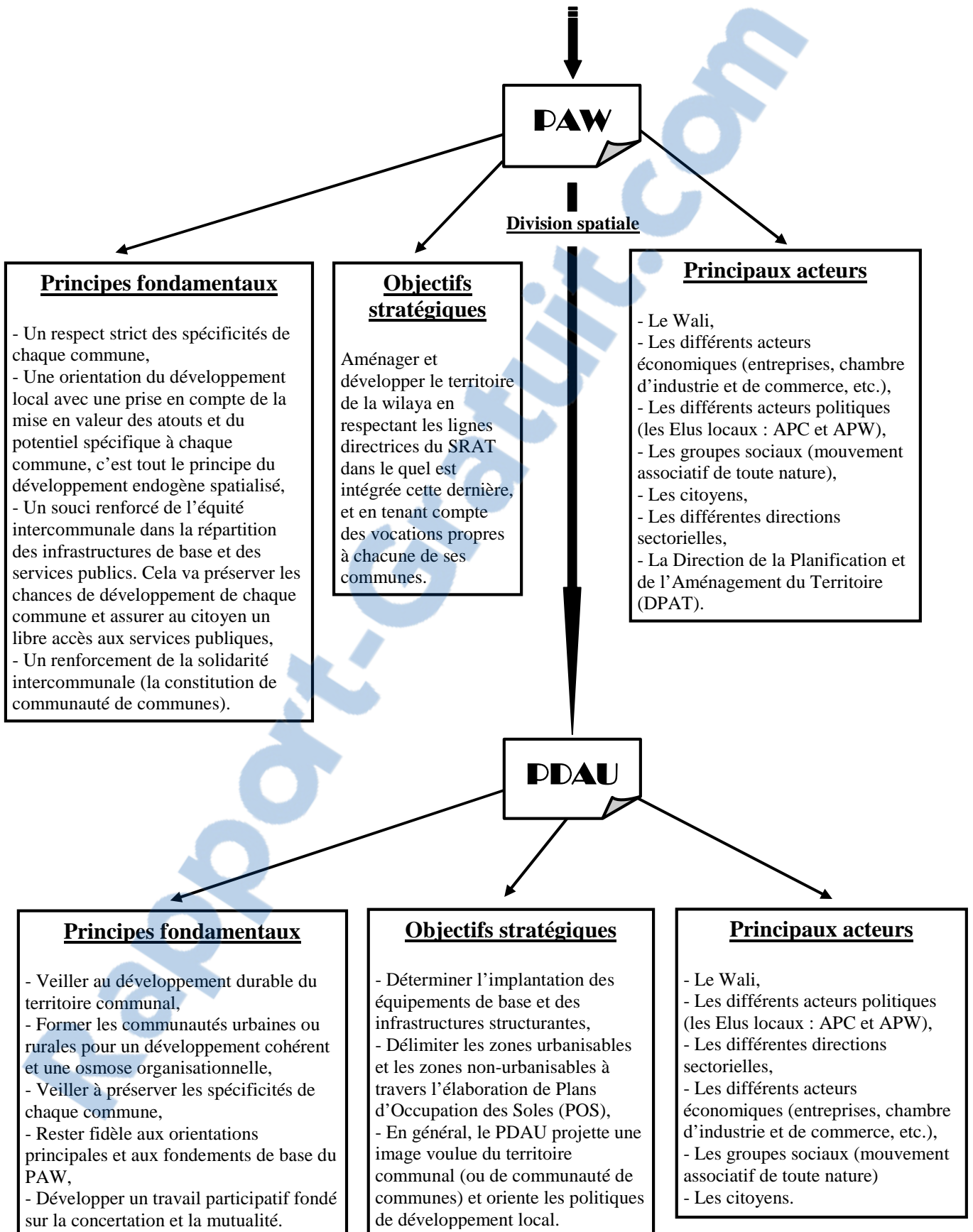
Le dernier instrument institutionnel de la politique d'aménagement du territoire est le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU). Ce plan détermine et trace les futurs projets à réaliser au niveau de chaque commune ou de communauté de communes. En effet, c'est au niveau même de la commune que peut être reflétée la justice sociale et le bien être des citoyens. C'est aussi au niveau des communes et à travers une stratégie d'aménagement du territoire basée sur la solidarité et la concertation que le citoyen peut jouer pleinement son rôle en tant que faiseur et bénéficiaire du développement. Le PDAU projette une image souhaitée de l'espace communal par la conception de Plans d'Occupation des Sols (POS). Le PDAU est l'outil majeur de la valorisation de l'espace communal. Cette valorisation se concrétisera par le biais d'une intensification d'infrastructures et d'équipements adéquats afin d'accueillir des investissements potentiels créateurs de valeur ajoutée et d'emploi.

¹¹ MATE, op. cité. P, 163.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

Schéma N° VI. 2 : Organigramme illustrant les principaux acteurs, les principes fondamentaux et les objectifs stratégiques des divers instruments de la politique d'aménagement du territoire





Source : Etablit par l'Auteur in MATE, op. cité. P, 161 à 178.

7.3. Les instruments financiers de la nouvelle politique d'aménagement du territoire

Afin de permettre un autofinancement des collectivités locales, la nouvelle politique d'aménagement du territoire envisage une autonomie réglementée dans la collecte et la redistribution des fonds (impôts locaux : Taxe professionnelle, Taxe d'habitation, Taxe foncière sur les propriétés bâties, etc.) pour une meilleure affectation des ressources. L'Etat a, excessivement, monopolisé l'action politique au détriment des décideurs locaux. Ces derniers doivent être considérés comme des partenaires socio-économiques avec lesquels les instances centrales de l'Etat peuvent développer un travail fondé sur la concertation et la mutualité pour le bien être du citoyen, et pour hausser les chances de développement de l'espace local en tant que pièce maîtresse du développement national. Octroyer aux collectivités locales plus de prérogatives dans la détermination des besoins locaux en terme de développement en leur accordant, en parallèle, une autonomie de financement (par le biais d'impôts locaux qui peuvent être bonifiés par un apport financier mesuré de l'Etat) ne signifie pas un retrait total et définitif des pouvoirs centraux. Dans ce cadre et afin d'améliorer la rentabilité économique et l'efficacité sociale des investissements publics engagés, l'Etat gardera un pouvoir de contrôle sur les actions des collectivités locales pour plus de transparence dans l'usage réel des ressources financières.

L'Etat et les collectivités locales sont libres dans leurs choix de doter ou pas un territoire donné en infrastructures. Mais à l'inverse de cela, les entreprises privées (et même publiques) n'accordent guère de portée au rééquilibrage spatial du développement ou du peuplement. Leur seul et unique souci consiste à maximiser leur profit. Dans un système d'économie de marché, les opérateurs économiques sont indépendants dans leurs choix de localisation. Ils n'obéissent qu'au principe de rentabilité et du profit, l'efficacité économique guide et oriente leurs choix d'implantation. Par contre, les décideurs publics (Etat et collectivités locales) peuvent influencer les entreprises en les incitant à se localiser dans les espaces à promouvoir, cela se fera à travers un système d'incitation et d'aides (directes ou indirectes) à l'investissement.

7.3.1. Les aides indirectes de l'Etat ...

L'intervention de l'Etat, dans ce cadre, consiste à valoriser les espaces régionaux défavorisés ou en difficulté. Cela se concrétisera par une intensification des équipements de base nécessaires à l'épanouissement des entreprises créatrices de richesse et d'emploi. L'Etat peut dynamiser la politique régionale d'emploi à travers une discrimination positive des salaires en privilégiant les Hauts-Plateaux et le Sud. Comme il peut également encourager et inciter les entreprises à investir dans les espaces intérieurs en adoptant une politique de bonification des taux d'intérêt. Les entreprises qui souhaitent investir dans les Hauts-Plateaux et le Sud vont bénéficier d'un accès libre aux crédits et à des taux d'intérêt modérés.

7.3.2. ... et des collectivités locales

La nouvelle redistribution des tâches attribue une importance capitale au rôle des collectivités locales en termes d'aménagement et de développement des espaces locaux. Afin de promouvoir et de valoriser l'espace local, les collectivités locales doivent rester, en premier lieu, à l'écoute des citoyens et en deuxième lieu, accompagner efficacement toute initiative d'investissement. Dans le premier cas, les décideurs locaux accordent au bien être des citoyens une grande importance, l'amélioration du cadre de vie des populations locales se traduira par une intensification de l'offre de services à usage collectif (santé, gaz, électricité, assainissement, etc.). Dans le deuxième cas de figure, les collectivités locales sont dans l'obligation d'accompagner les entreprises dans leurs projets d'investissement, en leur facilitant l'accès au foncier par exemple. D'autres domaines liés au développement et à la valorisation des espaces locaux doivent être investis par les collectivités locales. C'est le de la promotion de la formation et de la valorisation des compétences, du

développement du marketing territorial, de la réduction des charges fiscales des entreprises créatrices de richesses et d'emplois, etc.

On constate, clairement, que le rôle des collectivités locales est complémentaire à celui de l'Etat et de ses organismes centraux. L'Etat n'est pas déconnecté de la dimension locale, sa fonction de contrôle et de régulation du travail des collectivités locales assure une péréquation et une équité spatiale dans la redistribution des ressources entre les différentes communes.

7.3.3. Les aides directes

Les aides directes sont des primes financières octroyées aux entreprises créatrices d'emplois, ou des fonds alloués à la délocalisation des activités polluantes ou à risques des espaces sensibles ou saturés vers les zones défavorisées. Ces aides de l'Etat regroupent également :

- La Prime d'Aménagement du Territoire (PAT) : cette prime financière est destinée aux entreprises activant dans des zones concernées par un projet d'aménagement du territoire ;
- L'Aide à l'investissement industriel en zone rurale (AIZR) : cette aide obéit aux mêmes principes que ceux de la PAT, mais se limite aux zones rurales ;
- Les Aides à la décentralisation (AD) : c'est les entreprises qui se délocalisent des zones à risques pour s'installer dans les zones à promouvoir qui sont les bénéficiaires de cette aide. En plus, les travailleurs qui acceptent de suivre leur entreprise dans son nouveau site d'implantation vont voir leurs salaires bonifiés.

7.3.4. Le Fonds national d'aménagement et de développement durable du territoire (FNADT)

Ce fonds est promulgué par la Loi de Finance de 1995. Il vise à inciter les entreprises et les populations à se concentrer dans les zones à désenclaver et il finance en outre les mécanismes précédemment cités (PAT, AIZR, AD). Pour remédier à la faiblesse du taux d'alimentation du FNADT, la nouvelle politique d'aménagement du territoire propose de l'alimenter par une imposition des activités implantées dans des zones fragiles ou comportant des risques majeurs et également par le biais de subventions.

7.3.5. Le Fonds d'action économique et de développement des Hauts-Plateaux (FAED/H-P)

Ce fonds est à la charge de l'Etat, il est instauré pour propulser la région des Hauts-Plateaux, c'est un outil de dynamisation des espaces intérieurs. Il vise à renforcer la politique d'intensification des grands travaux d'aménagement du territoire afin de rendre cette région attractive aux populations et aux investissements potentiels. Ce fond est alimenté par une portion (3%) de la fiscalité pétrolière¹².

7.3.6. La Caisse nationale d'équipement et d'aménagement du territoire (CNEAT)

C'est un instrument de soutien financier qui vise à réduire la pression exercée sur les dépenses publiques. L'Etat accorde des prêts aux collectivités locales pour financer les projets ayant une dimension locale ou même régionale. La souplesse et la flexibilité de cet outil résident dans ces sources d'alimentation. Elles sont variées et diversifiées. En effet, la CNEAT collecte l'épargne publique longue sur les marchés financiers et monétaires nationaux et internationaux (emprunts obligataires, prêts internationaux, fonds de placement et avances du Trésor).

Les instruments financiers sont mis en place pour assurer l'alimentation continue en fonds de la politique d'aménagement, de valorisation, de développement et de rééquilibrage du territoire algérien. Les ambitions souhaitées par la nouvelle politique d'aménagement du territoire sont colossales. Pour cela, l'Etat est dans l'obligation de

¹² MATE, op. cité. P, 173.

Ch. VI Les caractéristiques du territoire algérien et les perspectives de son aménagement

mobiliser des fonds financiers à la hauteur des finalités escomptées. Sans une injection massive, mais ciblée, de ressources financières pour alimenter la nouvelle politique de reconquête du territoire, les objectifs recherchés vont rester au stade d'avant-projet.

Conclusion

Après cette décortication du territoire algérien, on constate, en plus de ses contrastes physiques, que le territoire algérien présente des disparités inter-zonales qui risquent de nuire davantage à son équilibre. Le favoritisme (volontaire ou/et involontaire) dont a bénéficié la frange littorale et la zone tellienne a été accompagné d'une dévitalisation des Hauts-Plateaux et du Sud. Dans un souci majeur de rupture définitive avec les politiques du laisser prédominer l'*évolution tendancielle* des variables socioéconomiques, une autre alternative se présente à l'Algérie, c'est celle de l'*évolution volontariste*. Par conséquent, l'Algérie s'est engagée dans une nouvelle politique d'aménagement et de reconfiguration de son territoire (perspectives 2020). Cette démarche volontariste est focalisée autour du renforcement efficient du rôle de l'Etat en tant que garant d'un développement équilibré et durable des diverses régions afin d'éviter le gaspillage des ressources et d'assurer la complémentarité fonctionnelle interspatiale ainsi que la cohésion de l'ensemble du territoire algérien.

Dans son O.HP-Sud, la nouvelle politique de reconquête du territoire se base sur le rééquilibrage des ressources, du peuplement, des activités économiques et des infrastructures de base. Cette nouvelle alternative est un soulèvement collectif contre le « laisser-faire » et le « laisser-pour-compte ». Il est temps de combattre le déséquilibre flagrant entre les différentes régions constituant le territoire global. La nouvelle démarche de l'Etat et à laquelle elle associe les acteurs locaux (décentralisation), les citoyens (sensibilisation et participation) et les acteurs économiques (concertation) vise à homogénéiser l'espace algérien à travers une redistribution équilibrée des surcharges. Ce sursaut qualitatif est l'image même d'un développement durable et homogène de toutes les régions. C'est une innovation conséquente dans la perception du développement qui doit être désormais global, homogène et équitable.

**ANALYSE TERRITORIALE ET PRESENTATION
MULTIDIMENSIONNELLE DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAIA****QUESTIONS CLES**

1. Quelle est l'importance des espaces littoraux dans les politiques de développement et d'aménagement des territoires ?
2. Comment se présente l'image géographique et climatique de notre zone d'étude ?
3. Est-ce que le territoire de notre zone d'étude comporte des risques ? Quelles sont ses potentialités ?
4. Quelles sont les caractéristiques démographiques de notre zone d'étude ? Comporte-t-elle des déséquilibres de peuplement ?
5. Comment se présente la schématisation urbaine de notre zone d'étude ? Quelles sont ses caractéristiques les plus marquantes ?

Le but recherché à travers ce chapitre est de faire connaître l'espace littoral de la wilaya de Béjaïa dans toutes ses facettes. Comme l'indique son nom, ce chapitre est une présentation détaillée du territoire de notre zone d'étude et de ses multiples composantes. Faire connaître les aspects géographiques, climatiques, démographiques et urbanistiques de cet espace en question est une démarche indispensable par laquelle il faut passer avant d'entamer l'étude analytique des autres paramètres territoriaux.

En d'autres termes, notre objectif principal exprimé dans ce septième chapitre est de faire une présentation par le biais d'une projection multidimensionnelle de notre espace d'étude afin de permettre au lecteur d'avoir une vision plénière sur l'espace littoral de la wilaya de Béjaïa.

1. La place de l'espace littoral dans un monde caractérisé par une forte concurrence spatiale

De nos jours et plus qu'avant, l'économie se mondialise de plus en plus. La notion de frontières physiques perd toute signification, les économies s'ouvrent de plus en plus, de même que les territoires qui s'intègrent pour former des blocs cohérents et dont la dynamique les propulse en avant afin de s'imposer comme acteurs principaux dans la sphère économique mondiale. La mondialisation de l'économie n'a pas un visage identique et ne se manifeste pas avec la même densité à travers tous les espaces, les villes littorales sont plus dynamiques que les villes intérieures ou enclavées du fait de leur implantation stratégique qui les expose directement aux différentes mutations extérieures. La littoralisation de l'économie s'accélère de jour en jour et échappe à tout type de contrôle, cela engendre une concentration spatiale de la croissance économique accompagnée d'une pénalisation des territoires intérieurs. Chaque espace cherche à optimiser son utilité ; hausser l'attractivité territoriale ne peut se faire sans une valorisation des multiples composantes de l'espace en question (infrastructures structurantes, équipements de base, facteur humain, etc.).

Dans ce cadre, l'espace littoral est un espace de prédilection capable de drainer les synergies positives et d'attirer les investisseurs productifs s'il est aménagé et géré d'une façon intégrée afin d'assurer l'efficacité de l'action anthropique dans la durabilité.

Pour toutes ces raisons, notre choix s'est posé sur l'étude de la zone littorale de la wilaya de Béjaïa, un espace qui peut être le propulseur de toute la région limitrophe et qui a les atouts pour devenir le *portail* de l'Algérie sur le reste du monde¹. Mais pour que tout cela soit tangible, il est primordial de repenser l'organisation et l'aménagement de la zone littorale, il est important de sortir de la vision étroite et autocentrique en fixant des objectifs à la hauteur des grandes potentialités que cette zone recèle pour un rayonnement régional de toute la wilaya de Béjaïa.

2. Situation géographique et climatique

Vue de la mer, Béjaïa apparaît comme une ville amphithéâtre surplombant la Méditerranée. Sa situation géographique particulière est à l'origine de toute sa splendeur. Elle est érigée sur un golfe ayant une forme de demi-cercle, elle est entourée d'un rideau de montagnes verdoyantes qui la protègent des vents Nord/ouest. Toutes ces caractéristiques sont à l'origine de sa beauté et de sa magnificence pittoresque. Géographiquement parlant, Béjaïa est située au Nord/centre de l'Algérie, elle est délimitée au Nord par la Méditerranée, à l'Est par la wilaya de Jijel, à l'Ouest par les wilayas de Bouira et de Tizi-Ouzou et enfin au Sud par les wilayas de Bourdj-Bou-Arréridj et de Sétif. La longueur de sa frange côtière avoisine les 100 km. Béjaïa est divisée administrativement en 19 daïras composées de 52 communes réparties sur une superficie totale dépassant les 3 223 km². L'aspect physique de son territoire est caractérisé par la prédominance du relief montagneux (3/4 de sa superficie totale), les plaines sont une denrée rare qui aiguise les convoitises des uns et des autres dans les différents secteurs d'activité économique (agriculture, tourisme, industrie, commerce, habitat, etc.).

¹ Direction de l'urbanisme et de la construction. PDAU intercommunal - Béjaïa, Tichy, Boukhlifa, Tala-Hamza, Oued Ghir, El Kseur, Toudja- : Analyse et perspectives de développement. Ministère de l'Habitat. Maître de l'œuvre Société civile professionnelle d'architecture AXXAM, 2005.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaia

Notre zone d'étude est un espace littoral englobant les communes longeant la côte². L'ensemble des communes constituant notre zone d'étude forme une ceinture parallèle au rivage, c'est un espace fortement intégré. D'une superficie égale à 785 km² (24,35% de la superficie totale de la wilaya), notre zone d'étude est limitée :

- Au Nord par la mer Méditerranée ;
- A l'Est par la wilaya de Jijel ;
- A l'Ouest par la wilaya de Tizi-Ouzou ;
- Au Sud (d'Est en Ouest) par les communes de : Tamridjt, Darguina, Taskriout, Tizi N'berber, Kendira, Amizour, Oued Ghir, El Kseur, Taourirt Ighil et Adekar ;
- Au Sud de la commune de Tichy et de celle de Boukhelifa se trouve la wilaya de Sétif.

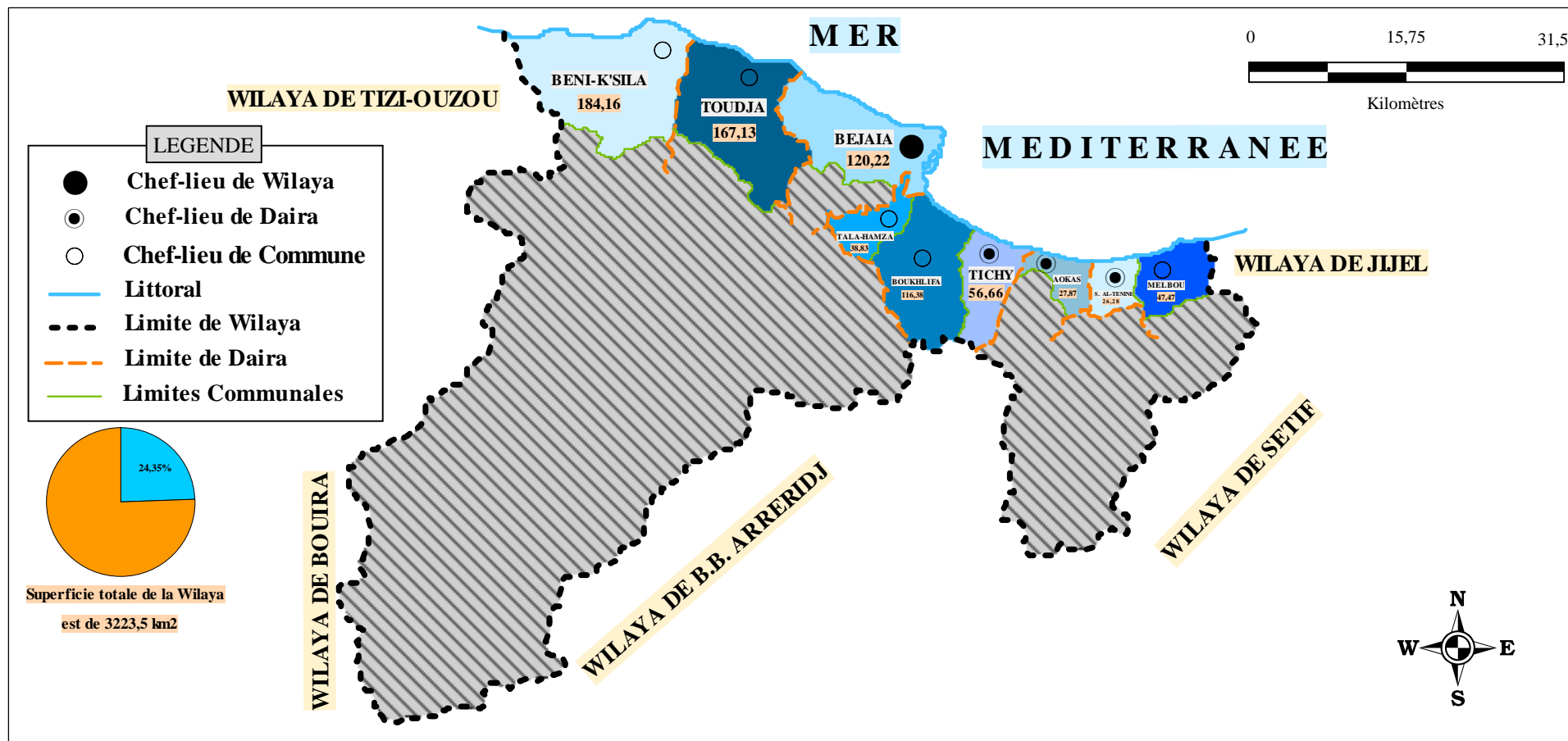
La commune de Béni-K'sila vient en premier lieu en terme de superficie (184,16 km²) et la plus petite commune est celle de Souk El-Tenine avec une superficie égale à 26,28 km².

² La commune de Tala-Hamza n'a pas d'accès direct à la mer (elle peut accéder à la mer via la commune de Béjaïa à une distance ne dépassant pas 1,5 km), mais elle est imbriquée dans notre zone d'étude et forme un ensemble homogène et complémentaire avec la commune de Béjaïa. Cela l'intègre fortement dans notre zone d'étude.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Carte N°VII. 1 :

LE DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE NOTRE ZONE D'ETUDE ACCOMPAGNE DE LA SUPERFICIE DE CHAQUE COMMUNE (En km²)

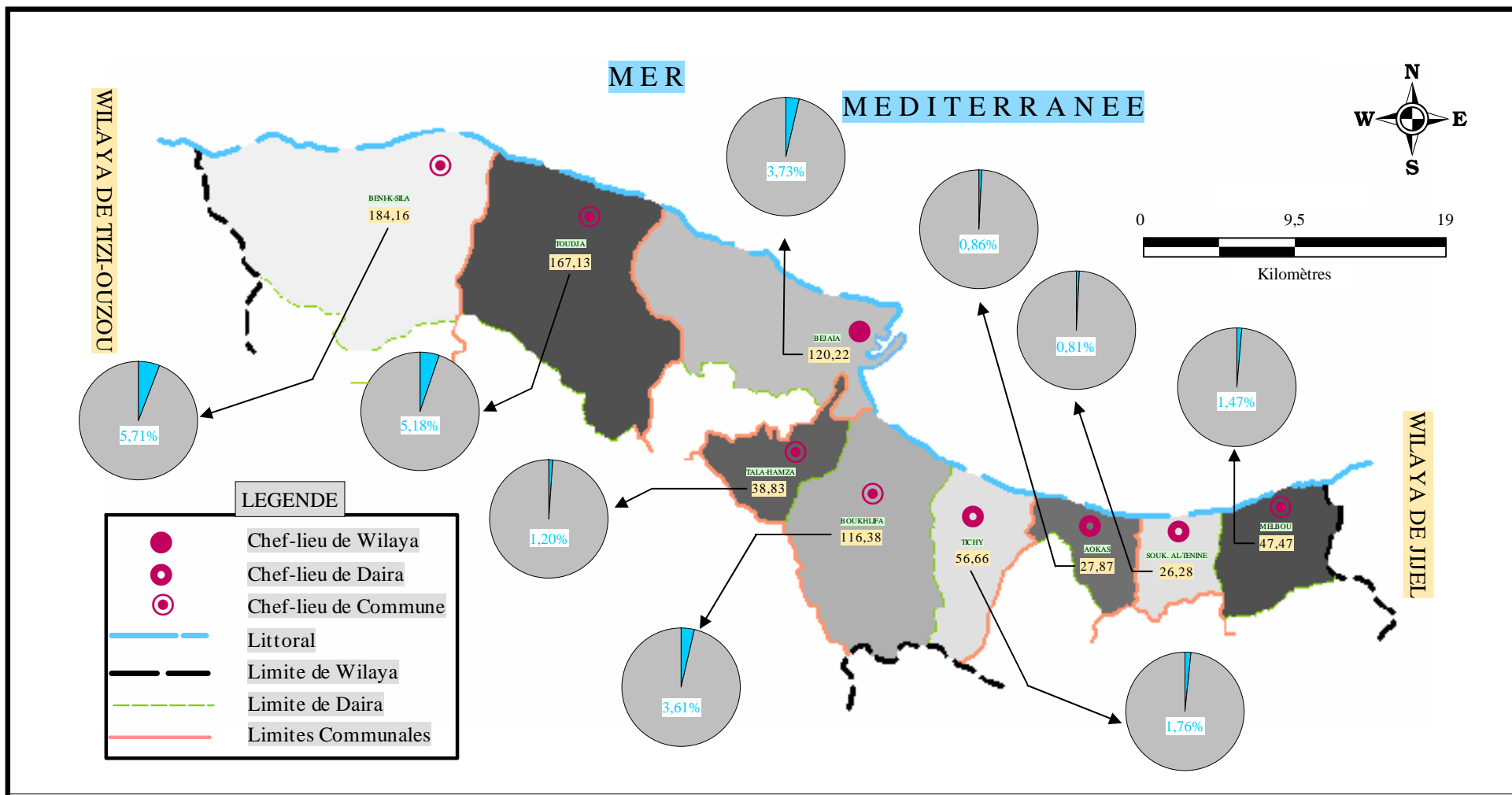


Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Carte N°VII. 2 :

LA SUPERFICIE DE CHAQUE COMMUNE DE NOTRE ZONE D'ETUDE (En km²)
ET SA PART DANS LA SUPERFICIE TOTALE DE LA WILAYA (En %)



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

2.1. Les montagnes

Les trois quarts du territoire de notre zone d'étude sont des montagnes couvertes en particulier par le maquis, la broussaille et le chêne-liège. Ces montagnes ont en général une pente qui dépasse en moyenne les 25%, cet espace dans la plupart des cas est inconstructible et ne peut supporter des cultures. En plus de cette inhospitalité et de ce manque d'utilité, cet espace montagneux est dévalorisé par la nature de son sol qui est en général silicieux et par conséquent altéré par l'érosion.

2.2. La vallée de la Soummam

Le Oued Soummam trace les frontières Ouest de la commune de Tala-Hamza, il sépare cette dernière de la commune de Béjaïa et de la commune de Oued Ghir. Les terres qui longent la rivière de la Soummam sont des plaines fertiles et d'un grand potentiel agricole (arboriculture fruitière). La longueur totale de la vallée de la Soummam est de 80 km, sa largeur maximale est de 4 km (au niveau d'Elkseur-Amizour). La plaine de la Soummam se termine dans l'embouchure du oued Soummam qui se jette à la Méditerranée en fin de parcours. Les plaines de la Soummam sont agressées en perpétuité, les unités industrielles et les aires de stockage poussent sans relâche sur les deux rives de l'Oued, elles consomment par conséquent des terres fertiles d'un grand potentiel agricole. En plus de ce détournement de sa vocation naturelle, la vallée de la Soummam est sans répit polluée par les rejets de déchets liquides et solides dégagés par l'activité industrielle et agricole. Cette situation est jugée grave du point de vue écologique. La valorisation effective et l'adoption d'un développement durable de la vallée s'imposent.

2.3. La plaine littorale

La plaine côtière est délimitée par l'embouchure de l'Oued Soummam à l'Ouest et de celle d'Agrioun à l'Est avec une longueur qui avoisine les trente kilomètres. La plaine littorale est étroite, sa largeur ne dépasse pas les quelques centaines de mètres, la nature de ses terres est sablonneuse du fait de leur contact direct avec la mer. Les deux embouchures sont assez larges à cause des sédiments alluvionnaires qui proviennent des montagnes traversées par les deux oueds en question.

La plaine littorale est très prisée. D'un côté, la grande productivité de ses terres la propulse pour être un terrain de prédilection pour l'activité agricole. De l'autre, sa proximité du rivage lui confère une valeur touristique de premier rang. Cette double vocation a été à l'origine de l'apparition des conflits d'usage entre le secteur agricole et celui des services et plus précisément le tourisme. Ce dualisme (manque d'osmose et de complémentarité fonctionnelle) a pénalisé la frange littorale. Par conséquent, cet espace n'arrive pas à définir avec clarté sa propre vocation. Ce double usage de l'espace littoral est caractérisé par une faible productivité agricole (les terres agricoles ne sont pas optimisées) et par des investissements touristiques déstructurés et peu intégrés avec leur espace d'implantation (tourisme interne et tourisme populaire).

2.4. La mer : un élément phare mais fortement négligé

La ligne littorale de notre zone d'étude est d'une longueur périphérique égale à 112,4 km, par contre la ligne droite en parallèle à la côte est longue de 95 km. La zone d'étude est en contact direct avec la mer, toutes ses communes ont un accès à la méditerranée, à l'exception de la commune de Tala-Hamza qui forme un espace enclavé mais son territoire est complémentaire à celui de la commune de Béjaïa est forme avec les autres communes littorales un espace cohérent et fortement intégré.

En parcourant la ligne côtière, on constate que la bande littorale est presque vierge de toute agglomération urbaine ou de concentration d'activités humaines. A l'exception de la ville de Béjaïa et de son port et d'un degré moindre de celle de Tichy, le reste de cet espace

est pratiquement désertique comme si il est répulsif et d'une nature non attrayante, c'est un phénomène énigmatique qui s'oppose à toute logique économique.

La valorisation économique (pêche, aquaculture, tourisme, etc.) tarde à être une réalité tangible, ce délaissement pénalise le développement économique de la zone littorale et de toute la wilaya et même des wilayas limitrophes. Au moment où partout dans le monde (même dans les pays voisins de l'Algérie) le phénomène de la littoralisation du développement et du peuplement ne cesse de s'intensifier, dans notre zone d'étude, la bande côtière est fatalement sous développée, voire même abandonnée.

2.5. Forêt et tissu végétal

Notre zone d'étude est assez couverte de végétation. Les forêts et le tissu végétal couvrent plus de 28% de son territoire. Le chêne-liège prend le dessus sur les autres espèces peuplant la forêt.

Tableau N°VII. 1 : Localisation des principales forêts dans notre zone d'étude

COMMUNE	Nomination de la forêt	Superficie (En ha)
BEJAIA	Gouraya	383
	Madala	441
	Ait Timsit	231
	Bouhattem (en partie)	271
TICHY	Béni Bimoune (en partie)	246
	Oued Djemaâ (en partie)	1 700
	Béni Melloul	632
	Béni Amrous	73
BOUKHLIFA	Oued Djemaâ (en partie)	790
	Béni Bimoune (en partie)	2 384
	Béni Slimane (en partie)	526
	Djoua	340
TALA-HAMZA	Béni Bimoune (en partie)	1 200
BENI-K'SILA	M'kela	1 869
	Bouhattem (en partie)	1 200
S. EL-TENINE	Bande côtière forestière	80
MELBOU	Béni Segoual	1 390
TOUDJA	Bouhattem (en partie)	5 600
	Taurirt Ighil (en partie)	1 420
AOKAS	Béni Melloul (en partie)	284
	Aôkas	159
	Bande côtière forestière	62

Source : La Circonscription des Forêts de la wilaya de Béjaïa, 2007.

La forêt est sans cesse agressée par l'action anthropique. L'homme est à l'origine de cette dégradation, les incendiaires et le déboisement sauvage qui se fait clandestinement sont les causes directes du recul de la superficie boisée. Ces forêts ne bénéficient pas d'un entretien adéquat afin d'assurer leur mise en valeur. La forêt est une composante maîtresse de l'écosystème, sa sauvegarde garantira la préservation de l'équilibre naturel. En plus de son rôle de purificateur de l'air, la forêt peut être un facteur productif capable d'alimenter les caisses des collectivités locales (industrie du bois, liège, tourisme vert et tourisme de montagne, etc.) et contribuer en même temps à réduire le chômage dans l'ensemble des zones rurales. Pour cela, la valorisation et la rentabilisation du patrimoine forestier en sa

qualité de levier du développement local doivent être palpables. Sans cette alternative, la dévitalisation des zones rurales va s'intensifier.

2.6. L'eau : une ressource à rationaliser

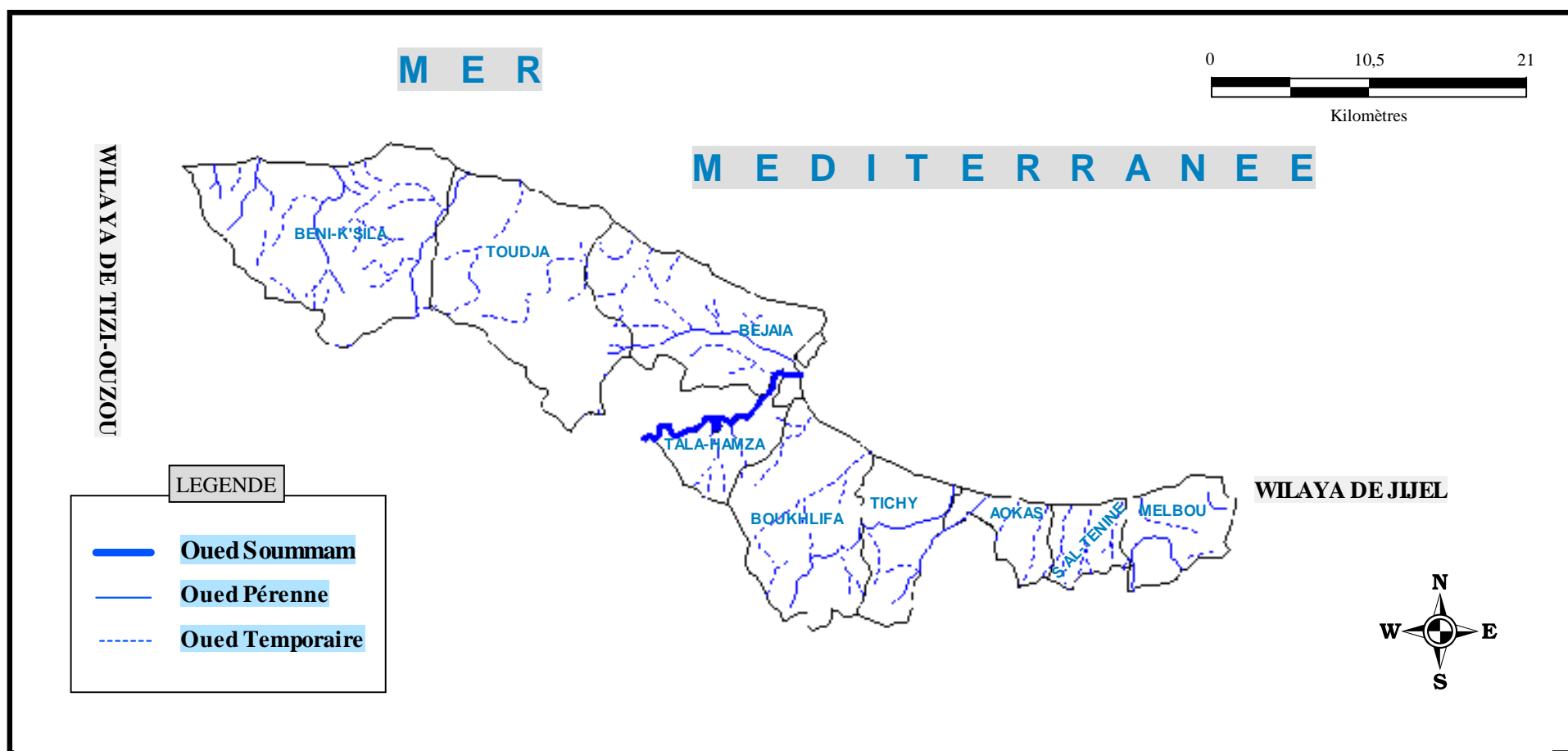
L'eau est source de vie. Elle est une richesse précieuse mais qui reste limitée. Gaspiller cette ressource est un acte irrationnel et dénué de toute raison puisque il s'oppose à la logique économique et au principe de développement durable. L'eau d'aujourd'hui n'appartient pas uniquement aux générations actuelles, elle n'est pas relui exclusivement à un espace géographique ou temporel bien déterminé, c'est une ressource indispensable à la vie de tout être et sans laquelle les activités humaines ne peuvent s'épanouir, un territoire non alimenté en eau ne peut prospérer et verra ses chances de développement réduites à l'extrême.

Notre zone d'étude reçoit en moyenne entre 600 et 1 200 millimètres de pluie chaque année. Le climat méditerranéen qui caractérise cet espace lui permet de bénéficier d'un hiver doux dont les précipitations sont assez importantes. Le littoral de Béjaïa est un espace montagneux, les précipitations qu'il reçoit sont en général diluviennes et sont à l'origine de l'érosion des terres silicieuses.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaia

Carte N°VII. 3 :

REPRESENTATION DU RESEAU HYDROGRAPHIQUE DE NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Notre zone d'étude est dotée d'un réseau de drainage naturel, ses oueds forment un système de canaux de drainage des eaux de pluie en période d'orage. Le manque drastique et inexplicé en infrastructures hydriques a été à l'origine des pertes de grandes quantités d'eau qui se versent directement à la mer. Le deuxième problème qui touche de plein fouet notre zone d'étude est celui de la pollution des eaux de surface. A cause des rejets industriels et des infiltrations agricoles auxquelles il faut ajouter les réseaux d'assainissement déversés dans les oueds et dans la mer, et puisque ces oueds se versent directement à la mer, l'écosystème marin devient pollué, par conséquent. C'est dramatique, car cela affecte négativement les chances d'un développement durable de toute la zone d'étude et même de toute la wilaya. Afin d'alimenter les populations en eau potable, l'eau des sources et des forages est largement mise à contribution, c'est une solution de substitution dont la fiabilité reste limitée dans le temps.

3. Les risques naturels

L'espace littoral de Béjaïa n'est pas trop exposé massivement aux aléas naturels, les rares cas enregistrés sont géographiquement distancés et se sont manifestés dans des espaces très limités :

- Glissements de terrains (Ex carrière d'Ighil Ouazoug avec 6 hectares, Oumlil à Tala-Hamza avec 10 hectares) ;
- Chutes de pierres ;
- Inondations (Sidi Ali Lebhar dont l'espace touché est de 14 hectares, la zone de Tala-Hamza et d'Aboudaou) ;
- Eboulements (la zone de Tahanout à Tala-Hamza avec 8 hectares) ;
- Affaissements de terrains.

Ces risques naturels sont négligeables en raison des dégâts qui peuvent être causés par un tremblement de terre. En effet, notre zone d'étude (en particulier le Centre et la côte Est) est fortement exposée à l'aléa sismique. Elle est située sur un espace caractérisé par une forte activité tectonique. La rencontre dans la frange côtière et à une profondeur ne dépassant pas les 20 km des deux plaques tectoniques africaine et eurasiennne amplifie les dommages causés par les séismes dans les zones épacentriques. Cette vulnérabilité doit pousser les uns et les autres à opter pour des constructions répondant aux normes antisismiques. Cette démarche a un caractère préventif, elle permettra de minimiser les torts qui peuvent être engendrés par un fort tremblement de terre. Dans ce cadre, le rôle des pouvoirs locaux est capital en terme de contrôle et de sensibilisation.

Avant de s'engager dans toute politique de développement et d'aménagement de la zone littorale, il est important de mettre en place des fiches-indicateurs, les différents indicateurs (géographiques, climatiques, économiques, démographiques, sociaux, etc.) seront clairement définis sous forme de tableaux, de graphes et de cartes synthétiques. Cette banque de données sera mise à la disposition des différents acteurs (chercheurs et scientifiques, investisseurs, citoyens, dirigeants locaux, etc.) afin de bien cibler les objectifs à réaliser en terme d'aménagement et de valorisation de la zone littorale.

Pour récapituler, on dira que le littoral de Béjaïa est une jonction de multiples reliefs géographiques. C'est une sorte de mosaïque naturelle offrant un décor d'une extrême beauté (mer, plaines, oueds, montagnes, îlots, soleil, plages, etc.). La zone côtière est une fresque d'une beauté inégalée, elle renferme des potentialités économiques importantes qui ne demandent qu'à être exploitées. A l'exception de la commune de Béjaïa, et plus précisément de son port, le reste de notre zone d'étude est vierge et dépourvu de toute activité valorisante. Ce paradoxe (une zone naturellement riche mais économiquement

pauvre) exige un profond et long travail de réflexion afin d'apporter des éléments de réponse et des solutions concrètes à cette situation de blocage qui perdure et qui risque largement d'hypothéquer les chances de développement de toute la wilaya.

4. Population et démographie

Etudier les phénomènes démographiques et leurs évolutions spatiales et temporelles est d'une importance capitale. Afin de mieux cerner les besoins et les exigences en termes de développement d'un territoire donné, il est important d'avoir une vision claire et englobante de son image démographique.

4.1. Evolution et répartition inégale du peuplement dans notre zone d'étude

Tout développement vise à assurer un bien-être aux populations, ce développement doit être objectif en répondant aux multiples besoins des citoyens. Sans cela, toute action de valorisation d'un espace quelconque qui ne prend pas en considération l'épanouissement de l'homme est une démarche détachée de toute finalité. Pour toutes ces raisons, avoir une connaissance complète de l'image démographique de notre zone d'étude est primordial.

Tous les dix ans un Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) est effectué par les services locaux. Entre deux RGPH successifs, les pouvoirs publics font des estimations tendanciennes pour donner une image indicative de la démographie, cela est réalisé d'une façon approximative en utilisant la formule suivante (la formule des taux d'accroissement qui n'est qu'une reconfiguration de la moyenne géométrique) :

$$P_t = P_{t_0} (1 + r)^t$$

Avec :

- t : le temps en années,
- P_t : la population en nombre à la période « t »,
- P_{t_0} : la population en nombre à l'année de base,
- r : le taux d'accroissement démographique moyen en pourcentage, c'est la moyenne géométrique divisée par cent.

Cette formule est utilisée pour faire des prévisions à moyen terme, car à long terme les paramètres qui influencent les phénomènes démographiques changent et par conséquent les résultats estimés par cette formule sont loin de refléter la réalité. C'est pour cela, qu'un recensement général est réalisé tous les dix ans.

Les indicateurs démographiques de notre espace d'étude ne diffèrent pas de ceux de la wilaya ou du pays. L'évolution de la population est largement influencée par les différentes mutations socio-économiques qu'a vécues l'Algérie depuis son indépendance. Le dernier Rapport sur le développement humain publié en 2006 estime que l'ISF est passé de 7,4 enfants/femme en 1970 à 2,5 enfants/femme en 2005, et le taux de croissance démographique quant à lui était de 3,37% en 1969 pour enregistrer un taux égal à 1,69% en 2005¹. Cette évolution qui tend vers un ralentissement de la croissance démographique peut être expliquée par un ensemble de paramètres :

- Le recul de l'âge du mariage ;
- La baisse de la mortalité infantile ;
- L'augmentation de l'espérance de vie à la naissance ;
- Le fléchissement du taux de nuptialité.
- L'amélioration du niveau d'instruction des femmes ;
- L'amélioration du cadre de vie et particulièrement les conditions sanitaires ;

¹ PNUD « Rapport mondial sur le développement humain ». Edition 2006.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

- L'adoption (en 1974) d'un Programme national de protection maternelle et infantile et d'espacement des naissances (PNPMI/EN), ce programme est suivi en 1983 par le Programme national de maîtrise de la croissance démographique (PNMCD) qui encourage la contraception.

Pour ce qui est de notre zone d'étude, les données de la Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (DPAT) publiées dans son dernier annuaire (fin 2006) estiment sa population totale à 268 586 individus, soit 27,44% de la population totale de la wilaya, c'est dire un peu plus d'un quart de la population totale de la wilaya vit dans les communes littorales. Cette donnée, ne doit pas nous induire en erreur. En analysant la répartition de la population totale de notre zone d'étude par commune, on constate que la commune de Béjaïa concentre à elle seule pas moins de 63,88% de cette population et cela est expliqué par son pouvoir d'attraction. La ville de Béjaïa offre à ses populations plus de commodités (travail, soins, éducation, habitat, etc.) que le reste des communes.

**Tableau N°VII. 2 : Evolution de la population dans la zone d'étude
(De 1999 à 2005, en unités)**

COMMUNE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BEJAIA	158 646	160 436	162 348	166 200	167 994	169 766	171 583
TICHY	14 627	14 792	14 968	14 933	15 094	15 253	15 416
BOUKHLIFA	10 980	11 104	11 236	11 217	11 338	11 458	11 581
TALA-HAMZA	10 399	10 516	10 641	10 619	10 734	10 847	10 963
BENI-K'SILA	5 366	5 426	5 490	5 472	5 531	5 589	5 649
S. EL-TENINE	11 965	12 100	12 244	12 203	12 335	12 465	12 598
MELBOU	10 226	10 341	10 464	10 760	10 876	10 991	11 109
TOUDJA	12 398	12 538	12 687	12 647	12 784	12 919	13 057
AOKAS	15 450	15 625	15 811	16 109	16 282	16 454	16 630
TOTAL WILAYA	916 742	927 089	938 130	947 959	958 189	968 299	978 662
TOTAL Z. E	250 057	252 878	255 889	260 160	262 968	265 742	268 586
LA PART DE LA Z. E EN %	27,28%	27,28%	27,28%	27,44%	27,44%	27,44%	27,44%

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

En analysant l'évolution de la densité de la population, on constate que cette dernière est plus rapide dans notre zone que dans la wilaya. Cet état de fait s'explique par une mobilité intercommunale accrue, cela révèle une forte attractivité du Chef-lieu de la wilaya sur les populations qui résident dans les communes limitrophes, ce qui a engendré une répartition inégale du peuplement le long de la zone littorale. Cet exode intercommunal est la conséquence directe d'une dévitalisation des zones rurales qui souffrent d'un manque drastique en terme d'infrastructures sociales. En plus, le reste des communes sont sous-développées et les chances qu'un individu trouve un poste de travail sont très réduites. Tous ces facteurs regroupés poussent les individus à délaisser leur village natal pour s'installer définitivement (exode) ou temporairement (mobilité) dans la commune de Béjaïa et plus précisément dans la ville.

Tableau N°VII. 3 : Evolution de la densité de la population dans la zone d'étude (De 1999 à 2005, habitants/km²)

COMMUNE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Ecart absolu entre 1999 et 2005
BEJAIA	1 320	1 335	1 350	1 382	1 416	1 412	1 427	107
TICHY	258	261	264	264	263	269	272	24
BOUKHLIFA	94	95	97	96	96	98	100	06
TALA-HAMZA	268	271	274	273	273	279	282	14
BENI-K'SILA	29	29	30	30	30	30	31	02
S. EL-TENINE	455	460	466	464	477	474	479	27
MELBOU	215	218	220	227	226	232	234	19
TOUDJA	74	75	76	76	75	77	78	04
AOKAS	554	561	567	578	587	590	597	43
TOTAL WILAYA	281,06	284,23	287	294	297	300	304	23
LA DENSITE DANS LA Z. E	318,53	322,12	325,96	331,40	334,97	338,51	342,13	24

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

A l'exception de la commune d'Aôkas et de celle de Béjaïa, l'évolution de la densité démographique dans le reste des communes est moins dynamique. Le grand pouvoir d'attraction exercé par la ville de Béjaïa sur le reste des communes littorales est intensifié par l'accumulation de multiples facteurs répulsifs qui se manifeste par un cadre de vie en perpétuelle dégradation. A l'exception de Béjaïa, de Tichy et d'Aôkas, les communes qui s'étendent le long du littoral sont dépourvues de toute structures urbaines ou de zone d'activité assez dynamique, et leur processus de développement ou d'urbanisation tarde à s'amorcer, cela est à l'origine du déclin de leur population.

Tableau N°VII. 4 : Le taux de croissance démographique annuelle par commune dans la zone d'étude entre 2000 et 2005 (En %)

COMMUNE	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BEJAIA	1,13	1,19	2,37	1,08	1,05	1,07
TICHY	1,13	1,19	-0,23	1,08	1,05	1,07
BOUKHLIFA	1,13	1,19	-0,17	1,08	1,06	1,07
TALA-HAMZA	1,12	1,19	-0,21	1,08	1,05	1,07
BENI-K'SILA	1,12	1,18	-0,33	1,08	1,05	1,07
S. EL-TENINE	1,13	1,19	-0,33	1,08	1,05	1,07
MELBOU	1,12	1,19	2,83	1,08	1,06	1,07
TOUDJA	1,13	1,19	-0,31	1,08	1,06	1,07
AOKAS	1,12	1,19	1,88	1,07	1,06	1,07
TOTAL WILAYA	1,13	1,19	1,05	1,08	1,05	1,07
TOTAL Z. E	1,13	1,19	1,67	1,08	1,05	1,07

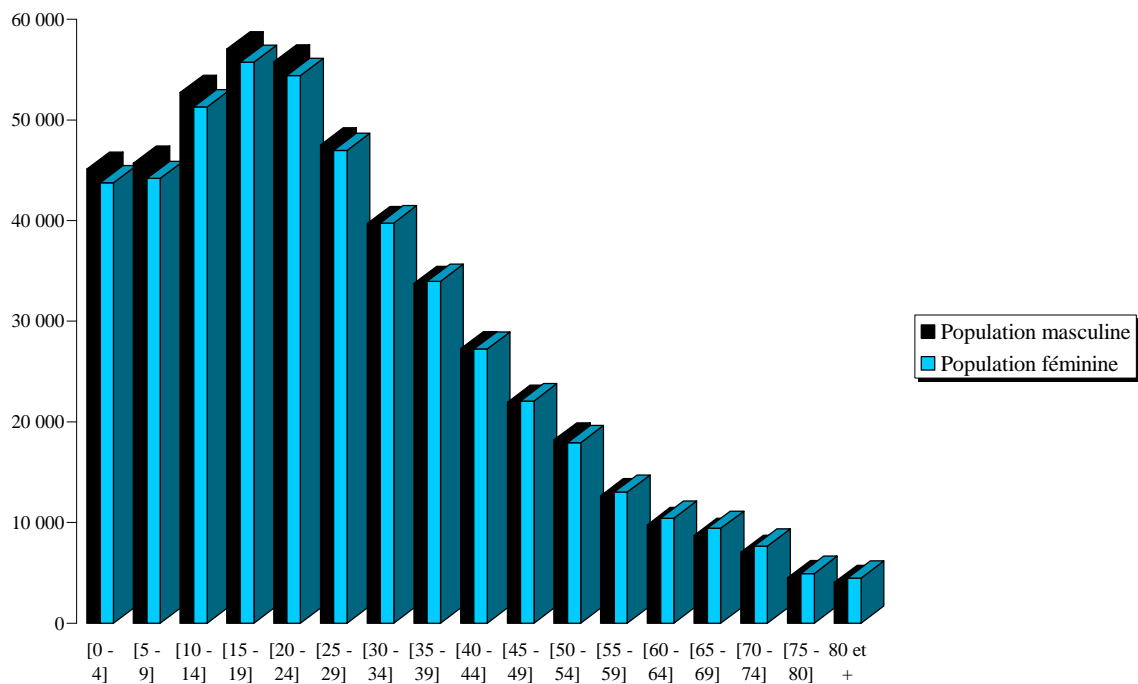
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 2000 et fin 2005.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Le solde négatif de la croissance démographique dans l'ensemble des communes est certes la conséquence d'un taux de mortalité supérieur au taux de natalité, mais ces données cachent une autre réalité. Les comportements sociaux sont à l'origine de ce déclin. En ce sens, cette baisse s'explique par l'externalisation des naissances. Désormais, les accouchements se font dans les seules communes disposant d'un hôpital ou d'infrastructures sanitaires adéquates (Béjaïa et à celle Aôkas). Donc, ces habitants naissent dans d'autres communes et meurent dans leurs communes d'origine. Par conséquent, une extrême précaution est exigée dans la lecture des données démographiques. Comme il est bien souligné par l'Historien CHAUNU² : « *le domaine de la Démographie devient un carrefour d'information glanées dans le champ des sciences humaines : l'Histoire, la Sociologie, la Psychologie, la Géographie des populations et du travail, (...).* », chaque donnée démographique expose une information visible mais en parallèle estompe une réalité capitale qu'il faut savoir déceler. Ainsi, une forte précaution est exigée dans l'interprétation des données statistiques relatives aux phénomènes démographiques afin de ne pas aboutir à de fausses conclusions qui risquent de défigurer la réalité.

En observant la pyramide des âges, on constate que la population de notre zone d'étude est entrée dans une nouvelle phase de transition démographique.

Graphique N°VII. 1 : Répartition de la population de la wilaya par groupe d'âge en 2005 (En unités)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Les principales remarques qui peuvent être tirées à travers la lecture de cette morphologie démographique sont les suivantes :

- La part des personnes âgées (plus de 59 ans) est relativement faible ;
- La longévité des femmes est supérieure à celle des hommes ;
- La population jeune (moins de 29 ans) est relativement masculine ;

² Cité par : Emile LLORCA et Bernard REBOUL « L'Europe occidentale en question - de 1945 à nos jours - Démographie, Géographie, Economie ». Edition : ellipses, 1994. P, 20.

- Les générations nées dans les années 1970 et 1980 (boom des naissances d'après-guerre) ont atteint l'âge de travailler, elle amplifient le taux de chômage ;
- La fécondité a entamé sa baisse à la fin des années 80, à cause de la crise économique vécue par l'Algérie pendant cette période. Cela explique le rétrécissement de la pyramide à sa base ;
- La métamorphose de la population a été à l'origine de l'intensification de certains services sociaux et de l'apparition de nouveaux besoins (soins spécialisés pour les personnes âgées par exemple).

La population a entamé sa transition démographique. Dans la marche du temps, la prédominance de la population âgée est inévitable, cela peut se manifester dans une génération ou deux. D'ailleurs, ces signes commencent à apparaître, le recul de l'âge de mariage est l'un d'eux. Aujourd'hui on est loin des taux de fécondité dépassant les 7 enfants/femme enregistrés après l'indépendance, ce taux est de nos jours en dessous de 2 enfants/femme. Cette métamorphose démographique provoque des changements radicaux dans les politiques de développement, de nouveaux besoins apparaissent comme c'est le cas des soins spécialisés (pour les personnes du troisième âge) et la part des fonds alloués à la protection de l'enfance et de la mère est en baisse.

4.2. Démographie urbaine et rurale : beaucoup de contrastes

La ville a toujours exercée sa force d'attraction sur la campagne, les rapports ville-campagne se caractérisent par un drainage des populations rurales qui sont captées par le cadre de vie urbain et les multiples opportunités qu'il offre (travail, soins, éducation, loisirs, etc.). Comme cela été le cas dans l'ensemble du territoire algérien, l'exode rural a commencé après l'indépendance et s'est intensifié dans les années 70/80, la désertion des campagnes a engendré la dévitalisation et la dévalorisation de l'espace rural. De ce fait, les villages se vident de leurs populations qui trouvent refuge dans les chefs-lieux et d'une façon plus sensible dans la ville de Béjaïa.

Les espaces ruraux de notre zone d'étude se divisent en trois catégories :

- Les villages reculés et éloignés : leur démographie est en baisse continue du fait que ces campagnes manquent de toute commodité indispensable à la vie. Ils sont des espaces délaissés et fortement marginalisés ;
- Les villages saisonniers : le sentiment nostalgique éprouvé par certaines populations urbaines pour la campagne et leurs villages natals les pousse à y construire des demeures et à exercer une activité agricole dérisoire. La population de ces villages augmente pendant des périodes bien déterminées de l'année (hivers et printemps) ;
- Les zones rurales périphériques : se sont des agglomérations secondaires qui concentrent d'assez importantes activités agricoles ou même de petits services (cafétéria, taxiphone, cabinet médical, etc.), ces espaces concentrent une population limitée en nombre mais qui a réussi à se regrouper et à cohabiter.

Les zones rurales dans leur ensemble souffrent d'un double déficit. D'un coté, elles sont peu ou mal équipées, ceci est à l'origine de :

- La dégradation du niveau de vie des populations rurales ;
- La prolifération de l'illettrisme ;
- L'augmentation des taux de fécondité ;
- Le sous-développement.

D'un autre coté, ces zones enregistrent un dysfonctionnement économique qui est exprimé par la généralisation d'activités microscopiques (vivrières). Ce système consomme plus de richesses qu'il en produit et emboîte par conséquent, le pas à toute initiative visant la valorisation des zones rurales et l'idéalisation de la vie à la campagne (ruralisme).

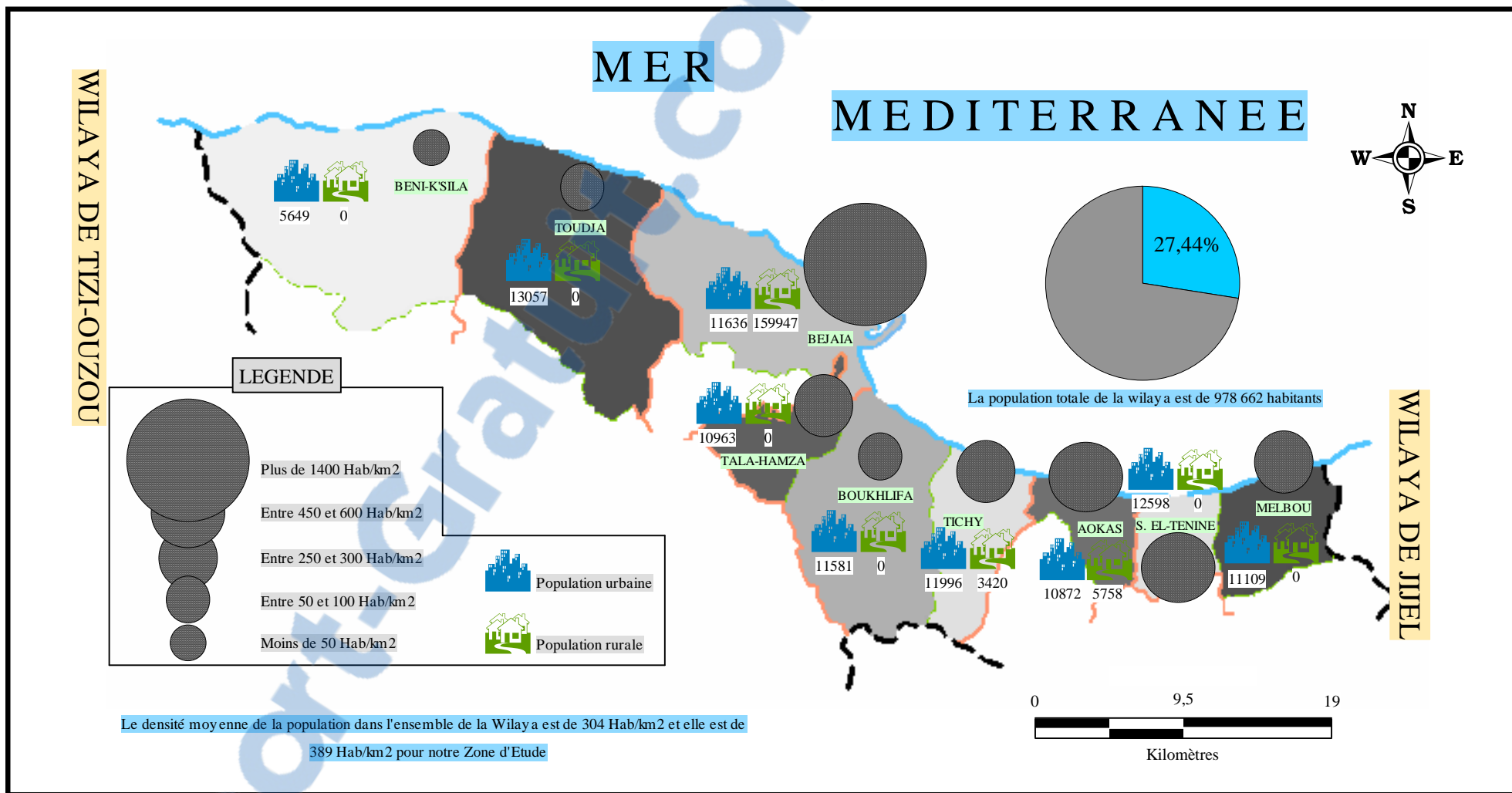
Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaia

En terme de répartition de la population selon qu'elle soit urbaine ou rurale, notre espace d'étude expose une image complètement opposée à celle de la wilaya. Les données de la DPAT, publiées fin 2005, montrent une situation de prédominance de la population urbaine sur la population occupant les campagnes, les hameaux et les zones éparses.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaia

Carte N°VII. 4 :

DENSITE DEMOGRAPHIQUE (Hab/km²) ET REPARTITION DE LA POPULATION PAR COMMUNE ET PAR STRATES (En nombre) DANS NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Ce constat n'est que superficiel du fait qu'il n'existe pas de consensus dans la définition des deux catégories de population. En d'autres termes, Quelles sont les limites (géographiques ou sociales) qui distinguent le monde rural du monde urbain. Si on se réfère aux données du tableau N°VII. 5, on remarque que la population urbaine de la commune de Béjaïa enregistre une proportion qui dépasse les 94,57% de la population urbaine totale de notre zone d'étude.

Tableau N°VII. 5 : Répartition de la population dans notre zone d'étude, selon qu'elle soit urbaine ou rurale en 2005

(En unités et en % du total de la population de chaque commune)

COMMUNE	Urbaine		Rurale		TOTAL
	En Unités	En %	En Unités	En %	
BEJAIA	159 947	93,22	11 636	6,78	171583
TICHY	3 420	22,18	11 996	77,82	15416
BOUKHLIFA	0	00,00	11 581	100	11581
TALA-HAMZA	0	00,00	10 963	100	10963
BENI-K'SILA	0	00,00	5 649	100	5649
S. EL-TENINE	0	00,00	12 598	100	12598
MELBOU	0	00,00	11 109	100	11109
TOUDJA	0	00,00	13 057	100	13057
AOKAS	5 758	34,62	10 872	65,38	16630
TOTAL WILAYA	308 900	31,56	669 762	68,44	978662
TOTAL Z. E	169 125	62,97	99 461	37,03	268586

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

A l'exception de Béjaïa, de Tichy et d'Aôkas, les autres communes sont dépourvues de population urbaine. Cela est expliqué par l'inexistante d'espace proprement urbain. Les espaces de ces communes concentrent des habitations sous forme de petites concentrations urbaines dispersées sur un espace généralement montagneux et dénuées de toute forme d'organisation (zones éparses). Hormis Béjaïa, la population de notre zone d'étude est dans sa globalité rurale. L'exode rural qui continue à se manifester a un sens unique. Les riverains ne choisissent pas comme destination finale les chefs-lieux de communes, la destination la plus prisée est celle de la ville de Béjaïa, cela explique largement la forte concentration démographique dans sa zone urbaine. L'urbanisation de la ville de Béjaïa qui s'est accélérée (constructions collectives ou individuelles) est propulsée par une forte demande en termes d'habitat, l'anarchie caractérisant l'étalement urbain risque d'asphyxie davantage la ville et même de l'ôter de toute utilité (ville invivable).

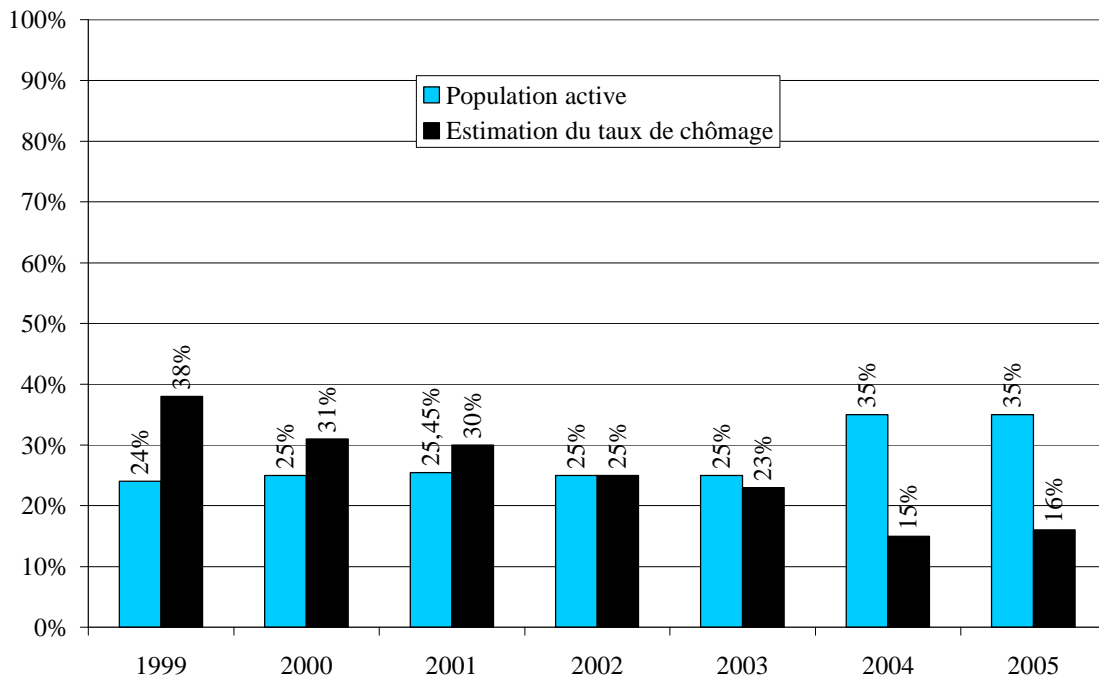
4.3. Le double effet de l'émigration

L'émigration est une composante capitale influençant largement la structure sociale et économique de notre zone d'étude. Le manque de débouchés auquel est confronté les jeunes diplômés pousse un grand nombre d'entre eux à quitter leur territoire natal et cela dans l'espoir de trouver un meilleur cadre de vie ailleurs. Les méfaits de cette perte en capital humain sont atténués par les transferts de fonds effectués par les émigrés. Cet argent a contribué à la construction d'habitations, au lancement de petites activités et au développement de certaines zones rurales jadis défavorisées, et même à l'émergence d'une classe moyenne qui a réussi à fructifier ces envois au service du développement local.

4.4. Le chômage : un problème socio-économique qui perdure

La grande importance du secteur informel dans le système productif algérien rend difficile toute initiative visant à mesurer le taux de chômage dans le pays ou du moins dans un espace bien distinct. La propagation des activités informelles et la difficulté consistant à cerner leur ampleur influence négativement la crédibilité de tout taux de chômage énoncé. Traiter du chômage en Algérie c'est comme si on évolue sur un terrain miné.

Graphique N°VII. 2 : Quelques données sur le marché de l'emploi au niveau de la wilaya (En %)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Le manque de données relatives au taux de chômage par commune formant notre zone d'étude nous oblige à se contenter d'un exposé de ce phénomène au niveau de la wilaya. Le marché du travail dans l'ensemble de la wilaya est caractérisé par :

- Une population active relativement jeune ;
- La progression de la population active suit une tendance linéaire. En six ans, sa part dans la population totale est passée de 24% à 35% ;
- Les dernières estimations fixent le taux de chômage à 16%, il était évalué à 38% en 1999.

Certes, un grand nombre de postes d'emploi a été créé dans le secteur du bâtiment et des services, mais cela reste insuffisant pour éponger un tel niveau de chômage. Les économistes s'accordent à affirmer que réaliser une telle prouesse exige une dynamique hors-paire de l'appareil productif et une croissance économique continue dépassant les 8%, et ce n'est pas le cas pour l'économie algérienne puisque le taux de croissance économique (une économie boostée par les hydrocarbures) pendant cette période varie entre 4 et 6%. Pour remédier à l'exode rural et réaliser l'équilibre spatial du peuplement il est primordial d'opter pour une valorisation effective des espaces ruraux. Le développement des campagnes et des agglomérations secondaires, par leur dotation en équipements de base et en infrastructures adéquates, permettra, en plus de l'amélioration du quotidien des populations locales, d'augmenter l'attractivité des zones rurales afin de

drainer des activités créatrices de richesse et d'emploi. Ces activités vont diminuer la pression exercée sur la commune de Béjaïa et feront sortir les zones rurales du sous-développement.

5. Une urbanisation autocentrique et anarchique

La crise urbaine en Algérie est la conséquence directe d'une absence totale de tout repère identitaire. La créativité architecturale est quasiment absente dans l'ensemble des agglomérations urbaines pour laisser place à un entassement des constructions de toute nature et à une duplication sans fin de bâtisses non intégrées avec leur espace d'implantation. Dans un environnement caractérisé par de multiples transformations, la ville et les espaces urbains acquièrent de plus en plus une importance capitale. Dans ce cadre, des questions s'imposent : pourquoi urbaniser ? Pour quelle urbanisation opter ? Quel est le rôle et l'utilité de la ville et des espaces urbains ? Comment optimiser la ville et comment la rentabiliser ? Dans ce contexte, on constate que la ville algérienne souffre de multiples dysfonctionnements liés à la nature du cadre bâti, à la déstructuration des réseaux de transport urbains et interurbains, au manque ou du moins à l'inadéquation des infrastructures de base, etc. Tout cela a été la cause de l'anarchie caractérisant l'armature urbaine et la répartition spatiale des constructions. Pour ne pas aller loin dans notre diagnostic, on peut dire que la cause du dysfonctionnement de la ville algérienne peut être attribuée à l'absence d'une culture de la ville chez le citoyen algérien (dans toutes ses composantes et ses couches sociales), car vivre en groupe exige une cohabitation mutuelle accompagnée d'une forte organisation de l'espace-vie.

L'extension urbaine s'est accélérée dans le Chef-lieu de la wilaya de Béjaïa, mais en contrepartie elle demeure relativement faible dans le reste des communes formant notre zone d'étude à l'exception des chefs-lieux de commune de Tichy et d'Aôkas qui enregistrent un taux d'urbanisation moyen. Le chef-lieu de wilaya est le groupement urbain qui domine de loin l'armature urbaine dans notre espace d'étude et même dans toute la wilaya. Il est facilement observable que la part de sa population urbaine dans la population totale de notre zone d'étude renforce cette donnée. Selon les données de la DPAT publiées fin 2005, la zone urbaine (ville et espace périurbain) de la commune de Béjaïa concentre à elle seule :

- Plus de 94,57% de la population urbaine de notre zone et plus de 51,77% de la population urbaine de la wilaya ;
- Plus de 59,55% de la population totale de notre zone et plus de 16,34% de la population totale de la wilaya.

C'est dire le poids de la ville de Béjaïa dans le drainage des populations et dans l'extension du tissu urbain. L'étalement urbain s'est fait anarchiquement, il n'a pas été orienté par des politiques d'urbanisation volontaristes. L'habitat individuel (auto-construction) a occupé des espaces importants, cet étalement horizontal des habitations a été et demeure toujours la cause directe de l'asphyxie et de la désarticulation de l'espace urbain dans notre espace d'étude et en particulier dans la ville de Béjaïa. Cela est fortement remarquable dans l'engorgement en heures de pointe et en saison estivale des axes routiers. Il est temps de réfléchir sur une nouvelle alternative en optant pour une solution radicale qui permettra de faire sortir la ville de son impasse. La fuite en avant et les solutions précaires et de passage ne font qu'aggraver les choses. Dans cette optique, un profond et long travail de recherche basé sur une réflexion assidue doit être propulsé dans l'apanage d'une bonne gouvernance urbaine. Cette gouvernance doit être centralisée autour d'une gestion concertée des aires urbaines, où tous les acteurs doivent contribuer activement à la mise en place d'une stratégie urbaine capable de substituer l'organisation et l'utilité d'usage à l'anarchie et au dysfonctionnement actuels.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Par le biais de cette présentation, qui n'est que réduite de la réalité, on se permet d'avancer que l'image des aires urbaines n'est que le reflet de leur gouvernance.

Tableau N°VII. 6 : Répartition des logements par commune dans la zone d'étude de 1999 à 2005 (En unités)

COMMUNE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BEJAIA	29 232	30 425	30 903	31 012	31 332	31 830	32 675
TICHY	3 276	3 346	3 372	3 456	3 460	3 488	3 576
BOUKHLIFA	2 647	2 700	2 769	2 780	2 792	2 798	2 803
TALA-HAMZA	1 794	1 812	1 843	1 867	1 879	1 886	1 894
BENI-K'SILA	1 630	1 678	1 700	1 721	1 727	1 732	1 740
S. EL-TENINE	2 167	2 243	2 316	2 335	2 401	2 474	2 613
MELBOU	1 856	1 988	2 114	2 122	2 154	2 232	2 238
TOUDJA	2 452	2 502	2 521	2 556	2 569	2 581	2 589
AOKAS	2 423	2 525	2 564	2 733	2 850	2 973	3 027
TOTAL WILAYA	167 120	172 327	174 557	178 586	180 564	182 506	185 266
TOTAL Z. E	47 477	49 219	50 102	50 582	51 164	51 994	53 155
T. O par rapport au PLT* dans la Wilaya	5,48	5,38	5,37	5,31	5,31	5,31	5,28
T. O par rapport au PLT dans la Z. E	5,27	5,14	5,11	5,14	5,14	5,11	5,05

* Taux d'occupation par rapport au Parc Logement Total (Personnes/logement).

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Le parc logement total de l'espace littoral de Béjaïa est relativement important. Il est (fin 2005) de 53 155 unités avec un Taux d'Occupation par Logement (TOL) égale à 5,05 personnes/logement, ce taux est inférieur à celui de la wilaya (5,28 personnes/logement) et inférieur aux objectifs nationaux qui sont de l'ordre de 6 personnes/logement. C'est une situation assez confortable, mais il reste que le manque de données précises sur la superficie réelle des habitations et le nombre de pièces par logement ainsi que le nombre de personnes occupant une pièce rend l'étude de la structure du cadre bâti et du parc logement dérisoire et superficielle. En effet, un grand nombre d'habitations sont inoccupées (constructions individuelles), et les habitations collectives sont sur-occupées. Le dernier RGPH (1998) a exposé quelques paramètres qui illustrent bien fort cette situation.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaia

Tableau N°VII. 7 : Typologie et structure de l'habitat dans notre zone d'étude en fin 2005

COMMUNE	Logements occupés (En unités) (1)	Logements inoccupés (En unités) (2)	Logements à usage professionnel (En unités)	Total logements (1)+(2)	Densité urbaine (logements/km ²)	TOL* (personnes/logement)		TOP** (personnes/pièce)	
						Total (1)+(2)	Logements occupés	Total (1)+(2)	Logements occupés
BEJAIA	24 340	6 085	1 255	30 425	253,08	5,27	6,59	1,76	2,20
TICHY	2 096	1 250	19	3 346	59,05	4,42	7,06	1,47	2,35
BOUKHLIFA	1 295	1 405	00	2 700	23,20	4,11	8,57	1,37	2,86
TALA-HAMZA	1 455	357	02	1 812	46,66	5,80	7,23	1,93	2,41
S. EL-TENINE	1 723	520	09	2 243	85,35	5,39	7,02	1,80	2,34
MELBOU	1 472	516	10	1 988	41,88	5,20	6,00	1,73	2,34
TOUDJA	1 668	834	07	2 502	14,97	5,01	7,52	1,67	2,50
AOKAS	2 071	454	156	2 525	90,60	6,19	7,54	2,06	2,51
BENI-K'SILA	744	934	01	1 678	09,11	3,23	7,29	1,08	2,43
TOTAL Z. E	36 864	12 355	1 459	49 219	62,70	5,14	6,86	1,71	2,29

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 1998) et les données du dernier RGPH de 1998.

$$* \text{ TOL} = \frac{\text{Nombre d'habitants}}{\text{Nombre de logements}}$$

$$** \text{ TOP} = \frac{\text{Nombre d'habitants}}{\text{Nombre de pièces}}$$

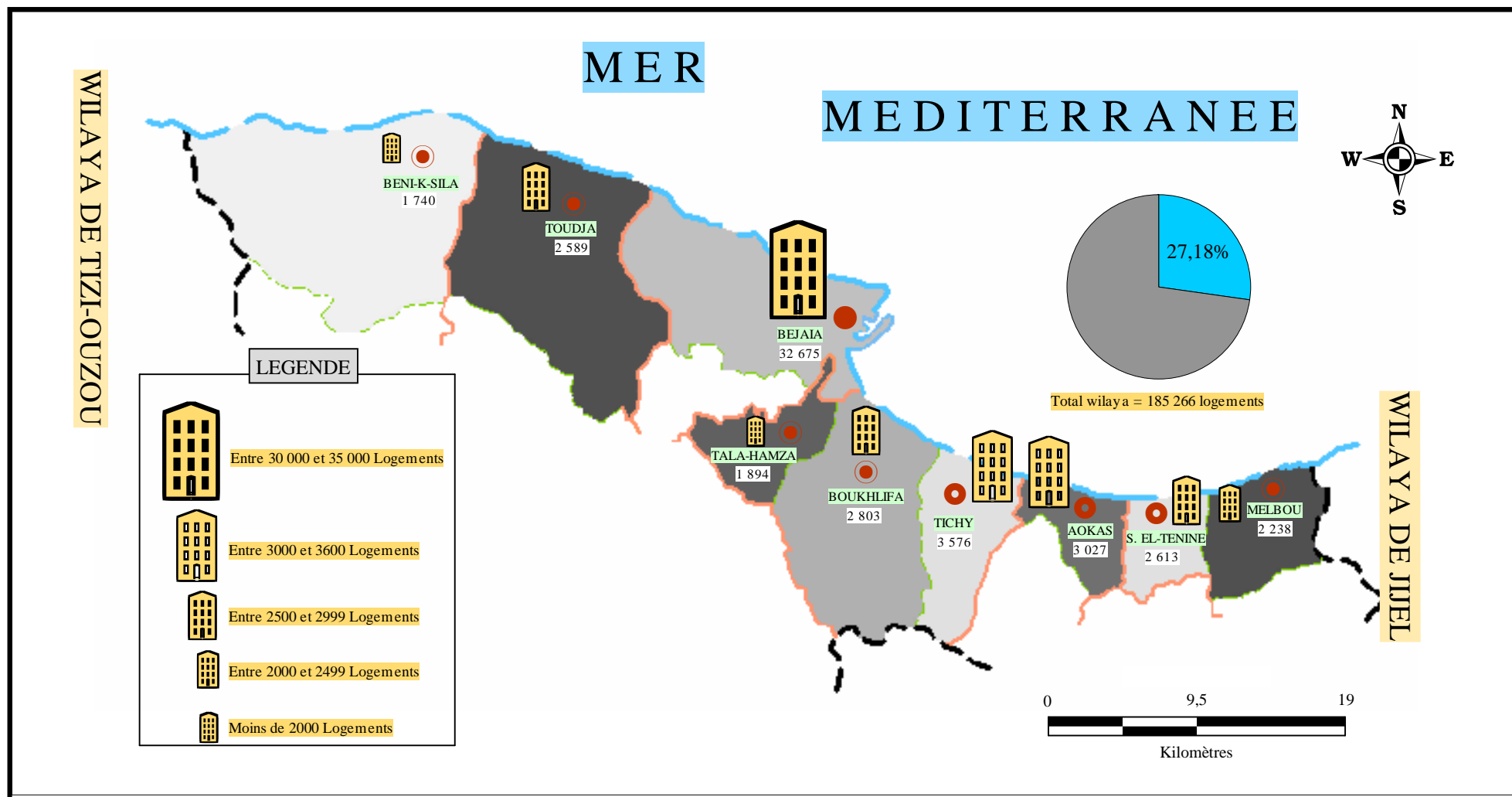
Le TOP est calculé en supposant que le nombre moyen de pièces par logement est de 3 pièces.

En analysant les données du tableau ci-dessus, on constate que le parc logement est en totale corrélation avec la réalité des données démographiques propres à chaque commune.

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

Carte N°VII. 5 :

REPARTITION DES LOGEMENTS PAR COMMUNE DANS NOTRE ZONE D'ETUDE (Fin 2005, Tous programmes confondus)



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Ch. VII Analyse territoriale et présentation multidimensionnelle de l'espace littoral de Béjaïa

L'analyse de la typologie du cadre bâti nous permet de constater une situation de dominance des constructions individuelles pratiquement dans toutes les communes formant l'espace littoral de Béjaïa. Cette caractéristique est expliquée en outre par :

- La structure sociale et les aspects culturels caractérisant la population kabyle ;
- La régulation sur les permis de construire de 1982 a permis au citoyen d'être propriétaire de sa demeure ;
- La crise économique dans laquelle l'Algérie s'est engouffrée a affaibli le rôle de l'Etat dans la politique de l'habitat, ce qui a poussé un grand nombre de citoyens à construire leurs habitations avec leurs propres apports financiers ;
- L'adoption de l'économie de marché a modifié catégoriquement le rôle de l'Etat dans la politique de l'habitat. L'Etat promoteur a presque disparu pour laisser place à l'Etat régulateur.

L'absence de l'Etat (opter pour l'économie de marché, décennie noire et crise économique) en sa qualité d'acteur principal dans la politique de l'habitat et en sa qualité de régulateur du tissu urbain a laissé le champ libre à l'initiative individuelle. La conséquence de cette absence et de ce laxisme est l'émergence et la prolifération à la périphérie des villes de quartiers urbains déstructurés (périurbanisation anarchique). C'est une forme de bidonvilles bétonnés (Ihaddaden, Tizi et Ighil Ouazoug sont des exemples typiques de cette anarchie urbaine) qui défigure l'image de la ville et entrave le développement de centres urbains structurés.

Conclusion

Les constats qui peuvent être extraits de cette présentation en trois volets (géographique, démographique et urbanistique) sont les suivants :

- L'espace littoral de Béjaïa offre un panorama géographique d'une grande beauté et qui ne demande qu'à être mis en valeur pour dévoiler au grand jour ses multiples richesses ;
- L'espace littoral de Béjaïa est une toile naturelle dans laquelle l'eau, le sable, la mer, la montagne et le soleil cohabitent pour former un territoire d'une grande valeur économique, un territoire capable de propulser le développement de la wilaya et de toute la région ;
- La population de notre zone est relativement jeune. Elle constitue un important gisement de main d'œuvre si elle est bien formée et efficacement intégrée dans le processus de développement de l'espace littoral ;
- La population de notre zone a entamé une nouvelle phase de transition démographique. Cela a fait émerger de nouveaux besoins socioéconomiques ;
- Le développement des aires urbaines est autocentrique et anarchique. La ville de Béjaïa concentre la part écrasante de la population urbaine et sa périurbanisation est déstructurée et manque de cohérence ;
- A l'exception de la commune de Béjaïa et à un degré moindre des communes de Tichy et d'Aôkas, le reste du territoire de notre espace d'étude est loin de connaître une forte littoralisation multiforme (urbaine, démographique, industrielle, commerciale). A l'inverse de toute logique, la zone littorale de la wilaya de Béjaïa est délaissée et fortement marginalisée.

CONCLUSION

Le territoire algérien est fortement polarisé. Trois grandes villes côtières concentrent à elles seules une partie écrasante des activités. La zone tellienne, et en particulier la zone littorale, ne cesse de drainer la majeure partie des investissements et elle est fortement appréciée par les populations.

Le moins qu'on puisse dire de la configuration urbaine c'est qu'elle est anarchique et déstructurée. Le fort exode rural et interrégional ajoutés à une absence de toute politique organisatrice de l'étalement urbain ont été les causes directes de l'asphyxie des villes algériennes. En outre, la répartition spatiale des grandes agglomérations révèle un net avantage de la zone tellienne et plus exactement de la frange côtière. Plus de la moitié des agglomérations ayant plus de 100 000 habitants sont localisées dans cette partie du territoire.

La plus grande bataille que l'Algérie doit gagner c'est celle de l'eau. L'augmentation de la quantité des eaux de surface mobilisées et la mise en place d'un réseau national de transfert des eaux des zones favorisées vers celles qui souffrent d'un manque chronique reste une obligation de premier ordre.

Le territoire algérien est vaste, les réseaux de transport restent un maillon fort dans la politique prospective d'aménagement du territoire et de la valorisation de l'ensemble des régions. Pour ce faire, l'Algérie s'est lancée dans une politique d'intensification des projets ayant une envergure nationale, voire même régionale, comme c'est le cas par exemple de l'autoroute Est-Ouest qui constitue le fer de lance de la nouvelle politique d'aménagement du territoire dans son O.HP-Sud.

Globalement parlant, la nouvelle politique d'aménagement du territoire est un soulèvement collectif contre le « *laisser faire* » et le « *laisser pour compte* ». C'est un renforcement de la solidarité territoriale. Cette démarche volontariste de l'Etat vise à rééquilibrer le territoire national dans un double objectif : d'un côté elle va permettre de dynamiser les espaces intérieurs, et d'un autre elle va diminuer les pressions exercées sur les espaces littoraux. En plus des instruments institutionnels, financiers et techniques, la redistribution des surcharges va se faire en particulier par une intensification des grands travaux. Désormais, la nouvelle reconfiguration de la répartition spatiale des infrastructures de base et des équipements structurants favorise les régions des Hauts Plateaux et celles du Sud, elle vise en outre la reconquête du territoire.

Les espaces littoraux sont les mieux dotés pour supporter un développement accéléré. Leur richesse et leur situation géographique les propulsent au devant de la scène économique. Mais, il reste que leur fragilité impose les plus grandes attentions, leur gestion et leur aménagement doivent être réfléchis afin de les préserver et d'assurer leur durabilité.

L'espace littoral de Béjaïa est une ligne frontale et en même temps une vitrine de la wilaya sur le reste du monde. Sa mise en valeur est une condition sine qua non sans laquelle toute la région limitrophe perdra d'énormes chances d'ascension socioéconomique.

Après cette présentation, nous constatons que notre zone d'étude est un espace géographique dominé par le relief montagneux, c'est un territoire accidenté où les plaines sont une composante très rare. L'espace littoral de Béjaïa est d'une beauté naturelle rarissime, c'est une toile à ciel ouvert où le soleil, la mer, la plage, la montagne et la forêt s'illustrent en harmonie. Pour ce qui est des risques naturels, ils sont négligeables et ne se manifestent que rarement et d'une façon isolée. La menace la plus sérieuse et à laquelle on ne prête pas attention reste l'aléa sismique. Il constitue un danger potentiel et les

conséquences d'un éventuel tremblement de terre risquent d'être très fâcheuses vu la vulnérabilité de l'espace littoral de Béjaïa.

Le pouvoir d'attraction exercé par la commune de Béjaïa est à l'origine d'une répartition déséquilibrée des populations. Presque 2/3 de la population de notre zone d'étude se concentrent uniquement dans cette commune. En effet, la ville de Béjaïa offre un cadre de vie plus commode à celui offert par le reste des communes, ceci intensifie l'exode rural et dévalorise davantage les villages et les campagnes.

Au cours de cette deuxième partie, nous avons constaté que la population de notre espace d'étude est dans sa majorité urbaine (presque les 2/3) contre moins d'1/3 pour l'ensemble de la wilaya. L'analyse de la répartition de la population par commune fait apparaître d'autres constats, la commune de Béjaïa concentre plus du 9/10 de la population urbaine de notre zone. Ceci démontre qu'il y a un déséquilibre flagrant en termes de répartition spatiale du peuplement. L'agglomération urbaine de Béjaïa ne cesse d'attirer les populations rurales qui fuient leurs villages natals à la recherche d'emploi et d'un bien-être social. L'exode rural ne fait qu'élargir le fossé entre la campagne et la ville, d'où l'intérêt d'une valorisation endogène des espaces ruraux afin de stopper ces flux, et pourquoi pas, de renverser leur tendance à moyen ou à long terme.

Les espaces urbains dans notre zone manquent de toute forme d'organisation. En observant les concentrations d'habitations (qui sont en grande partie des constructions individuelles), une image désordonnée apparaît à première vue. Des espaces urbains déstructurés exprimant une absence totale de tout repère identitaire ou de toute créativité architecturale. L'agglomération urbaine au niveau de la commune de Béjaïa est sans doute la plus dynamique en comparaison à celles des autres communes, mais cet étalement urbain est une périurbanisation horizontale qui manque de compacité et qui est en totale dichotomie avec une rareté d'espaces urbanisables. C'est un « *laisser-faire* » dans sa maturité la plus avancée.

Pour récapituler, on dira que notre zone d'étude est un espace d'une extrême beauté. Un espace qui recèle un grand potentiel de développement. Mais l'homme reste le maillon faible de ce système car il n'a pas su exploiter et mettre en valeur un espace naturellement doté.

Essai d'analyse de la dynamique de l'aménagement du territoire en espace littoral : cas de la wilaya de Béjaïa - Défis et perspectives -

Troisième partie

ETAT DE FAITS, DEFIS ET
PERSPECTIVES
D'AMENAGEMENT DE
L'ESPACE LITTORAL DE
BEJAIA

INTRODUCTION

L'aménagement du territoire touche à tous les secteurs et à tous les domaines de la vie sociale ou économique (agriculture, pêche, industrie, transport, tourisme, éducation, santé, etc.). Son champ d'intervention est très vaste et interpelle une coordination horizontale et verticale.

Après avoir consacré deux parties de ce travail à confectionner le cadre théorique et à réaliser une fiche technique de notre zone d'étude, le moment est venu d'aborder la partie constituant l'âme de notre travail. En effet, des efforts énormes ont été dépensés dans un travail d'investigation pour collecter des données concernant le territoire national mais en particulier des informations relatives à notre espace d'étude. La nature de notre travail nous a obligé à frapper à plusieurs portes pour avoir accès à l'information. Nous avons visité plusieurs organismes et plusieurs services pas seulement au niveau de la wilaya de Béjaïa mais également les Ministères. La volonté de faire un travail original a éveillé en nous une volonté d'aller de l'avant et de travailler avec ardeur pour donner à ce travail une certaine crédibilité. Ainsi, une année entière est consacrée à collecter les données et à les classer pour qu'elles constituent le support technique de notre travail analytique.

Cette troisième partie est consacrée intégralement à notre zone d'étude, elle va analyser la dynamique de l'aménagement de son territoire pratiquement dans tous les domaines.

Afin de mieux analyser la dynamique de l'aménagement du territoire au niveau de l'espace littoral de Béjaïa, notre choix s'est posé sur une étude analytique par secteur. En d'autres termes, des données vont traiter de cet espace en question en tant que bloc homogène, et d'autres de l'ensemble des communes formant notre zone, mais aussi de l'ensemble du territoire de la wilaya de Béjaïa. L'objectif escompté par cette démarche est d'arriver à faire de multiples comparaisons :

- Entre notre zone d'étude et la wilaya ;
- Intercommunales.

Le but principal recherché à travers cette troisième partie est de s'informer sur le manque à réaliser et les défis à relever en termes de développement socioéconomique au niveau de notre zone d'étude comme ensemble géographique homogène mais aussi au niveau de chaque commune littorale. Des scénarios ont été élaborés afin de reconnaître les créneaux sur lesquels doit se baser l'aménagement prospectif de notre territoire d'étude. Ces scénarios vont servir également à identifier les perspectives de mise en valeur de l'espace littoral de Béjaïa.

Cette troisième partie est une étude analytique de la dynamique de l'aménagement du territoire de l'espace littoral de Béjaïa. Elle aura trois dimensions :

- L'évolution des différents paramètres reliés à l'aménagement du territoire (la situation antérieure) ;
- L'état des lieux (la situation actuelle) ;
- Défis à relever et perspectives d'aménagement (la situation prospective).

En d'autres termes, cette troisième partie qui est dédiée à l'espace littoral de Béjaïa, est une sorte d'étude combinant l'espace temps à l'espace géographique.

LE SECTEUR PRIMAIRE : SES FORCES ET SES FAIBLESSES

QUESTIONS CLES

1. Quelle est la situation du secteur agricole dans notre zone d'étude ?
2. Comment se répartissent les terres agricoles ?
3. Quel est le poids de notre zone d'étude dans la production agricole de la wilaya ?
4. Comment évoluent, selon les produits, les superficies cultivées ?
5. Comment se présente la situation de l'élevage et de la production animale ?
6. Comment se porte le secteur de la pêche et de la valorisation des ressources halieutiques ? Et Quel est son impact sur le développement et la mise en valeur de notre espace d'étude ?
7. Quelles sont les perspectives de développement du secteur primaire ?

Le rôle plus qu'important du secteur primaire dans le développement rural et la valorisation des zones défavorisées n'est pas à démontrer. Ce secteur englobe un éventail d'activités qui améliorent le bien-être des populations rurales, afin de les inciter à se fixer dans leurs espaces d'origine pour éviter la dévitalisation des campagnes et des territoires de marges. Ce présent chapitre fera une analyse du secteur primaire. Une présentation détaillée des activités liées à l'agriculture, à l'élevage et à la pêche ainsi qu'à la valorisation des ressources halieutiques sera élaborée. En outre, et à travers ce huitième chapitre. On tentera de mesurer l'impact du secteur primaire sur le développement territorial de notre zone d'étude.

1. Généralités et réalités

L'orientation de l'alimentation, à travers le mode, vers des régimes de consommation typiques aux pays occidentaux aggrave la dépendance d'un grand nombre de pays aux approvisionnements extérieurs. Ceci est l'une des facettes de la mondialisation qui se manifeste par une spécialisation agricole accrue et renforcée. L'unification des modèles de consommation est un facteur clé dans la détérioration du secteur agricole dans la plupart des pays sous-développés. La consommation galopante de produits animaliers et de produits céréaliers oblige les pays déficitaires en facteurs de production adéquats à hausser le volume (par conséquent la valeur) de leurs importations agricoles. Cette situation est facilement observable dans les pays Sud-méditerranéens dont l'Algérie fait partie.

2. L'espace agricole

Le développement du secteur agricole dans notre zone d'étude se heurte à plusieurs obstacles et souffre de certaines carences :

- Un manque en Superficie Agricole Utile (SAU) et en particulier en plaines capables de supporter des cultures extensives avec des rendements élevés ;
- La part insignifiante des terres irriguées rend l'activité agricole fortement dépendante de l'aléa climatique ;
- Un rendement faible par hectare qui n'est que la conséquence de la non fertilisation (ou du moins du faible taux de fertilisation) des terres agricoles et le recours à des méthodes d'exploitation dépassées par le progrès ;
- L'activité agricole, dans toutes ses phases (choix des cultures, production, transport, commercialisation, etc.) est mal structurée. L'anarchie et l'initiative individualiste prennent le dessus sur l'organisation et la concertation ;
- L'inexistence de stratégie claire et de politique adéquate expose l'activité agricole à un avenir incertain ;
- La non-clarification du statut juridique des exploitations agricoles est l'une des causes de la perturbation des récoltes et même du détournement des terres agricoles de leur vocation naturelle ;
- Une dévalorisation de l'activité agricole et des métiers liés à la terre.

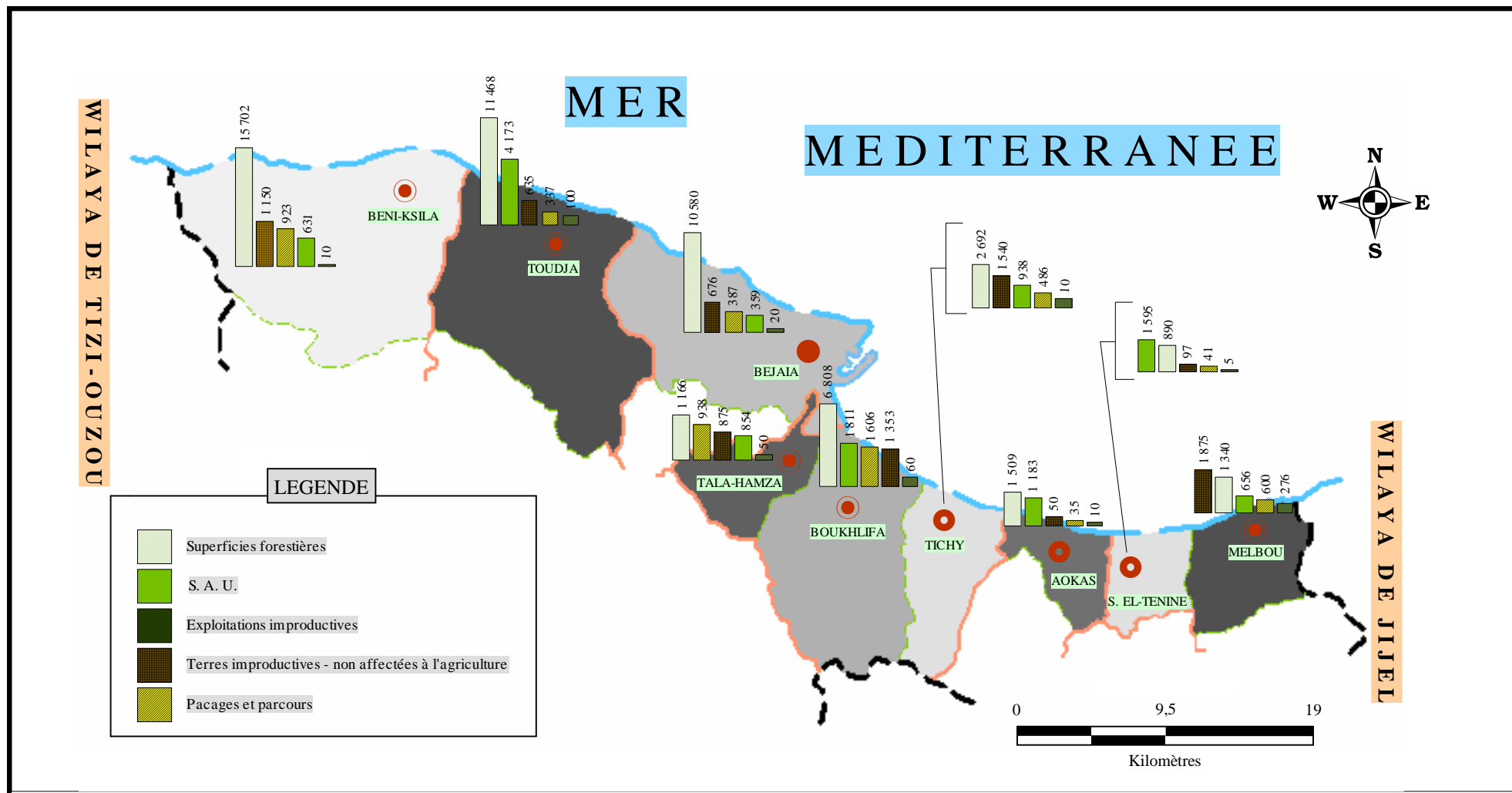
La topographie et la structure géographique de notre zone sont indéniablement à l'origine de la déficience de sa production agricole. En effet, les activités liées à l'exploitation des terres agricoles, à l'élevage, à l'exploitation des forêts n'occupent qu'une part négligeable de l'économie locale.

La SAU est évaluée à 11 995 ha, ce qui représente 15,28% de la superficie totale de notre zone d'étude et 9,24% de la SAU de la wilaya. Si on se contente seulement des ces données, on dira que notre zone est un espace à vocation agricole puisqu'elle concentre 1/10 de la SAU de la wilaya et c'est le triple de ce qui est enregistré au niveau national¹. La réalité est loin de celle exposée par des chiffres muets, comme il est illustré sur la carte N°VIII -1- la prédominance de l'espace forestier, des terres improductives, des pacages et des parcours est l'aspect apparent dans la totalité des communes. Le manque drastique en plaines est aggravé par une urbanisation galopante. De plus, davantage de terres fertiles sont agressées par l'industrie, les services, les infrastructures structurantes et les équipements de base.

¹ La part de la SAU dans la superficie totale du pays est de 3%.

Carte N°VIII. 1 :

REPARTITION GENERALE DES TERRES DANS NOTRE ZONE D'ETUDE (En HA)



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

La spécificité de l'image géographique de l'espace littoral de Béjaïa, qui est caractérisée par une prédominance du relief montagneux, doit être le propulseur d'une agriculture intensive et non extensive. Ceci doit se faire en respectant la vocation agricole propre à notre zone d'étude et les caractéristiques de son climat.

Tableau N°VIII. 1 : La part de la SAU dans chaque commune de notre zone d'étude (En hectares et en %)

COMMUNE	SAU (En HA)	La part de la SAU dans la superficie totale de chaque Commune (En %)
BEJAIA	359	2,99
TICHY	938	16,55
BOUKHLIFA	1606	13,80
TALA-HAMZA	854	21,99
BENI-K'SILA	631	3,43
S. EL-TENINE	1595	60,69
MELBOU	656	13,82
TOUDJA	4173	24,97
AOKAS	1183	42,45
TOTAL WILAYA	129 848	40,28
TOTAL Z. E	11 995	15,28

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Le tableau ci-dessus nous fait un exposé bien détaillé de la part de la SAU dans la superficie totale de chaque commune, les données expriment une répartition inégale de la SAU. En effet, et à l'exception des communes d'Aôkas et de Souk El-Tenine dont les parts respectives en SAU dépassent celle de la wilaya, les autres communes manquent en SAU, c'est le cas d'ailleurs de la commune de Béjaïa avec un taux égal à 2,99%.

3. La nomenclature de la production agricole

La nomenclature des produits qui sont largement cultivés dans notre zone d'étude expose une image identique à celle de l'agriculture algérienne. La liste des produits agricoles cultivés en Algérie est très réduite, elle se résume aux cultures suivantes :

- Les maraîchers ;
- Les agrumes ;
- Les légumes secs ;
- Les fourrages ;
- Les céréales ;
- Les arbres fruitiers ;

Le tableau qui suit expose une situation de prédominance de certains produits sur le reste des produits cultivés. D'une manière globale, l'agriculture est vivrière et son taux de rendement reste faible. En plus, elle est dénuée de toute objectivité, car le choix des cultures s'oppose catégoriquement à toute logique économique. Il est plus intéressant de cultiver des agrumes car elles donnent des rendements assez importants et leur valeur ajoutée dépasse de loin celle d'autres cultures comme les céréales.

Tableau N°VIII. 2 : Le poids de notre zone d'étude dans la production agricole totale de la wilaya en 2005 (En Quintaux)

COMMUNE	Principales productions par commune dans la zone d'étude (En Qx)									TOTAL
	Céréales	Légumes	Fourrages	Agrumes	Cultures maraîchères	Vigne de table	Oliviers	Figuiers	Cultures industrielles	
BEJAIA	0	0	1 150	1 840	4 251	50	1 188	0	0	8 479
TICHY	100	160	1 500	700	18 310	180	2 800	2 220	0	25 970
BOUKHLIFA	70	310	3 770	2 610	34 005	1 350	4 750	810	0	47 675
TALA-HAMZA	410	130	800	3 760	17 227	450	900	160	0	23 837
BENI-K'SILA	540	260	690	150	6 068	0	400	16	0	8 394
S. EL-TENINE	1 160	0	6 150	1 900	6 028	160	2 200	100	0	17 698
MELBOU	50	200	1 400	2 200	8 110	160	3 585	270	0	15 975
TOUDJA	130	66	945	0	7 310	0	270	1 250	0	9 971
AOKAS	100	0	4 305	4 660	15 140	600	5 685	1 350	0	31 840
TOTAL WILAYA (En Qx)	116 190	12 324	221 340	160 820	423 335	22 705	529 113	141 650	31 115	1 658 592
TOTAL Z. E (En Qx)	2 560	1 126	20 710	17 820	116 449	2 950	21 778	6 176	0	189 569
PART Z. E (En %)	2,20	9,14	9,36	11,08	27,51	12,99	4,12	4,36	00,00	11,43%

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

A titre comparatif seulement et afin de bien illustrer cette irrationnelle orientation de l'agriculture dans notre espace d'étude, il est plus intéressant de cultiver des agrumes qui donnent une production moyenne égale à 82,88 Qx/ha que de cultiver des céréales qui ne donnent qu'une maigre récolte estimée en moyenne à 10,16 Qx/ha. Inverser ce choix serait une aberration et une opposition à la logique économique. Pour cela, si on oriente les 252 hectares consacrés à la culture des céréales vers la production des agrumes on gagnera 18 325,76 quintaux supplémentaires. Par conséquent, les gains financiers seront plus importants, puisque le prix de vente des agrumes dépasse de loin celui des céréales¹. Dans ce cadre, une bonne orientation des terres vers des cultures réalisant d'importants rendements moyen et à haute valeur ajoutée s'impose pour redonner vie au secteur agricole afin de lui permettre de se développer sur des bases solides et de diversifier ses sources de financement.

¹ Un kilogramme d'orange coûte plus chère qu'un kilogramme de farine.

Tableau N°VIII. 3 : Evolution de l'occupation des sols selon les produits agricoles dans notre zone d'étude (En hectares)

ANNEES	Occupation des sols (En ha)									TOTAL WILAYA (En HA)	TOTAL Z. E (En HA)	PART Z.E (En %)
	Céréales	Légumes	Fourrages	Agrumes	Cultures maraîchères	Vigne de table	Oliviers	Figuiers	Cultures industrielles			
1999	439	68	202	179	1 008	65	1 516	588	8	89 819	4 073	4,53
2000	383	94	279	180	1 177	62	1 499	567	6	86 211	4 247	4,93
2001	422	77	268	179	1 206	63	1 499	567	29	86 570	4 310	4,98
2002	394	86	1 795	187,5	1 122,02	67,25	1 427	548	1	94 646,5	4 505,75	4,76
2003	367	96	1 765	227	1 076	38	1 478	573	3	99 300	5 623	5,26
2004	187	97	290	206	1 266	40	1 478	553	0	87 457	4 117	4,71
2005	252	135	883	215	1 230	40	1 494	483	0	96 207	4 732	4,92

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Si on diagnostique la situation du secteur agricole à travers une analyse de l'évolution de l'occupation des sols par les différents produits cultivés, nous pouvons dégager les constats suivants :

3.1. Quelques constats globaux

En observant les deux tableaux précédents, on remarque que :

- Presque 1/5 (18,66%) de la SAU de notre zone est consacré à une culture dont le rendement économique est très faible en le comparant à celui des autres cultures, c'est le cas des fourrages. Ceci n'est qu'une aberration du point de vue économique ;

- En terme de surfaces cultivées, la part de notre zone dans la wilaya n'arrive pas à franchir la barre des 6%, elle est même en dessous des 5% dans la période comprise entre 1999 et 2005 (à l'exception de la saison agricole de 2003 où cette part était de 5,26%). Le rapport entre la part de la superficie des terres cultivées (4,92%) et celle de la SAU (9,24%) est de 0,53. Cela signifie que presque la moitié (47%) de la SAU n'est pas cultivée. Mais en terme de quantités produites, le poids de notre espace d'étude est plus significatif. En effet, le rapport entre la part des quantités produites (11,43%) et celle de la SAU (9,24%) qui est égal à 1,24 démontre que le rendement moyen des terres agricoles est assez élevé (les terres cultivées sont d'une grande fertilité).

Ce double constat nous permet d'affirmer que notre zone peut accroître significativement sa part dans la production agricole totale de la wilaya dans la mesure où elle réussira à exploiter toute sa SAU et à optimiser son rendement moyen. Cela ne peut se concrétiser qu'à travers une modernisation de l'activité agricole et par le biais d'une optimisation des choix des cultures ;

- En terme de quantités produites, on remarque que les cultures maraîchères ont la part du lion et prédominent sans équivoque sur le reste des cultures. Mais le constat n'est pas le même si on fait une classification des surfaces cultivées selon la superficie allouée à chaque culture (occupation des sols en hectares). Dans ce contexte, l'olivier vient en tête avec 1 494 hectares (31,57% de la surface cultivée) ;

- L'analyse des rendements moyens propulse les cultures maraîchères au premier rang avec un rendement égal à 94,67 Qx/ha et classe les céréales à la dernière place avec un rendement ne dépassant pas les 10,16 Qx/ha ;

- En raison de leur disponibilité en terres fertiles, les communes de Boukhelifa, de Tala-Hamza, de Tichy et d'Aôkas accaparent une part écrasante des quantités produites. Ces quatre communes regroupées assurent plus de 68,21% des quantités produites dans notre zone. Il demeure toujours que ces terres fertiles sont sans cesse agressées par l'industrie et l'activité touristique, et il est délicat d'arbitrer entre les deux options car les intérêts des uns et des autres se rétorquent (antagonismes d'usage) ;

- Le graphique VIII. 1 démontre que la part de la SAU irriguée de notre espace d'étude dans la SAU irriguée de la wilaya est le double de celle de notre zone dans celle de wilaya (18,66% contre 9,24%). Cela est vérifiable également dans la comparaison de la part de la SAU irriguée dans la SAU totale de notre zone d'une part et dans la SAU totale de la wilaya, d'autre part. Dans notre zone cette part est de 10,27% et elle n'est que de 5,08% dans le cas de la wilaya ;

- Un abandon total des cultures industrielles. Le délaissement de ce type de cultures peut être expliqué par leur faible rendement moyen qui est à son tour la conséquence directe d'une non-maîtrise des techniques de production. Pour toutes ces raisons, le peu d'agriculteurs qui se sont aventurés dans cette branche ont fini par l'abandonner pour s'orienter vers d'autres cultures offrant des rendements plus attrayants et ne nécessitant pas des techniques de productions complexes.

3.2. Le cas des céréales

De 1999 à 2004, une chute linéaire des surfaces agricoles consacrées aux céréales est observée. Cette récession globale était de 134,76% en 5ans seulement. La culture des céréales nécessite des plaines et exige des méthodes de production modernes (elle est extensive et intensive à la fois), et notre zone comme il a été exposé précédemment est constitué de relief montagneux et accidenté, c'est espace peu propice à ce type de culture. A l'exception près de la commune de Souk El-Tenine qui a enregistré en 2005 une production estimée à 1 160 quintaux (qui reste tout de même faible), les autres communes sont loin de faire de cette culture une spécialité car leur production est dérisoire, voire même négligeable, la part de notre zone dans le total de la production céréalière de la wilaya n'est que de 2,20%. La culture des céréales est largement vivrière, son rendement moyen est faible, il n'est que de 10,16 Qx/ha. Ceci démontre que l'espace littoral de Béjaïa n'est pas doté en facteurs adéquats (plaines, fertilisation, irrigation, modernisation des méthodes d'exploitation, etc.) afin de se lancer dans ce type de cultures.

3.3. Le cas des maraîchères

Dans ce mode de culture, notre zone occupe une place assez importante en terme de quantités produites au niveau de la wilaya. Elle a produit l'équivalent de 116 449 quintaux, ce qui représente 27,51% de la production totale de la wilaya. Les terres sableuses sont d'une grande fertilité et leur rendement moyen est important. De ce fait, il est logique de constater que les communes de Boukhelifa et d'Aôkas arrivent en première place accompagnées de la commune de Tala-Hamza. A elles seules, ces trois communes produisent plus de la moitié (57%) de la production totale de notre zone et plus d'1/7 (15,67%) de la production totale de la wilaya. Une simple observation de la dernière ligne du tableau VIII. 2 nous fait admettre que notre zone a une vocation agricole très orientée vers les cultures maraîchères. Plus d'1/4 de la production de la wilaya pour seulement une part inférieure à 1/10 de la SAU. La donne qui mérite d'être exposée, c'est que le rendement moyen en terme de culture maraîchère est important, il est de 94,67 Qx/ha. Ceci est dû à la grande fertilité des plaines littorales et de celle de la vallée de la Soummam. Dans ce type de culture, notre zone est dotée en avantages concurrentiels (possibilité d'augmenter le niveau d'irrigation, pluviométrie acceptable, un niveau d'ensoleillement adéquat, une possibilité de développer les cultures sous serres, etc.) capables de propulser cette activité en lui donnant une dimension régionale par la pénétration des marchés limitrophes (européens en particulier) en développant la culture des primeurs.

3.4. Le cas des arbres fruitiers

Les arbres fruitiers qui sont cultivés en masse dans notre zone sont les agrumes, l'olivier et le figuier. La gamme des arbres fruitiers cultivés est large, elle ne se limite pas uniquement aux trois catégories précitées, c'est le cas d'ailleurs des fruits à noyaux et à pépins et de la vigne de table.

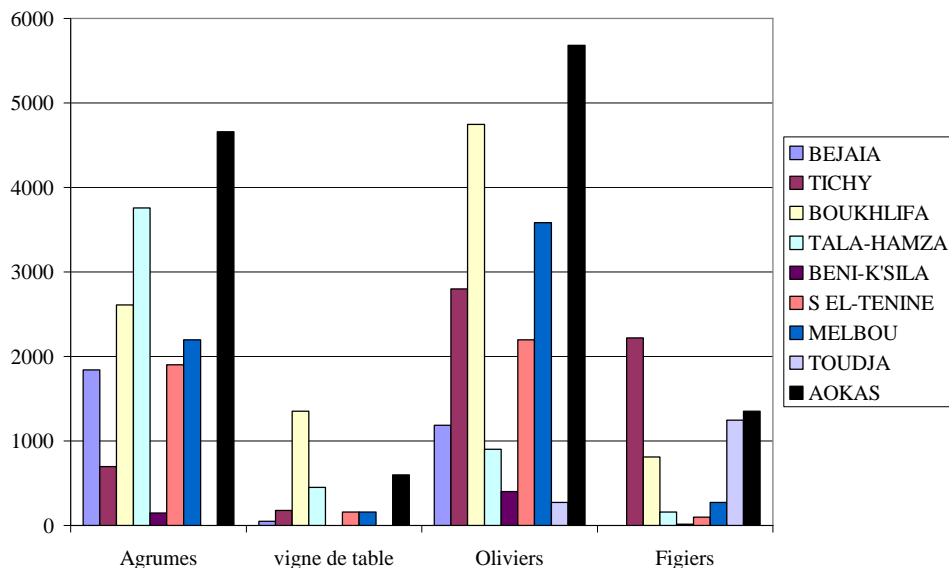
Une lecture croisée des tableaux VIII -2- et VIII -3- fait apparaître un certain nombre de remarques intéressantes :

- L'olivier vient en première place comme l'arbre fruitier le plus cultivé en termes de superficies (66,93% du total des terres allouées aux arbres fruitiers) et également en termes de production (44,70% du total de la production arboricole) ;
- Un classement par rendement moyen des différentes espèces d'arbres fruitiers propulse les agrumes au premier rang avec un rendement moyen de 82,88 Qx/ha suivi de très près par la vigne de table avec 73,75 Qx/ha. Dans ce cadre précis, on constate que le figuier, malgré son rendement moyen (12,76 Qx/ha) qui est nettement inférieur à celui des agrumes, occupe plus que le double de la surface agricole allouée à ce type de culture. Ce

constat ne signifie en aucun cas qu'on peut remplacer le figuier par les agrumes, car le figuier est un arbre de montagne et ce n'est pas le cas pour les agrumes ;

- Une analyse de la branche arboricole par commune attribue à la commune d'Aôkas la place de leadership avec une production égale à 12 295 Qx soit 25,23% de la production arboricole totale de notre zone.

Graphique N°VIII. 1 : Répartition de la production arboricole par commune dans notre zone d'étude en 2005 (En hectares)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

- La commune d'Aôkas arrive également en première place dans la production des agrumes (26,15%) et de l'olivier (26,10%). Par contre et pour ce qui est de la vigne de table, c'est Boukhlifa qui est en tête avec une production égale à 1 350 Qx. Pour le figuier, c'est la commune de Tichy qui occupe le premier rang avec une production égale à 2 220 Qx.

Ces observations dans leur globalité font ressortir quelques déductions : l'aspect montagneux de notre zone n'est pas propice à la culture des agrumes et à celles des arbres fruitiers à noyaux ou à pépins. A la dérogation de la commune de Tala-Hamza, de Tichy et d'Aôkas qui disposent de plaines fertiles, les autres espaces doivent s'orienter vers la culture d'arbres fruitiers répondants aux spécificités géographiques et climatiques de la région, l'olivier est très recommandé dans ce cas¹. Malgré son rendement élevé et son prix de vente qui reste intéressant, la vigne de table est fortement marginalisée, c'est un autre paradoxe caractérisant l'activité agricole dans notre zone.

4. Elevage et production animale

Si les fruits et les légumes sont des aliments indispensables à l'équilibre du corps humain, l'apport calorique et énergétique des produits animaliers (lait, viande, miel, fromage, etc.) est essentiel pour garantir un bon fonctionnement métabolique de l'organisme et aident les tissus à se reconstituer et à se régénérer. Dans cette optique, il est

¹ Le prix relatif de l'huile d'olive sur le marché local ou national est loin de rendre cette filière attrayante, et une politique basée sur un renforcement des subventions peut remédier à ce problème. En plus, la possibilité d'exporter cette denrée et les avantages multiples qui peuvent en découler ont toutes les chances d'être un stimulant ou un propulseur de ce type de culture.

de raison de dire qu'une société qui néglige (volontairement ou non) dans son régime alimentaire les produits animaliers expose ses citoyens aux diverses maladies et dysfonctionnements qui risquent d'altérer leur santé. Cet état de fait est considéré comme une situation de malnutrition ou de sous-alimentation caractérisant les pays pauvres ou sous-développés. La branche de production animale est une pierre angulaire du développement agricole et de la mise en valeur des espaces ruraux. De nos jours, les métiers d'élevage se sont perfectionnés quantitativement et qualitativement. La révolution zootechnique a été à l'origine de l'amélioration significative des rendements des filières animales. Ce degré de développement n'est pas de la même ampleur partout à travers le monde. En effet, dans les pays développés un excédent en terme de produits animaliers est atteint et le défi qui doit être relevé par les pays du Nord est celui d'améliorer l'apport nutritif des produits offerts aux consommateurs. Par contre, les pays du Sud enregistrent des faibles taux de productivité et leur production animale n'arrive toujours pas à s'harmoniser avec une démographie galopante². La valorisation des métiers de l'élevage par le biais de leur renforcement dans les zones rurales a pour but de revitaliser les campagnes afin de réduire significativement l'exode rural. Pour améliorer d'une façon notable la productivité il faut perfectionner les pratiques liées à l'élevage. Donc, en plus de son rôle économique, l'activité d'élevage a également une dimension sociale et spatiale d'un grand intérêt.

A première vue, l'espace littoral de Béjaïa n'est pas voué à être un domaine propice aux activités d'élevage. La rareté des domaines pastoraux, le manque d'encadrement adéquat des éleveurs et le développement des centres urbains au détriment des espaces ruraux font du métier d'éleveur une activité de second rang. La nouvelle génération de jeunes a délaissé les métiers liés à la terre, en particulier l'élevage. Aujourd'hui et comme hier, les populations rurales quittent les campagnes car ces dernières n'offrent pas un cadre de vie propice à l'épanouissement de l'homme ou du moins ne garantissent pas le minimum de conditions pour une vie décente, tout cela dans un monde où les besoins quotidiens ne cessent de s'amplifier et de se diversifier. L'élevage, et c'est le même constat sur tout le territoire algérien, n'est pas une activité de grandeurs ayant un aspect proprement commercial. Le petit bétail prédomine. Evidemment, il y a un manque notable en terme d'espaces pastoraux, mais de nos jours l'agriculture n'est pas celle des années 30, elle s'est largement modernisée et elle s'est même industrialisée. Le processus de croissance du jeune animal est accéléré artificiellement, les multiples vitamines (hormones de croissance) sont désormais une composante capitale de son régime alimentaire. La recherche scientifique a été à l'origine des hausses vertigineuses des quantités produites mais cela a été réalisé au prix de la qualité. Aujourd'hui et plus que jamais, l'élevage est devenu intensif et ne cesse d'exacerber le fossé entre le naturel et l'artificiel. Pour toutes ces données, un débat passionnant s'est déclenché, faut-il répondre à une demande alimentaire sans cesse galopante sans se soucier de ce qu'on mange ? Ou bien, est-il temps d'améliorer qualitativement notre alimentation en optant pour une nourriture saine et équilibrée ? Les avis diffèrent. Les produits animaliers sont un luxe pour une grande tranche de la population de notre zone. Le premier défi à relever est celui d'offrir à tous les foyers des produits animaliers le long de l'année et avec des prix à la portée des bourses moyennes. Une fois cet objectif atteint, en parlera par la suite de l'amélioration significative de la qualité des produits offerts.

Sans être exhaustif, les enjeux capitaux de la production animale dans notre espace d'étude sont :

² Il est clair que les standards de vie dans les pays sous-développés sont loin de rivaliser avec ceux des pays développés. Mais, il demeure qu'une grande partie des pays du Sud importent des quantités importantes de produits animaliers.

- Augmenter la production ;
- Préserver la qualité des produits offerts aux consommateurs ;
- Préserver l'environnement pour assurer un développement durable des zones rurales ;
- Donner une dimension socioéconomique à la production animale pour une valorisation des campagnes et une amélioration conséquente du niveau de vie de leurs populations ;
- Préserver la ruralité en combattant la pauvreté et en renforçant l'intégration économique des zones rurales dans l'espace global de la wilaya.

Une analyse par produit animalier fait apparaître les constats suivants :

4.1. La production laitière

Les données du tableau N°VIII. 4 relatives à la production laitière parlent d'elles mêmes. La production annuelle de lait ne couvre que 19,96 litres/habitant/an. Si on suppose que le ratio journalier moyen en lait et produits dérivés par habitant est de 1/4 de litre par jour³, par un simple calcul on pourra constater que la production laitière ne couvre que 18,59% des besoins locaux. Cela signifie que pour répondre à la demande immédiate, notre zone doit multiplier sa production actuelle par cinq, c'est dire les défis qui doivent être relevés par cette filière. Pour aboutir à tout cela, il est important de :

- harmoniser les diverses activités agricoles avec la filière lait afin de renforcer la complémentarité d'usage entre les multiples branches du secteur ;
- sélectionner les races qui s'adaptent le mieux aux conditions climatiques et géographiques de notre zone ;
- adapter génétiquement et métaboliquement les plantes fourragères pour mieux nourrir les animaux ;
- accompagner efficacement les éleveurs en renforçant leur encadrement ;
- renforcer la fonction R & D ;
- améliorer l'efficacité des réseaux de collecte du lait ;
- augmenter objectivement les subventions accordées aux éleveurs.

La commune d'Aôkas est en tête en terme de production laitière. Avec une production annuelle dépassant 1,5 millions de litres, elle produit à elle seule presque 1/3 de la production totale de notre espace d'étude, et cette quantité est assez satisfaisante pour couvrir sa propre demande. La deuxième place revient à la commune de Melbou qui produit plus d'1/5 de la production totale de notre zone. Ceci dit, la commune de Melbou réalise un surplus annuel estimé à plus de 216 903 litres. Le reste des communes ne produisent individuellement que des quantités infimes qui ne dépassent pas les 500 000 litres par an.

4.2. La production de viande

Dans notre espace d'étude, la production de viande dépasse les 10 269 Qx, ce qui représente quelque 28,98% de la production totale de la wilaya. A elle seule, la commune de Béjaïa produit plus de 39,36% de la production totale de notre zone et plus de 11,48% de la production totale de la wilaya. Il est recommandé de ne pas se contenter d'une lecture superficielle des données relatives à la production de viande dans la commune de Béjaïa, car la grande part des abattages se font dans ses abattoirs et par conséquent ces quantités de viande sont statistiquement attribuées à cette dernière. Une analyse des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005) relatives à la production de viande en nombre de têtes au niveau de chaque commune de notre zone nous donne une image opposée aux faits exposés précédemment. Si on fait une classification des communes selon le nombre de

³ Ce ratio est donné d'une façon arbitraire, il peut être légèrement inférieur ou supérieur à 1/4 de litre.

têtes, la commune de Béjaïa se situe à l'avant-dernière place, son patrimoine animalier représente moins de 5,02% de la population totale de notre zone⁴.

Dans notre zone, la production de viande toutes catégories confondues ne représente annuellement que 3,82 kg/habitant. Si on suppose que le ratio journalier moyen de viande par habitant est de 150 grammes⁵, par un simple calcul on constatera que la production de viande de notre zone ne couvre que 6,98% des besoins locaux. Cela nous donne une image claire des défis à relever pour répondre à une demande en hausse continue. De grandes quantités de viandes qui sont consommées localement provient des autres communes et d'autres wilayas et même des marchés étrangers sous forme de viande congelée. La production de viande doit de ce fait augmenter de plus de 14 fois à ce qu'elle est actuellement, et cela rien que pour couvrir les besoins locaux immédiats⁶. Ce grand challenge exige la mobilisation de toutes les énergies pour satisfaire la demande locale. Une fois réalisé, ce saut quantitatif doit être imprimé par la suite d'une dimension régionale en pénétrant les marchés limitrophes et même étrangers pour un développement extensif de la filière animale.

⁴ Tableau N°12, Annexe -1-.

⁵ Ce ratio est donné d'une façon arbitraire, il peut être légèrement inférieur ou supérieur à 150 grammes.

⁶ Cela ne doit pas ignorer le pouvoir d'achat des populations locales.

Tableau N°VIII. 4 : La production de lait et de viande contrôlée dans notre zone d'étude pour la campagne agricole 2005/2006
(En quintaux)

COMMUNE	Production de lait		Bovine	Ovine	Caprine	Poulet de chair	Totale production de viande
	Quantités produites (En litre)	Part de chaque commune dans la production totale de notre Zone d'Etude (En %)					
BEJAIA	497 500	9,28	1 200	1 400	10	1 460	4 070
TALA-HAMZA	455 960	8,50	16	21	--	1 003	1 040
BOUKHLIFA	368 600	6,87	140	09	02	--	151
AOKAS	1 581 600	29,50	896	353	118	150	1 517
MELBOU	1 230 600	22,95	736	75	20	--	831
TICHY	705 000	13,15	552	208	100	--	860
SOUK. EL-TENNINE	211 500	3,94	531	93	03	--	627
TOUDJA	196 500	3,66	22	290	11	760	1 083
BENI-KSILA	114 000	2,13	--	80	10	--	90
TOTAL Z. E	5 361 260	100	4 093	2 529	274	3 373	10 269
TOTAL WILAYA	24 250 960	--	8 716	7 888	1 171	17 664	35 436
PART Z. E	22,11	--	46,96	32,06	23,40	19,09	28,98

Source : Direction des Services Agricoles de la wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006. P, 02.

Globalement, le secteur agricole dans notre zone souffre de multiples carences, cela s'est manifesté par un faible rendement à l'hectare et une mauvaise affectation des terres agricoles. Dans ce cadre précis, il est important d'optimiser les choix afin de relancer un secteur primaire en crise ou bien opter pour une reconversion des terres agricoles en faveur d'une spécialisation en totale harmonie avec les spécificités propres à la région. Le rôle des pouvoirs locaux est primordial dans la définition d'une stratégie et d'une politique agricole claire et dont les éléments de son ascension doivent être méticuleusement sélectionnés. Une politique future centrée sur la concertation entre les différents acteurs et la coordination des efforts en privilégiant l'efficacité et la rentabilité dans la durée.

Les contraintes qui entravent le développement de l'activité agricole dans notre zone d'étude sont énumérées comme suit :

- Un relief montagneux : 66,42% (215 468 ha) des terres ont une pente dépassant 25%, alors que les surfaces ayant une pente comprise entre 12,5 et 25% sont de l'ordre de 67 984 ha soit 21% de la surface totale de la wilaya⁹ ;
- La nature des terres septentrionales qui sont constituées de schistes et de flysch¹⁰ et la pente des terrains exposent les couches supérieures à l'érosion diluvienne ;
- Un faible taux de mobilisation des ressources en eaux superficielles, seulement 1/3 de cette eau est conditionné¹¹ ;
- Une orientation des exploitations vers des cultures ayant un faible rendement moyen à l'hectare. Le choix des cultures se fait sans prise en compte de la dimension économique ;
- Une activité agricole dépassée par le progrès et qui limite le recours à la fertilisation pour améliorer la production quantitativement et qualitativement ;
- La superficie des SAU est en déclin continu à cause de l'avancée de l'industrie et de l'urbanisation ;
- Le manque, en terme d'infrastructures socioéconomiques, a été à l'origine d'un exode rural massif et d'un délaissement des métiers liés à la terre ;
- Une main d'œuvre peu qualifiée ;
- Une production agricole dérisoire, loin de satisfaire les besoins locaux.

Les atouts favorables au développement de l'activité agricole sont les suivants :

- Une pluviométrie importante ;
- Un tissu végétal abondant, qui reste la meilleure protection des terres les plus fragiles contre l'érosion et qui est d'un grand apport économique ;
- Une forte possibilité de mobilisation des eaux de surface pour un renforcement de l'irrigation des terres agricoles. Cela ne peut se concrétiser sans une intensification des ouvrages hydrauliques (barrages, retenues collinaires et réseaux de transfert) ;
- Le taux d'arrosage naturel de la plaine littorale et de la vallée de la Soummam offre de grandes possibilités de développement d'une agriculture en intensif ;
- Les caractéristiques physiques et l'existence de parcours sont autant de facteurs au service du développement de l'élevage bovin, ovin et caprin et même pour la relance de l'apiculture. Il est important dans ce cadre précis, de créer une complémentarité d'usage entre les différentes activités en amont et en aval ;

⁹ Direction des Services Agricoles de la Wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006. P, 02.

¹⁰ Sédiment argilo-sableux, caractéristique des montagnes jeunes.

¹¹ Direction des Services Agricoles de la Wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006. P, 03.

Il est temps de s'engager corps et âme et de travailler avec ardeur en optant pour les bons choix pour redonner vie à une activité agricole en souffrance. Sans cette alternative, le développement et la mise en valeur des zones rurales et des territoires de marge annexés à notre zone d'étude ne pourront être palpables.

5. La pêche et la valorisation des produits de la mer

La pêche est une activité multidimensionnelle. Les aspects socioéconomiques qui la caractérisent, lui attribuent une dimension sociale et culturelle d'une grande importance, en plus de son rôle économique. Négliger le caractère socioculturel des métiers de la mer sous-entend pratiquement une dévalorisation explicite de leurs bienfaits sur la société dans toutes ses composantes. Du point de vue socioculturel, la valorisation du secteur de la pêche et des ressources halieutiques reste à l'origine de la définition d'un style de vie particulier qui reste caractérisé par des mutations et des habitudes synchronisées au rythme des vagues et à la générosité de la mer. En plus, la pêche assure des revenus et des emplois à un grand nombre de familles longeant la côte et même à celles qui vivent loin de la mer. Elle constitue également une source financière pour les communes côtières et contribue efficacement à leur développement local.

5.1. La pêche : entre hier et aujourd'hui

A l'ère de la mondialisation tout azimut, la modernisation de l'activité de la pêche (bateau-usine, agrandissement démesuré des ports de pêche, mécanisation et informatisation de l'activité, développement accéléré des activités en amont et en aval, etc.) qui s'est faite pour répondre à une demande sans cesse croissante des produits de la mer¹² a été à l'origine du nouveau visage caractérisant les zones côtières, l'émergence des villes-ports est le meilleur témoin de cette profonde mutation des espaces littoraux en étant l'essor d'une forte extension des ports de pêche. Dans le secteur de la pêche, l'intervention de l'Etat et des pouvoirs locaux doit être significative. Pour ce qui a trait aux activités halieutiques, il est capital de développer les ports de pêche, de moderniser et de renforcer le parc technique et la flottille et de former le capital humain spécialisé. De nos jours, la pêche n'est plus cette activité artisanale d'autre fois, elle s'est largement modernisée en devenant une industrie complexe en pesant lourd dans l'activité économique. La multiplication des accords et des ententes spécifiques entre les différents pays, l'apparition de zones de pêche conflictuelles et le développement accéléré de l'aquaculture sont autant de signes qui démontrent sans amphibologie que le secteur de la pêche et des ressources halieutiques est une activité phare qui ne doit pas être omise dans le développement des espaces littoraux.

5.2. Une vue globale sur un secteur en crise multidimensionnelle

En comparant le ratio de consommation de poissons en Algérie à la moyenne mondiale ou même à celui des pays voisins, on constate que le secteur de la pêche en Algérie est en crise profonde. Les ressources halieutiques sont sous exploitées, l'Algérie n'exploite que 2,2 millions d'hectares de sa zone de pêche qui est estimée à 9,5 millions d'hectares (soit moins d'1/4 du total de sa zone de pêche)¹³. Un Algérien ne consomme que 5,12 kg/an (année 2001) contre 8,5 pour un Marocain et 10,5 pour un Tunisien (année 1996). Ce ratio reste même en

¹² De nos jours, les produits de la mer ne sont pas seulement consommés directement, ils constituent une matière première alimentant diverses industries (aliments de bétail, produits de beauté, produits pharmaceutiques, etc.).

¹³ Section Economique / K.M de l'Ambassade d'Algérie à Rome "L'Algérie des grandes opportunités d'affaires". Page, 9.

dessous de la moyenne mondiale qui est selon l'Organisation Mondiale de la Santé de 6,2 kg/habitant/an (données publiées en 2001)¹⁴.

Pour permettre au secteur de la pêche de se hisser une place dans la sphère économique algérienne et de jouer pleinement son rôle dans la valorisation des espaces littoraux il est important de :

- développer l'infrastructure portuaire ;
- moderniser la flotte ;
- innover la pratique des métiers de la pêche.

Dans ce contexte, le rôle de l'Etat est capital. C'est l'Etat qui a les moyens et le pouvoir d'initier une politique claire basée sur la coordination et la concertation afin de développer un secteur longtemps laissé à l'abandon. Les bienfaits escomptés à travers une telle démarche ne peuvent qu'être bénéfiques socialement et économiquement. En effet, la dynamisation du secteur de la pêche permettra de générer des emplois, de créer de la richesse et d'améliorer la table des ménages. La pêche est un outil indispensable dans la mise en valeur des zones côtières.

L'intérêt grandissant qui doit être attribué au secteur de la pêche est loin d'être une réalité. La morosité dans laquelle beigne ce secteur reste à l'opposé de toutes les attentes, elle étonne aisément toute personne consciente. La population dans toutes ses composantes (d'un degré moindre de celle de la ville de Béjaïa) est déconnectée catégoriquement de la mer. Comme si le citoyen a peur de ce grand bleu, cette sorte de xénophobie n'est pas une spécificité à notre zone, le même comportement est observable sur toute la côte algérienne mais à des degrés divers.

5.3. La flotte de pêche

Pour avoir un aperçu global sur l'état actuel du secteur de la pêche, un ensemble de données ont été regroupées. La dimension de la flotte reste insignifiante. Même si le nombre d'embarcations a doublé en moins de dix ans, il reste que la composante de cette flotte est prédominée par les petites barques allouées aux petits métiers, le nombre de chalutiers n'a augmenté que d'une seule unité en sept ans (de 1998 à 2005). De ce fait, on peut dire que la pêche dans notre zone tend à devenir une activité artisanale.

Tableau N°VIII. 5 : Evolution de la flotte dans notre zone d'étude de 1998 à 2006 (En unité)

Embarcation	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chalutiers	11	11	11	11	11	11	11	12	16
Sardiniers	12	12	11	12	13	14	25	32	34
Petites embarcations	62	71	78	83	81	90	152	163	166
Corailleurs	00	00	00	01	01	01	01	01	01
TOTAL	85	94	100	107	106	116	189	208	217

Source :

- De 1998 à 2005 : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1998 et 2005.

- Pour l'année 2006 : Elaboré par l'Auteur à partir des données collectées au niveau de la Direction des Pêches et des Ressources Halieutiques (DPRH) de la wilaya de Béjaïa.

Pour ce qui est de l'année 2006, une évolution assez notable a été observée, le parc bateaux de pêche est renforcé de quatre chalutiers et de deux sardiniers. Globalement, la flotte est composée d'embarcations appartenant à l'ancienne génération et son rendement

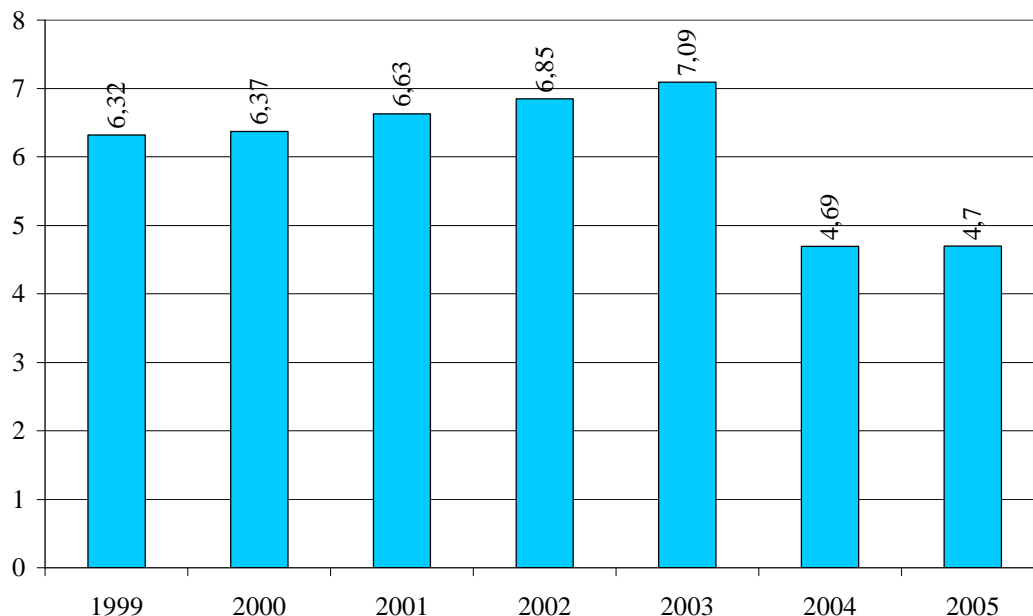
¹⁴ Institut des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral "L'aquaculture en Algérie". KARALI Amina et ECHIKH Fella. Page, 02.

est relativement faible, cela peut être additionné à un taux d'immobilité élevé. Cet état de fait est expliqué par un certain nombre de problèmes d'ordre technique (manque de pièces de rechange, de main d'œuvre qualifiée et spécialisée dans la maintenance des bateaux de pêche, d'équipement techniques et d'infrastructures structurantes, etc.) et organisationnel (absence d'une politique globale à long terme pour le développement du secteur de la pêche, absence d'encadrement financier et bancaire, absence de coordination entre les différents acteurs et les diverses structures, etc.). Cette situation de blocage est à l'origine de la dégradation d'une grande partie de la flotte et de la non maximisation de l'exploitation des ressources halieutiques prouvées. Par conséquent, le rendement et la rentabilité économique de la flotte existante sont faibles, ce qui pénalise directement les pêcheurs et les consommateurs et par-dessus tout fait perdre à notre zone d'énormes alternatives de développement.

5.4. La pêche et l'emploi

Sans être exhaustif, on peut dire qu'il y a trois catégories de travailleurs dans le secteur de la pêche : les patrons, les mécaniciens et les marins. Globalement, le secteur de la pêche n'assure de l'emploi direct qu'à 927 personnes soit moins de 0,33% de la population occupée dans l'ensemble de la wilaya. La crise dans laquelle est plongée le secteur de la pêche est à l'origine du peu de postes d'emploi créés. Le collectif des travailleurs toutes catégories confondues n'a augmenté que de 266 nouveaux postes entre 1998 et fin 2006 ce qui représente une évolution de 40,24%. Certes, le secteur de la pêche n'a permis de créer que 927 emplois directs, par contre et si on suppose que chaque emploi direct génère trois emplois indirects, le secteur de la pêche a permis de procurer de l'emploi à quelque 3 708 personnes soit 1,31% de la population occupée dans l'ensemble de la wilaya. En analysant le graphique qui suit, on remarquera que le secteur de la pêche ne contribue pas efficacement à la réduction du taux de chômage dans notre zone : la part des emplois créés dans ce secteur dans la population occupée n'est que de 4,70%.

Graphique N°VIII. 2 : Part des emplois créés dans le secteur de la pêche dans l'ensemble de la population occupée dans notre zone d'étude (En %)



Sources : Elaboré par l'Auteur à partir des données collectées au niveau de la Direction des Pêches et des Ressources Halieutiques de la wilaya de Béjaïa concernant l'année d'exercice 2005, et celles publiées sur l'annuaire de la Direction de la Planification de l'Aménagement du Territoire publié fin 2005.

Cela nous permet de constater que le secteur de la pêche et de la valorisation des ressources halieutiques n'est pas à la hauteur des attentes en termes de développement socioéconomique de notre espace d'étude en particulier et de celui de la wilaya d'une façon globale. C'est dire les efforts colossaux qu'il faut fournir pour permettre à cette activité de contribuer largement et efficacement à la valorisation de l'espace littoral de Béjaïa.

5.5. La production halieutique

Pour ce qui est de la production halieutique, celle-ci a réalisé un saut quantitatif très appréciable durant l'année 2006. L'analyse des données de la DPRH au cours de l'année 2006 nous a permis de déceler une amélioration notable : la production halieutique est estimée à plus de 4 809 tonnes, ce qui représente une évolution égale à 102% en comparaison à l'année précédente. Cela est expliqué en grande partie par une évolution de la flottille de pêche qui s'est renforcée par l'acquisition de nouvelles embarcations et par des conditions météorologiques favorables. L'analyse par espèces de poissons constituant la production halieutique débarquée nous donne un état de fait caractérisé par la prédominance du poisson bleu avec une part égale à 91,99% du total de la production contre 5,58% pour le poisson blanc, 1,02% pour les crustacés et moins de 1,42% pour le reste des espèces (suares, mollusques, espadons, etc.). La suprématie du poisson bleu est à l'origine de la perturbation continue de la production, l'abondance de cette espèce est conditionnée par un ensemble de facteurs climatiques (température de l'eau, courantologie, sels nutritifs, planctons, etc.). Donc, le facteur climatique additionné à l'importance de la flottille ont une influence majeure sur la détermination des quantités de poissons débarquées chaque année. Par conséquent, les démarches consistant à renforcer les infrastructures de pêche existantes, à construire de nouveaux espaces alloués à cette activité (ports de pêche, halles de vente, plages d'échouage, unités de transformation du poisson, fabriques de glace, chaînes de transport, etc.) et à développer significativement la flottille, seront en mesure d'apporter un nouveau souffle à cette activité dans un but ultime qui est de promouvoir et de valoriser la zone littorale de la wilaya de Béjaïa.

5.6. Défis et perspectives

Selon les données qui nous ont été transmises par la DPRH, un ensemble de projets sont programmés ou en cours de réalisation afin de soutenir l'activité de la pêche. La concrétisation de ces actions permettra de créer 510 emplois directs et de porter la production totale à 6 240 tonnes d'ici 2008, soit une évolution de 29,74% par rapport à la production réalisée durant l'année 2006 et de 162,07% par rapport à celle réalisée durant l'année 2005. Dans le cadre du Plan de Soutien à la Croissance Economique (PSCE), de nouvelles infrastructures sont à lancer ou en cours de réalisation, le tableau qui suit nous donne une image prospective du secteur de la pêche :

Tableau N°VIII. 6 : Les perspectives de développement du secteur de la pêche dans notre zone d'étude dans le cadre du Plan de Soutien à la Croissance Economique

NOUVEAU PORT DE PECHE DE LA COMMUNE DE BEJAIA

<u>Situation actuelle du port de pêche</u>	<u>Situation après aménagement du port de pêche</u>
Infrastructures portuaires : - 02 Quais de 120 mètres chacun	Infrastructures portuaires : - 03 Appontements de 465 mètres - 01 Quai de débarquement de 61 mètres - 01 terre-plein de 1,405 hectares

Flottille :

- 10 Chalutiers
- 14 Sardiniers
- 46 Petits métiers

Infrastructures d'appuie :

- 42 Cases de pêcheurs
- 01 Station de gaz-oil
- 01 Cale de halage pour les petits métiers qui est mal exploitée

Flottille :

- 20 Chalutiers dont 10 nouveaux
- 24 Sardiniers dont 10 nouveaux
- 66 Petits métiers dont 20 nouveaux

Infrastructures d'appuie :

- Cases de pêcheurs
- Halle de vente (pêcherie)
- Parking
- Ateliers de réparation (mécanique et charpente)
- Comptoirs d'avitaillement
- Cale de halage
- Fabrique de glace + Chambres froides

SITE DE LA COMMUNE DE BENI-K'SILA (ZONE B)**- 01 Abri de pêche pour les petits métiers pour accueillir 80 petites embarcations dont :**

- 60 d'une longueur inférieure à 9,5 mètres
- 20 d'une longueur comprise entre 9,5 et 18 mètres

- Infrastructures d'appuie :

- Halle de vente et Entrepôt frigorifique d'une surface de 500 m²
- Fabrique de glace d'une surface de 60 m²
- Surface pour réparation et entretien d'une surface de 1600 m²
- Surface de rangement d'outillages et accessoires d'une surface de 1040 m²
- Surface pour l'alimentation en carburant d'une surface de 100 m²
- Bâtiment administratif d'une surface de 150 m²
- Parking d'une surface de 800 m²
- Centre de police, brigade maritime, protection civile et douanes d'une surface de 800 m²

SITE DE TALA GULEF (ZONE A)**- 01 Port de pêche et de plaisance pour accueillir :**

- 12 Bateaux de pêche d'une longueur comprise entre 24 et 38 mètres et d'une largeur égale à 10 mètres pour la pêche hauturière
- 03 Bateaux de pêche d'une longueur comprise entre 38 et 45 mètres et d'une largeur égale à 10 mètres pour la pêche hauturière
- 40 Petites embarcations pour les petits métiers de pêche d'une longueur inférieure à 9,5 mètres
- 30 Sardiniers d'une longueur comprise entre 9,5 et 18 mètres
- 15 Chalutiers d'une longueur comprise entre 18 et 24 mètres
- 12 Navires de pêche d'une longueur comprise entre 24 et 38 mètres pour la pêche hauturière
- 03 Navires de pêche d'une longueur comprise entre 38 et 45 mètres pour la pêche hauturière
- 50 Embarcations de plaisance d'une longueur comprise entre 6 et 15 mètres

- Infrastructures d'appuie :

- Halle de vente et Entrepôt frigorifique d'une surface de 820 m²
- Fabrique de glace d'une surface de 60 m²

- Surface pour réparation et entretien d'une superficie égale à 1600 m²
- Surface de rangement d'outillages et accessoires d'une superficie égale à 1500 m²
- Surface pour l'alimentation en fuel d'une superficie égale à 100 m²
- Bâtiment administratif d'une surface de 150 m²
- Parking d'une surface de 1500 m²
- Centre de police, brigade maritime, protection civile et douanes d'une surface de 1000 m²
- Zone de circulation du roulis avec garages à bateaux d'une surface de 1000 m²

LA COMMUNE D'AOKAS

- Plage d'échouage pour accueillir 20 bateaux d'une longueur de 4,8 mètres pour une production de 30 tonnes/bateau

- Infrastructures d'appuie :

- Chambre froide
- Cases de pêcheurs

LA COMMUNE DE TICHY

- Plage d'échouage pour accueillir 20 bateaux d'une longueur de 4,8 mètres pour une production de 30 tonnes/bateau

- Infrastructures d'appuie :

- Chambre froide
- Cases de pêcheurs

LA COMMUNE DE MELBOU

- Plage d'échouage pour accueillir 20 bateaux d'une longueur de 4,8 mètres pour une production de 30 tonnes/bateau

- Infrastructures d'appuie :

- Chambre froide
- Cases de pêcheurs

LA COMMUNE DE TOUDJA

- Plage d'échouage pour accueillir 20 bateaux d'une longueur de 4,8 mètres pour une production de 30 tonnes/bateau

- Infrastructures d'appuie :

- Chambre froide
- Cases de pêcheurs

Source : La Direction des Pêches et des Ressources Halieutiques de la wilaya de Béjaïa, 2007.

Une fois ces infrastructures opérationnelles, elles permettront sans doute de valoriser l'ensemble du territoire de la wilaya et en particulier le littoral. En effet, la mise en exploitation de ces équipements contribuera efficacement au développement socioéconomique de notre zone. La dynamisation tant attendue du secteur de la pêche offrira aux collectivités locales de nouvelles sources de financement et générera de nouveaux postes d'emploi. Le ratio de consommation annuelle de poissons qui était, fin 2005, de 2,43 kg/habitant/an dans l'ensemble de la wilaya de Béjaïa, sera (une fois la totalité du programme est exécutée -fin 2008-) de l'ordre de 6,10 kg/habitant/an pour une population estimée à 1 023

366 habitants¹⁵, soit une évolution de 251,03% en 3 ans seulement. Certes, cette prouesse remarquable contribuera à rapprocher ce ratio de celui de la moyenne mondiale, mais cela n'empêche pas d'être toujours à la traîne en comparaison avec les performances réalisées dans les pays voisins. Donc, une optimisation et une maximisation de l'exploitation des ressources halieutiques s'imposent, mais cela doit se concrétiser dans la durabilité afin de préserver les capacités de régénération naturelle des espèces marines.

Conclusion

L'état dramatique dans lequel se trouve la totalité des branches formant le secteur primaire fait perdre à notre zone d'étude d'énormes alternatives de développement socio-économique. Certes, elle souffre d'un manque en termes de vastes plaines agricoles capables de lui permettre de développer une agriculture extensive et le peu de plaines qui existe aigüise les convoitises de chacun. Mais notre espace d'étude est doté en capacités diversifiées qui peuvent être à l'origine de l'apogée du secteur primaire dans toutes ses dimensions. Dans ce sillage, préciser et clarifier les vocations propres à notre espace d'étude est la première démarche dans laquelle il faut s'engager. En étudiant de près les expériences de certains espaces méditerranéens qui présentent des similitudes géographiques et climatiques proches à celles de notre zone, on pourra aboutir à des conclusions constructives et tirer des leçons fortement enrichissantes. Dire que l'espace littoral de Béjaïa est condamné et ne pourra jamais propulser son secteur primaire est une vision étroite et superficielle de la réalité. De nombreuses alternatives peuvent constituer les piliers d'un secteur primaire fort et créateur de valeur ajoutée. C'est le cas par exemple de l'arboriculture, de la sylviculture, de l'agritourisme (tourisme rural), de l'élevage ainsi que de la pêche et de la valorisation des produits de la mer.

¹⁵ L'évolution démographique projetée est calculée sur la base d'un taux de croissance arbitraire. Ce taux qui est égale à 1,5% est déterminé par une prise en compte des tendances observées et de l'évolution objective des paramètres démographiques de la population de notre zone d'étude.

**DEVELOPPEMENT LOCAL ET REPARTITION
SPATIALE DES INFRASTRUCTURES SOCIALES****QUESTIONS CLES**

1. Comment se présente la situation du secteur éducatif ?
2. Comment se répartissent les établissements éducatifs ?
3. Quelle est la configuration de la répartition spatiale des infrastructures et équipements de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle ?
4. Quel est l'état général du secteur sanitaire dans notre zone d'étude ? Comment se répartissent les infrastructures sanitaires ? Et quels sont les défis à relever et les perspectives de développement à court, à moyen et à long termes ?
5. Les mêmes interrogations vont également concerner un ensemble de secteurs comme : le sport, la culture, le réseau d'électrification et celui des télécommunications, les ressources en eaux, le réseau d'alimentation en eau potable et en eau industrielle, le réseau d'assainissement et la dotation du territoire en stations d'épuration.

Réaliser le bien-être ne peut se faire sans un accès facile et généralisé aux services sociaux, des services qui doivent être de bonne qualité et à la portée de tout citoyen si on veut préserver la cohésion sociale. La généralisation et la démocratisation de l'enseignement et de la formation, un bon encadrement médical, un accès facile à l'eau potable, une bonne gestion des eaux usées, une amplification du taux d'électrification des foyers et bien d'autres actions encore, sont autant de démarches constituant les piliers du développement local. L'Etat et les collectivités locales sont les concepteurs principaux du bien-être social, ils sont au service du citoyen. Un citoyen qui a besoin de soins, de s'éduquer, de se former et de trouver le minimum de commodités pour vivre en harmonie avec son environnement. Une société qui néglige l'acquisition des connaissances et qui ne se soucie pas de la santé de ses membres et de leur épanouissement au quotidien ne peut s'attendre à ce que ces derniers lui donnent quelque chose en retour, c'est l'homme au pluriel et dans toute sa nature et sa dimension.

Dans ce chapitre, nous exposerons les différents aspects du développement social dans notre zone d'étude. Nous décrirons en particulier la situation du secteur éducatif, de l'enseignement, de la formation professionnelle, de la santé, de la culture et du sport et des services multiples offerts au citoyen (réseau d'électrification, du gaz, d'eau potable, d'assainissement, etc.). C'est une sorte de diagnostic de la situation sociale des populations locales. Notre démarche ne se limite pas seulement à faire une présentation de faits réels, elle va plus loin. C'est une combinaison entre un travail analytique, consistant à étudier l'évolution et l'état actuel de la dotation de notre zone en infrastructures sociales, avec un effort visant à donner une image évolutive et souhaitée de leur répartition spatiale dans toutes leurs composantes.

1. Infrastructures éducatives

Le capital humain est la première richesse de toute nation. Pour valoriser ce capital et afin d'optimiser son rôle, il est important d'investir dans l'Homme. En outre, éduquer, former et soigner l'individu sont autant d'actions sans lesquelles il sera impossible de bâtir une nation prospère. Comme l'a très bien dit Calvin COOLIDGE « *Le patriotisme ce n'est pas compliqué...c'est prendre soin de soi même en prenant soin de son pays* ». Dans ce contexte, l'importance de l'élite dans le bon fonctionnement de la société ne date pas d'aujourd'hui. Elle s'est manifestée à travers les âges et les horizons. Une société de savoir est faite pour dominer et imposer ses visions et ses pensées, et une société d'ignorance est condamnée à se soumettre et à subir toute sorte de pressions. Le secrétaire au travail du gouvernement de Bill CLINTON, en l'occurrence Robert REICH¹, identifie deux grandes catégories de travailleurs : La première est celle des *travailleurs routiniers*, ils exécutent des tâches ordinaires et répétitives. La deuxième, ce sont les personnes ayant des compétences spécifiques et un sens élevé d'initiative, ils sont les *manipulateurs de symboles*. Ces derniers ont une influence majeure sur la sphère économique et sur la société dans sa globalité. Ce sont des trouveurs de solutions pour des impasses difficiles et complexes. Le moins qu'on puisse dire dans ce domaine c'est que, dans un monde où le savoir-faire et l'innovation sont les propulseurs du développement multidimensionnel et du bien être généralisé, investir dans l'Homme en tant que créateur de richesse est une condition incontournable pour assurer à toute nation une place honorable au sein de la communauté internationale.

1.1. Evolution des capacités d'accueil des établissements scolaires

Après son indépendance, l'Algérie a ressenti un grand besoin en termes de facteur humain qualifié. Dans ce cadre, des efforts colossaux ont été fournis. L'éducation et la santé ont été et demeurent toujours les deux secteurs qui accaparent une part importante du budget de l'Etat. L'accès gratuit à l'enseignement dès le jeune âge a ouvert les portes à une très grande frange de la société pour s'instruire et se former. En dépit de tous ces efforts, les résultats obtenus restent mitigés. Le système éducatif algérien est loin de répondre aux normes internationales, il y a une prédominance de la quantité sur la qualité. Dans l'ensemble, l'école algérienne ne forme pas de trouveurs de solutions ayant un esprit critique et un sens de créativité. Elle forme des travailleurs routiniers pour exécuter des opérations ordinaires sans trop se poser de questions. Une profonde réflexion s'impose pour faire sortir l'école algérienne de cette impasse et afin de faire d'elle une solide base de formation des bâtisseurs d'un demain éclairé. Cela ne peut se concrétiser sans une politique réformatrice axée sur la valorisation du cadre d'enseignant et sur la réforme des enseignements dispensés. L'école de demain doit être bâtie sur les valeurs algériennes en

¹ Robert REICH « L'économie mondialisée ». Edition DUNOD, Paris 1993.

plus d'une ouverture sur le reste du monde. C'est un combat contre le déracinement et le cloisonnement.

Notre zone d'étude n'échappe pas à cette réalité qui touche tout le territoire algérien. Le but de notre étude n'est pas de diagnostiquer le système éducatif, mais de tenter de faire une présentation globale de la situation infrastructurelle de ce secteur. Par ailleurs, un ensemble de données ont été collectées, traitées et classées. Elles concernent en outre la répartition spatiale des établissements éducatifs et des centres de formation professionnelle dans un premier volet, et dans un deuxième volet une évolution du nombre de salles de classe utiles dans les trois cycles d'enseignement dans les différentes communes littorales a été élaborée. Une observation minutieuse des données exprimées dans le tableau IX. 1 fait apparaître quelques remarques :

- La population scolarisée représente 23,11% de la population totale au niveau de notre zone, contre 21,97% au niveau de la wilaya ;
- La commune de Béjaïa accapare à elle seule plus de la moitié (58,62%) des salles de classe utiles. Cela est expliqué par le fait qu'elle concentre la plus grande part de la population. Il reste que l'évolution du nombre de salles dans cette commune entre 1999 et 2005 est nettement inférieure à celle observée au niveau de la wilaya et même au niveau de notre zone. En comparant cette évolution à l'évolution démographique pendant la même période (8,15%), on constate que la commune de Béjaïa souffre d'un léger manque en terme de structures éducatives ;
- Trois communes enregistrent une évolution négative du nombre de salles de classe utiles. Béni-K'Sila par exemple, a vu passer son effectif de 50 à 39 salles en six ans , soit une baisse de l'ordre de 22%. En plus, sa part dans le total des salles de classe utiles dans l'ensemble de notre zone n'est que de 2,25% contre une part démographique de l'ordre de 2,10%. Cette baisse peut être imputée à l'aspect rural de ces communes et de leurs populations. La demande dans les villages et les compagnes en termes de scolarisation des enfants ne cesse de baisser, l'exode rural est à l'origine de cette situation. En plus, construire, entretenir et faire fonctionner un établissement scolaire dans une zone rurale éloignée revient plus cher à l'Etat que de le faire dans une zone urbaine. Mais est-ce que les choix qui imposent la minimisation des coûts au détriment de la scolarisation généralisée des populations rurales ne risquent pas d'hypothéquer les chances de développement socioéconomique des zones éparses ? Ce choix est économiquement défendable mais, il ne l'est pas du point de vue de l'équité spatiale et n'instaure pas le principe d'égalité des chances ;
- La part de notre zone dans le total des salles de classe utiles est de 25,90% contre une part dans la population totale de l'ordre de 27,44% ;
- L'aspect architectural des établissements scolaires est loin de refléter des bâtisses destinées au rayonnement et à la diffusion du savoir et de la connaissance. Leur apparence interne et externe est uniforme et largement calquée. C'est la même image qui caractérise tous les établissements scolaires dans tous les cycles d'enseignement, c'est une sorte de boîtes rectilignes concentrant des salles de classe colées les unes aux autres ;

Tableau N°IX. 1 : Evolution du nombre de salles de classe utiles dans les trois cycles d'enseignement dans notre zone d'étude de 1999 à 2005 (En Unités)

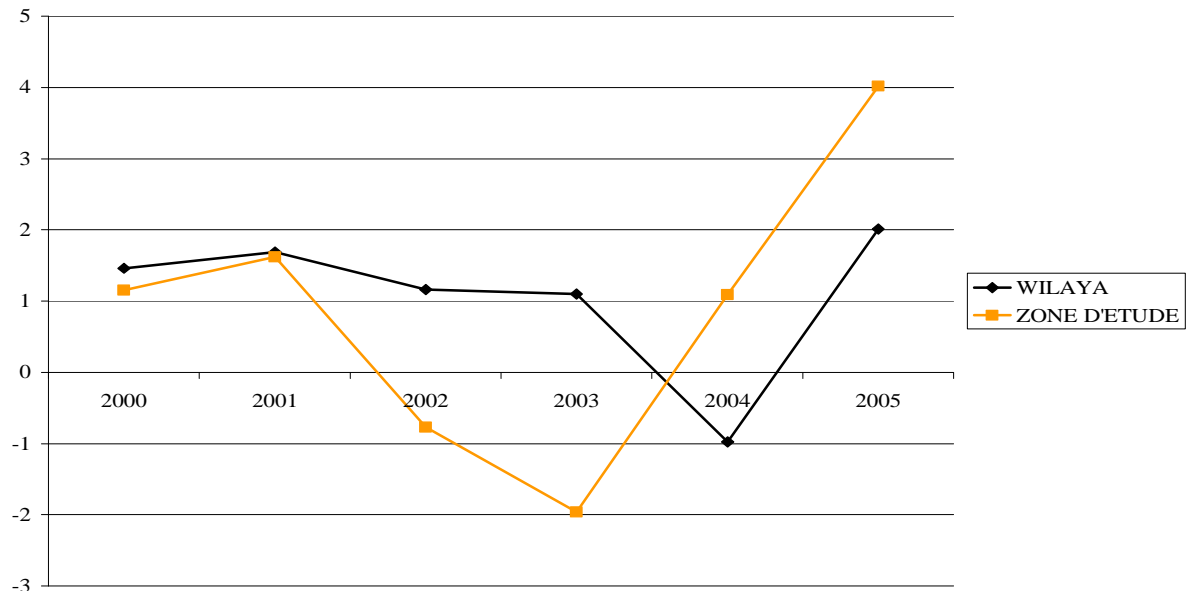
COMMUNE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Evolution par commune entre 1999/2005 (En %)	Part de chaque commune en 2005 (En %)
BEJAIA	988	995	1 008	1 006	996	988	1 017	2,93	58,62
TICHY	143	139	142	144	118	139	141	-1,40	8,13
BOUKHLIFA	55	58	58	54	56	54	53	-3,64	3,05
TALA-HAMZA	49	53	51	51	51	53	65	32,65	3,75
BENI-K'SILA	50	48	46	46	40	41	39	-22,00	2,25
S. EL-TENINE	90	93	106	102	102	101	102	13,33	5,88
MELBOU	76	76	76	75	68	84	83	9,21	4,75
TOUDJA	69	77	73	70	70	67	71	2,90	4,09
AOKAS	130	130	136	135	149	141	164	26,15	9,45
TOTAL WILAYA	6 284	6 376	6 484	6 559	6 631	6 566	6 698	6,56	/
TOTAL Z. E	1 650	1 669	1 696	1 683	1 650	1 668	1 735	5,15	100
PART Z. E (En %)	26,26	26,18	26,16	25,66	24,88	25,40	25,90		
EVOLUTION ANNUELLE Z. E (En %)	Année de base	1,15	1,62	-0,77	-1,96	1,09	4,02		

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

- Entre 1999 et 2005, l'évolution du nombre de salles de classe utiles dans notre zone est moins dynamique en comparaison à celle observée au niveau de la wilaya. Cela s'est manifesté par une régression du nombre de salles durant l'année 2002 et 2003. En fin de l'année 2003, le nombre de salles de classe utiles égalise celui enregistré en 1999. Les communes qui ont enregistrées une baisse sont : Tichy avec 25 salles de moins, Béni-K'Sila avec 10 salles de moins et enfin Melbou avec 8 salles de moins. Cette décroissance (-1,96%) est expliquée par deux phénomènes : Le premier c'est l'exode rural des populations vers le Chef-lieu de wilaya, ce cas concerne en particulier la commune de Béni-K'Sila. Le deuxième est imputé à la dégradation continue des établissements scolaires et au manque d'entretien qui fait subir aux écoles des dommages importants et rend un nombre non négligeable de leurs salles non commode pour accueillir les élèves. La tâche ne s'arrête pas au moment où l'édifice scolaire est inauguré et mis à l'exploitation, sa maintenance et son entretien continuel assurent sa durabilité d'usage ;
- La crise qui a touché notre zone, en termes d'infrastructures scolaires entre 2002 et 2003, n'a pas perduré. En effet, le signe positif a caractérisé cette évolution à partir de 2004 et même un rebondissement significatif (4,02%) est enregistré en 2005. C'est dire les efforts qui ont été déployés pour corriger cette baisse et retrouver des signes positifs et des tendances haussières. Pour les deux années 2004 et 2005 et en comparaison au données de 2003, l'évolution du nombre de salles de classe utiles (5,15%) dépasse de loin celle de la wilaya (1,01%), les communes qui ont bénéficié

de programmes spécifiques² de mise en service de classes additionnelles : la commune de Tichy avec 23 salles, la commune de Béjaïa avec 21 salles et enfin les communes de Melbou et d'Aôkas avec 15 salles de classe pour chacune d'elle.

Graphique N°IX. 1 : Evolution du nombre de salles de classe utiles dans les trois cycles d'enseignement dans la zone d'étude et dans la wilaya de 2000 à 2005 (En %)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

1.2. La répartition spatiale des établissements scolaires

En observant attentivement la carte illustrant la répartition spatiale des établissements éducatifs et des centres de formation professionnelle dans notre zone, on constate que la plus grande part de ses équipements se concentre dans la commune de Béjaïa. Cette dernière, à elle seule, concentre 79 établissements tous types confondus et enregistre un taux d'occupation égale à 32,58 élèves/salle. Le reste des communes regroupées concentrent 89 établissements tous types confondus et enregistrent un taux d'occupation égale à 29,42 élèves/salle. D'une manière générale, le taux d'occupation dans les établissements d'enseignement fondamental primaire est nettement inférieur à celui enregistré dans les établissements d'enseignement fondamental moyen et dans les établissements d'enseignement secondaire et technique. Cela démontre que dans le court et le moyen termes, les efforts doivent être orientés vers un renforcement des infrastructures scolaires dans le cycle fondamental moyen et d'un degré plus sensible dans le cycle secondaire et technique.

² Dans la plupart des cas et en comparaison avec la situation vécue en 2003, il y a eu une réhabilitation des salles de classe détériorées et peut-être de nouvelles salles ont été réceptionnées.

Tableau N°IX. 2 : Comparaison du taux d’encadrement et du taux d’occupation des salles de classe utiles entre notre zone d’étude et la wilaya dans les trois cycles d’enseignement en 2005

		Taux d’occupation (...élèves/salle de classe utile)	Taux d’encadrement (Enseignant pour ... élèves)
Enseignement fondamental primaire	ZONE D’ETUDE	30,72	21,19
	WILAYA	27,89	20,65
Enseignement fondamental moyen	ZONE D’ETUDE	38,76	18,17
	WILAYA	38,22	19,31
Enseignement secondaire et technique	ZONE D’ETUDE	45,52	21,13
	WILAYA	36,68	17,98

Source : Elaboré par l’Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

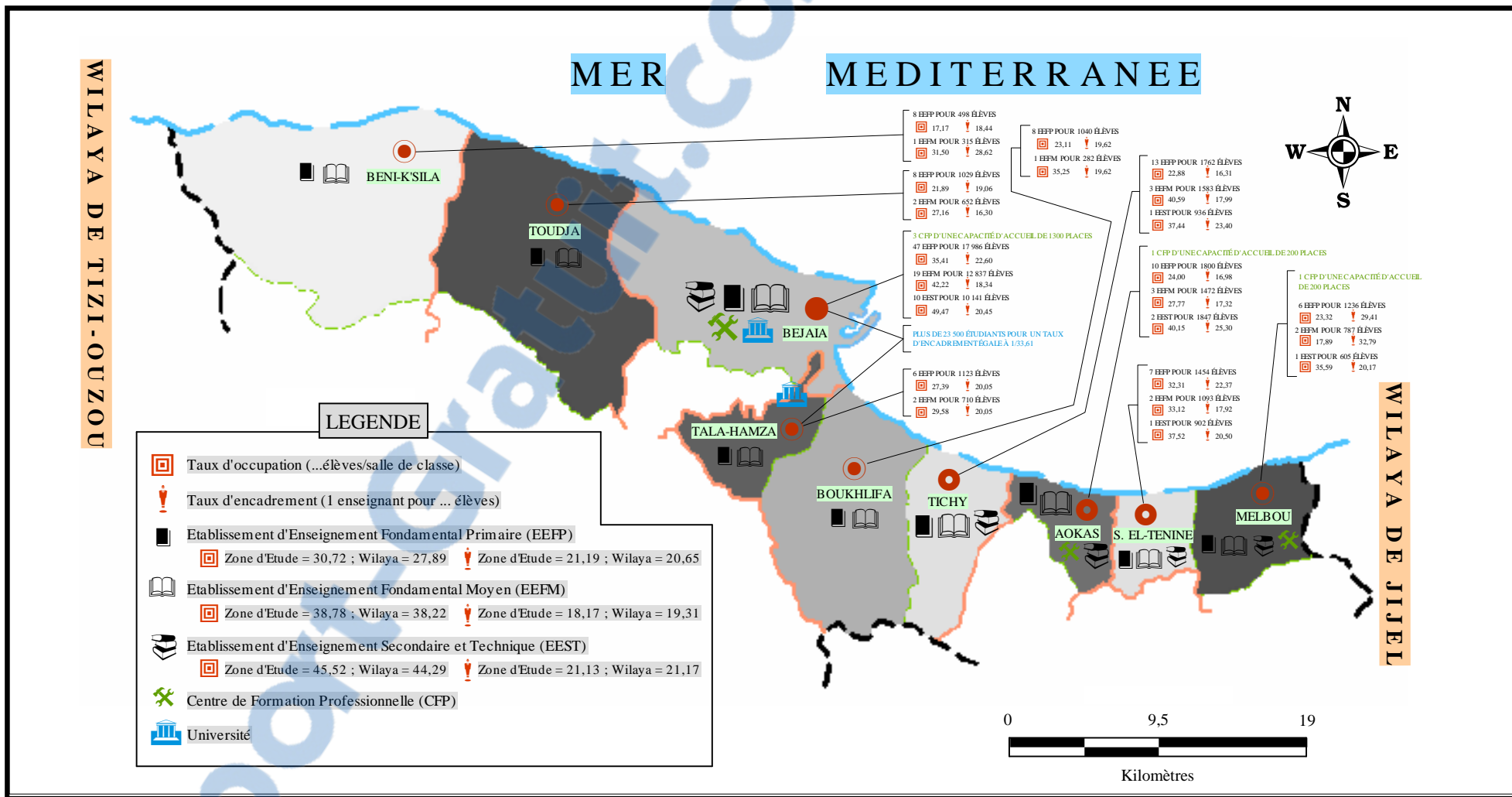
Une comparaison entre l’état du secteur d’enseignement dans notre zone et dans l’ensemble de la wilaya nous permet de constater que :

- Dans les trois cycles d’enseignement, notre zone enregistre un taux d’occupation supérieur à la moyenne de la wilaya (32,11 élèves/salle). Le manque à réaliser est nettement apparent dans la commune de Béjaïa, ainsi les écoles dans cette commune sont saturées et le taux d’occupation moyen dans les trois cycles d’enseignement dépasse les 40 élèves/salle. Il atteint presque un seuil critique soit 49 élèves/salle au niveau des établissements d’enseignement secondaire et technique. Il est donc impératif de remédier à cette situation critique par la construction de nouveaux établissements afin d’absorber ce déficit ;
- Les taux d’encadrement sont assez acceptables ;
- Il est impossible de scolariser toute la population scolarisable, à cause de la déperdition scolaire et du taux faible de scolarisation des filles, en particulier dans les zones rurales éloignées ;
- En comparaison avec le taux d’occupation requis (soit une salle de classe pour 26 élèves), le déficit en salles de classe dans notre zone est de 653 salles, ce qui représente plus de 27,34% du nombre de salles disponibles. C’est dire le manque important qui doit être comblé dans le plus court terme ;
- Afin de réduire le déficit actuel et de répondre à une demande sans cesse croissante en termes de scolarisation, la réalisation de nouvelles infrastructures scolaires est une démarche nécessaire et obligatoire.

L’école est la pièce maîtresse de tout développement. Sans un système éducatif performant et un environnement adéquat à l’épanouissement des compétences, notre zone ne pourra jamais disposer d’un capital humain performant et verra par conséquent ses chances de développement réduites à l’extrême.

Carte N°IX. 1 :

REPARTITION DES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET DES CENTRES DE FORMATION PROFESSIONNELLE DANS NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

Tableau N°IX. 3 : Comparaison entre les besoins en salles de classe pour chaque commune dans les trois cycles regroupés entre 2004 et 2005 (En nombre)

COMMUNE	2004				2005			
	Population scolarisée	Nombre de salles de classe utiles	Taux d'occupation réel	Déficit (-) ou excédent (+) en salles de classe	Population scolarisée	Nombre de salles de classe utiles	Taux d'occupation réel	Déficit (-) ou excédent (+) en salles de classe
BEJAIA	41 882	988	42,39	-623	40 964	1 017	40,28	-558
TICHY	4 432	139	31,88	-31	4 281	141	30,36	-24
BOUKHLIFA	1399	54	25,91	00	1 322	53	24,94	+2
TALA-HAMZA	1 892	53	35,70	-20	1 833	65	28,20	-5
BENI-K'SILA	883	41	21,54	+7	813	39	20,85	+8
S. EL-TENINE	3 648	101	36,12	-39	3 449	102	33,81	-31
MELBOU	2 542	84	30,26	-14	2 628	83	31,66	-18
TOUDJA	1 769	67	26,40	-1	1 681	71	23,68	+6
AOKAS	4 937	141	35,01	-49	5 119	164	31,21	-33
TOTAL WILAYA	229 757	6 566	34,99	-2 271	215 053	6 698	32,11	-1 573
TOTAL Z. E	63 384	1 668	38,00	-770	62 090	1 735	35,79	-653
PART Z. E (En %)	27,59	25,40	--	33,90	28,85	25,90	--	41,51

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 2004 et fin 2005.

En se basant sur un taux d'occupation répondant aux normes, il est possible de mesurer les déficits en terme d'infrastructures scolaires par commune. Le tableau précédent nous permet de prélever quelques constats :

- Dans la plupart des communes de notre zone, les salles de classe sont surchargées. Et cela en contrepartie d'une baisse notable du nombre d'enfants scolarisés au niveau de notre zone et de la wilaya ;
- En 2005, le plus grand taux d'occupation est enregistré au niveau de la commune de Béjaïa, le secteur éducatif dans cette commune souffre d'un déficit égal à 558 salles de classe soit plus de 35,47% du déficit total de la wilaya ;
- En 2005 toujours, les communes de Boukhelifa, de Béni-K'Sila et de Toudja réalisent un surplus en terme de salles de classe utiles, cette performance n'est pas due à une intensification des infrastructures éducatives mais plutôt c'est le résultat d'un faible taux de scolarisation additionné à un fort exode rural vers le Chef-lieu de wilaya ;
- En comparaison avec la wilaya, les salles de classe dans notre zone sont plus saturées. En 2005 par exemple, le taux d'occupation dans la wilaya était de 32,11 élèves/salle contre un taux d'occupation égale à 35,79 élèves/salle pour notre zone ;
- Même si le déficit a baissé en comparaison avec 2004 et 2005, il reste supérieur à celui de la wilaya dans les deux années successives;
- A l'exception de Melbou, le reste des communes enregistrent une réduction de leur déficit, c'est une amélioration notable qui est expliquée en partie par la réalisation de nouvelles infrastructures éducatives dans les trois cycles d'enseignement ;
- En comparant entre le déficit enregistré pour les deux années successives, on constate qu'il a baissé en 2005 par rapport à 2004. Mais sa part dans le déficit total de la wilaya a augmenté au cours de la même période. Il passe de 33,99% en 2004 à 41,51% en 2005. Ceci démontre que les efforts fournis au niveau des autres zones sont plus importants que ceux fournis dans notre zone d'étude. Pour revenir aux normes, notre zone doit construire 653 nouvelles salles de classe, soit 41,51% de ce qui doit être réalisé au niveau de la wilaya.

Rien que pour la période comprise entre 2004 et 2005, la part de la population scolarisée au niveau de notre zone dans la population totale scolarisée au niveau de la wilaya a augmenté de 1,26 points, soit 1 294 élèves de moins. Mais, en contrepartie, la part de notre zone dans le nombre total de salles de classe utiles n'a évolué que de 0,50 points, soit 67 salles de classe additionnelles. Cela démontre que notre zone doit bénéficier à l'avenir de nouveaux programmes de renforcement des établissements scolaires afin de rattraper son retard dans ce domaine en s'alignant au moins sur les résultats réalisés au niveau de la wilaya. Globalement, notre zone doit remédier à ce déficit qui tend à devenir chronique. Si rien n'est fait dans les années à venir, la situation risque de devenir critique et cela sans tenir compte du nombre croissant d'enfants à scolariser. Un autre problème peu visible et auquel il est important d'apporter des explications qui doivent être suivies de solutions, ce problème est celui de la déperdition scolaire qui se manifeste en particulier dans le cycle primaire et moyen¹.

2. Les infrastructures de formation professionnelle

Beaucoup de jeunes qui quittent l'école de plein gré ou à cause de l'expulsion trouvent refuge dans les établissements de formation professionnelle. La chose qui reste à constater, c'est que cet acte n'est pas une fin en soi. C'est plutôt une alternative obligée dans le but de mieux intégrer le marché du travail. Mais une analyse des formations dispensées dans ces établissements confirme que le secteur de la formation professionnelle est loin de s'harmoniser avec l'appareil productif local, c'est une image calquée du secteur

¹ Cette fuite scolaire dès le jeune âge est amplifiée en particulier par une baisse sensible de la population scolarisée dans la commune de Béjaïa, soit une baisse de 2,19% (918 élèves) en seulement deux années.

à l'échelle nationale. De ce fait, une orientation du secteur de la formation professionnelle vers des métiers propres à notre zone (services, tourisme, agriculture de montagne, etc.) s'impose, et cela afin d'augmenter les chances qu'un jeune stagiaire trouve un poste de travail à la fin de sa formation. Le but donc n'est pas de former pour former mais c'est de former pour assurer une bonne prise en charge des jeunes et afin d'alimenter l'appareil productif local d'une main d'œuvre jeune, qualifiée et adaptée aux exigences du marché du travail.

Le territoire de notre zone concentre cinq centres de formation professionnelle, trois au niveau de la commune de Béjaïa d'une capacité d'accueil de 1300 places, et deux dans les communes d'Aôkas et de Melbou d'une capacité d'accueil de 200 places chacun. Globalement parlant, le secteur de la formation professionnelle ne joue pas pleinement son rôle socioéconomique. Plusieurs défis doivent être relevés, on fait référence à :

- La création d'une osmose fonctionnelle entre le secteur de la formation professionnelle et le monde productif local par une promotion des métiers répondant au marché du travail ;
- La création de microcentres de formation dans les zones de montagnes ;
- L'option pour un travail concerté afin de renforcer l'intégration des jeunes stagiaires dans les entreprises locales pour faciliter leur insertion future dans le marché du travail et optimiser leur productivité ;
- L'encouragement de la formation féminine et de la promotion de la formation à distance.

3. L'enseignement supérieur

Concernant l'enseignement supérieur, notre zone dispose d'une université fragmentée géographiquement en deux campus universitaires. Le premier est celui de Targa-Ouazamour qui est implanté dans la commune de Béjaïa. Il assure la formation dans les filières scientifiques et techniques, qui sont organisées au niveau de deux facultés :

- Faculté des Sciences et des Sciences de l'Ingénieur ;
- Faculté des Sciences de la Nature et de la Vie.

Le deuxième est celui d'Aboudaou qui est implanté dans la commune de Tala-Hamza. Il assure la formation dans les sciences humaines et sociales. L'ensemble de ses filières est structuré dans deux facultés :

- Faculté de Droit et des Sciences Economiques ;
- Facultés des Lettres et des Sciences Humaines.

Tableau N°IX. 4 : Evolution du taux d'encadrement pédagogique dans l'Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa de 1999 à 2005

Années	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Capacité d'accueil	--	14 764	14 764	12 558	12 558	22 000	23 475
Effectif total des étudiants	9 508	12 183	12 152	18 033	19 543	22 150	24 037
Nombre total d'Enseignants	304	311	397	502	562	624	699
Taux d'encadrement (En %)	31,28	39,17	30,61	35,92	34,77	35,50	34,39

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Comme c'est le même cas dans tout le pays, notre zone entame une nouvelle phase de transition démographique. Les besoins actuels en termes d'infrastructures éducatives et de formation ne seront plus les mêmes dans le futur. Dans ce contexte, les capacités d'accueil doivent être renforcées dans l'enseignement secondaire et technique, dans la formation professionnelle et dans l'enseignement supérieur. Désormais, la formation du

capital humain doit répondre aux nouvelles orientations de l'économie nationale et aux spécificités caractérisant notre zone.

4. Les infrastructures sanitaires

La santé et l'un des facteurs clés du développement social et du bien-être des populations. A travers le monde et dans tous les pays, le secteur sanitaire est au cœur même de toute politique de développement socioéconomique. De ce fait, les fonds financiers alloués au développement des infrastructures de santé ne cessent d'augmenter.

4.1. La répartition spatiale des infrastructures sanitaires

Notre zone est englobée dans quatre Secteurs Sanitaires :

- Béni-K'Sila appartient au Secteur Sanitaire de Sidi-Aïch ;
- Toudja appartient au Secteur Sanitaire d'Amizour ;
- Béjaïa, Tala-Hamza, Boukhelifa, Tichy et Aôkas appartiennent au Secteur Sanitaire de Béjaïa ;
- Souk El-Tenine et Melbou appartiennent au Secteur Sanitaire de Kherrata.

La répartition spatiale des infrastructures sanitaires par commune est caractérisée par une suprématie de la commune de Béjaïa. Au niveau de notre zone, la commune de Béjaïa concentre :

- 2 hôpitaux sur les 3 existant ;
- 2 polycliniques sur les 6 existant ;
- 4 centres de santé sur les 9 existant ;
- 11 salles de soin sur les 37 existant.

Au total, le Chef-lieu de wilaya accapare plus d'1/3 des infrastructures localisées dans notre zone. Ce déséquilibre spatial dans les équipements attribués au secteur de la santé oblige un grand nombre de personnes à se déplacer dans la commune de Béjaïa afin de bénéficier d'un meilleur encadrement médical et d'une meilleure prise en charge de leur santé. En comparaison aux normes exprimées dans la carte nationale sanitaire établie par le Ministère de la Santé, on constate que notre zone accuse un grand retard en infrastructures sanitaires lourdes et légères.

➤ **Les normes du Ministère de la Santé :**

- 04 lits d'hôpitaux pour 1 000 habitants,
- 01 polyclinique pour 25 000 habitants,
- 01 centre de santé pour 5 000 habitants,
- 01 salle de soins pour 2 000 habitants.

➤ **Les normes exprimées dans le Schéma Directeur de la Santé :**

- 02 lits d'hôpitaux pour 1000 habitants,
- 01 polyclinique pour 48 000 habitants,
- 01 centre de santé pour 12 500 habitants,
- 01 salle de soins pour 3 000 habitants.

L'état du secteur sanitaire dans notre zone se présente comme suit :

La commune de Béjaïa :

- 02 hôpitaux avec un ratio égal à 1,95 lits pour 1000 habitants ;
- 02 polycliniques avec un ratio égal à 1 polyclinique pour 85 791 habitants ;
- 04 centres de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 42 896 habitants ;
- 11 salles de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 15 598 habitants.

La commune de Tichy :

- 01 polyclinique avec un ratio égal à 1 polyclinique pour 15 416 habitants ;
- 05 salles de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 3 083habitants.

La commune de Boukhelifa :

- 01 centre de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 11 581habitants ;
- 01 salle de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 11 581habitants.

La commune de Tala-Hamza :

- 01 centre de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 10 963habitants.

La commune de Béni-K'Sila :

- 01 centre de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 5 649habitants ;
- 03 salles de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 1 883 habitants.

La commune de Souk El-Tenine :

- 01 polyclinique avec un ratio égal à 1 polyclinique pour 12 598 habitants ;
- 01 centre de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 12 598 habitants ;
- 03 salles de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 4 199 habitants.

La commune de Melbou :

- 01 centre de santé avec un ratio égal à 1 centre de santé pour 11 109 habitants ;
- 01salle de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 11 109 habitants.

La commune de Toudja :

- 01 polyclinique avec un ratio égal à 1 polyclinique pour 13 057 habitants ;
- 01salle de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 3 264 habitants.

La commune d'Aôkas :

- 01 hôpital avec un ratio égal à 1,92 lits pour 1000 habitants ;
- 01 polyclinique avec un ratio égal à 1 polyclinique pour 16 630 habitants ;
- 05salles de soins avec un ratio égal à 1 salle de soins pour 3 326 habitants.

Autres infrastructures publiques :

- 01 clinique de gynéco-obstétrique de 64 lits sise à Targa-Ouzemour à Béjaïa ;
- 01 centre de contrôle sanitaire aux frontières de Béjaïa ;
- 01 centre régional de transfusion sanguine à Béjaïa ;
- 01 hôpital de jour pour maladies chroniques à Béjaïa ;
- 01 SAMU à Béjaïa ;
- 01 laboratoire d'hygiène sis au village Smina à Béjaïa ;
- 01 école de formation para-médicale à Aôkas.

En plus des infrastructures sanitaires publiques, celles du privé contribuent dans la couverture d'une partie non négligeable des soins offerts aux citoyens.

Structures sanitaires privées :

- 01 clinique de chirurgie générale et de gynéco-obstétrique d'une capacité d'accueil de 40 lits « Les LILAS » sise à la cité Remla à Béjaïa ;
- 01 clinique d'ophtalmologie « YAHOU » sise à Ihaddaden à Béjaïa ;
- 01 clinique d'hémodialyse « MOHADEB » sise à Ighil-Ouazoug à Béjaïa ;
- 02 entreprises de transport sanitaire « Mondial Assistance » et « Soummam Assistance » à Béjaïa ;
- 02 cliniques de chirurgie générale et de gynéco-obstétrique en construction à Béjaïa.

Le recours aux infrastructures sanitaires privées reste un privilège pour une grande partie de la population locale, et cela vu les coûts exorbitants exigés par ce type de services. Le rôle du secteur sanitaire privé n'est pas à négliger. Mais il reste que sans une forte intervention publique par le biais d'un renforcement des structures sanitaires et par un développement du partenariat privé-public, notre zone ne pourra assurer une bonne prise en charge des besoins sanitaires de ses populations. Donc, un sursaut quantitatif et qualitatif dans ce domaine s'impose.

Le tableau IX. 5, nous donne un diagnostic général du secteur sanitaire par commune dans notre zone.

Tableau N°IX. 5 : Etat général du secteur sanitaire dans notre zone d'étude par commune en comparaison avec les normes du Ministère de la Santé en 2005 (En Unités)

COMMUNE	Habitants	Polycliniques		Centres de santé		Salles de soins	
		Nombre	Déficit	Nombre	Déficit	Nombre	Déficit
BEJAIA	171 583	2	5	4	30	11	75
TICHY	15 416	1	0	0	3	5	3
BOUKHLIFA	11 581	0	0	1	1	5	1
TALA-HAMZA	10 963	0	0	1	1	0	5
BENI-K'SILA	5 649	0	0	1	0	3	0
S. EL-TENINE	12 598	1	0	1	2	3	3
MELBOU	11 109	0	0	1	1	1	5
TOUDJA	13 057	1	0	0	3	4	2
AOKAS	16 630	1	0	0	3	5	3
TOTAL WILAYA	978 662	21	18	43	153	169	320
TOTAL Z. E	268 586	6	5	9	44	37	97
PART Z. E. (En %)	27,44	28,57	27,77	20,93	28,76	21,89	30,31

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

En termes de lits d'hôpitaux et en comparaison avec les normes du Ministère de la Santé, la wilaya de Béjaïa souffre d'un déficit égal à 2 742 lits, et notre zone accuse un déficit de l'ordre de 708 lits². Les données du tableau précédent font ressortir un ensemble de remarques qui méritent d'être exposées :

- L'indice pour la wilaya est de 1,20 lits pour 1000 habitants contre 1,36 lits pour 1000 habitants pour notre zone. C'est très insuffisant pour assurer une bonne hospitalisation et une meilleure prise en charge des malades ;
- Il y a une forte concentration des lits d'hôpitaux dans le Chef-lieu de wilaya ;
- La seule commune qui n'enregistre pas de déficit en terme d'infrastructures sanitaires est Béni-K'Sila, cela est dû sans doute au nombre réduit de sa population ;
- Si les données réelles étaient comparées au SNAT, la situation du secteur sanitaire sera moins dramatique. Mais cela n'empêche pas de dire que notre zone souffre d'un manque en terme d'infrastructures sanitaires ;
- Pour réaliser un équilibre capable d'offrir au citoyen une bonne prise en charge de sa santé, notre zone doit réceptionner dans l'immédiat : 5 polycliniques (soit une augmentation de 83,33%), 44 centres de santé (soit une augmentation de 488,88%) et enfin 97 salles de soins (soit une augmentation de 262,16%) ;
- Malgré sa part écrasante dans la concentration des infrastructures sanitaires, la commune de Béjaïa enregistre les plus grands déficits. Le manque à réaliser à court terme est de 352 lits d'hôpitaux, soit une évolution de l'ordre de 105,49%, 5 polycliniques, soit une évolution de l'ordre de 250%, trente centres de santé, soit une évolution de l'ordre de 750%, et enfin 75 salles de soins, soit une évolution de l'ordre de 681,81%.

Une mauvaise répartition spatiale des infrastructures sanitaires est observée dans l'ensemble des communes. Par exemple, la commune d'Aôkas enregistre un ratio d'hospitalisation dépassant les 7,69 lits d'hôpitaux pour 1000 habitants. Il est temps de

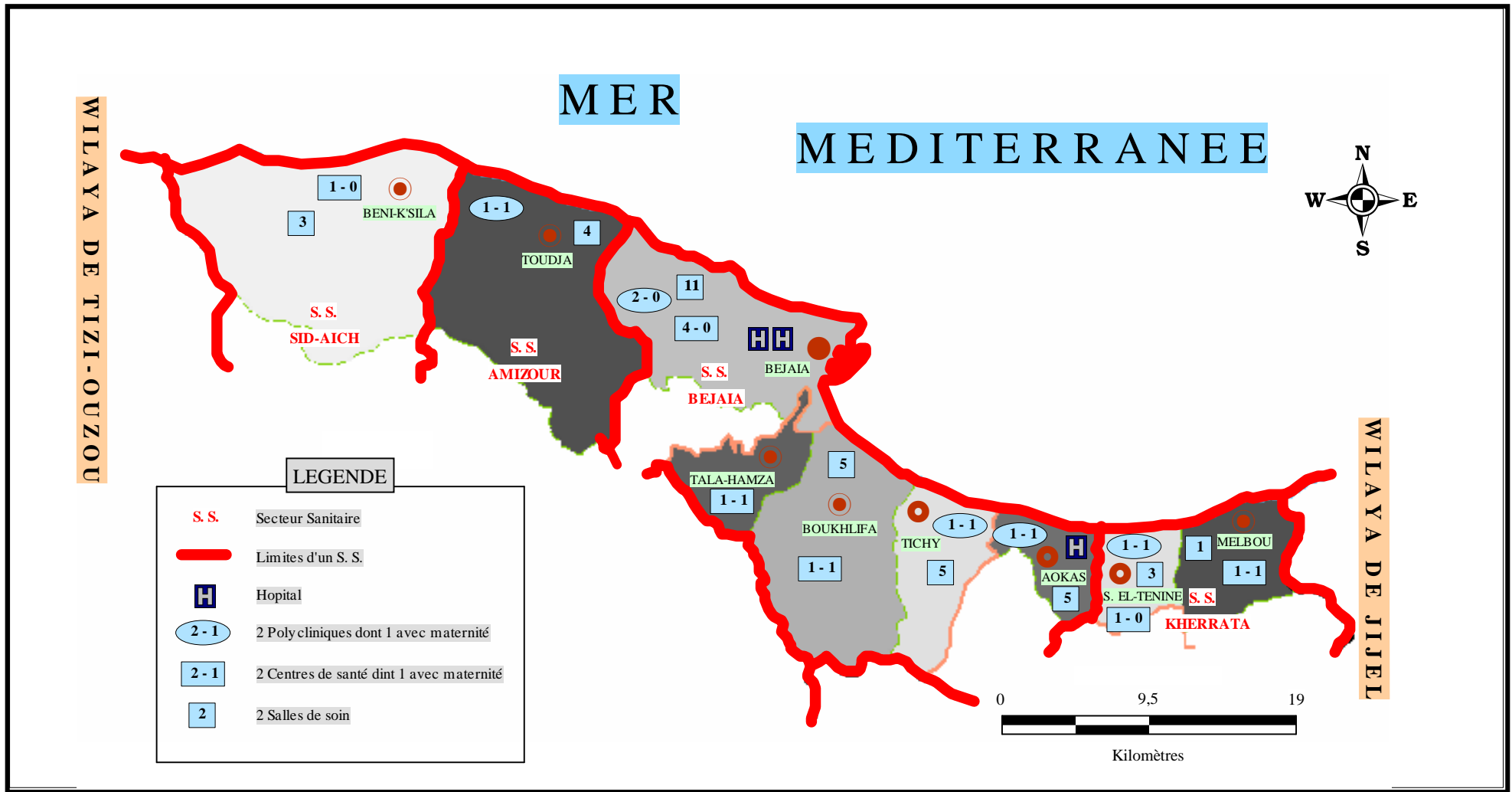
² Le nombre de lits d'hôpitaux dans l'ensemble de la wilaya est de 1 173 lits contre 366 lits pour notre zone d'étude.

faire sortir le secteur sanitaire de sa crise multidimensionnelle. Pour ce faire, plusieurs actions doivent être engagées :

- Réhabiliter les infrastructures existantes et optimiser leur fonctionnement ;
- Construire de nouvelles infrastructures ;
- Confectionner une nouvelle carte sanitaire qui prendra en considération les niveaux de peuplement et les besoins spécifiques de chaque espace géographique ;
- Renforcer les structures légères dans les zones les moins peuplées afin de réduire l'exode rural ;
- Renforcer l'encadrement médical en dotant les infrastructures sanitaires de médecins spécialisés ;
- Encourager l'initiative privée et toute action visant à promouvoir le secteur de la santé.

Carte N°IX. 2 :

REPARTITION DES INFRASTRUCTURES SANITAIRES DANS NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

4.2. Les perspectives de développement du secteur sanitaire

En plus de la situation très difficile caractérisant le secteur sanitaire dans notre zone d'étude, les défis à relever dans le futur sont colossaux et exigent de ce fait des efforts particuliers. Pour donner une image prospective de ce secteur, on s'est permis de faire une projection tendancielle de la situation actuelle en se référant toujours aux normes du Ministère de la Santé. L'ensemble de ces estimations est illustré dans le tableau IX. 6 :

Tableau N°IX. 6 : Evolution démographique et estimation des besoins en infrastructures sanitaires au cours des trois termes par commune dans notre zone d'étude (En unités)

COMMUNE	Le court terme (2010)					Le moyen terme (2015)					Le long terme (2025)				
	Population projetée*	Besoins sanitaires**				Population projetée*	Besoins sanitaires**				Population projetée*	Besoins sanitaires**			
		Lits H.	Pol.	C. S.	S. S.		Lits H.	Pol.	C. S.	S. S.		Lits H.	Pol.	C. S.	S. S.
BEJAIA	184 844	405	5	33	81	199 129	462	6	36	88	231 097	590	7	42	104
TICHY	16 607	67	0	3	3	17 890	72	0	3	4	20 762	83	0	4	5
BOUKHLIFA	12 476	50	0	1	1	13 440	54	0	2	2	15 578	62	1	2	3
TALA-HAMZA	11 810	47	0	1	6	12 723	51	0	1	6	14 765	59	0	2	7
BENI-K'SILA	6 086	24	0	0	0	6 556	26	0	0	0	7 608	30	0	0	1
S. EL-TENINE	13 572	54	0	2	4	14 621	58	0	2	4	16 968	68	0	2	5
MELBOU	11 967	48	0	1	5	12 892	52	0	1	5	14 962	60	0	2	6
TOUDJA	14 066	56	0	3	3	15 153	61	0	3	3	17 586	70	0	3	5
AOKAS	17 915	40	0	3	4	19 299	45	0	4	5	22 397	28	0	4	6
TOTAL WILAYA	1 054 297	3 044	21	168	358	1 135 777	3 370	24	184	399	1 318 115	4 099	32	221	490
TOTAL Z. E.	289 343	791	5	47	107	311 705	881	6	52	117	361 746	1 080	8	61	142
PART DE LA Z. E. (En %)	27,44	25,98	23,81	27,98	29,89	27,44	26,14	25,00	28,26	29,32	27,44	26,34	25,00	27,60	28,98

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

*

L'évolution démographique projetée est calculée sur la base d'un taux de croissance arbitraire. Ce taux qui est égale à 1,5% est déterminé par une prise en compte des tendances observées et de l'évolution objective des paramètres démographiques de la population de notre zone d'étude.

**

- « Lits H. » est une abréviation de : Lits d'hôpitaux,
- « Pol. » est une abréviation de : Polyclinique,
- « C. S. » est une abréviation de : Centre de Santé,
- « S. S. » est une abréviation de : Salle de Soins,

La lecture du tableau précédent révèle que notre zone est en retard en termes de couverture médicale globale. La situation actuelle est plus que critique et les besoins généraux à couvrir sont colossaux. Faire aligner le secteur sanitaire aux normes requises exige une intensification des investissements publics. Une injection massive et continue de fonds reste indispensable. Toutes ces actions viseront à renforcer les infrastructures sanitaires, mais ceci ne doit pas nous faire tomber dans le piège de la quantité en négligeant l'amélioration significative des services offerts au citoyen. Une partie de cet effort réformateur doit être orientée vers le renforcement de l'encadrement médical spécialisé pour une large couverture sanitaire et pour des services médicaux de qualité.

5. Les autres infrastructures

Toute politique d'aménagement du territoire vise à gagner en cohésion sociale. La démarche consistant à organiser et à aménager le territoire et ses composantes est définie comme un ensemble de mutations des différents aspects de l'activité humaine dont le sport et la culture sont des éléments phares à ne pas négliger.

5.1. Les infrastructures sportives

Le sport influence le territoire et les populations qui l'habitent. C'est un élément structurant du développement social et territorial. L'apparition de villes olympiques est la preuve formelle que l'activité sportive peut reconfigurer tout type d'espace. L'intensification des infrastructures sportives provoque un effet d'entraînement éminent sur les activités en amont et en aval. C'est d'ailleurs le cas des services (hôtellerie, transport, restaurations, soins médicaux spécialisés, etc.). Le sport permet donc de valoriser et de dynamiser le territoire.

5.2. Les autres infrastructures sportives et ceux dédiées à la jeunesse

Pour ce qui est de notre zone, une carence en termes d'infrastructures sportives est enregistrée presque dans toutes les communes en plus d'une dégradation des équipements existants et qui nécessitent des actions de réaménagement et de réhabilitation. Cette situation de crise emboîte le pas à la cohésion sociale et à la valorisation territoriale de notre zone.

Tableau N°IX. 7 : Répartition des équipements sportifs dans notre zone d'étude (fin 2005)

COMMUNE	Stades communaux	Salle O.M.S	Aires de jeux	Maisons de jeunes
BEJAIA	02	02	28	01
TICHY	01	--	01	--
BOUKHLIFA	--	--	01	--
TALA-HAMZA	01	--	01	--
BENI-K'SILA	--	--	01	--
S. EL-TENINE	01	--	01	01
MELBOU	01	--	--	--
TOUDJA	--	--	01	--
AOKAS	01	--	02	01
TOTAL WILAYA	30	05	85	21
TOTAL Z. E	07	02	36	03
LA PART DE LA Z. E (En %)	23,33	40,00	42,35	14,28

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

- 01 OPOW en fonction à Béjaia ;
- 01 Piscine couverte en fonction à Béjaia ;
- 04 Cours de tennis en fonction à Béjaia.

A l'exception de la commune de Boukhlifa, Béni-K'Sila et Toudja, toutes les autres communes disposent au moins d'un stade communal. D'une façon générale, notre zone totalise 7 stades communaux sur les 30 qui existent au niveau de la wilaya, ce qui fait une portion égale à 23,33%. A la dérogation de la commune de Béjaïa qui dispose de 2 salles omnisports, ce type d'équipement n'existe nulle part ailleurs dans notre zone. Le même constat est observé pour les aires de jeux, la commune de Béjaïa accapare à elle seule 28 aires de jeux sur les 36 que compte notre zone. De ce fait, la commune de Béjaïa monopolise le secteur sportif. Cette situation n'est pas justifiée même Béjaïa concentre une population assez importante en comparaison aux autres communes. Le principe d'équité spatiale doit remodeler les schémas futurs des sports pour assurer une répartition équilibrée des équipements sportifs structurants. Ceci dit, toutes les communes doivent avoir accès à des services sportifs de qualité en optant pour une organisation optimale du sport, par le biais d'une intensification de la cohésion des politiques communales qui ne peut se concrétiser qu'à l'aide d'une répartition homogène des équipements sportifs. C'est une sorte d'organisation fondée sur l'intercommunalité. Mais afin de bénéficier de projets, le territoire de la wilaya doit occuper une place méritoire dans le Schéma national Directeur des Sports et des Grands Equipements Sportifs.

5.3. Les infrastructures culturelles

Les actions de l'Etat et des collectivités locales dans le cadre culturel sont un élément important dans les politiques d'aménagement et de développement des territoires. La démocratisation et la généralisation des pratiques culturelles ne peuvent se réaliser sans une politique claire et concertée visant l'intensification des infrastructures liées à ce secteur.

5.3.1. La culture : un élément phare dans la valorisation des territoires

Dans les pays qui manquent d'ambitions, parlez de la culture à un responsable et il vous répondra : « *j'ai d'autres chats à fouetter* » ; c'est une marginalisation presque totale de ce secteur. Par contre dans les pays développés, la culture dans toutes ses grandeurs est plus que valorisée. Elle est un élément incontournable dans toute politique d'aménagement du territoire et de l'épanouissement des populations, sa valorisation permet de redorer l'image du territoire. Les retombées économiques de cette activité sont multiples, même si elles sont difficiles à mesurer ou à appréhender. Le tourisme culturel est le meilleur exemple qui puisse être donné dans ce contexte. De nos jours, nul ne peut nier les bienfaits engendrés par une intensification des infrastructures culturelles. Même le privé apporte sa contribution en investissant ce créneau.

5.3.2. La répartition spatiale des infrastructures culturelles

La richesse historique et culturelle de la ville de Béjaïa est immense. Valoriser cet atout à travers une mise en avant de l'identité propre à notre espace d'étude est un acte à double dimension. Cela contribuera à redorer l'image de la région et également à clarifier les repères identitaires qui peuvent constituer des bases fondatrices d'un futur prospère. En plus de ses avantages naturels, notre zone doit exploiter ses atouts culturels pour un développement multidimensionnel de l'activité touristique.

Tableau N°IX. 8 : Répartition spatiale des infrastructures culturelles dans notre zone d'étude (fin 2005)

COMMUNE	Centres culturels (En nombre/nombre de places)	Autres infrastructures
BEJAIA	01/200 places	- Maison de la culture/ 750 places - Théâtre régional de Béjaïa/ 400 places - Cinémathèque de Béjaïa/ 400 places - Circonscription archéologique de Béjaïa - Bibliothèque municipale/ 24 294 ouvrages
TICHY	01/200 places	--
BOUKHLIFA	--	--
TALA-HAMZA	--	--
BENI-K'SILA	--	--
S. EL-TENINE	01/500 places	- Maison de jeunes/ 872 ouvrages
MELBOU	--	--
TOUDJA	--	--
AOKAS	01/150 places	- Maison de jeunes/ 860 ouvrages
TOTAL WILAYA	15/4300 places	--
TOTAL Z. E	04/1050 places	--

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

La valorisation et la restauration des sites historiques, la démocratisation de l'activité culturelle et l'intensification des infrastructures culturelles sont autant de mesures aptes à apporter un nouveau souffle à l'activité culturelle et à valoriser le territoire. Une observation de la répartition spatiale des infrastructures culturelles nous permet de constater que :

- Notre zone dispose de 4 centres culturels d'une capacité d'accueil de 1050 places, soit une part égale à 24,24% du total de la wilaya. C'est très peu pour un espace qui compte plus de 1/4 de million d'habitants et dont la majeure partie est composée de jeunes. Une jeunesse qui a soif de détente, de loisir, de culture et de connaître son passé ;
- Les autres infrastructures culturelles (théâtre, cinémathèque, musée, maison de culture, etc.) se concentrent exclusivement dans la commune de Béjaïa. A part la commune de Souk El-Tenine et de celle d'Aôkas qui disposent d'une maison de jeune, le reste des communes est dépourvu de toute structure culturelle. Cela démontre l'existence d'une sorte de ségrégation *spatio-culturelle*. Par conséquent les populations locales, et en particulier les jeunes, s'orientent vers des espaces peu commodes pour trouver un moment de détente et d'évasion. Les communes de Boukhlifa, Tala-Hamza, Béni-K'Sila, Melbou et Toudja sont vierges de toute structure culturelle, c'est pénalisant comme situation. Il est important de renforcer les structures en nombre et en capacité d'accueil pour un rayonnement de toute la région sur son espace limitrophe.

Dans le futur, la schématisation des infrastructures culturelles doit répondre à une certaine équité spatiale afin de couvrir tout le territoire et en particulier les zones rurales marginalisées. Le renforcement d'un travail de proximité basé sur un encouragement des mouvements associatifs sera en mesure de créer une sorte d'osmose socioculturelle entre les populations locales et également de renforcer l'intégralité du territoire.

5.3.3. La dotation en équipements postaux

Pour ce qui est de la répartition spatiale des équipements de télécommunications, elle se présente comme suit :

Tableau N°IX. 9 : Répartition spatiale des équipements de télécommunication dans notre zone d'étude (fin 2005)

COMMUNE	Bureau de poste	Agence postale	Guichet annexe
BEJAIA	03	02	03
TICHY	01	01	00
BOUKHLIFA	00	01	00
TALA-HAMZA	00	01	00
BENI-K'SILA	01	01	00
S. EL-TENINE	01	00	00
MELBOU	00	00	01
TOUDJA	01	01	00
AOKAS	01	01	00
TOTAL Z. E	08	08	04

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

6. Les infrastructures hydriques

Les ressources hydriques ne sont pas disponibles de la même quantité au niveau des différentes communes. La vallée de la Soummam est riche en eaux souterraines, ce qui explique la multiplication des forages le long du oued. Mais cette eau reste polluée à cause des rejets industriels, des filtrations agricoles et de l'assainissement urbain, cela se manifeste fortement à partir de la Zone Industrielle d'El-Kseur.

6.1. Présentation du potentiel hydrique

Les espaces qui longent l'oued Soummam doivent faire l'objet d'un aménagement avisé, un aménagement qui garantira la protection de la vallée contre toute agression anthropique et sauvegardera toute les chances d'un développement durable de toute la région. Même l'oued Agrioun est pollué dans son tronçon séparant la commune de Souk El-Tenine de celle de Melbou. L'oued Sidi Ahmed Youcef traversant la commune de Toudja et l'oued Djemâa traversant la commune de Tichy sont les seuls qui sont sains de toute forme de pollution. Ce constat démontre que l'espace littoral Central et l'espace littoral Est subissent en continuité des agressions multiformes dont l'homme est le seul responsable. Ces oueds qui doivent faire l'objet de toutes les attentions se trouvent dévalorisés et subissent des agressions multiples, ces dernières ont des conséquences néfastes sur l'Homme et l'écosystème, mais aussi elles dévalorisent économiquement notre zone. L'ensemble des oueds qui traversent la frange terrestre de Béjaïa concentre d'importantes quantités d'eau, une eau qui peut être une source d'alimentation pour toute la région à condition que ces oueds soient protégés et valorisés. Notre zone concentre un grand nombre de forages, de puits et de sources captées. Les forages se localisent en grande partie dans les communes de Tala-Hamza, Boukhlifa, Tichy, Aôkas, Souk El-Tenine et Melbou. Par contre, de multiples sources captées sont sises dans les communes de Toudja et de Melbou, qui alimentent le réseau A.E.P.

6.2. La situation actuelle du secteur

Les données illustrées par la carte IX. 3 expriment une situation globale assez confortable pour l'ensemble des communes constituant notre espace d'étude. En termes de taux de raccordement au réseau A.E.P, notre zone a réalisé des avancées très appréciables.

A l'exception des communes de Béni-K'Sila, Toudja et Boukhelifa qui enregistrent un taux de raccordement inférieur à 85%, le reste des communes bénéficie largement de l'eau potable. Le taux moyennement faible de raccordement des communes précitées au réseau A.E.P est la conséquence directe de la nature géographique de leur territoire. Leur aspect montagneux rend difficile la réalisation de ce type de réseau. Cette situation est aggravée par l'organisation des constructions qui sont structurées sous formes de hameaux et de zones éparses constituées de petits groupes isolés d'habitations rurales.

Ces données, à première vue, sont rassurantes, mais en analysant la situation du secteur hydrique selon la part de chaque habitant en eau potable reçue chaque jour, une autre réalité apparaît. En effet, une lecture du tableau qui suit nous permet de constater que la commune de Béjaïa enregistre le plus grand déficit en dotation en eau potable. En sa qualité d'agglomération urbaine principale en concentrant plus de 170 000 habitants, les besoins de la commune de Béjaïa sont par conséquent plus importants par rapport au reste des communes.

Tableau N°IX. 10 : Quelques données sur le secteur hydraulique dans notre zone d'étude (Fin 2005)

COMMUNE	Population (En nombre)	Dotation AEP (L/H/J)	Déficit (-) ou excédent (+)	Eaux souterraines mobilisées (Hm ³ /an)	Affectation (En %)		Origine de la source
					AEP	AEP	
BEJAIA	171583	142	-158 à -258	19,96	90	10	F+S+P
TICHY	15 416	120	-30 à -80	3,32	100	--	F+S+P
BOUKHLIFA	11 581	100	-50 à -100	1,68	100	--	F+S+P
TALA-HAMZA	10 963	90	-60 à -110	0,43	100	--	F
BENI-K'SILA	5 649	120	-30 à -80	1,59	100	--	F+S
S. EL-TENINE	12 598	160	+10 à -40	2,20	100	--	F+S+P
MELBOU	11 109	130	-20 à -70	1,10	100	--	F+S+P
TOUDJA	13 057	155	+5 à -45	2,36	97	03	S
AOKAS	16 630	160	+10 à -40	3,00	100	--	F+S
TOTAL WILAYA	978 662	--	--	120,09	--	--	--
TOTAL Z. E	268 586	--	--	35,64			
PART Z. E (En %)	27,44%	--	--	29,68			

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Pour être en conformité avec les normes requises¹, la commune de Béjaïa est en particulier son Chef-lieu de wilaya doit plus que doubler sa consommation en eau potable, bien qu'elle mobilise à elle seule plus de 56% des eaux souterraines mobilisées au niveau de notre zone. Pour le reste des communes, la situation est moins critique. En effet, toutes les communes souffrent d'un déficit, mais ce déficit varie en intensité d'une commune à une autre. Comme il est observable sur le tableau précédent, les communes d'Aôkas, Souk El-Tenine et Toudja enregistrent une situation légèrement confortable. Une particularité cependant apparaît, c'est la situation paradoxale de la commune de Toudja. D'un côté elle enregistre un taux de raccordement légèrement inférieur à celui des autres communes mais, de l'autre, sa consommation en eau potable est assez importante, elle est de 150 litres/habitant/jour. Cela peut être expliqué par le fait qu'une partie non négligeable de sa population s'alimente par les eaux provenant des sources et des forages clandestins. La lecture du tableau précédent permet également de remarquer que notre zone s'alimente en eau potable en grande partie à partir des eaux souterraines et peu d'eaux de surfaces sont mises à contribution, c'est anormal pour une région qui bénéficie d'un taux de pluviométrie appréciable. L'affectation des eaux mobilisées profite largement au réseau A.E.P, et une partie minime de cette eau alimente l'industrie. A très court terme et afin de combler ce déficit, il est recommandé de mobiliser davantage les eaux souterraines. Mais cette solution n'est pas en mesure de régler le problème d'une façon radicale, car les eaux souterraines sont limitées et exigent de longues périodes pour se reconstituer. De ce fait, la mobilisation des eaux de surface constitue une solution optimale à cette impasse. La construction de nouvelles retenues collinaires et de nouveaux barrages sont des mesures qui peuvent fournir à notre zone d'importantes quantités d'eau qui seront mises à la disposition d'une large tranche de la population locale et à l'alimentation de l'appareil productif, à la promotion de l'activité touristique et à l'augmentation significative de la part des terres agricoles irriguées.

6.3. Perspectives de développement et défis à relever

Notre région est riche en eaux souterraines et en eaux de surface. L'existence de champs souterrains de captage² conforte cette situation :

- Un champ de captage du côté Est de la vallée de la Soummam ;
- Un champ de captage au Nord-Ouest de Melbou ;
- Un champ de captage au Nord entre la commune de Boukhelifa et celle de Tichy ;
- Un champ de captage au Nord-Ouest de Toudja.

De fortes options se présentent pour augmenter le potentiel en eau captée et mobilisée soit pour alimenter les populations locales en eau potable soit pour alimenter les unités industrielles soit pour augmenter la part des surfaces agricoles irriguées. En terme de barrages, et selon les études effectuées sur le terrain et dont les résultats sont publiés en 1990 par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de la Construction³ dans le cadre du PAW, il y a trois possibilités réelles de construction de barrages :

- Le barrage de Sidi Kerrou à Béni-K'Sila pour une capacité théorique de 1,8 millions de m³ ;
- Le barrage d'Azib Timizar situé entre la commune de Toudja et de Béni-K'Sila pour une capacité théorique égale à 70 millions de m³ ;

¹ Selon les normes requises, le ratio en eau potable pour une agglomération urbaine concentrant entre :

- 5000 et 20 000 habitants doit varier entre 150 et 200 litres/habitant/jour ;
- 20 000 et 100 000 habitants doit varier entre 200 et 300 litres/habitant/jour ;
- Plus de 100 000 habitants doit varier entre 300 et 400 litres/habitant/jour.

² Ces concentrations d'eau sont appelées également « nappes alluviales », elles se localisent sous les cours d'eau, en particulier les oueds.

³ Qui est aujourd'hui le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

- Le barrage du Site de Tizi Ikhlef à Tichy ;

Ces barrages s'ils sont concrétisés un jour, ils vont constituer des outils propulseurs du développement local de toute notre zone et en particulier la zone Ouest qui a tous les atouts pour développer un tourisme de haute gamme et dont l'eau est le maillon fort qu'on ne peut pas substituer. Le développement du secteur hydrique est une démarche incontournable pour préserver les chances d'ascension socioéconomique de notre zone. Les démarches futures en termes d'aménagement du territoire qui touchent au secteur hydrique doivent veiller à rayer les déséquilibres régionaux en termes d'accès à l'eau pour les multiples usages. Comme c'est le cas dans pratiquement tous les secteurs, notre zone souffre d'une carence en infrastructures hydriques. L'image prospective des réseaux d'alimentation en eau doit veiller :

- Au renforcement du taux de raccordement des populations aux réseaux A.E.P et aux réseaux d'assainissement pour un bien-être généralisé ;
- A l'augmentation des surfaces agricoles irriguées et du niveau de raccordement des unités de production au réseau A.E.I pour réaliser le saut quantitatif et qualitatif tant attendu dans l'appareil productif local.

Afin de parvenir à ces objectifs, des mesures doivent être prises :

- Renforcer et optimiser le captage des sources ;
- Augmenter le nombre des forages et des retenues collinaires en équilibrant leur implantation spatiale pour un accès équitable à l'eau ;
- Créer une sorte de solidarité intercommunale fondée sur des transferts d'eau des communes riches en ressources hydriques vers celles qui souffrent d'un manque. Le barrage de Tichy Haf qui va alimenter toute la vallée de la Soummam jusqu'à la ville de Béjaïa est un exemple phare de cette solidarité⁴ ;
- La construction de nouveaux barrages pour assurer la durabilité et la continuité dans l'alimentation des différents espaces de notre zone, voire de toute la wilaya ;
- Augmenter le nombre et la capacité des stations d'épuration afin de hausser le niveau de récupération des eaux usées. Cette eau une fois recyclée, peut être réutilisées dans l'industrie, l'irrigation et le tourisme. Cette alternative fera baisser les pressions exercées sur les réseaux A.E.P et A.E.I ;
- Renforcer la maintenance des infrastructures de stockage et de transfert d'eau et renouveler le réseau urbain de distribution de l'eau potable afin de réduire significativement les pertes d'eau en rationalisant son utilisation.

Selon les normes exprimées dans le PAW datant de 1990, les dotations unitaires en eau potable sont comme suit :

- Pour les agglomérations urbaines d'au moins 50 000 habitants, les besoins seront de 200 litres/jour/habitant ;
- Pour les agglomérations urbaines de moins 50 000 habitants, les besoins seront de 150 litres/jour/habitant ;
- Pour les agglomérations rurales et zones éparses, les besoins seront de 100 litres/jour/habitant.

Les besoins futurs en eau potable seront importants et les défis à relever dans ce domaine sont énormes et exigent des investissements colossaux. La situation future exprimant les quantités d'eau à mobiliser dans le court terme est illustrée dans le tableau ci-dessous :

⁴ Le barrage en question est réceptionné dernièrement et les travaux de canalisation sont en phase finale.

Tableau N°IX. 11 : Comparaison des besoins journaliers en eau potable entre notre zone d'étude et la wilaya à court terme (2010) (En hectolitres)

	Population totale estimée	agglomérations urbaines d'au moins 50 000 habitants		agglomérations urbaines de moins 50 000 habitants		agglomérations rurales et zones éparses		TOTAL
		Population estimée	besoins en eau potable	Population estimée	besoins en eau potable	Population estimée	besoins en eau potable	
TOTAL WILAYA	1054297	449130	898260	322615	483922,5	282552	282552	1664743,5
TOTAL Z. E	289343	172304	344608	9895	14842,5	107144	107144	466594,5
PART Z. E.	27,44	38,36		3,07		37,92		28,03

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

On suppose que la répartition de la population, qu'elle soit urbaine ou rurale, suivra les mêmes tendances à court terme. A moyen ou à long termes, les comportements sociaux changent et même les besoins des populations en eau potable ne seront plus les mêmes. Ceci rend moins crédible toute démarche visant à prévoir les besoins futurs à moyen ou à long termes.

7. Réseau d'assainissement et stations d'épuration

Il est admis que la mise en place d'un réseau d'assainissement performant et la réalisation de stations d'épuration pour le traitement des eaux usées sont des démarches premières dans toute action d'aménagement du territoire. Ce type d'équipements entre dans la nomenclature des démarches consistant, en plus de la sauvegarde de la santé publique, à préserver l'environnement et à assurer le développement durable des territoires. Le déversement des eaux usées directement dans la nature a des effets néfastes sur l'environnement, en polluant les eaux de surfaces et les nappes phréatiques et les dommages occasionnés sont parfois irréversibles.

7.1. Situation actuelle

Dans notre espace d'étude, le taux de raccordement au réseau d'assainissement demeure moyen, il dépasse les 70% dans la plupart des communes. A l'exception des communes de Melbou (52%) et de Boukhelifa (60%), le reste des communes est moyennement assaini. Il est plus facile d'assainir les zones agglomérées que les zones éparses. L'aspect montagneux de notre zone fait qu'une grande portion des populations rurales aménage des fosses septiques pour se débarrasser de leurs eaux usées. Ce type de pratiques, additionnées aux rejets des unités industrielles et artisanales déversés directement dans les oueds, dégradent sensiblement l'environnement et affectent les eaux souterraines, des eaux reconnues pourtant pour leur rôle dans l'alimentation des populations locales. Le tableau suivant donne un aperçu global sur la part de chaque commune dans le réseau d'assainissement desservant notre zone et cela en corrélation avec le nombre d'habitants respectif.

Tableau N°IX. 12 : Longueur des réseaux de raccordement par commune dans notre zone d'étude (fin 2005)

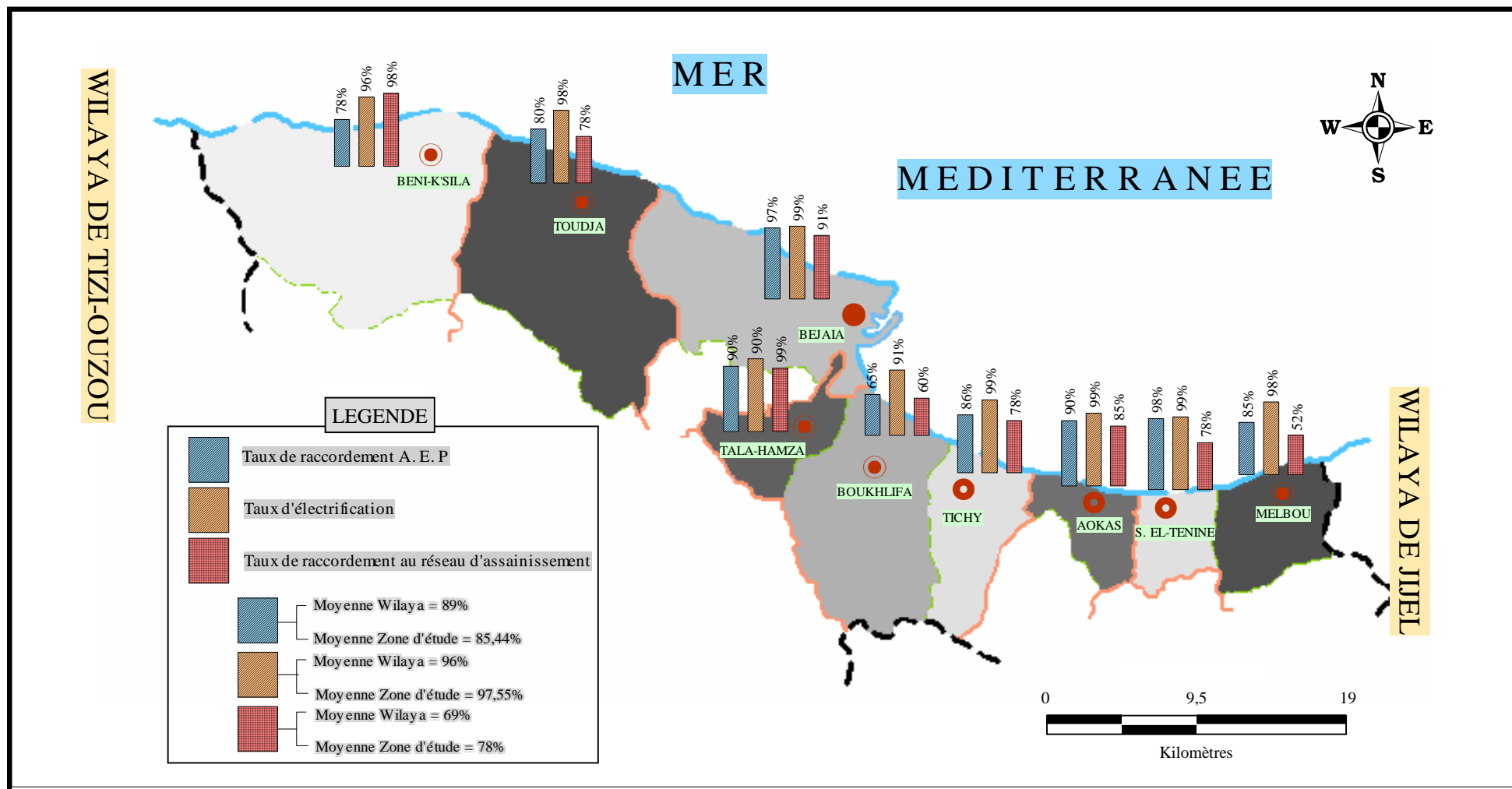
COMMUNE	Population (En nombre)	Part de chaque commune dans la population totale de la Z.E. (En %)	Collecteur (En mètres)	Part de chaque commune dans le collecteur total de la Z.E. (En %)
BEJAIA	171583	63,88	241 734	57,38
TICHY	15 416	5,74	32 374	7,68
BOUKHLIFA	11 581	4,31	14 676	3,48
TALA-HAMZA	10 963	4,08	25 453	6,04
BENI-K'SILA	5 649	2,10	20 678	4,91
S. EL-TENINE	12 598	4,69	10 100	2,40
MELBOU	11 109	4,14	10 300	2,44
TOUDJA	13 057	4,86	37 153	8,82
AOKAS	16 630	6,19	28 850	6,85
TOTAL WILAYA	978 662	--	1 736 817	--
TOTAL Z. E	268 586	100	421 318	100
LA PART DE LA Z. E (En %)	27,44%	--	25,39	--

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

A première vue, on remarque que la commune de Béjaïa accapare plus de la moitié du réseau d'assainissement, et la part des autres communes regroupées n'est que de 42,62%. En comparant la part de chaque commune dans le collecteur total avec sa part dans la population totale de notre zone, on constate que les deux ratios ne se synchronisent pas entre eux. Par exemple, pour la commune de Toudja la longueur de son collecteur représente 8,82% du collecteur total de notre zone contre une part égale à 4,86% pour sa population. Par contre, c'est l'inverse pour la commune de Melbou, cette dernière enregistre un ratio égal à 2,44% pour son collecteur contre 4,14% pour sa population. Cela peut être expliqué par la différenciation dans les niveaux d'agglomération qui varient d'une commune à une autre. Une commune ayant une population concentrée dans des agglomérations urbaines nécessite un réseau d'assainissement dense dont les canalisations sont larges mais moins long en comparaison à une commune formée de zones éparées. La concentration implique une réduction des coûts sociaux et environnementaux.

Carte N°IX. 3 :

TAUX D'ELECTRIFICATION, DE RACCORDEMENT AU RESEAU AEP ET AU RESEAU D'ASSAINISSEMENT DANS NOTRE ZONE D'ETUDE (En %)



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

7.2. Défis et perspectives

D'une façon globale, notre zone d'étude doit agrandir et intensifier, selon les cas, son réseau d'assainissement. Cette obligation est largement défendable si on part du principe qui stipule qu'une bonne collecte des eaux usées contribuera au développement social, d'autant plus que son espace est d'une nature complexe et fragile, il exige de ce fait la plus grande attention. De là, remédier à l'insuffisance dans le traitement puis la réutilisation des eaux usées est un grand défi qu'il faut relever et gagner pour préserver la santé publique et garantir la sauvegarde de l'environnement.

Deux stations d'épuration existent actuellement dans notre espace d'étude, il s'agit de celle de Béjaïa dont la réhabilitation est en cours pour une capacité de traitement de 160 000 équivalent habitants, et de celle d'Aôkas qui est en phase finale de réhabilitation pour une capacité de traitement de 4 500 équivalent habitants. Trois autres stations sont en cours de réalisation, une à Melbou et l'autre à Souk El-Tenine pour une capacité de traitement de 47 500 équivalent habitants, la troisième à Sidi Ali Labhar d'une capacité projetée de 80 000 équivalent habitants. Ces stations, une fois opérationnelles, contribueront à la préservation de l'environnement et de l'écosystème et réduiront les pressions exercées sur les eaux souterraines. Autant d'actions sont indispensables pour garantir un développement durable à notre espace d'étude, un développement fondé sur la valorisation de l'espace littoral en intégrant la variable écologique dans toute action anthropique.

Conclusion

Le développement social de notre zone d'étude ne peut être tangible sans une intensification des infrastructures sociales. Même si la commune de Béjaïa concentre une part écrasante des équipements sociaux, elle reste à la traîne et le manque à réaliser demeure important. Notre étude nous a permis de constater que la zone littorale de Béjaïa souffre d'une insuffisance en termes de développement social. Pour ce qui est du secteur éducatif, il est loin de répondre aux normes en termes de capacité d'accueil, les salles de classe et en particulier dans le cycle moyen et technique sont saturées. Ce n'est pas en entassant les élèves qu'on va étouffer la demande et former les élites de demain. Pour ce qui est de la répartition spatiale des établissements scolaires, elle est non homogène et la commune de Béjaïa est très avantagée par rapport au reste du territoire. La répartition spatiale des équipements alloués au secteur de la santé montre une prédominance du Chef-lieu de wilaya. Une nouvelle schématisation de la carte sanitaire intercommunale est plus qu'une obligation. Elle doit se baser sur l'intensification et la répartition équilibrée des infrastructures sanitaires. En termes d'infrastructures sociales, le manque à réaliser est général pour tout notre territoire d'étude, même pour le Chef-lieu de wilaya.

Une grande portion, et pour ne pas dire la totalité, du territoire de notre zone d'étude est socialement marginalisée et ne concentre pas assez d'équipements sociaux. Notre espace d'étude, en particulier les zones rurales, doit être mieux armé en infrastructures sociales afin de garantir un développement harmonieux de l'ensemble du territoire. Cette démarche permettra de fixer les populations rurales en valorisant les campagnes et en offrant à leurs habitants des services sociaux adéquats.

D'une façon générale, on peut dire que notre zone est socialement sous-développée. Elle manque d'infrastructures sociales et la qualité des services offerts au citoyen laisse à désirer. Dans le futur le plus proche, et à l'image des défis à relever, les efforts à fournir doivent être intensifiés.

ENVIRONNEMENT, TRANSPORT, INDUSTRIE ET ACTIVITE TOURISTIQUE

"La gestion environnementale n'est pas une question de rapport des hommes avec la nature mais une question de rapport entre les hommes à propos de la nature"
Jacques WEBER

QUESTIONS CLES

1. Dans quel état environnemental se trouve notre zone d'étude ?
2. Quelles sont les mesures qui ont été prises ou celles qui ont été envisagées pour sauvegarder l'équilibre naturel ?
3. Comment se porte le secteur des transports ? Quelles sont les perspectives de son développement ?
4. Quelle est la situation actuelle du secteur industriel ? Quel est son poids sur le développement local ?
5. Qu'est-ce qui peut dynamiser l'appareil productif ?
6. Quel est le potentiel touristique de notre zone d'étude ?
7. Pourquoi le secteur du tourisme n'arrive toujours pas à jouer son rôle en tant que créateur de valeur ajoutée et générateur d'emplois ?
8. Sur quelles bases doit se fonder le développement prospectif du secteur touristique ?

Toute activité économique est dans l'obligation de préserver l'environnement. Le développement durable est adopté partout à travers le monde, il est une réponse au gaspillage des ressources, à la dégradation du milieu naturel et au déséquilibre spatial. Les équipements de transport (routes, ports, aéroport, réseaux ferroviaires, etc.) sont indispensables pour valoriser les territoires et les rendre plus attractifs. Les investisseurs attribuent une grande importance à ce type d'infrastructures pour décider d'investir ou de ne pas investir, donc un espace non doté en infrastructures de transport deviendra répulsif.

Le secteur touristique et le secteur industriel absorbent une grande partie des investissements locaux. Notre zone d'étude est fortement dotée en atouts naturels et culturels, un potentiel capable de constituer les germes d'un avenir touristique florissant.

Dans ce dernier chapitre, il sera question de traiter de l'état environnemental de l'espace littoral de Béjaïa afin de bien mesurer l'intensité des agressions portées à

l'écosystème marin et de visualiser les différentes mesures qui ont été prises ou envisagées pour préserver et sauvegarder l'espace littoral et ses composantes naturelles.

Après avoir présenté l'état général du secteur du transport et de la répartition spatiale des diverses infrastructures le concernant en mettant l'accent sur ses points forts et ses faiblesses, nous aborderons par la suite les caractéristiques du secteur industriel et son impact sur le développement local ainsi que les défis auxquels il doit répondre en termes d'efficacité économique et d'équité spatiale.

Le secteur touristique a une place méritoire dans le présent chapitre, il sera décortiqué et analysé minutieusement afin de déceler les causes qui l'empêchent de se hisser une place plus que légitime dans l'économie locale. En effet, comment expliquer que pour un espace fortement doté, le tourisme ne contribue pas aussi efficacement dans sa mise en valeur et dans son développement socioéconomique ?

1. L'environnement : une variable à ne pas négliger

La pollution a plusieurs formes, elle peut être solide, liquide, sous forme de rejets atmosphériques ou bien sous forme de nuisances sonores ou de désagréments visuels. Tout développement qui ne prend pas en considération la préservation de l'environnement est voué à l'échec. Les méfaits et les externalités négatives causés à l'espace induisent des coûts financiers à la société et aux collectivités. En plus, un espace pollué devient dévalorisé et sa productivité baisse. Il devient répulsif aux investissements et aux populations. Donc, la durabilité de toute action d'aménagement ne peut se concrétiser sans une prise en compte de la variable écologique.

1.1. Etat de faits général

Pour le cas de la wilaya de Béjaïa, l'analyse de l'évolution des activités polluantes et à risques montre une tendance à la baisse du nombre des unités portant atteinte à l'environnement. Une baisse de l'ordre de 28,02% est observée entre 1999 et 2003, le nombre d'unités polluantes et à risques est passé en espace d'une année de 1 374 unités en 1999 à 973 en 2000, c'est un saut quantitatif important.

Tableau N°X.1 : Evolution des activités polluantes et à risques dans la wilaya
(En nombre d'unités)

ACTIVITES	1999	2000	2001	2002	2003
Matériaux de Construction	245	225	223	220	214
Industrie Agroalimentaire	802	464	464	470	467
Industrie Chimique et Plastique	108	100	100	105	106
Industrie Métallurgique	26	42	39	32	46
Bois – Liège - Cellulose	64	21	21	26	27
Textiles et cuir	11	10	10	10	11
Divers	118	111	111	112	118
TOTAL	1 374	973	968	975	989

Source : Direction de l'Environnement de la wilaya de Béjaïa, 2005.

Cette performance est loin de refléter une bonne santé environnementale. En effet et même si le nombre d'unités polluantes et à risques a baissé dans un laps de temps, les méfaits causés à l'environnement se sont amplifiés puisque la taille de ces unités a augmenté et leur capacité à polluer s'est intensifiée.

1.2. Pollution et dévalorisation du territoire

Notre zone forme un espace naturel complexe et écologiquement fragile. Le temps de dépollution et de reconstitution d'un espace littoral est largement plus important en comparaison avec tout autre espace. Les formes de pollution sont identifiées comme suit :

- Les rejets urbains et domestiques : les décharges sauvages se multiplient pratiquement dans toutes les zones urbaines. Le citoyen s'est habitué à voir des points de collecte d'ordures ménagères sur les trottoirs et comme par hasard tout près des arrêts de bus. C'est un manque de civisme et la responsabilité est sans doute collective. En plus des ordures ménagères, la pollution urbaine peut se manifester aussi sous forme d'eaux usées mal collectées et/ou mal traitées. Cette situation dégrade l'espace-vie et porte atteinte à la santé publique.
- Les rejets des unités industrielles et le problème des filtrations agricoles : un grand nombre d'unités industrielles ou artisanales déversent directement leurs rejets dans les cours d'eau ou à la mer. La nature des plaines de la Soummam et des plaines de la côte Est permet de fortes filtrations des eaux polluées sous formes de substances toxiques, ce qui affecte les eaux souterraines.

Le tableau X. 2 fait une présentation détaillée des entreprises polluantes dans l'espace littoral de Béjaïa :

Tableau N°X.2 : Présentation des unités industrielles polluantes dans notre zone d'étude en 2005

COMMUNE	Nom de l'unité polluante	Rejets solides		Rejets liquides			Rejets atmosphériques	
		Quantité	Type de traitement	Volume	Type de traitement	Rejet final	Nature des rejets	Types de traitement
BEJAIA	Co.Gb ENCG 04Chemins	- 200 Kg	- Décharge publique	- 401,5m ³	- Bassin décantation	- Oued Soummam	- Vapeur	- Néant
	Co.Gb UP7 Unité margarine Route des Aurès	- Terre Décolorante usée : 839,5T/ an	- Décharge publique	- 950m ³ /J	- Station de Traitement des Eaux Polluées (STEP)	- Oued Ghir	- Néant	- Néant
		- Boues minérales et Organiques : 2190T/ an	- Décharge publique					
		- Brai de distillation : 460T/an	- Décharge publique					
		- Mucilage : 545T/an	- Décharge publique					
		- Bidon d'acide phosphorique : 9490U/ an	- Cédé aux Personnel					
		-Bidon de colle : 365U/ an	- Cédé aux Personnel					
		- Sac de soude : 58400U/ an	- Décharge publique					
		- Charbon actif : 0,45T/an	- Mélangé avec la boue					
	TRANSBOIS ex ENATB Arrière Port	-Ecorce de bois : - -	- Décharge publique	- 16762 m ³ /J	- Néant	- Mer	- Poussière de bois	- Filtres anti-Poussières
- Poussières de bois : 300Kg/J		- Décharge publique						
-Colle : 0,72T/an		- Stockée						
ENL Route d' Akfadou	- Poussières de liège : 720T/an	- Décharge publique	- 48 m ³ /J	- Néant	- Oued Séghir	- Vapeur	- Néant	

		- Subérine : --					- Poussières de liège	- Aspirateurs
CEVITAL SPA Raffinerie d'Huile, Margarine Nouveau quai Port		- Terre décolorante usée : 1825T/an	- Décharge publique	- 25m ³ /h	-Traitement physico chimique et biologique	- Mer	- Poussières	- Système de dépoussiérage
		- Boue de la STEP : 20T/an	- Décharge publique				- Vapeur d'eau (débit) 5T/ h Evaporé	- Néant
		- Ecumes : 3650T/an	- Décharge publique				- Fumées	- Néant
		- Déchets d'emballage, Films plastique en bois : --	- Décharge publique					
		- Bouteilles PET : 36500u/an	- Décharge publique					
		- Intercalaires : 100000u/an	- Décharge publique					
ICOTAL (SPA) Arrière Port		- Emballage en plastique : 24T/ an	- Récupéré par ALFADITEX Remila	- Néant	- Néant	- Néant	- Vapeur dégagée par les baraques : 2K /J	- Néant
		- Chutes de tissus : 8,1T/an	- Récupéré par ALFADITEX Remila				- Vapeur de chaudière	- Néant
		-Emballage en carton : --	- Récupéré par ALFADITEX Remila					
ALCOST Route des Aurès		- Tissus : 240Qx	- Récupéré par ALFADITEX Remila	- Néant	- Néant	- Néant	- Fumée gaz de ville dégagée par la chaudière :	- Néant

							180.000 m ³ / an	
GMS grande menuiserie de la Soummam	- Copeaux de bois : 0,25m ³ /J	- Décharge Publique	- Néant	- Néant	- Néant	- Poussières de bois	- Filtres anti-poussières	
	-Chutes de bois : --	- Décharge Publique						
SONATRACH DRGB	- SLOP (résidus de pétrole) : 18428m ³	- Bourbier	- Néant	- Néant	- Néant	- Néant	- Néant	
TCHNIN-LAIT RN12 Bir-Slam	-Emballage : 50Sac/J	- Décharge Publique	- 358m ³ /J	- Néant	- Oued-Seghir	- Néant	- Néant	
	-Carton : 8,5Kg/J	- Décharge Publique						
SIBEA ZI Ihaddaden	-Limaille de fer : 1,2T/an	- Valorisation	- 1,66m ³ /J	- Néant	- Néant	- Poussières de fer	- Aspirateurs	
	-Fil de fer	- Valorisation						
	-Sciure de bois chargée de Poussières de fer de d'Huile usagées : 72 T/an	- Décharge Publique						
DANONE Djurdjura Algérie SPA	-Bidon produit chimiques : 320u/an	- Valorisation	- 87000 m ³ /an (eau usée chargée de lactosérum)	- STEP en cours de réalisation	- Néant	- Néant	- Néant	
	-fûts de 200Kg : 6803u/an	- Valorisation						
	-Bacs de sucre : 19u/an	- Valorisation						
	-Palettes en bois : 4741600 u / an	- Valorisation						
	-Sacs papiers : --	- Valorisation						
	-Déchets plastiques : --	- Valorisation						
	-Jerricans : --	- Valorisation						

		-Citernes : --	- Valorisation					
AOKAS	ENL Aôkas	-Poussières et croûte de liège et pelure de liège : 297 T/an	- Utilisé comme combustible pour la chaudière	- Néant	- Néant	- Mer	- Poussières de liège	- Filtres anti-poussières

Source : Direction de l'Environnement de la wilaya de Béjaïa, 2005.

Dans notre zone, une seule plage interdite à la baignade pour cause de pollution. Il s'agit de la plage de Tassift à Tichy d'une longueur de 800 mètres. Des analyses d'eaux de baignade sont réalisées périodiquement mais leur nombre reste insuffisant. En 2005, 252 prélèvements ont été effectués et le nombre d'analyses réalisées n'était que de 75, soit 30% seulement de l'ensemble des prélèvements.

D'autres démarches visant à préserver l'environnement sont engagées, il s'agit notamment de la :

- Sensibilisation des citoyens sur l'intérêt que consiste la protection de la nature dans le développement durable des territoires. Ces travaux de sensibilisation consistent à introduire l'éducation environnementale dans le milieu scolaire et à renforcer le mouvement associatif exerçant dans ce domaine ;
- Signature de Contrats de Performance Environnementale (CPE) avec les entreprises locales pour les inciter à mieux traiter leur rejets et à engager des actions de dépollution des sites pollués. Dans ce cadre, deux CPE ont été signés par le MATE, l'un avec l'EPB et l'autre avec CEVITAL ;
- Imposition de taxes écologiques sur les entreprises polluantes. En 2005, la situation se présente comme suit :
 - Taxe sur les activités polluantes ou dangereuses pour l'environnement : plus de 57 millions de DA soit une évolution de 211,77% par rapport à l'année 2004 ;
 - Taxe complémentaire sur la pollution atmosphérique : 42 établissements industriels étaient concernés ;
 - Taxe d'incitation au déstockage des déchets industriels, spéciaux et/ou dangereux : 42 établissements étaient concernés et le montant était de 10 500DA par tonne de déchets dangereux stockés ;
 - Taxe complémentaire sur les eaux usées industrielles : elle a touché 20 unités industrielles ;
 - Taxe sur les déchets ménagers : 35 APC ont délibéré à sa faveur ;
 - Taxe d'incitation au déstockage des déchets liés aux activités de soins des hôpitaux et cliniques : une tonne de déchets sanitaires est taxée à 24 000DA ;
 - Taxe sur la production des sacs en plastique : elle a touché 8 producteurs ;
 - Taxe sur les carburants : le montant collecté a presque atteint 43 millions de DA ;

Désormais, tout projet d'investissement ne pourra avoir l'approbation sans la constitution d'un dossier comportant une étude *fiable* d'impact sur l'environnement.

Le cas le plus frappant dans la dégradation de l'environnement dans notre zone est sans doute l'existence (en plus de deux carrières) d'une décharge d'ordures au niveau de la commune de Béjaïa, exactement à l'intérieur même du Parc National de Gouraya qui est un espace protégé et par conséquent, toute activité humaine à l'intérieur de son périmètre est strictement interdite. Cette décharge est sauvage, elle est proche du rivage et les filtrations chimico-bactériennes qu'elle dégage affectent négativement l'écosystème marin. En plus, l'entassement des ordures et leur incinération sauvage ont défiguré un espace réputé pour sa beauté naturelle. La décharge d'ordures de Boulimat ne répond à aucune norme internationale en termes de traitement des déchets solides. Dans un monde où on parle de Centre d'Enfouissement Technique (CET) qui se transforme après saturation en espace vert, la décharge de Boulimat constitue une aberration humaine et sa délocalisation est plus qu'urgente, une délocalisation qui doit être suivie d'une dépollution du site en question. Un travail de concertation et une entente intercommunale s'imposent pour aboutir à une solution radicale et définitive à ce problème.

Un autre aspect environnemental ne doit pas nous échapper, c'est celui de la protection et de la valorisation du patrimoine forestier. Un patrimoine indispensable dans

la préservation de l'équilibre naturel et de la santé publique, du fait que le tissu végétal est un purificateur efficace de l'air.

2. Les réseaux de transport

Le réseau de transport au niveau de la ville de Béjaïa souffre d'un manque de fluidité, une forte congestion est observée pendant les heures de pointe en plus d'un manque en aires de stationnement. L'anarchie caractérisant les espaces urbains et les réseaux de transport ainsi que l'utilisation abusive du véhicule individuel sont autant d'éléments qui rendent les déplacements moins fluides dans les agglomérations. Un plan de mobilité doit être adopté pour rendre la ville de Béjaïa plus accessible, où le fait de se déplacer devient une tâche ordinaire et non pas le parcours du combattant. C'est un ensemble de valeurs et de pratiques sociales qui doivent être instaurées. Le rôle des pouvoirs locaux dans ce cadre est plus que central, il consiste à sensibiliser le citoyen sur les méfaits des pratiques actuelles (coûts de transport élevés, pollutions, nuisances sonores, etc.), à promouvoir de nouveaux modes de transport (moins coûteux, moins polluants, moins encombrants, plus fluides, etc.) et à réorganiser la schématisation des réseaux de transport de telle façon à permettre la réduction effective et durable de la congestion en ouvrant de nouveaux axes routiers pour rendre les déplacements plus fluides. Pour récapituler, on dira qu'un système de transport *intelligent* doit être adopté, pour qu'il puisse assurer :

- Un développement objectif et avisé des multiples modes de transport ;
- La cohérence entre la fonction d'usage des infrastructures de transport et leur espace d'implantation ;
- Une forte rentabilité économique des équipements de transport afin d'assurer leur autofinancement et afin de financer la réalisation de nouveaux ouvrages dédiés à ce secteur mais aussi pour garantir la maintenance des ouvrages existants ;
- Le développement d'autres modes de transport comme le rail, le maritime et l'aérien ;
- Une forte intégration de notre zone dans son espace régional voire national ;

Notre espace d'étude a le privilège de disposer des quatre modes de transport.

2.1. Le transport routier

Le transport des marchandises et le déplacement des personnes sont assurés en grande partie par route. La route est le moyen qui relie notre zone à son espace limitrophe et permet de renforcer l'intégralité de son espace géographique. L'espace d'étude dispose d'un réseau routier d'une longueur de 1 390,35 km. Plus de 8,75% de ce réseau est composé de Route Nationale contre 9,91% pour l'ensemble de la wilaya, 8,61% de Chemins de Wilaya contre 12,40% pour l'ensemble de la wilaya et 82,63% de Chemins Communaux contre 77,69% pour l'ensemble de la wilaya. 70,73% du réseau routier est composé de voies revêtues contre 71,24% pour l'ensemble de la wilaya. La densité géographique moyenne du réseau revêtu dans notre zone est de 12,53 km pour 10 km². La plus grande densité géographique qui est de 26,60 km est enregistrée dans la commune de Béjaïa, par contre la plus faible densité géographique qui est de 2,86 km est enregistrée au niveau de la commune de Béni-K'Sila. Le réseau routier le plus long est celui de la commune de Béjaïa avec une longueur totalisant 319,80 km, par contre le réseau routier le plus court est celui de la commune de Souk El-Tenine avec une longueur ne dépassant pas les 35 km¹.

¹ Données élaborées par l'Auteur à partir de l'annuaire de la DPAT publié fin 2005.

Tableau N°X.3 : Consistance du réseau routier revêtu dans notre zone d'étude (En 2005)

COMMUNE	Superficie (En km ²)	Population (En nombre)	Route Nationale (1)	Chemin de Wilaya (2)	Chemin Communal (3)	Longueur totale (1) + (2) + (3) (En km)	La densité Géographique (km/10km ²)	Indicateur de densité sociale (km/100habitants)
BEJAIA	120,22	171583	29	21,8	269	319,80	26,60	0,1864
TICHY	56,66	15 416	07	10	84,40	101,40	17,90	0,6578
BOUKHLIFA	116,38	11 581	09	24	178,40	211,40	18,16	1,8254
TALA-HAMZA	38,83	10 963	10	00	68	78	20,09	0,7115
BENI-K'SILA	184,16	5 649	24,50	15	13,20	52,7	2,86	0,9329
S. EL-TENINE	26,28	12 598	11	00	24	35	13,32	0,2778
MELBOU	47,47	11 109	11	00	29	40	8,43	0,3601
TOUDJA	167,13	13 057	14,20	44,95	24	83,15	4,97	0,6368
AOKAS	27,87	16 630	06	04	52	62	22,25	0,3728
TOTAL WILAYA	3 223,5	978 662	391,70	498,65	2 069,19	2 959,54	9,18	0,3024
TOTAL Z. E	785	268 586	121,70	119,75	742	983,45	12,53	0,3662
LA PART DE LA Z. E (En %)	24,35	27,44%	31,07	24,01	35,86	33,23	--	--

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Quant à l'indicateur de densité sociale, il nous transmet une image opposée aux faits présentés précédemment. En effet, la commune de Béjaïa qui est en tête, en termes de longueur du réseau routier et en termes de densité géographique, se dégringole à la dernière place du classement pour ce qui est de la densité sociale. La commune de Boukhelifa est la plus accessible, son réseau routier est le deuxième en longueur après celui de la commune de Béjaïa avec un indicateur de densité sociale fort appréciable. Mais il reste que les Chemins Communaux dans cette commune accaparent plus de 84,39% de son réseau routier.

Globalement parlant, on pourra dire que notre zone est assez desservie, elle accapare plus d'1/3 du réseau routier de la wilaya pour une part de superficie inférieure à 1/4 de la superficie totale de la wilaya. Notre espace d'étude est traversé par un axe routier principal parallèle au rivage (RN24, RN9 et la RN43), il relie l'ensemble des communes entre-elles et permet à notre zone de se connecter aux deux wilayas situées sur ses deux ailes Est et Ouest. Cet axe routier passe par le Chef-lieu de wilaya et facilite l'accès à son port et à sa gare ferroviaire. Trois autres axes routiers relient l'espace littoral de Béjaïa à la partie intérieure de la wilaya et à l'ensemble des wilayas situées au Sud, il s'agit de la RN12 et de la RN75 pour le centre de notre espace d'étude et de la RN8 pour sa frange Est. La RN12 qui est reliée à la RN26 permet d'accéder à la wilaya de Bouira via le point de jonction situé à Béni-Mansour. Cet axe routier est vital pour notre zone et pour toute la wilaya, son intérêt est d'une dimension régionale, voire même nationale. Une fois développé et transformé en autoroute à grande vitesse et aussi relié à l'autoroute Est-Ouest, il va sans doute revaloriser notre zone et dynamiser davantage tout l'espace régional à travers une optimisation du port de Béjaïa et à travers les effets socioéconomiques positifs escomptés. Ce projet, une fois opérationnel, transformera la ville de Béjaïa en une *ville-port* d'une dimension régionale.

Les points négatifs du réseau routier dans notre espace d'étude sont reflétés par la situation d'encombrement observable en période estivale sur la RN9 et en particulier à l'entrée des agglomérations urbaines des communes de Tichy, Aôkas et Souk El-Tenine. Les opérations de dédoublement et d'élargissement ont permis de diminuer d'une façon notable les méfaits de ces embouchures. Un autre point d'étranglement est observable au niveau d'Irayahan, un embouteillage se manifeste à toute heure de pointe à cause d'un manque de fluidité au niveau du pont traversant le oued Soummam à l'entrée des quatre chemins. Ce point est d'une importance stratégique, il permet d'accéder au Chef-lieu de wilaya, au port, à l'aéroport et à la Zone Industrielle. Pour ce qui est du transport urbain, la situation au niveau de la ville de Béjaïa laisse à désirer. L'exploitation excessive et démesurée de l'axe routier principal reliant Porte-sarrasine au niveau du port à la cité Naciria en passant par El-Qods est à l'origine de l'asphyxie de la ville. Les transports en commun et les déplacements en véhicule individuel utilisent en grande partie cet axe ; cela rend la circulation moins fluide et fait de Béjaïa une ville handicapée par son réseau de transport, un réseau déstructuré à l'image de sa configuration urbaine. Les causes principales de cet état de fait peuvent être résumées comme suit :

- Le réseau urbain est dénué de toute organisation, il est anarchique et déstructuré, c'est un réseau multiforme. On peut dire qu'il est multipolaire à cause de l'existence de plusieurs points de jonction : le point Amriou, Naciria, Tobale et Porte-sarrasine. Il peut être qualifié de réseau sous forme d'arête de poisson parce qu'il comporte un axe principal qui permet d'accéder à toutes les zones périurbaines. Il peut être également qualifié de réseau en arbre puisqu'il a comme point structurant le carrefour de la cité Naciria, ce point central permet d'accéder au reste des concentrations urbaines limitrophes. Il est donc difficile d'attribuer une

configuration exacte au réseau urbain de la ville de Béjaïa. Les avis diffèrent car Béjaïa est une ville où la notion d'organisation n'a pas de place ;

- La forte exploitation de l'axe principal au détriment des autres axes secondaires ;
- L'utilisation excessive du véhicule ;
- L'inexistence d'autres modes de transport ;
- Le manque d'aménagement des espaces piétonnant n'incite pas le citoyen à marcher ;
- L'inexistence d'une politique urbaine prospective visant à mieux contrôler l'étalement urbain en créant d'autres zones urbaines périphériques capables de réduire la pression exercée sur la ville principale, et pourquoi pas une ville nouvelle compacte ;
- La concentration démesurée des infrastructures administratives au niveau de la ville de Béjaïa. Une délocalisation de certains services s'impose ;
- L'étroitesse de l'axe principal ;
- Le manque d'aires de stationnement.

2.2. Le transport ferroviaire

Pour ce qui est du rail, notre zone dispose d'une gare ferroviaire au niveau de la commune de Béjaïa. Une ligne ferroviaire longe la vallée de la Soummam sur une longueur totalisant 90km. Cette ligne est dégradée et des travaux de réfection et de mise à niveau sont engagés pour la revitaliser afin qu'elle exerce pleinement son rôle qui est d'être un mode de transport de premier rang en complémentarité aux autres modes de transport et cela pour une valorisation globale du territoire.

2.3. Le transport maritime

Le port de Béjaïa est l'une des fiertés de l'économie locale, son dynamisme et la qualité de ses prestations ont fait de cette infrastructure le seul port certifié ISO 9001-4000 au niveau africain. Il est également le deuxième port à l'échelle nationale en termes de marchandises générales. Ses services sont demandés par une grande tranche des opérateurs commerciaux et son rayonnement s'étale sur toute l'espace limitrophe. En plus d'un port de pêche et d'une gare maritime, le port de Béjaïa est spécialisé dans les hydrocarbures et les marchandises générales.

2.3.1. Infrastructures portuaires

Selon les données qui nous ont été transmises par l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), la structure physique du port de Béjaïa se présente comme suit :

➤ 3 passes d'accès :

- Une passe principale qui est large de 220 mètres est draguée de 10 à 13,5 mètres ;
- La passe Abdelkader qui est large de 110 mètres est draguée de 6 à 9 mètres ;
- La passe de la Casbah d'une largeur de 125 mètres et draguée de 10 à 12 mètres, elle est située entre l'Arrière Port et le Vieux Port.

➤ 3 bassins :

- Le premier bassin est celui de l'Avant Port, il est d'une superficie totalisant 75 hectares et d'une profondeur variant entre 10 et 13,5 mètres. Il est spécialisé dans le traitement des navires pétroliers car il dispose d'installations spécialisées ;
- Le deuxième bassin est celui du Vieux Port, il est d'une superficie totalisant les 26 hectares et d'une profondeur qui varie entre 6 et 9 mètres ;
- Le troisième bassin est celui de l'Arrière Port. Il totalise une superficie de 55 hectares et sa profondeur est comprise entre 10 et 12 mètres.

➤ 2 jetées :

- La jetée Est : sa longueur est de 650 mètres ;
- La jetée en chevrons : elle est située au Sud et sa longueur est égale à 2 750 mètres. Elle est composée de la jetée Sud, la jetée du large et celle de la fermeture.

➤ **9 quais :**

- Quai du port pétrolier d'une longueur égale à 770 mètres ;
- Quai Nord d'une longueur égale à 184 mètres ;
- Quai Central d'une longueur égale à 99 mètres ;
- Quai Nord-Ouest d'une longueur égale à 273 mètres ;
- Quai de la Casbah d'une longueur égale à 257 mètres ;
- Quai passe Casbah d'une longueur égale à 146 mètres ;
- Quai Sud-Ouest d'une longueur égale à 230 mètres ;
- Quai de la gare d'une longueur égale à 430 mètres ;
- Nouveau Quai d'une longueur égale à 750 mètres.

➤ **Les surfaces d'entreposage :**

- Surface non couverte d'une superficie égale à 400 000 m² ;
- Surface couverte d'une superficie égale à 17 500 m².

➤ **Les installations spécialisées :**

- Un terminal à conteneurs d'une capacité de 200 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)¹ ;
- Deux stations de déballastage ;
- Un centre de transit des marchandises dangereuses d'une surface égale à 7 000 m² dont 1 440 m² sont couverts ;
- Une gare maritime d'une capacité égale à 120 000 passagers et de 20 000 voitures ;
- Un dock flottant d'une capacité de 15 000 tonnes ;
- Traitement de pétroliers de plus de 80 000 tonnes avec des boues installées en rade d'une capacité de pompage de 10 000 m³/heure.

2.3.2. Perspectives de développement du port de Béjaïa

L'EPB a mis en place un Plan Directeur de Développement du port et des activités portuaires qui vise à :

- Améliorer davantage les conditions d'exploitation pour une optimisation des rendements ;
- Améliorer davantage la qualité des services offerts aux clients. Des services qui doivent s'aligner avec les normes universelles ;
- Veiller davantage à l'adaptation du personnel portuaire aux différentes mutations que vit actuellement le port et ses structures et aux multiples changements escomptés ;
- Adopter une politique environnementale soucieuse de la préservation de l'écosystème marin.

Afin de réaliser les objectifs précités, l'EPB a confectionné un plan d'actions. Sans être exhaustives, ces actions englobent :

- La formation en continuité du personnel portuaire ;
- La mise en place d'un Système de Gestion Environnemental afin d'obtenir la certification ISO 14000 ;
- L'adoption d'un nouveau système de gestion des informations qui est le système d'Echange de Données Informatisées (EDI) ;
- L'acquisition de deux nouveaux remorqueurs dont l'un est unique dans son genre en Algérie par son excellente manœuvrabilité et sa capacité d'intervention en cas d'incendie ;
- L'investissement de 2,5 milliards de DA dont une grande partie est consacrée au renforcement du matériel de manutention ;
- L'augmenter de la profondeur des quais pour atteindre 16 mètres ;

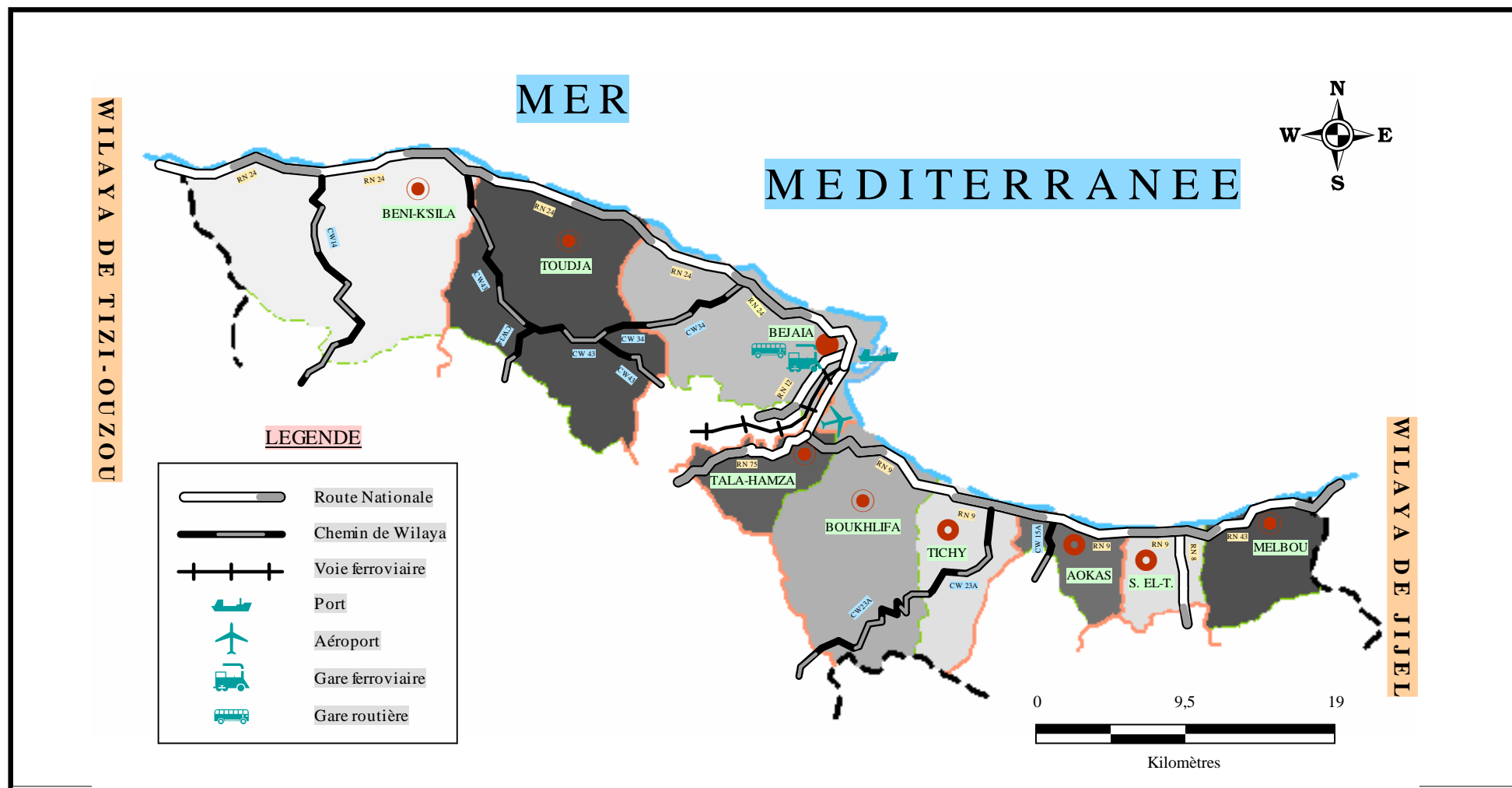
¹ Equivalent Vingt Pieds (EVP).

- Une extension du port sur une surface de près de 50 hectares particulièrement gagnée sur la mer. Dans ce cadre, ce seront quelques 750 mètres de quai qui vont être aménagés pour accueillir les conteneurs de 20 et 40 pieds pour une capacité de stockage d'un million TEU/an.

Au total, ce sont plus de 14 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année du port de Béjaïa, ce qui représente plus de 18% du marché national. Plus de 120 000 voyageurs utilisent ce port. Ceci démontre l'importance grandissante de cette infrastructure et cela dans un monde où plus de 75% du commerce mondial se fait par voie maritime. Donc, le port de Béjaïa est un acteur principal capable de contribuer non seulement au développement de notre zone mais également à celui de toute la région du Centre algérien.

Carte N°X. 1

SCHEMATISATION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS NOTRE ZONE D'ETUDE



2.4. Le transport aérien

Le transport aérien est un mode de transport indispensable au bon fonctionnement de l'économie. Il permet de réduire les distances en augmentant la vitesse de déplacement d'un point à un autre. La dotation en infrastructures aéroportuaires est une action qui pèse de tout poids dans l'économie, elle constitue également un élément important dans la mise en valeur des territoires.

L'aéroport de Béjaïa, baptisé en 1999 par Décret Présidentiel « Aéroport Abane-Ramdane », est situé à cinq kilomètres du centre ville. Sa piste d'atterrissage est longue de 2 400 mètres et large de 45 mètres, ce qui nous donne une superficie de 108 000m². L'aéroport de Béjaïa est équipé d'un parking capable d'accueillir quatre aéronefs, sa superficie est de 24 576 m² pour une longueur de 256 mètres et une largeur de 96 mètres. D'autres infrastructures équipent l'aérodrome Abane-Ramdane, il s'agit notamment d'une station météo, un système radar, une tour de contrôle, un système de balisage lumineux, une station de kérosène et une aérogare équipée d'un parking. Cette dernière est scindée en deux salles d'embarquement, une pour les lignes internationales et l'autre pour les lignes internes. L'aérodrome de Béjaïa était classé national depuis 1982. A cause du développement fulgurant de son trafic aérien, il est hissé au rang international et cela après son ouverture aux lignes internationales en 1993. En 2007 et pendant six mois de travaux de réaménagement interne et externe, l'aéroport de Béjaïa a retrouvé un nouveau visage. Ces actions de réfection ont permis de redorer son image. Elles ont permis en outre l'élargissement des deux bretelles de 23 mètres, et de la voie de circulation (Taxiway) ainsi que l'addition de 600 mètres à la piste d'atterrissage. L'aérodrome Abane-Ramdane est classé 4^{ème} au niveau national, sa capacité de traitement est de 800 passagers par jour et sa capacité d'accueil est de 4 aéronefs. En 2005, il a permis l'entrée de 757 avions et la sortie de 779 autres pour un total de 203 455 passagers dont 74,23% vers l'international¹. La dominance des lignes internationales démontre l'intérêt régional de cette infrastructure et le rôle prépondérant qu'elle joue dans le développement de notre zone et dans celui de la wilaya. En plus du rôle plus que capital qui est joué par le port de Béjaïa, l'aérodrome Abane-Ramdane a tous les atouts pour faciliter l'intégration de toute la région dans son espace régional.

3. L'espace industriel

Dans le monde actuel, l'industrie ne cesse de céder le terrain pour le secteur des services et des nouvelles technologies. Mais, ceci ne signifie en aucun cas que la place l'industrie dans la sphère économique est négligeable ou ne revêt aucun intérêt stratégique. L'activité industrielle occupe une place capitale dans toute économie moderne. Si on parle aujourd'hui de l'apogée des services et de leur dynamisme, le mérite revient en grande partie à l'industrie qui leur permet de fonctionner en leur fournissant les équipements nécessaires.

L'économie algérienne a connu des mutations profondes en virant à droite dès la fin des années 80. Suite à des investissements colossaux engagés à l'ère socialiste, on a assisté à la prolifération de ZI en totale opposition avec toute notion de rentabilité économique ou de localisation spatiale optimale. Désormais, il est temps de mettre en place des mécanismes aptes à propulser le secteur privé national et étranger afin de créer une sorte de cohabitation fonctionnelle avec un secteur public qui doit être renforcé et dynamisé.

¹ DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Comme le montre la répartition spatiale des unités industrielles, notre zone, à l'exception de la ZI de Béjaïa, n'est pas un espace à vocation industrielle. Son caractère montagneux ne favorisant presque pas la multiplication de ce type d'activités, une ZI est localisée en principe sur un espace non accidenté car les unités industrielles consomment beaucoup d'espace pour produire, stocker et transporter les matières premières et les produits finis. Il est irrationnel de disperser les unités de production car la concentration permet de réduire les coûts et permet également au groupe de gagner en efficacité grâce aux effets positifs de l'agglomération (les économies d'agglomération). Dans le cas de notre espace d'étude, regrouper un grand nombre d'unités industrielles sur un unique espace est presque une chose impossible à réaliser, du fait d'un manque drastique en terrains plats et le peu d'espace qui existe sont des terrains à vocation agricole. Les détourner de leur vocation naturelle confirmée depuis des milliers d'années serait un illogisme humain. Pour le moment, ce point de vue est très défendable mais dans le futur tout peut être justifié en cas d'obligation extrême.

La carte X -1- et le tableau qui suit exposent une localisation industrielle déstructurée et fortement déséquilibrée. La commune de Béjaïa et en particulier sa ZI concentre plus de 94,29% du nombre total d'unités industrielles implantées dans notre zone d'étude et plus de 70,21% de celles implantées au niveau de la wilaya. Une grande partie de ces unités appartient au secteur public et seulement 12 d'entre-elles sont issues du secteur privé. C'est dire que le secteur public domine toujours l'activité industrielle. Même si l'ascension du secteur privé ne se fait pas entendre, elle demeure tout de même certaine.

Tableau N°X.4 : Localisation des unités industrielles dans notre zone d'étude en 2005

COMMUNE	Nom de l'unité	Effectif (En nombre de travailleurs)	Statut	Nombre total d'unités	Part de chaque commune dans notre Z. E. (En %)	Effectif total	Part de chaque commune dans notre Z. E. (En %)
BEJAIA	BEJAIA EMBALLAGE	440	Public	33	94,29	8 406	98,38
	ALCOVEL ALGERIENNE DES COTONNADES ET VELOURS	894	Public				
	ICOTAL INDUSTRIE COTONNIERE ALGERIENNE	410	Public				
	ALCOST SPA ALGERIENNE DU COSTUME	552	Public				
	SPA TRANSBOIS SOCIETE TRANSFORMATION DU BOIS	415	Public				
	G.M.S GRANDE MENUISERIE DE LA SOUMMAM	158	Public				
	SOMACOB SOCIETE DES MATERIAUX DE CONSTRUCTION BEJAIA	502	Public				
	BATICOMPOS UPS SOCIETE DE COMPOSANTS INDUSTRIALISES (FILIALE DU GROUPE BATIMETAL)	150	Public				
	ETIAGB ENTREPRISE DE TRAVAUX D'IMPRIMERIE ET D'ART GRAPHIQUE	24	Public				

EPRE ENTREPRISE DES PRODUITS ROUGE DE L'EST	87	Public				
ENOF AGREGATS ADRAR OUFARNOU	90	Public				
ENCG / UP 08 RAFFINERIE SAVONNERIE	305	Public				
ENCG / UP07 COMPLEXE CORPS GRAS EST	561	Public				
ENCG UNITE MARGARINERIE ROUTE DES AURES COMPLEXE COGB	52	Public				
ENMTP / UNITE GRUES ETP. NATIONAL DES MATERIELS DE TRAVAUX PUBLICS	164	Public				
SIMB SOCIETE DES INDUSTRIES DES METAUX	154	Public				
ETDE ENTREPRISE DE TRAVAUX DE DISTRIBUTION D'ENERGIE	178	Public				
SONATRACH DRB	464	Public				
SPA NAFTAL UND UNITE DE DISTRIBUTION	816	Public				
SPA SONELGAZ DIRECTION DU TRANSPORT D'ELECTRICITE ET DES MOUVEMENTS D'ENERGIE/ REGION TRANSPORT DE L'ELECTRICITE SETIF	375	Public				

	ENTREPRISE KAHRIF	36	Public				
	Cévital	970	Privé				
	Société des céramiques de la Soummam	--	Privé				
	Minoterie GOUDJIL	11	Privé				
	STS	90	Privé				
	SARL Siméa	--	Privé				
	Tchin-tchin	55	Privé				
	Tchin-lait	195	Privé				
	SECAM	--	Privé				
	Moulins CHIBANE	49	Privé				
	SCS	209	Privé				
	SEP	--	Privé				
	Sébéa	--	Privé				
TICHY	--	--	--	--		--	--
BOUKHLIFA	--	--	--	--		--	--
TALA-HAMZA	--	--	--	--		--	--
BENI-K'SILA	--	--	--	--		--	--
S. EL-TENINE	--	--	--	--		--	--
MELBOU	--	--	--	--		--	--
TOUDJA	EPEST	90	Public	02	5,71	138	1,62
	Seral	48	Privé				
AOKAS	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL WILAYA	--	11 518	--	47	--	11 518	--
TOTAL Z. E	--	8 544	--	35	--	8 544	--
LA PART DE LA Z. E (En %)	--	74,18	--	74,47	100	74,18	100

Source : DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

La ZI de la commune de Béjaïa souffre d'un nombre de disfonctionnements qui peuvent être résumés comme suit :

- Son espace est faiblement optimisé, beaucoup d'unités occupent des terrains qui dépassent de loin leurs besoins ;
- Elle occupe un espace déstructuré et faiblement intégré avec l'armature urbaine de la ville. Elle est située en plein cœur d'une zone urbaine. Par conséquent, l'urbanisation grignote petit à petit des terrains jadis occupés par des unités industrielles ;
- Elle n'a aucune vocation spécifique, c'est une mosaïque d'entreprises exerçant dans divers domaines déconnectés les uns des autres, ceci explique en outre le manque d'interconnexion entre les différentes unités de production ;
- Le manque d'osmose et de complémentarité entre le système de production local et les richesses de la région explique en partie l'inexistence d'activités en amont et en aval, capables d'accompagner les grandes entreprises dans leurs processus de production. Ceci explique également le peu d'impact socioéconomique qui aurait dû se manifester sur les régions limitrophes ;
- Un manque de corrélation avec les exigences du marché local et/ou du marché régional additionné à une faible perspective d'externalisation de l'activité pour pénétrer les marchés étrangers ;
- Sa proximité des habitations et les nuisances multiples que cette ZI produit défigurent l'image d'une ville connue auparavant pour sa beauté pittoresque et pour son rayonnement ;

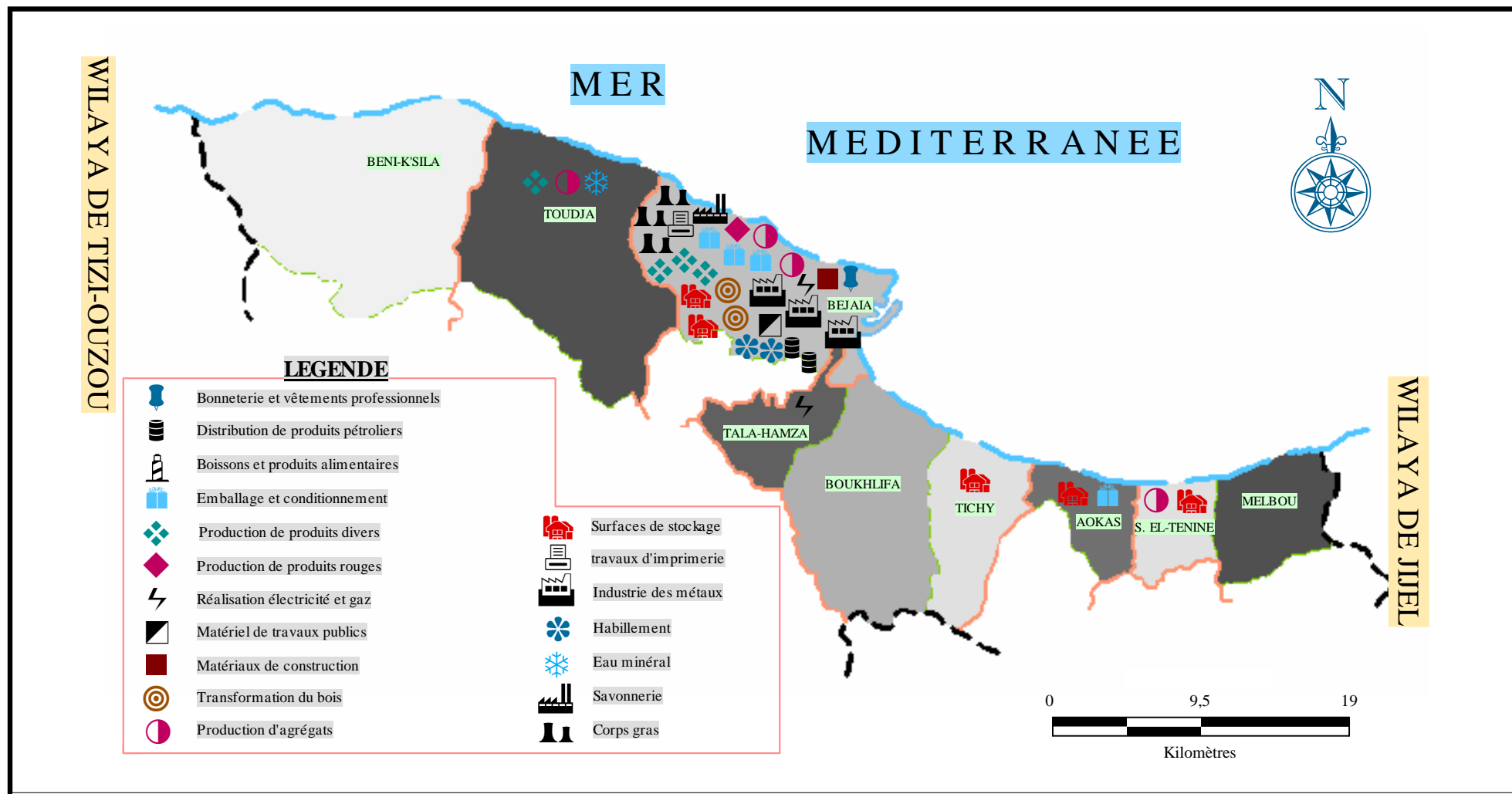
Le secteur industriel dans notre zone est fortement polarisé autour de la ZI de Béjaïa et il n'a qu'un infime impact socioéconomique sur l'ensemble de la région. En termes de dynamisation du marché du travail local, le secteur industriel emploie 8 544 personnes, soit 2,97% de la population occupée de la wilaya et rien que 10,82% de celle de notre zone¹. L'analyse des tendances évolutives du secteur industriel nous permet de constater que le privé gagne à petits pas du terrain sur le public, cela est expliqué par son dynamisme et sa forte volonté d'exister et de s'imposer comme une alternative aux visions autocentriques. Le secteur public dans sa majorité est en crise profonde et n'arrive toujours pas à se redresser après l'adoption de l'économie de marché, une doctrine qui opère une rupture totale avec les politiques subventionnistes et ne laisse pas de place pour les sociétés en souffrance², c'est d'ailleurs le cas de la branche textile et filament qui est en déclin continu. Par contre, le secteur agroalimentaire est très dynamique, une grande partie des investissements privés réalisés au cours de ces dernières années s'est orientée vers ce créneau, car la demande locale et régionale en produits alimentaires transformés est importante. La réticence des capitaux étrangers, la méfiance des entrepreneurs locaux vis-à-vis du partenariat étranger et la propriété purement familiale des entreprises sont autant de données qui emboîtent le pas au développement du secteur industriel. Mais cela n'empêche pas de temps à autre de constater que certains investisseurs réussissent à s'imposer dans l'appareil productif local. Les méthodes de fonctionnement des entreprises locales sont dépassées et le renouvellement des outils de travail est plus qu'une nécessité. En plus, un grand nombre d'entrepreneurs locaux manquent d'esprit d'entrepreneuriat pour voir grand et loin.

¹ Ces chiffres peuvent ne pas refléter la réalité exacte des choses car, il y a des personnes qui travaillent au niveau de notre zone d'étude mais qui habitent dans d'autres régions et même dans d'autres wilayas.

² Théoriquement parlant, l'économie de marché ne tolère pas l'existence de politiques subventionnistes. Mais, les faits réels montrent que un grand nombre de pays capitalistes (pour ne pas dire la totalité) font recours à ce type de pratiques pour faire face à une rude concurrence.

Carte N°X. 2 :

REPARTITION SPATIALE DES UNITES INDUSTRIELLES DANS NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2005).

En excluant la commune de Béjaïa qui concentre presque la totalité des unités industrielles de notre zone d'étude, le reste des communes est quasi vierge de toute activité. C'est une forme de polarisation exacerbée de l'activité industrielle, cet état de fait amplifie le déséquilibre spatial. Afin de dynamiser l'appareil productif local, il est important :

- D'opter pour les activités produisant des synergies positives avec l'espace local, un système de production avisé qui aura un effet d'entraînement important en intégrant des activités en amont et en aval, et pourquoi pas dans le domaine des nouvelles technologies en complémentarité avec l'université de Béjaïa afin de former un pôle technologique. Dans cette vision, la délocalisation des unités polluantes ou faiblement intégrées au système local de production demeure une obligation ;
- Pour ce qui est des régions montagneuses, il sera intéressant d'opter pour le développement de petites unités artisanales en rapport avec les richesses locales comme l'agriculture de montagne, l'élevage, la sylviculture et l'industrie du liège. Ces unités, de taille réduite, peuvent être connectées à la ZI de Béjaïa, à celle d'Elkseur et même à celles d'Azzazga à Tizi-Ouzou, à travers les pénétrantes. Dans ce cadre, le centre d'Adekar et celui de Toudja peuvent constituer de bons supports pour ce type d'activités. Cette politique permettra non seulement de propulser le développement local mais également de rééquilibrer les territoires et de fixer les populations ;
- Afin de permettre aux communes situées à l'Est de notre zone de trouver de nouveaux débouchés pour la relance de l'économie locale, il est conseillé de développer l'industrie d'extraction (gîtes de substances métallifères et non métallifères), en plus d'une possibilité de développement des PME et des petites unités artisanales qui vont contribuer à valoriser l'industrie locale. Le développement et la valorisation des gîtes de substances utiles a toutes les chances de constituer une alternative au sous-développement de certaines communes. La localisation des gîtes se présente comme suit :
 - Des gîtes de granulats sont localisés à Melbou, Aôkas, Boukhlifa, Tichy et Béjaïa,
 - Des gîtes de gypse sont localisés à Boukhlifa et à Béjaïa,
 - Des gîtes de minerais polymétalliques sont localisés à Melbou,
 - Des gîtes d'argile pour céramique fine sont localisés à Boukhlifa,
 - Des gîtes d'argile pour brique et tuile sont localisés à Béjaïa et à Tala-Hamza,
 - Un gîte d'argile hydromicacée est localisé à Tala-Hamza.

Une grande partie de ces gîtes constituent des sites confirmés et les autres présentent des traces certaines et doivent subir d'autres testes pour évaluer leurs potentiels réels¹.

4. Le tourisme : un secteur à dynamiser

Beaucoup d'éléments ont contribué à faire de l'activité touristique un facteur fiable et durable générateur de richesses et créateur d'emplois. Sa place dans la sphère économique le propulse pour être l'un des éléments clé de la tertiarisation de l'économie et de la dynamisation de la croissance.

4.1. Tourisme, territoire et développement

Les flux touristiques à l'échelle planétaire se marquent par leur dimension. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), le nombre de touristes qui était de 650 millions en 1998 passera à 1,6 milliards à l'horizon 2020. Les effets positifs en termes de

¹ PAW, carte de localisation des gîtes de substances utiles. ANAT, 1988.

développement seront énormes sur les territoires à vocation touristique et en particulier sur les territoires qui ont su valoriser leur patrimoine naturel et culturel. Si les énergies et les efforts sont orientés vers le renforcement quantitatif et qualitatif des infrastructures d'accueil, le potentiel touristique sera valorisé et mis au service du développement local, régional, voire même national. De nos jours, le tourisme a de multiples formes, il peut être balnéaire, urbain, culturel, scientifique ou bien d'affaires. De ce fait, chaque territoire doit optimiser sa propre vocation. La dimension environnementale est fortement intégrée dans toute politique prospective d'aménagement et de développement touristique. Un territoire sain et protégé est apte à être un catalyseur des flux touristiques et si il est défiguré et agressé, il deviendra répulsif ; c'est le principe de l'écotourisme ou du développement durable des territoires à vocation touristique.

Dans le jargon de l'aménagement du territoire, le tourisme constitue un remède efficace contre le sous-développement et contre la dévalorisation des territoires ; c'est un outil créateur de richesses et d'emplois. Les effets d'entraînement de l'activité touristique sur le reste des activités économiques sont colossaux. Cela permet de relancer la consommation et de créer de nouveaux débouchés pour l'appareil productif. De ce fait, son champ de rayonnement est très vaste et sa capacité à valoriser les espaces locaux est appréciable.

4.2. Le littoral de Béjaïa, un espace à haut potentiel touristique

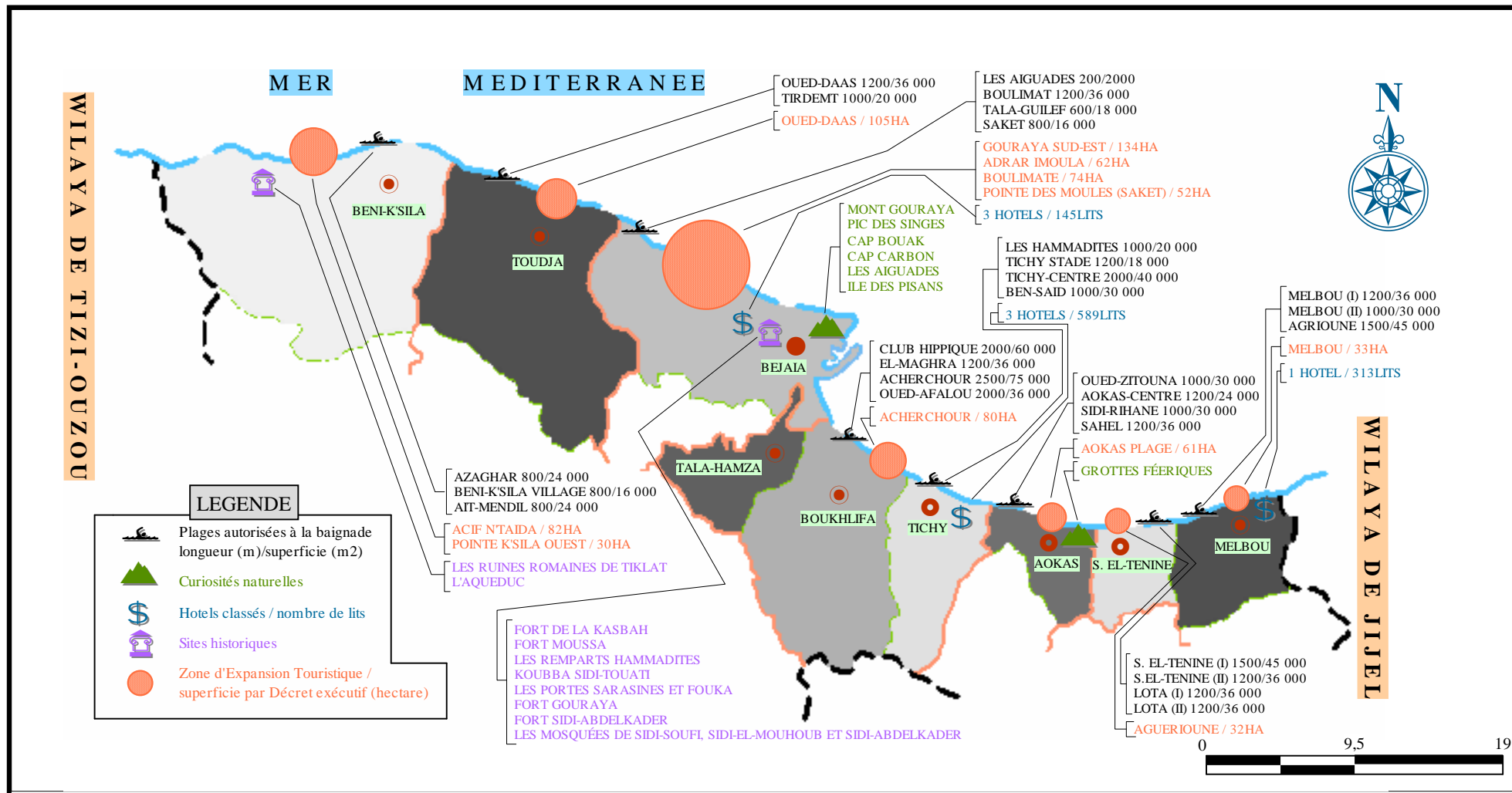
Le peu d'alternatives de développement qui s'offrent à notre zone fait du secteur touristique un élément clé de mise en valeur d'un territoire longtemps marginalisé. Notre zone a un potentiel touristique énorme qui ne demande qu'à être exploité pour qu'il puisse contribuer d'une façon consistante au développement de toute la région en générant des emplois et en créant de la valeur ajoutée. La commune de Béjaïa, cette dernière recèle des atouts naturels et culturels capables de constituer les germes d'un avenir touristique florissant. Le patrimoine historique et les richesses culturelles de la ville de Béjaïa sont autant de catalyseurs capables de faire d'elle l'une des vitrines de l'Algérie sur le monde. De même pour la côte Ouest, cet espace vierge est d'une beauté exceptionnelle, ses belles plages et son immense patrimoine naturel offrent de grandes alternatives de développement touristique. Le tourisme balnéaire de haut standing peut faire sortir la côte Ouest de l'oubli et faire d'elle la locomotive du développement de tout l'espace littoral de Béjaïa, c'est une chance qu'il faut saisir. Pour ce qui est de la richesse faunistique, elle est également très diversifiée. On dénombre le singe magot, le renard roux, le porc épic, la genette, le vautour fauve, le vautour percnoptère, l'aigle de Bonelli, le circaète jean-le-blanc, le hibou grand duc, la chouette hulotte, la chouette effraie, la perdrix, le lièvre, le renard, le sanglier, etc.

Favorisé par un taux de pluviométrie appréciable et par des conditions climatiques des plus favorables, l'espace littoral de Béjaïa est couvert d'un tapis verdoyant. La richesse floristique est très diversifiée, on retrouve une gamme très variée d'espèces végétaux : l'olivier, le figuier, le caroubier, le câprier, le peuplier, les chênes (liège, zèn, afrès et vert) et autres pins d'Alep, le cèdre et le sapin de Numidie. La ligne côtière de notre espace d'étude totalise 32 plages dont 28 sont autorisées à la baignade. Donc 4 plages sont interdites à la baignade, une seule plage est interdite pour cause de pollution (Tassift à Tichy), le reste c'est pour danger potentiel (plage rocheuse, courants marins déferlants ou pour absence de postes de secours). 19 des plages autorisées à la baignade sont situées sur la côte Est et le 9 qui reste sur la côte Ouest². La totalité de ces plages sont capables d'accueillir 100 000 baigneurs. Pendant la saison estivale 2005-2006, le nombre de baigneurs a dépassé les 15 millions, un nombre qui n'a pas atteint les 5 millions en 1998. Ce qui nous donne une évolution de l'ordre de 251,55 % en seulement sept ans.

² On a supposé que la ligne qui sépare l'Est de l'Ouest de notre zone d'étude est le oued Soummam.

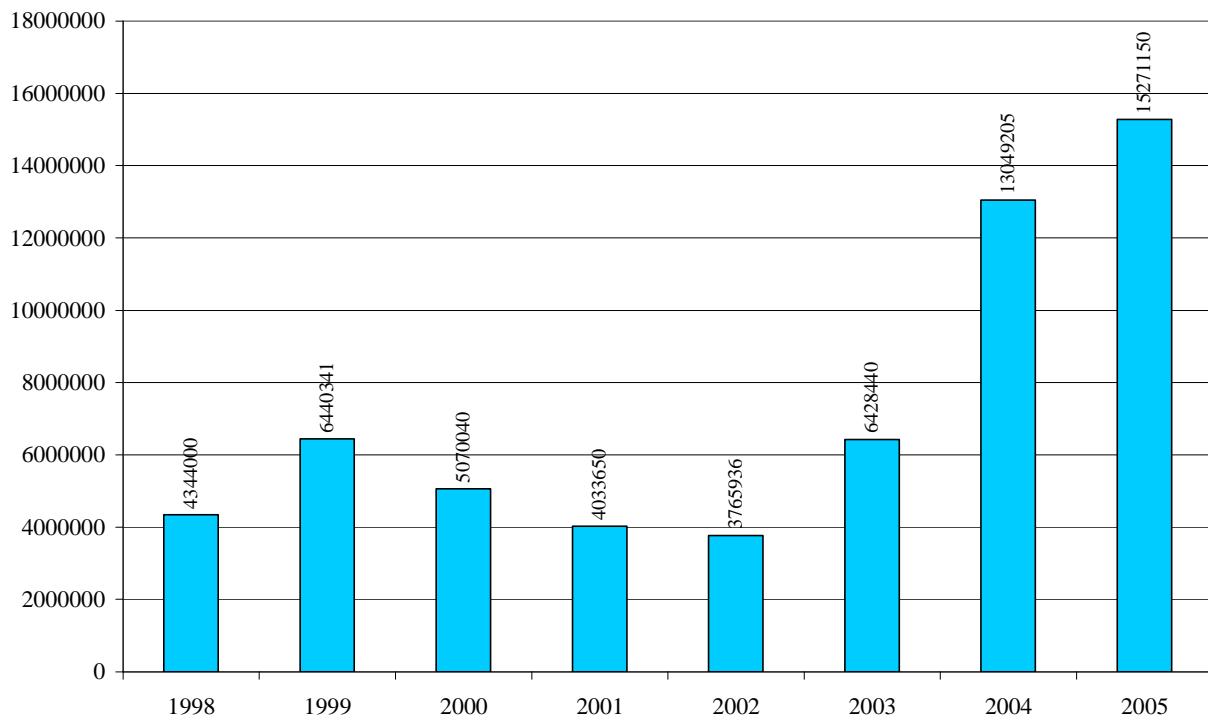
Carte N°X. 3 :

LE POTENTIEL TOURISTIQUE DE NOTRE ZONE D'ETUDE



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données collectées au niveau de la Direction du Tourisme et de l'Artisanat (fin 2007).

Graphique N°X.1 : Evolution de la fréquentation des plages dans notre zone d'étude de 1998 à 2005 (En Nombre de baigneurs)



Source : Réalisée par l'Auteur à partir des données collectées au niveau de la Direction du Tourisme et de l'Artisanat (fin 2007).

Mais, cette évolution n'est pas aussi florissante qu'elle en a l'aire, car une grande partie de ces estivants sont d'origine de la wilaya ou des wilayas limitrophes⁸, une portion très négligeable est constituée d'étrangers. L'analyse de la typologie des fréquentations et des nuitées hôtelières nous permet de constater que seulement 5,66% des nuitées sont d'origine étrangère et les touristes étrangers ne représentent que 3,63% des arrivées, cela prouve que le tourisme interne domine largement.

Comme le montre la carte X -2- , la diversité et l'amplitude du patrimoine historique, culturel et naturel sont autant de facteurs à la faveur d'un développement touristique diversifié : tourisme balnéaire et nautique, tourisme culturel et tourisme de découverte. Le potentiel est bien là, ce qui reste à faire c'est de trouver les mécanismes qui vont propulser un aménagement touristique apte à faire de Béjaïa une destination prisée.

4.3. Les infrastructures touristiques

La wilaya de Béjaïa compte 67 hôtels pour une capacité d'accueil de 3 858 lits. La part des hôtels urbains est importante. En effet, 35 hôtels sont urbains et se concentrent en grande partie dans la commune de Béjaïa. 20 hôtels seulement sont balnéaires, soit en moyenne moins d'un hôtel par plage. Si on analyse l'état de l'offre hôtelière en ne comptabilisant que les hôtels classés, l'image apparaît sombre et la situation du secteur apparaît plus morose, car il n'y a que 07 hôtels qui sont classés dont 3 appartiennent au secteur privé pour un nombre de lits égal à 363 sur les 1 047 lits que totalisent les 7 hôtels en question. Il est à signaler que la commune de Béjaïa compte 3 hôtels classés d'une capacité d'accueil égale à 145 lits, la

⁸ Des estivants qui ne dépensent presque rien pendant leur séjour. Ils se déplacent en groupes et ne consomment que ce qu'ils apportent avec eux.

commune de Tichy compte 3 hôtels classés d'une capacité d'accueil égale à 589 lits et enfin la commune de Melbou compte 1 hôtel classé d'une capacité d'accueil égale à 313 lits.

4.4. Perspectives de développement et défis à relever

A terme, 42 hôtels d'une capacité d'accueil de 2 777 lits vont venir renforcer l'armature hôtelière au niveau de la wilaya. 28 seront localisés dans notre zone pour une capacité d'accueil de 1 981 lits ce qui représente une part égale à 71,34%. Cela montre que notre zone continue à absorber la majeure partie des investissements touristiques. Mais la dimension et le standing de ces investissements ne laissent pas à prédire un avenir rayonnant pour l'activité touristique. 19 projets sont financés par des capitaux locaux sous forme d'apport personnel, la contribution du secteur bancaire demeure faible.

La professionnalisation de l'activité touristique ne peut se concrétiser sans le savoir-faire étranger et l'expertise provenant des pays pionniers dans ce créneau. Pour dynamiser le secteur touristique, les projets futurs doivent être ambitieux et avoir une dimension régionale, voire internationale. Il est temps de faire une rupture définitive avec les visions étroites car notre zone, et vu ses atouts énormes, a toutes les chances d'être une destination privilégiée des flux touristiques mondiaux. Ce qui reste à réaliser est énorme. Dans une démarche prospective, la future politique de développement touristique doit viser plus haut, elle doit avoir des ambitions à la hauteur du potentiel touristique local. Dans cette perspective, des actions d'une extrême importance doivent être engagées :

- Il faut être ferme en décidant une fois pour toute de *raser*⁹ toute construction se trouvant sur le domaine public maritime ou sur les zones protégées. L'Etat doit reconquérir son territoire en appliquant la loi avec détermination. Sans cette initiative, la multiplication des constructions individuelles le long de la côte continuera et aura par conséquent des effets néfastes sur l'écosystème marin en plus d'une dévalorisation de l'espace littoral ;
- Opter pour un développement durable de l'activité touristique en préservant les sites naturels sensibles de toute action anthropique démesurée ;
- Aménager les sites touristiques à promouvoir en les dotant d'infrastructures adéquates (aires de stationnement, les accès aux plages, aspect sécuritaire, etc.) ;
- Fixer les règles organisatrices de l'armature urbaine afin de mieux contrôler l'étalement le long des zones côtières ;
- Promouvoir et valoriser le potentiel touristique existant en rendant disponibles les commodités indispensables à toute implantation d'infrastructures touristiques (eau, électricité, réseau d'assainissement, etc.) ;
- Opter pour des projets d'investissement aptes à valoriser l'espace littoral en le préservant ;
- Donner une envergure internationale à l'activité touristique pour qu'elle soit génératrice de valeur ajoutée et créatrice de nouveaux postes d'emploi ;
- Opter pour le tourisme de haut standing en renforçant le partenariat étranger afin d'externaliser l'activité touristique en l'ouvrant aux groupes spécialisés ;
- Renforcer l'emboîtement du développement touristique dans une logique de développement local ;
- Elaborer des plans de gestion intégrée des sites sensibles ;
- Réaliser des randonnées pédestres et équestres dans les sites à haut potentiel naturel et/ou culturel comme le mont de Gouraya. Dans cette optique, il sera intéressant de créer des centres d'accueil pour les visiteurs, aire de pique-nique, petits restaurants, et bien d'autres infrastructures légères qui s'harmonisent avec l'espace naturel ;

⁹ Certes, ce terme est péjoratif, mais sans des solutions radicales et exemplaires ce type d'agressions sur l'espace littoral ne pourra jamais s'arrêter un jour.

- Développer les loisirs comme la chasse, le sport équestre, le nautisme et la navigation de plaisance ;
- Opter pour un tourisme de circuit afin de créer une complémentarité entre la côte, la forêt et la ville de Béjaïa ;
- Protéger et valoriser le patrimoine forestier. Ce patrimoine est un atout fiable de développement du tourisme naturel et du tourisme vert ;
- Réhabiliter, nettoyer et aménager les sites potentiels comme les plages, le parc national de Gouraya et les sites archéologiques. Il est important aussi de repenser l'armature et l'organisation urbaine de la ville de Béjaïa, elle doit être une ville rayonnante, propre et facilement accessible.

Toutes ces mesures d'ordre technique ne sont pas assez fiables pour relancer une activité qui tarde à s'amorcer. Sans une politique claire et une forte volonté de changer les choses au mieux, notre zone ne sera pas en mesure de fructifier son patrimoine multidimensionnel.

Notre espace a de fortes chances de se valoriser à travers la relance de l'activité touristique, une relance fondée sur la concertation en promulguant le travail collectif. L'identification des projets à réaliser en terme d'aménagement touristique doit être objective. Toute démarche d'équipement ou de viabilisation doit répondre à des besoins et à des fins bien définis, elle doit être en harmonie avec la nature. Les erreurs commises au niveau de la côte Est sont le résultat d'un laxisme de part et d'autre. Calquer le développement touristique de la côte Ouest à celui de la côte Est sera le pire des scénarios. Désormais, les projets d'investissement et les actions d'aménagement envisagés au niveau de la côte Ouest et même au niveau de la ville de Béjaïa doivent être optimisés, et doivent être à la hauteur des aspirations collectives en ayant une dimension internationale. Le tourisme populaire permet en effet de renforcer les liens sociaux, mais est-ce que cet argument est assez puissant pour hypothéquer le développement de toute la région ? Un territoire fortement exploité sans aucune contre partie est condamné à perdre toute utilité, l'espace littoral de Béjaïa doit devenir productif de valeur ajoutée et générateur d'emplois en parallèle d'une sauvegarde de ses composantes naturelles et culturelles. Accepter le *laisser-faire* n'est pas un choix rationnel, il est temps de faire de la zone littorale de Béjaïa, un pôle touristique d'excellence, une zone rayonnante qui redorera l'image de l'Algérie sur la scène internationale, une image d'un pays chaleureux, beau et accueillant.

Conclusion

Pour récapituler, on dira que notre zone d'étude, et en particulier la commune de Béjaïa, est malade de ses rejets. La dégradation des espaces urbains et des milieux naturels est une réalité qui entache l'image d'une ville connue pour son histoire et son rayonnement, un espace d'une beauté naturelle inégalée. Pour ne pas aller loin dans notre analyse, on dira que cette situation est la résultante d'un manque de civisme de part et d'autre. Une fois les esprits et les mentalités seront purifiés, il sera par la suite facile de purifier l'espace physique.

Pour ce qui est du secteur des transports, le réseau routier dans notre zone d'étude est assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces, mais le mauvais état dans lequel se trouvent certains tronçons interpelle des efforts supplémentaires. Quelques points noirs caractérisent ce réseau, la concrétisation de certaines actions (dédoublement, élargissement, travaux de réfection, réalisation de ponts et de trémies, etc.) fera disparaître ces entraves et valorisera davantage notre zone. Il y a une forte obligation d'intégrer le port de Béjaïa dans une dynamique régionale et cela afin de ne pas entraver son ascension. Pour ce faire, la réalisation de la pénétrante qui sera reliée à l'autoroute Est-Ouest est une solution optimale. A

part le transport ferroviaire, les autres modes de transport sont assez dynamiques et bien équipés.

La commune de Béjaïa accapare la majeure partie des activités industrielles. Cette polarisation exacerbée a créé des distorsions spatiales importantes. La ZI de la commune de Béjaïa est faiblement intégrée dans son espace limitrophe et ne s'harmonise d'aucune manière avec le potentiel local. La conséquence de tout cela est l'inexistante d'activités en amont et en aval du système productif. Il est important de repenser la politique industrielle locale d'une façon à permettre l'émergence d'un système de production en total harmonie avec son espace d'implantation ; un secteur industriel extraverti et producteur de synergies positives (richesse, emplois, et effets d'entraînement).

Dire que notre zone a une vocation touristique, en contre partie d'un manque drastique en termes de capacités d'accueil et d'infrastructures spécialisées, est un constat amplifié et une déformation de la réalité des choses. Notre espace d'étude est naturellement doté, il n'y a pas de doute à cela, et il suffit d'ouvrir les yeux pour que de belles toiles apparaissent au grand jour. Mais ce don de la nature doit être exploité au mieux afin de faire du tourisme le maillon fort du développement socioéconomique et de la valorisation des territoires locaux.

CONCLUSION

Le chapitre -8- nous a ouvert les yeux sur la situation réelle du secteur primaire. Les données qu'il a exposé nous ont été d'un grand soutien pour élaborer une analyse critique de l'activité agricole et du secteur de la pêche, une analyse à travers laquelle on a exposé les forces et les faiblesses du secteur primaire.

Le secteur agricole constitue un instrument phare dans le développement et la mise en valeur des zones rurales. L'aspect montagneux de notre zone d'étude fait des activités agricoles une immense alternative pour améliorer le quotidien des villageois, afin de les inciter à se fixer dans leurs compagnes natales. La rareté des plaines est un argument en faveur d'une agriculture de montagne, une agriculture intensive et peu extensive. Il est fort possible de tirer des leçons et d'apprendre de l'expérience des pays méditerranéens qui présentent des caractéristiques géographiques et climatiques similaires à notre territoire d'étude, un territoire qui n'a rien à envier à ceux des pays comme l'Italie, la Tunisie et la Grèce qui exportent de grandes quantités d'huile d'olive. Une politique agricole qui a permis à leurs villages de participer activement dans la diversification des exportations.

Pour ce qui est du secteur agricole, le moins qu'on puisse dire c'est qu'il est en crise profonde. Notre zone d'étude n'arrive toujours pas à clarifier les repères du développement prospectif de cette activité. Clarifier les orientations et déterminer les cultures qui s'harmonisent avec les caractéristiques géographiques et climatiques de l'espace littoral de Béjaïa est la première démarche qu'il faut entreprendre. Le manque de perspectives réelles de développement et l'absence d'une politique bien fondée pour propulser le secteur agricole à moyen et à long terme dévalorise les actions engagées, des actions qui ne visent qu'à corriger des disfonctionnements conjoncturels et non pas à réaliser l'apogée du secteur agricole.

Dans le cas du secteur de la pêche et de la valorisation des produits de la mer, on a constaté que le potentiel existe réellement mais il demeure sous-exploité. C'est une situation paradoxale de voir une zone côtière longue de 95 km avec un ratio de consommation annuelle de poisson au niveau de la wilaya ne dépassant pas les 2,43 kg/habitant/an.

Il ne peut y avoir de développement local sans la disponibilité des infrastructures sociales. D'une manière générale, la répartition spatiale des infrastructures sociales au niveau de notre zone d'étude est fortement déséquilibrée. La commune de Béjaïa occupe à elle seule le gros des écoles, des équipements sanitaires, des centres de formation, des équipements sportifs, etc. Sans une répartition homogène de ce type d'infrastructures, on ne peut espérer une valorisation tangible du facteur humain, un facteur pourtant qualifié comme l'épine dorsale de toute politique de développement. En termes d'infrastructures éducatives, la situation de notre zone est caractérisée par une forte demande en salles de classe au niveau du Chef-lieu de wilaya contre une régression de celle-ci dans les communes rurales, comme c'est le cas par exemple de la commune de Béni-K'Sila. Cet état de fait peut être imputé à un exode rural vers le Chef-lieu de wilaya. Actuellement, notre zone souffre d'un déficit en termes d'infrastructures éducatives et en termes de centres de formation spécialisés. Le manque à réaliser demeure important et les défis à relever sont énormes, pas seulement en terme de quantités mais aussi en terme d'amélioration des enseignements dispensés. Dans le futur le plus proche, la répartition spatiale des infrastructures consacrées à l'éducation et à la formation doit être intensifiée et imprimée d'homogénéité.

Le secteur qui est à la traîne est sans aucun doute le secteur sanitaire. En effet, il ne faut pas hésiter à dire que le secteur sanitaire est dans une situation dramatique. Comme il a été illustré par les données exposées dans l'avant dernier chapitre, ce secteur est malade et le manque à couvrir est plus qu'important et cela pratiquement dans toutes les communes et à tous les niveaux. Même si la commune de Béjaïa accapare plus d'1/3 des infrastructures sanitaires localisées dans notre zone, sa situation laisse à désirer. En comparaison avec les normes du Ministère de la Santé, les défis à relever sont importants et le manque à réaliser est colossal. Pour assurer une bonne couverture sanitaire, notre zone est dans l'obligation de réceptionner à court terme 5 polycliniques, 44 centres de santé, 97 salles de soins et pas moins de 425 lits d'hôpitaux. Un ensemble de démarches est indispensable pour faire sortir le secteur sanitaire de cette impasse. En plus de la réalisation de nouvelles infrastructures, il est plus qu'urgent de réhabiliter les infrastructures existantes afin de garantir une meilleure prise en charge de la santé du citoyen.

La suprématie de la commune de Béjaïa se manifeste également dans le cas des équipements sportifs et des infrastructures culturelles. Dans le but de permettre à toutes les populations locales d'avoir leur part d'épanouissement, il est impératif de rééquilibrer la répartition des équipements dédiés au sport et des infrastructures allouées à la culture.

Même si le taux de raccordement au réseau AEP est fort appréciable, il reste que le citoyen n'a droit à l'eau potable que pour un nombre limité d'heures par jours.

L'eau consommée en grande partie dans notre zone d'étude provient des puits, sources et forages. Cette option ne garantit en aucun cas la continuité dans les approvisionnements, car les eaux souterraines sont limitées et ne se renouvellent pas rapidement. Donc, l'augmentation des quantités mobilisées en eau de surface demeure l'option la plus rationnelle qui peut être envisagée. La construction de nouveaux barrages et la mise en place d'un réseau structuré de distribution sont autant d'actions aptes à permettre au citoyen et à l'appareil productif de bénéficier comme il se doit de cette ressource. Il y a trois possibilités réelles de construction de barrages pour une capacité totale dépassant les 72 millions de m³. Une fois que ces barrages sont concrétisés, ils seront en mesure de permettre à notre zone de régler définitivement le problème de pénurie d'eau.

Le renforcement et le développement du réseau d'assainissement a de multiples apports. Il contribue à préserver la santé publique, à protéger la nature et à récupérer de grandes quantités d'eau capables d'alimenter l'industrie et d'irriguer les cultures. La plus part des communes constituant notre zone sont raccordées à plus de 70% au réseau d'assainissement, mais il reste que les déversements sauvages des eaux usées sont une monnaie courante dans les zones rurales. Le caractère montagneux de l'espace littoral de Béjaïa et la dominance des zones éparses rendent difficile et très coûteux la mise en place d'un réseau d'assainissement capable de raccorder tous les foyers. La récupération puis le traitement des eaux usées doivent se renforcer davantage pour permettre à notre zone de se développer dans la durabilité en préservant la santé publique et en sauvegardant l'environnement.

Le dernier chapitre de ce travail nous a aidé largement à cerner quelques réalités relatives à l'état de l'environnement, au secteur des transports, au secteur industriel et à l'activité touristique. L'analyse pragmatique des données exposées nous a permis de dégager quelques résultats et quelques constats qui nous semblent fort intéressants d'exposer.

La vulnérabilité et la nature complexe de notre zone attribuent à la variable environnementale une place de premier ordre dans nos analyses. Même si le nombre d'unités polluantes a baissé il reste que l'intensité des agressions infligées à l'écosystème reflète un fort sentiment de négligence de l'aspect écologique. La pollution dans l'espace littoral de Béjaïa a de multiples formes, elle est urbaine, industrielle et sous forme de

filtrations agricoles. Il est admis que la propreté est avant tout un état d'esprit, et si les zones urbaines sont malpropres et qu'une décharge d'ordures se trouve à l'intérieur même d'un parc naturel, censé être protégé par la loi, c'est parce qu'il y a un manque de civisme de part et d'autre.

L'anarchie et l'asphyxie caractérisant l'armature urbaine sont transmises à son réseau de transport qui ne répond à aucune des formes d'urbanisation connues. Dans la schématisation des villes organisées, c'est les réseaux de transport qui précèdent l'étalement urbain ; mais pour ce qui est de la ville de Béjaïa, c'est l'inverse ou du moins tout se fait en même temps. Les questionnements soulevés dans ce contexte sont multiples et interpellent des réflexions profondes. Notre vision des choses nous incite à faire quelques suggestions. Pour faire de Béjaïa une ville accueillante et facilement accessible, il est important de repenser son réseau de transport, de mieux contrôler son étalement urbain, d'opter pour une diversification des modes de transport, d'inciter les gens à réduire le recours aux véhicules individuels, d'élargir les axes routiers existants et d'ouvrir de nouvelles voies de circulation.

Pour ce qui est des autres modes de transport comme le ferroviaire, le maritime et le transport aérien, on peut dire que notre zone est assez dotée en infrastructures spécialisées. Son port est dynamique et d'une renommée internationale, son aéroport ne cesse d'intensifier son réseau et de diversifier ses dessertes de même que son réseau ferroviaire qui est entrain de subir des travaux de réfection et de mise à niveau.

La ZI de la commune de Béjaïa est une mosaïque d'unités regroupées sur un espace convoité par l'urbanisation. Elle est caractérisée par un ensemble d'aspects négatifs qui font d'elle une entité indésirable dans la région.

- L'espace occupé par les unités industrielles est faiblement optimisé ;
- La ZI n'est pas intégrée dans son espace d'implantation ;
- Elle ne produit que peu de synergies positives (pas d'effet d'entraînement et pas d'économies d'agglomération) ;
- Elle a un impact socioéconomique très limité sur l'espace local ;
- Elle n'a aucune corrélation avec le marché local ou régional.

Toutes ces raisons imposent soit la délocalisation pure et simple de la ZI afin de libérer des assiettes foncières qui vont servir à faire quelque chose de consistant, soit le changement de sa vocation en optant pour une reconversion des unités existantes pour laisser émerger des activités plus rayonnantes sur l'espace limitrophe et qui n'engendrent que peu d'effets négatifs.

Il est irrationnel de marginaliser l'activité touristique dans toute politique de mise en valeur des zones côtières. Le tourisme est un levier du développement local, il génère de la richesse et permet de créer des emplois. Notre zone est naturellement dotée en atouts capables de faire d'elle une destination très prisée. Mais il ne suffit pas d'avoir des monuments historiques et de beaux paysages naturels pour concéder à l'espace littoral de Béjaïa une vocation touristique. La réalité des choses a un goût amer, les richesses sont palpables mais leur mise en valeur tarde à s'amorcer. Notre zone souffre d'un manque en termes d'infrastructures d'accueil.

La côte Est est défigurée à cause d'erreurs humaines ayant opté pour les mauvais choix d'aménagement, une réalité qui doit servir de leçon afin de ne pas commettre l'irréparable au niveau de la côte Ouest. La beauté de cette dernière peut faire d'elle un pôle touristique de renommée en privilégiant le tourisme de haut standing. Pour ce faire, il est impératif de veiller à sa protection en appliquant la loi avec rigueur et détermination. Sa mise en valeur et son exploitation doivent se baser sur la concertation entre les différents acteurs et la coordination des efforts. Dans cette vision, l'approche systémique doit prendre le dessus sur l'approche sectorielle et tendancielle.

Cette troisième partie nous a fait comprendre que notre zone d'étude manque pratiquement de tout, et les défis à relever sont importants au niveau de toutes les communes. Ce déséquilibre spatial caractérisant l'espace littoral de Béjaïa peut être résumé par « *Béjaïa et le néant littoral* ».

CONCLUSION GENERALE

Avant, l'espace n'avait pas la place qui lui revient de droit dans le jargon des sciences sociales et en particulier dans les sciences économiques. Sa disponibilité a minimisé son intérêt et peu d'économistes l'ont introduit d'une façon consistante dans leurs analyses. Cette omission n'a pas perduré, au fil du temps la notion d'espace a gagné du terrain et s'est imposée comme une variable incontournable dans l'analyse économique. La naissance de multiples disciplines abordant l'espace démontre cet intérêt grandissant auquel les territoires ne cessent de bénéficier : analyse spatiale, géographie économique, géographie humaine, aménagement du territoire, développement endogène spatialisé, développement durable, intégration régionale, développement local, étude des réseaux urbains et des réseaux de transport, formation et organisation des villes, etc. En économie, le « territoire » désigne le support géographique des activités humaines. La population qui occupe cet espace procède volontairement ou spontanément à son organisation en fonction de paramètres naturels (relief, climat), culturels (traditions, cultes), militaires (défense) et économiques (production, échanges). L'espace géographique est celui sur lequel nous vivons et où se situent nos outils et nos actes, c'est une partie intégrante de notre quotidien.

L'aménagement du territoire consiste à organiser et à optimiser la répartition spatiale du développement et du peuplement dans un souci d'équilibre géographique et d'efficacité économique. La valorisation des espaces par des plans d'aménagement est une démarche volontariste qui a été introduite un peu partout par les Etats organisés afin d'exploiter rationnellement l'espace et d'optimiser son utilité. Plus récemment, la croissance accrue des populations et l'élargissement du champ des activités économiques et sociales a fini par donner à l'espace une valeur importante dans la conception de toute politique de développement. Réaliser l'équilibre spatial est l'objectif de toute politique d'aménagement du territoire, mais cette question est d'une grande complexité car l'espace n'est pas économiquement neutre.

Le littoral est la région qui se trouve à proximité d'une mer, d'un océan, d'un lac ou d'une rivière. Un littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres. C'est un espace très convoité, son attractivité résidentielle, touristique et économique progresse régulièrement. Aussi, la mise en place d'un mode de développement adapté aux espaces littoraux constitue un enjeu majeur pour toute politique d'aménagement du territoire. La littoralisation des activités économiques est un processus ancien mais qui a pris une dimension importante depuis la seconde partie du XX^{ème} siècle. C'est la résultante de la mondialisation de l'économie en général et des échanges commerciaux en particulier. Ce phénomène se manifeste par une migration des populations vers les villes côtières qui sont plus attractives et plus dynamiques que les espaces enclavés. En plus d'un potentiel économique important, les villes côtières offrent un cadre de vie agréable et fort attrayant.

Une forte concentration des populations sur les zones littorales (qui sont des espaces complexes et d'une nature fragile) engendre des impacts néfastes sur l'écosystème marin. Du point de vue du développement, cette forte localisation des activités humaines sur le littoral au détriment des espaces enclavés pénalise et dévalorise les régions intérieures. L'augmentation des pressions exercées sur le littoral provoque également des interactions fonctionnelles entre les différentes activités humaines qui peuvent devenir plus où moins conflictuelles. L'espace littoral est donc de plus en plus convoité, c'est un lieu générateur de richesses, de contraintes et d'interdépendances qui rendent sa définition complexe et sa

compréhension ardue. Dans ce contexte, l'analyse de l'interaction Espace-littoral/Développement apparaît comme un des objectifs majeurs de la recherche pour garantir un développement équilibré et durable des espaces littoraux.

Depuis 1995, on assiste à une nouvelle mutation de l'espace économique et social algérien qui est de plus en plus centré sur l'économie de marché. Parallèlement, la politique de l'ouverture économique a renforcé les déséquilibres spatiaux. Cette ouverture a consolidé le poids du Nord et particulièrement celui des grandes villes côtières au détriment des régions des Hauts plateaux et du Sud. Dans le but de remédier à ce problème, l'Algérie s'est engagée dans une politique prospective de mise en valeur des espaces défavorisés. Cette démarche volontariste de l'Etat consiste en l'adoption d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire qui vise à rééquilibrer l'espace par le biais d'une redistribution homogène des infrastructures de base, des équipements structurants et des surcharges.

LES CONSTATS GLOBAUX

Tout au long de notre réflexion, nous avons abouti à quelques conclusions :

✚ Notre zone d'étude est un chef-d'œuvre de la nature

L'espace littoral de Béjaïa est une merveille naturelle, c'est une synchronisation de plusieurs paysages. Des vagues qui caressent avec délicatesse un rivage d'une beauté extrême, des montagnes verdoyantes qui posent en douceur leurs pieds dans une mer d'un bleu intense et des filaments dorés qui se réfléchissent sur la surface de l'eau, tel un miroir sans fin.

✚ Un espace confus d'une grande fragilité

L'espace littoral de Béjaïa est d'une grande complexité, c'est un emboîtement de multiples systèmes naturels qui s'influencent en continuité. Son équilibre naturel est fragile, toute action non réfléchie aura des conséquences néfastes sur l'écosystème terrestre et marin. Par exemple, les filtrations agricoles polluent en cascade ; les terres, les nappes phréatiques, les oueds, la mer et les eaux de pluie risquent aussi de devenir acides. C'est un cercle infernal.

✚ Démographie et urbanisation

La population de notre zone d'étude est relativement jeune, mais les données démographiques démontrent qu'elle a entamé une nouvelle phase de transition. Pour ce qui est de la répartition spatiale des populations, on constate une nette dominance de la commune de Béjaïa et en particulier du Chef-lieu de wilaya.

Le moins qu'on puisse dire de l'urbanisation c'est qu'elle est déstructurée et anarchique. L'étalement urbain de la ville de Béjaïa est fortement polarisé et se fait dans tous les sens. Ceci a porté préjudice à l'utilité de la ville en diminuant son niveau d'accessibilité et en affectant la fluidité de son réseau de transport. Les autres communes ne sont pas urbanisées à grande échelle, elles sont constituées de piémonts et de zones éparses. Pour éviter une dévalorisation des zones rurales et une asphyxie de la ville de Béjaïa, notre zone doit gagner le défi de rééquilibrer son peuplement et d'harmoniser son urbanisation.

✚ Un secteur primaire peu actif

L'aspect montagneux de notre zone et le manque drastique en termes de plaines obligent l'activité agricole à devenir intensive plus qu'extensive. Pour ce qui est de la sélection des cultures, il est impératif d'opter pour une agriculture de montagne en privilégiant les cultures qui s'adaptent le plus aux spécificités géographiques et climatiques

de la région. La modernisation des pratiques s'impose notamment pour les métiers d'élevage. Il y a des possibilités réelles de développer d'autres activités comme la sylviculture, l'apiculture et même la pisciculture. Cela peut se concrétiser en construisant des retenus collinaires qui vont non seulement servir à l'irrigation des terres agricoles mais aussi à l'élevage de certaines variétés de poissons.

En analysant la situation du secteur de la pêche, un constat amer apparaît à première vue. Notre espace d'étude, malgré qu'il recèle un grand potentiel halieutique, n'a pas la vocation d'être une zone de pêche active. Le développement réel de la pêche et la valorisation concrète des produits de la mer sont incontournables pour mettre en valeur notre espace d'étude. Il y a une forte obligation de s'engager dans la modernisation des pratiques et dans le renforcement continu des infrastructures dédiées à cette activité.

Toutes ces actions vont faire du secteur primaire un véritable catalyseur du développement local et un levier efficace dans la valorisation des zones rurales.

✚ Infrastructures sociales et développement local

La commune de Béjaïa concentre la plus grande partie de la population de notre zone d'étude, ceci explique pourquoi elle accapare le gros des infrastructures sociales. En termes d'infrastructures éducatives, le manque à réaliser est général ; il touche toutes les communes et tous les cycles de formation. Cependant, la situation est plus critique dans les communes de Tichy, Béni-K'Sila et Melbou. Mais aussi, il y a lieu de noter qu'à court et à moyen terme les efforts doivent s'orienter vers le renforcement des capacités d'accueil dans le cycle secondaire et technique et d'un degré moindre dans le cycle fondamental moyen.

La carte sanitaire de notre zone est loin de refléter une répartition homogène des équipements de santé. La commune de Béjaïa concentre plus d'1/3 des infrastructures localisées au niveau de notre espace d'étude. Selon les normes du Ministère de la Santé, le manque à réaliser est important et n'épargne aucune commune. Si on fait une comparaison entre les différents secteurs, on constatera que le secteur sanitaire est au bas de l'échelle et une mise à niveau globale est inévitable pour lui permettre de se redresser.

L'exode rural fait diminuer la demande en infrastructures sociales dans les villages et les zones éparses en contre partie de son augmentation dans le Chef-lieu de wilaya. Cette situation désavantageuse fait perdre à notre zone toute forme d'équilibre spatial et de cohésion sociale.

✚ Valorisation et préservation du territoire : un dilemme ou une complémentarité ?

Notre zone d'étude et en particulier le Centre et la côte Est ne cesse de subir les agressions de l'Homme. L'espace littoral est un milieu complexe et toute forme de pollution (liquide, solide ou sous forme d'émission de substances gazeuses) aura des séquelles sur l'ensemble du système. La pollution urbaine, les rejets industriels et les filtrations agricoles sont autant d'actions nuisibles à l'espace littoral. Afin de permettre à notre zone de se valoriser en se préservant, un certain nombre de mesures s'imposent d'elles-mêmes :

- Renforcer le travail de sensibilisation ;
- Perfectionner la collecte et la gestion des déchets urbains ;
- Moderniser les réseaux d'assainissement ;
- Réaliser de nouvelles stations d'épuration afin d'augmenter les quantités des eaux usées récupérées ;
- Réduire l'utilisation du véhicule en développant d'autres modes de transport, des modes de transports moins nuisibles à l'environnement et qui ne consomment que peu d'énergie ;

- Renforcer le contrôle exercé sur les entreprises industrielles ;
- Réduire l'utilisation des insecticides et des fertilisants chimiques en leur substituant des procédés écologiques ;
- Signer de nouveaux contrats de performance environnementale avec les entreprises locales afin que la dépollution des cites pollués soit un fait réel ;
- Délocaliser la décharge d'ordure du parc de Gouraya et créer en parallèle un CET dans un autre espace loin du rivage. Après sa délocalisation, le site en question doit être dépollué.

L'état du secteur du transport est globalement assez rassurant ; toutes les zones sont desservies, un port dynamique, un aéroport dont la performance ne cesse de se confirmer de jour en jour et un réseau ferroviaire qui est entrain de subir des travaux de réfection. En termes de perspectives et de défis à relever, il est impératif :

- D'améliorer la qualité des routes ;
- D'agrandir davantage la piste d'atterrissage de l'aéroport pour qu'elle soit en mesure d'accueillir les grands avions ;
- De perfectionner le transport ferroviaire pour qu'il soit apte à contribuer efficacement dans le transport des personnes et des marchandises, en complémentarité avec les autres modes de transport ;
- De créer de nouvelles lignes maritimes pour relier la wilaya de Béjaïa aux autres wilayas côtières et même aux pays limitrophes. Ces lignes doivent être économiquement rentables ;
- D'accélérer la réalisation de la pénétrante qui reliera la ville de Béjaïa et en particulier son port à l'autoroute Est-Ouest.

Notre zone d'étude n'a pas une vocation industrielle pour deux raisons majeures : c'est un espace montagneux peu propice à la concentration d'unités de production, mais également sa fragilité naturelle rend une activité industrielle à grande échelle fortement déconseillée. Pour ce qui est de la ZI de la commune de Béjaïa, sa délocalisation ou du moins sa reconversion s'impose pour diverses raisons :

- Elle est faiblement intégrée avec son espace d'implantation ;
- Elle n'a presque aucun effet de rayonnement sur l'espace limitrophe ;
- Elle produit peu de synergies positives car elle ne forme pas un système de production assez dynamique où les diverses actions de production sont complémentaires les unes avec les autres ;
- Elle ne répond pas à la demande du marché local ou régional et n'a pas une vision d'externalisation de son activité ;
- Ses activités ne se concordent pas avec le potentiel local en termes de ressources naturelles ;
- Elle n'a pas réussi à rationaliser l'espace occupé. Cet espace peut servir à créer de nouvelles activités plus dynamiques et moins nuisibles à l'environnement.

Il reste que le secteur industriel dans notre zone est fortement polarisé pour ne pas dire totalement. Afin de fixer les populations dans les campagnes, il est capital de permettre aux zones rurales de se développer en exploitant au maximum et dans la mesure du possible leur propre potentiel. Dans cette optique, le développement endogène des espaces défavorisés a toutes les chances de se concrétiser par la prolifération de petites unités industrielles et artisanales intégrées aux ZI limitrophes, et en se basant sur les richesses locales pour assurer leur fonctionnement. Il est difficile de mettre en place un tel système de production, mais avec le développement des axes routiers et la généralisation de l'utilisation des TIC, ces ambitions, plus que légitimes, peuvent un jour devenir une réalité palpable.

Le tourisme entre réalité et ambition

Notre zone a un potentiel touristique énorme mais elle n'a pas su comment le valoriser et le mettre au service du développement local. En effet, les atouts naturels et culturels sont bien là, mais le grand absent ce sont les infrastructures d'accueil et les aménagements adéquats. Les erreurs commises au niveau de la côte Est étaient fatales pour toute la région ; le « *laisser-faire* » a avantagé l'émergence d'un tourisme populaire peu productif. En plus de la dégradation de l'environnement, ce tourisme de masse n'a pas réussi à créer assez de richesse et à engendrer un nombre satisfaisant de postes d'emploi. La grande majorité des infrastructures d'accueil ne répond pas aux normes requises et les plages sont mal aménagées et mal équipées. La côte Ouest est presque vierge de toute urbanisation, il est plus que raisonnable d'opter pour des aménagements touristiques à la hauteur des richesses qu'elle recèle, sa gestion doit être concertée en associant tous les acteurs. Dans cette perspective, une approche sectorielle ne va que nuire à l'écosystème marin ; afin d'assurer un développement durable des zones côtières, il est capital d'opter pour une approche systémique. De nos jours, le tourisme est une science qui se base sur un savoir-faire multidisciplinaire. Pour toutes ces raisons, le capital étranger et l'expertise des grands groupes spécialisés sont en mesure de dynamiser le secteur touristique. Mais la méfiance et la réticence manifestées envers cette option sont une sorte d'obstacle. Il y a une véritable peur de voir ces groupes s'approprier l'espace littoral et causer en parallèle le déracinement de la région ; le débat est d'actualité et les avis diffèrent. Le développement futur de l'activité touristique doit veiller à la réalisation d'un équilibre durable entre l'Homme et la nature mais aussi il est important de clarifier les fins et d'identifier les méthodes, c'est tout le principe de la GIZC. Pour que notre zone puisse faire du tourisme un levier du développement et de la valorisation de ses territoires, elle doit le percevoir comme une industrie à part entière et non pas comme une activité saisonnière faite uniquement pour la détente et le loisir.

Pour récapituler, on dira que notre zone d'étude a effectivement un grand potentiel touristique mais elle est loin d'en avoir la vocation. Dans le futur, elle est dans l'obligation d'optimiser ce potentiel pour créer cette vocation, une vocation qui n'est pour le moment qu'une perception erronée due à des approches trompeuses.

PRINCIPES ET FONDEMENTS D'UN AMENAGEMENT INTEGRE AU SERVICE D'UN DEVELOPPEMENT ENDOGENE EXTRAVERTI

Pour synthétiser, on dira que l'aménagement prospectif de notre zone d'étude doit être basé sur des fondements et des principes aptes à constituer une sorte de *charte* pour un développement socioéconomique durable et spatialement équilibré. Dans ce contexte, on s'est permis de faire quelques propositions :

1. Le principe de concertation

➤ Adopter un travail de concertation avant la mise en place de toute politique d'aménagement du territoire. Dans ce volet, il est capital de consulter les acteurs sociaux et économiques pour ne pas aboutir à des situations conflictuelles ;

2. L'eau

➤ Economiser l'eau, rationaliser son utilisation et augmenter le taux de mobilisation des eaux de surface sont des actions d'une grande importance et qui ne peuvent se concrétiser sans la construction de nouveaux barrages et de nouvelles retenues collinaires ;

➤ Réduire le gaspillage de l'eau en perfectionnant les réseaux de distribution et en optant pour un nouveau système de tarification en corrélation avec les quantités consommées et selon un zonage géographique.

3. La ruralité

➤ Valoriser les zones rurales en les dotant d'infrastructures indispensables à la vie (salles de soins, établissements scolaires, bureaux de poste, réseaux d'électricité, etc.). La contribution de l'AD et de l'AIZR sera la bienvenue. La valorisation réelle des zones rurales va contribuer à réduire significativement leur dépendance vis-à-vis des centres urbains et permettra également de fixer les populations locales ;

➤ Opter pour un développement endogène des espaces défavorisés en exploitant leurs propres ressources (agriculture de montagne, aquaculture et pisciculture, tourisme de montagne, microentreprises, métiers de l'artisanat, etc.).

4. La protection de l'écosystème marin

➤ Combattre toute forme d'agression portée aux zones côtières afin de préserver l'équilibre naturel ;

➤ Pour corriger les torts portés à l'espace littoral, une fermeté en continuité s'impose. La sauvegarde de l'écosystème marin ne peut se faire sans une application exemplaire de la loi en interdisant toute construction sur les aires protégées.

5. Le secteur primaire

➤ Mettre en place une politique globale de développement agricole qui prendra en compte les spécificités géographiques et climatiques de notre zone ;

➤ Faire contribuer le secteur de la pêche et des ressources halieutiques au processus de développement de toute la région. Dans cette perspective, il est important de mieux équiper les ports de pêche existants et de construire de nouvelles infrastructures en se souciant de les répartir équilibrément le long de la côte. Améliorer l'encadrement technique et financier des pêcheurs, moderniser et diversifier davantage les métiers de la pêche sont autant de mesures capables de faire sortir ce secteur d'une crise qui a trop duré.

6. L'industrie

➤ Opérer un changement graduel dans la vocation de la ZI de Béjaïa en délocalisant les activités polluantes et à risques vers d'autres ZI situées dans les communes enclavées¹ et en encourageant la concentration de nouvelles entreprises exerçant dans des activités moins polluantes comme l'électronique et l'informatique. Avec l'existence d'une université, cette nouvelle orientation de l'activité industrielle peut contribuer à faire de cet espace en question un pôle technologique régional.

7. L'aménagement routier

➤ Renforcer le réseau routier actuel afin de rendre la circulation des personnes et le transport des marchandises plus fluides et de permettre au port de Béjaïa de rayonner davantage sur son espace limitrophe pour faire ainsi de Béjaïa une ville-port à dimension régionale ;

➤ Développer les autres modes de transport comme le maritime (créer des lignes interwilayas), le rail et le transport aérien.

8. L'armature urbaine

➤ Réorganiser et contrôler l'armature urbaine de la ville de Béjaïa en combattant avec fermeté les constructions illicites et anarchiques. Dans cette optique, la décentralisation des services sociaux et administratifs et la dépolarisation des centres périurbains sont quelques options qui sont capables de valoriser les régions défavorisées et de réduire les pressions exercées sur le Chef-lieu de wilaya. La réalisation de ceintures vertes afin de définir les

¹ Le FNADT peut contribuer largement au financement de ce type d'opérations.

limites de l'étalement urbain et également la réalisation d'une nouvelle ville (dont la localisation reste à déterminer) sont des solutions fortes intéressantes. Dans cette optique, faire de Béjaïa une ville compacte est une solution à l'anarchie urbaine et au manque de terrains urbanisables.

9. Le développement local

- Mobiliser les fonds de la communauté locale installée à l'étranger pour les injecter dans des projets liés en particulier au développement du secteur des services et de l'activité touristique. L'expérience et le savoir-faire de cette communauté seront de forts mécanismes capables de propulser le développement local ;
- Rééquilibrer la répartition spatiale des équipements sociaux et des infrastructures structurantes ;
- La valorisation du facteur humain est une action incontournable dans tout processus de développement local, car un facteur humain qualifié et spécialisé est l'épine dorsale de toute politique d'aménagement du territoire et de tout processus de mise en valeur des espaces locaux. L'orientation de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur vers des créneaux répondant à la demande du marché du travail local et aux perspectives de développement de notre zone est une condition sine qua non sans laquelle toute action de développement ou de valorisation des territoires sera vouée à un échec certain.

10. Le tourisme

- Pour ce qui est du secteur touristique, notre zone est naturellement dotée d'atouts qui ne demandent qu'à être exploités pour les mettre au service d'un développement touristique multidimensionnel, dont la valorisation et la préservation des espaces naturels ne feront qu'un. Pour amorcer un développement durable et extraverti de l'activité touristique, il faut une vision basée sur des grandeurs, une vision qui attribuera au secteur du tourisme une dimension internationale.

Pour synthétiser ce qui a été dit le long de ce travail, on dira qu'à l'exception de la ville de Béjaïa qui est entrain de vivre un certain dynamisme en termes d'aménagement et de valorisation de son territoire (une valorisation qui peut être résumée à l'activité d'un nombre réduit d'unités de production et au dynamisme de son port et de son aéroport), le reste de l'espace littoral est presque improductif. Dans une vision prospective, la première démarche à entreprendre est celle de fixer avec clarté les objectifs à atteindre en termes d'aménagement et de mise en valeur du territoire, des objectifs qui doivent être à la hauteur du potentiel local. Il est temps de sortir des visions étroites et autocentriques ; comme il est aussi capital d'avoir une vision de grandeurs et cela dans un monde qui ne laisse pas de place pour les faibles.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

1. **ALLAYA Mahmoud & al** « Alimentation et agriculture en Méditerranée : autosuffisance ou dépendance ? ». CIHEAM – IAM Montpellier. Edition : Publisud, 1984.
2. **AGHION Philippe & Peter HOWITT** « Théorie de la croissance endogène ». Edition : DONOD, Paris 2000.
3. **AYDALOT Philippe** « Dynamique spatiale et développement inégal » 2^{ème} édition. Edition : ECONOMICA, 1980.
4. **AYDALOT Philippe** « Economie régionale et urbaine ». Edition : ECONOMICA, 1984.
5. **BELATTAF Matouk** « Economie du développement ». Université A. MIRA de Béjaïa ? FDSE/DES. Béjaïa, 2003.
6. **BENHAYOUN Gilbert & al** « L'ancrage territorial du développement durable : de nouvelles perspectives ». Edition : L'Harmattan, 1999.
7. **BERNOUX Jean-François** « Mettre en œuvre le développement social territorial : méthodes, outils, pratiques ». Edition : DUNOD, Paris 2002.
8. **BLANC Pierre** « Du Maghreb au Proche-Orient : les défis de l'agriculture ». Edition : L'Harmattan, 2002.
9. **BONNEVILLE Marc** « Lyon, métropole régionale ou euro-cité ? ». Collection VILLES. Edition : ECONOMICA, 1997.
10. **BOUINOT Jean** « La ville compétitive : les clefs de la nouvelle gestion urbaine ». Edition : ECONOMICA, 2002.
11. **BRIEC Cecil** « Trais d'union pour une approche partagée de l'aménagement ». Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 19995.
12. **CELIMENE Fred & LACOUR Claude** « L'intégration régionale des espaces ». Edition : ECONOMICA, 1997.
13. **COTE Marc** « L'Algérie ou l'espace retourné ». Edition : Media Plus, 1993.
14. **COURLET Claude** « Territoires et régions, les grands oubliés du développement économique ». Edition : L'Harmattan, 2001.
15. **DE HABSBOURG Luis Salvator & D'AUTRICHE Archiduc** « Bougie, la perle de l'Afrique du Nord ». Traduction de JAMBERT Viviane et préface de AUGARDE Jacques. Edition : L'Harmattan, 1999.
16. **DE KADT Emmanuel** « Tourisme : Passeport pour le développement ? ». Une publication conjointe de la Banque Mondiale et de l'UNESCO. Edition : ECONOMICA, 1978.
17. **DONZEL André** « Marseille : l'expérience de la cité ». Collection VILLES. Edition : ECONOMICA, 1998.
18. **FERAUD Laurent Charles** « Histoire de Bougie ». Présentation de LALMI Nedjma Abdelfettah. Edition : Bouchène, 2001.
19. **GADANT Jean** « Aménagement et développement rural : un plaidoyer ». Technique et Documentation (Lavoisier), 1987.
20. **GAID Mouloud** « Histoire de Béjaïa et de sa région ». 2^{ème} édition. Edition : MIMOUNI, 1991.
21. **GANI Léon & SIMMAT Laurence** « Démographie expliquée : méthodes d'analyse et étude de cas ». Edition : Nathan/HER, 2001.
22. **GOUTTEBEL Jean – Yves** « Stratégie de développement territorial ». 2^{ième} édition. Edition : ECONOMICA.

23. **HURIOT Jean-Marie** « VON THÜNEN : Economie et espace ». Edition : ECONOMICA, 1994.
24. **JALABERT Guy** « Toulouse : Métropole incomplète ». Collection VILLES. Edition : ECONOMICA, 1995.
25. **JONES Charles. I.** « Théorie de croissance endogène », traduction de la première édition américaine par : Fabrice MAZEROLLE. Edition : De Boeck Université, 2000.
26. **JOUNOT Alain** « 100 questions pour comprendre le développement durable ». Edition : AFNOR, 2004.
27. **LAJUGIE Joseph & al** : « Espace régional et aménagement du territoire ». Edition : DALLOZ, 1979.
28. **LE DIASCORN Yves** « La France : un territoire à réaménager ». Edition : ellipses, 1995.
29. **LLORKA Emile & REBOUL Bernard** « L'Europe en question- de 1945 à nos jours- Démographie, Géographie et Economie ». Edition : ellipses, 1994.
30. **MADIOT Yves** « Aménagement du territoire » 3^{ème} édition. Edition : Armand COLIN, 1996.
31. **MADIOT Yves** et **LE MESTRE Renan** « aménagement du territoire » 4^{ème} édition. Edition : Armand COLIN, 2001.
32. **MOKRANE A. A. & al** « Les séismes en Algérie de 1365 à 1992 ». Elaboré sous la direction de MM Bezzeghoud et Benhallou. CRAAG, Alger.
33. **MUCCHIELLI Jean-Louis & CELIMENE Fred** « Mondialisation et régionalisation : un défi pour l'Europe ». Edition : Economica, 1993.
34. **MONDADA Lorenzo** « Décrire la ville : la construction des services urbains dans l'interaction et le texte ». Collection VILLES. Edition : ECONOMICA, 2000.
35. **PASQUALINI J.-P. & JACQUOT B.** « Tourisme en Europe : action touristique ». Edition : DONOD, Paris 1992.
36. **PATRICK Labia & al** « Zone d'aménagement du territoire : Mode d'emploi ». L.G.D.J, E.J.A., 1997.
37. **PAULETE Jean-Pierre** « Géographie urbaine ». Edition : Armand Colin/HER, Paris 2000.
38. **PECQUEUR Bernard** « Dynamiques territoriales et mutations économiques ». Edition : L'Harmattan, 1996.
39. **PECQUEUR Bernard** « Le développement local » 2^{ème} édition revue et augmentée. Edition : La Découverte, Syros, 2000.
40. **POLESE Mario & WOLFE M. Jeanne** « L'urbanisation des pays en développement ». Edition : ECONOMICA, 1995.
41. **POLESE Mario & al** « L'urbanisation des pays en développement ». Edition : ECONOMICA, Paris 1995.
42. **POLESE Mario & SHEARMUR Richard** « Economie urbaine et régionale : introduction à la géographie économique » 2^{ème} édition. Edition : ECONOMICA, 2005.
43. **RASSAM A. & ZGHAL A.** « Système urbain et développement au Maghreb ». Horizon Maghrébin. Office de Publications Universitaires, 1976.
44. **REGNAULD Hervé** « Les littoraux ». Edition : Armand Colin/Masson, Paris 1998.
45. **REICH Robert** : « L'économie mondialisée ». Edition : DUNOD, 1993.
46. **REICH Robert** : « Futur parfait, Progrès technique et défis sociaux ». Edition : Village Mondial, 2001.

47. **SAMSON Ivan** « Un monde de régions économiques ». Edition SIREY, 2003.
48. **SCHIFF Maurice & WINTERS Alan** « Intégration régionale et développement ». Publié pour le compte de la Banque Mondiale. Edition : ECONOMICA, 2004.
49. **SUIRE R. & VICENTE J.** « Le paradoxe géographique de la nouvelle économie » La Société européenne de l'information. Edition : ECONOMICA, Paris, Février 2002.
50. **TESSA Ahmed** « Economie touristique et aménagement du territoire ». Office des Publications Universitaires, 1993.

Documents et publications :

51. **AJABIR M. & al** « Les facteurs de la localisation des entreprises : de la Silicone Valley à Agadir ». Université du Littoral Côte-d'Opale, Laboratoire redéploiement Industriel et Innovation. Document de travail n°51, Mars 2001.
52. **BERNATEAU Didier & al** « Entreprises, environnement et territoires : dynamique des territoires - l'analyse par échelle- ». Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Novembre 2004.
53. **BILON-HOEFKENS Isabelle** et **LEFEBVRE Gilliane** « L'innovation dans les régions françaises : première analyse des performances générales et des biotechnologies en particulier ». Association de Science Régionale De Langue Française, XI^{ème} Colloque de l'ASRDLF « Gouvernance et disparités régionales au sein de l'espace européen : les politiques régionales à l'épreuve des faits », Bruxelles.
54. **BOURGEAT S.** « Réflexions épistémologiques appliquées aux découpages régionaux de la France et aux nouveaux territoires ». Document de travail, Septembre 2005.
55. **CMOOC** -Club des Maîtres d'Ouvrage d'Opérations Complexes- « L'aménageur urbain face à la crise de la ville ». Edition : De l'Aube, 1996.
56. **DEJARDIN Marcus & al** « Croissance endogène spatialisée et développement régional : apports pour une évaluation critique de plan stratégiques d'aménagement du territoire ». XXXIII^{ème} Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), septembre 1999.
57. **Dictionnaire d'économie et de science sociale.** Edition : NATHAN, 1998, 4^{ème} édition.
58. **FABRY Alexandre** « Clusters et pôles de compétitivité en Rhône-Alpes ». Note Orange n°2 du Conseil Régional de Rhône-Alpes, Décembre 2004.
59. **HUSSLER Caroline** « Espaces, externalités de connaissance et innovation : éclairages théoriques et empiriques ». Université de Louis PASTEUR, Faculté de Science Economiques de Strasbourg. Strasbourg, Décembre 2004.
60. **HOUDART Michel** « Entre terre et mer, les 250 ans du littoral ». IFREMER, Direction de l'Environnement et de l'Aménagement du Littoral, mai 2003.
61. **KHELADI Mokhtar & al** « Analyse de l'impact de la libéralisation du transport urbain sur le développement de Béjaia ». Laboratoire de recherche Economie & Développement, Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université Abderrahmane MIRA de Béjaia, novembre 2005.
62. **KHIATI Mostepha** « Démographie et population ». Office des Publications Universitaires, 1996.

63. **LIPIETZ Alain & al** « Aménagement du territoire ». Rapport au Conseil d'Analyse Economique, 18 Janvier 2001. La Documentation Française, Paris 2001.
64. **MANTZIARAS Panos** « La ville-paysage : du phénomène au projet ». Ecole d'architecture de Lyon.
65. **MILLE Marylène** « Inégalités régionales, croissance économique et intervention publique : les préceptes de la croissance endogène et de la nouvelle économie géographique ». Laboratoire LEMMA, Université du Littoral Côte-d'Opale, 2003.
66. **NUSSBAUMER Jacques** « Le rôle des débats méthodologiques dans la constitutions de l'économie spatiale : la contribution de l'Ecole Historique Allemande à une approche internationaliste du développement local ». Université de Lille 1, IFRESI-CLERSE, Février 2005.
67. **PLASSARD François** « Economie spatiale - Chapitre 1. Les mécaniques de l'espace ». Université Lyon 2, Faculté de Sciences Economiques, année 1999-2000.
68. **PLASSARD François** « Economie spatiale - Chapitre 3. Réseaux et territoires ». Université Lyon 2, Faculté de Sciences Economiques, année 1999-2000.
69. **VICENTE Jérôme** « Economie régionale et urbaine ». Université de Toulouse 1.
70. **VICENTE Jérôme** « Localisation et agglomération des activités économiques ». Université de Toulouse 1, Laboratoire d'Etudes et de Recherches sur les Politiques et les Systèmes Sociaux.

Thèses de Doctorat :

71. **BELATTAF Matouk** « Essai d'analyse de la politique de localisation industrielle en Algérie de 1962 à 1989 : défis et perspectives ». Poznan, Pologne, 1991.
72. **CALLOIS Jean-Marc** « Approches microéconomiques du développement économique local : prise en compte de la notion de capital social dans l'analyse des espaces périphériques ». Université UNIVERSITE DE BOURGOGNE. U.F.R. Des Sciences Economiques, 15 novembre 2005.
73. **CHOBLET Claire** « Espace littoral et décisions d'aménagement, limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques : exemple du littoral atlantique français ». Faculté de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN), Université de Nantes. Thèse de Doctorat en Géographie, 17 juin 2005.
74. **DESLANDRES Juliette** « Les contentieux des zones d'aménagement concerté ». Université PANTHEON-ASSAS (PARIS II). Droit, Economie et Sciences sociales. 20 mai 1999.
75. **DUCRUET César** « Les villes-ports : laboratoire de la mondialisation ». Université DU HAVRE, Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales, 27 novembre 2004.
76. **GUEROIS Marianne** « Les formes des villes européennes vue du ciel ». U.F.R de Géographie, Université Paris Panthéon – Sorbonne. Thèse de Doctorat en Géographie, Université Paris 1, 15 décembre 2003.
77. **LE TIXERANT Matthieu** « Dynamique des activités humaines en mer côtière : application à la Mer d'Iroise ». Laboratoire GEOMER (LETG UMR 6554 CNRS), Institut Universitaire Européen de la Mer. Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bretagne Occidentale, 4 juin 2004.

78. **PIET Laurent** « Spatialisation d'un modèle d'équilibre général calculable pour l'étude de la localisation des activités agricoles à une échelle internationale ». Ecole Nationale du Génie Rural, des Eaux & Forêts (ENGREF). Thèse de Doctorat en Sciences de l'Environnement, Paris, Juillet 2002.

Mémoire de Magistère :

79. **AKARKAR Akli** « Evaluation et impacts du Plan National du Développement Agricole et Rural dans la wilaya de Béjaïa : cas de la circonscription d'Amizour ». Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa, Faculté de Droit et des Sciences Economiques. Octobre 2006.
80. **BENALLAOUA Abdoune** « Contribution à l'étude de la localisation des entreprises en Algérie : cas de la wilaya de Béjaïa ». Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa, Faculté de Droit et des Sciences Economiques. Septembre 2002.
81. **IDIR Mohamed-Sofiane** « Le développement régional : le tourisme peut-il être une solution pour la région de Béjaïa ? ». Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa, Faculté de Droit et des Sciences Economiques. Septembre 2002.

Articles et Revues scientifiques :

82. Commission des Communautés Européennes « Développement économique et protection de l'environnement des zones côtières ». Un guide des pratiques performantes, ENVIREG. Bruxelles, 1994.
83. V^{ème} Colloque « TIC & TERRITOIRE : QUELS DEVELOPPEMENTS ? ». VITORIA Laura Garcia « Economie du savoir et intelligence territoriale ». Université de Franche Comté, Besançon, 9-10 juin 2006.
84. Revue Région et Développement. THISSE Jacques François « L'oublié de l'espace dans la pensée économique ». n°6-1997.
85. Revue Région et Développement. Améziane FERGUENE et Abderraouf HSAINI « Développement endogène et articulation entre globalisation et territorialisation : éléments d'analyse à partir du cas de Ksar Hellala (Tunisie) ». n°7, 1998.
86. Revue Française de Géoeconomie, n° 5. Editions ECONOMICA. Printemps 1998.
87. Revue du MAUSS « Villes bonnes à vivre, villes invivables : Urbanisme, utilitarisme et démocratie ». N°14 du Second Semestre de l'année 1999. Edition : La Découverte. Paris, 1999.
88. Revue du Laboratoire d'Aménagement du Territoire de l'Université Mentouri de Constantine. N° 4 – 2005/2.

Rapports et documents officiels :

89. Ambassade d'Algérie en France « ALGERIE L'autre rive ». Livre D'or.
90. Ambassade d'Algérie à Rome « L'Algérie... des grandes opportunités d'Affaires ». Section Economique /K.M.
91. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire « Plan d'Aménagement de la Wilaya de Béjaïa ». Rapport de commencement. DRJ n° 01/89.
92. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire « Plan d'Aménagement de la Wilaya de Béjaïa ». Rapport d'orientations. DRJ n° 02/90.

93. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire « Plan d'Aménagement de la Wilaya de Béjaïa ». Rapport final. DRJ n° 03/90.
94. Centre National d'Etudes et d'Analyse pour la Population et le Développement « Détermination et classification des ZAP ». Rapport final. Novembre 2003.
95. CIHEAM - Options Méditerranéennes. Omar BESSAOUD « L'agriculture en Algérie : de l'autogestion à l'ajustement (1963–1992) ». Institut des Sciences Economiques, Université d'Alger (Algérie), 1994.
96. CIHEAM - Options Méditerranéennes « La consommation de poisson dans les pays de la Méditerranée Sud ». Document présenté par A. ABOUHALA et R. BOUKABOUS.
97. CIHEAM - Options Méditerranéennes en collaboration avec l'O.C.D.E. « la pêche en Méditerranée ». Thème réalisé par : Paul ADAM.
98. CIHEAM – Options Méditerranéennes « Les agricultures Maghrébines à l'aube de l'an 2000 ». CEHAEM, 1995.
99. CIHEAM « Modélisation biométrique des pêcheries méditerranéennes : application aux petits pélagiques de la baie de BouisMAIL ». Etude réalisée par : Essaid ZEGHDOUDI. CEHEAM, avril 2006.
100. Commission Méditerranéenne du Développement Durable « L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens ». Etude sub-régionale : Tunisie, Algérie, Maroc Document préparé par Jellal ABDELKAFI pour la Réunion méditerranéenne sur « Gestion des villes et développement durable » Barcelone, 3-5 Septembre 2001.
101. Congrès International Francophone « Mise en œuvre de plans de déplacements et systèmes de transport intelligents ». Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : Paris, 24 et 25 Janvier 2001.
102. Congrès International Francophone « Nouveaux enjeux : le transport doit s'adapter ». Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : Paris, 23 et 24 Janvier 2002.
103. Conseil National Economique et Social. Troisième session plénière du CNES « Rapport sur l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ». Avril 1995.
104. Conseil National Economique et Social. Commission Aménagement du Territoire et Environnement « Avis sur le dossier -Villes nouvelles- ». IV^{ème} Session plénière, Octobre 1995.
105. Conseil National Economique et Social. Avis sur le dossier « Demain l'Algérie ». Quatrième session du CNES, Octobre 1995.
106. Direction générale de la protection civile « Rapport sur l'urbanisme et les risques industriels et naturels ». 2003.
107. Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire. Annuaire statistiques datant de 1998 à fin 2005.
108. Direction de l'urbanisme et de la construction. PDAU intercommunal - Béjaïa, Tichy, Boukhelifa, Tala-Hamza, Oued Ghir, El Kseur, Toudja- : Analyse et perspectives de développement. Ministère de l'Habitat. Maître de l'œuvre Société civile professionnelle d'architecture AXXAM, 2005.
109. Direction des Services Agricoles de la Wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006.
110. FAO « La pêche artisanale en Algérie ». Thème réalisé par : SAHI Mohand Akli et BOUAICHA Mohamed, Alger - Mai 2003.

111. Institut de la Méditerranée « La pêche en Méditerranée ». Dossier thématique. CRPM, 2000.
112. Journée d'étude nationale sur l'Urbanisme. Université Ferhat ABBAS de Sétif, 2001.
113. KPMG « Investir en Algérie ». Edition 2006.
114. KPMG « Investir en Algérie ». Edition 2007.
115. La Banque Africaine de Développement « Rapport sur le développement en Afrique ». Edition : ECONOMICA, 2004.
116. Laboratoire : Projet Urbain, Ville et Territoire « Où vont les villes algériennes ? ».
117. Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (MATE) « Demain l'Algérie ». 1995.
118. MATE « Plan d'Aménagement Côtier : Plan général de la mise en œuvre du projet au niveau wilaya ». Document de référence.
119. MATE « Les villes du Sud dans la vision du développement durable ». Octobre 1998.
120. MATE « PAC : Algérie ». Institut des Sciences Marines et de l'Aménagement du Littoral. Février 1998.
121. MATE « Rapport National sur l'Etat de l'Environnement ». RNE 2000.
122. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement « Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement ». Charte communale pour l'environnement et le développement durable 2001-2004. Mai 2001.
123. MATE « Demain l'Algérie : l'aménagement du territoire dans sa dimension régionale ». 2001.
124. MATE « Demain l'Algérie : contribution des collectivités locales aux stratégies d'aménagement du territoire ». Octobre 2001.
125. MATE « Plan National d'Actions pour l'Environnement et le Développement Durable (PNAE-DD) ». Janvier 2002.
126. MATE « Plan d'Aménagement Côtier ». Plan général de la mise en œuvre du projet au niveau wilaya. 2002.
127. MATE « Analyse de durabilité dans le cadre du PAC « Zone côtière algéroise" (Algérie) ». Rapport du 4ème atelier. Présenté par Mohamed LARID (ISMAL). Alger, 16 – 17 mai 2004.
128. MATE « Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire de la région Nord-Centre ». Rapport diagnostic de phase 1. Actualisation au 11 février 2005.
129. MATE « Aménager l'Algérie de 2020 ». 2005.
130. MATE « Un projet d'aménagement du territoire intégrant les enjeux d'un développement durable ». 2005.
131. Ministère de la Pêche et des Ressources Halieutiques en collaboration avec le MATE « Atelier International sur le Développement Durable de l'Aquaculture Méditerranéenne ». Alger, Centre de Thalassothérapie de Sidi Fredj, 25-27 Juin 2005.
132. Ministère des Travaux Publics « Guide du domaine public maritime ». Direction de Infrastructures Maritimes. Octobre 2004.
133. Ministère du Tourisme « Politique de développement du secteur du tourisme : Horizon 2015 ». Mars 2006.
134. Ministère du Tourisme « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT). Phase -2- ». Programmation des projets, 17 janvier 2007.

135. Ministère de l'Agriculture et de Développement Rural – Direction des Services Agricoles de la wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur du Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Elaborée par le Bureau National des Etudes pour le Développement Rural. Juin 2006.
136. Ministère du Tourisme « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT) : Phase -2- Programmation des projets ». 17 Janvier 2007.
137. Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Environnement « Rapport sur la gestion du littoral algérien ». Secrétariat d'Etat chargée de l'environnement.
138. Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Environnement. « Elaboration de la stratégie nationale pour la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique ». Secrétariat d'Etat Chargé de l'Environnement. Rapport intérimaire. Décembre 1997.
139. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique « L'Aquaculture en Algérie ». Institut des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral. Thème réalisé par : KARALI Amina et ECHIKH Fella.
140. Ministère Français de l'Equipement, des Transports et du Logement « Les transports et la villes : les réponses possibles ». Actes du Séminaire des Acteurs des transports et de la ville. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : Paris octobre-novembre 1998. Janvier 1999.
141. Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement du Royaume du Maroc «Région Orientale : Eléments introductifs ». Inspection Régionale de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement de la Région de l'Oriental, 2005.
142. وزارة إعداد التراب الوطني والماء والبيئة للمملكة المغربية
التصميم الوطني لإعداد التراب
خلاصة مديرية إعداد التراب الوطني 2003.
143. Ministère de l'Intérieur - Grand-Duche du Luxembourg. « Programme Directeur d'Aménagement du territoire ». Document de travail, 2003
144. OCDE « Rapport sur les perspectives économiques en Afrique ». 2004/2005.
145. Plan d'Action pour la Méditerranée « Rapport de l'Atelier du PAM/Programme environnemental d'assistance technique pour la Méditerranée (METAP) sur la gestion intégrée des régions littorales méditerranéennes ». Le Caire, 2-3 Juin 1998.
146. Plan des Nations Unies pour l'Environnement « Problèmes prioritaires pour l'environnement méditerranéen ». Agence Européenne pour l'Environnement. Rapport AEE n° 4/2006.
147. Rapport mondial sur le développement humain « La coopération internationale à la croisée des chemins : L'aide, le commerce et la sécurité dans un monde marqué par les inégalités ». Publié pour le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) par : ECONOMICA. Paris, 2005.
148. Rapport mondial sur le développement humain « Au-delà de la pénurie : pouvoir, pauvreté et crise mondiale de l'eau ». Publié pour le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) par : ECONOMICA. Paris, 2006.
149. Second Colloque Franco-japonais de géographie « Villes et ports : Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral ». Edition du CNRS. Paris 1979.

Articles de Loi :

150. Article 1^{er} de la Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Journal officiel de la République française du 4 janvier 1986. P, 1/19.
151. Loi n°03/2000 du 05 août 2000 organise et régule la concurrence dans le secteur de la téléphonie mobile.
152. La Loi n° 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.
153. Loi 02-08 du 8 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.
154. MATE. Stratégie d'action : Littoral, 2003 ACPS.

Organismes visités :

155. Chambre de l'agriculture de la wilaya de Béjaïa
156. Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire de la wilaya de Béjaïa
157. Direction des Services Agricoles de la wilaya de Béjaïa
158. Direction des Pêches et des Ressources Halieutiques de la wilaya de Béjaïa
159. Direction des forêts de la wilaya de Béjaïa
160. Direction des travaux publics de la wilaya de Béjaïa
161. Direction générale de la protection civile
162. Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya de Béjaïa
163. Direction du tourisme et de l'artisanat de la wilaya de Béjaïa
164. Direction de l'Environnement de la wilaya de Béjaïa
165. Ministère des Travaux Publics
166. MATE
167. URBA.SE.

URL et Sites Internet:

168. <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>
169. <http://www.planetecologie.org/kitdevdur/meroce.html>
170. <http://www.planbleu.org/index2.html>
171. <http://www.planbleu.org/vfrancaise/4-2.htm>
172. www.oecd.org/dev/pea
173. <http://www.undp.org/french/>
174. <http://www.ons.dz/>
175. <http://www.mate-dz.org/>
176. <http://www.algeria.kpmg.com/fr/>

Sigles et acronymes

AD	Aides à la décentralisation
AEI	Alimentation en Eau Industrielle
AEP	Alimentation en Eau Potable
AIZR	Aide à l'investissement industriel en zone rurale
ANAT	Agence Nationale d'Aménagement du Territoire en Algérie
CE	Commission Européenne
CET	Centres d'Enfouissement Technique
CMED	Commission Mondiale pour l'Environnement et le Développement
CNEAT	Caisse nationale d'équipement et d'aménagement du territoire
CNUED	Conférence des Nations Unies pour l'Environnement et le Développement
CPE	Contrat de Performance Environnementale
CRADT	Conférence Régionale d'Aménagement et de Développement durable du Territoire
DPAT	Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
DPRH	Direction des Pêches et des Ressources Halieutiques
EAP	Ecart Absolu de Peuplement
EPB	Entreprise Portuaire de Béjaïa
FAED/H-P	Fonds d'action économique et de développement des Hauts-Plateaux
FEDEP	Fonds national pour l'environnement et la dépollution
FNADT	Fonds national d'aménagement et de développement durable du territoire
FNAT	Fonds National d'Aménagement du Territoire
GIZC	Gestion Intégrée des Zones Côtières / Integration Coast Zone Managment (ICZM)
H-P	Hauts-Plateaux
ISF	Indice Synthétique de Fécondité
MATE	Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique
O.HP-Sud	Option Hauts Plateaux-Sud
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
OMT	Organisation Mondiale du Tourisme
ONS	Office National des Statistiques
PAC	Plan d'Aménagement Côtier
PAT	Prime d'Aménagement du Territoire
PAW	Plans d'Aménagement des Wilayas
PDAT	Programme Directeur d'Aménagement du Territoire
PDAU	Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
PDD	Plan Directeur de Développement
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMI/EN	Programme national de protection maternelle et infantile et d'espacement des naissances
PNAE-DD	Plan national d'actions pour l'environnement et du développement durable
PNAGDS	Plan national de gestion des déchets spéciaux
PNMCD	Programme national de maîtrise de la croissance démographique
PNUD	Plan des Nations Unies pour le Développement
POS	Plans d'Occupation des Sols
PROGDEM	Programme national de gestion intégrée des déchets municipaux
PSCE	Plan de Soutien à la Croissance Economique
R&D	Recherche et Développement
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RMDH	Rapport Mondial sur le Développement Humain
R-P	Région-programme
SAU	Superficie Agricole Utile
SDS	Schéma Directeur Sectoriel
SEA-ME-WE	Câble optique sous-marin
SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire horizon
SGE	Système de Gestion Environnemental
SNE-DD	Stratégie nationale de l'environnement et du développement durable
SPL	Système Productif Local
STEP	stations d'épuration
TIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
TOL	Taux d'Occupation par Logement
TOP	Taux d'Occupation par Pièce
UICN	Union International de la Conservation de la Nature
VE	Villes Ecologiques
ZAP	Zone A Promouvoir
ZDD	Zone de Développement Durable
ZET	Zone d'Expansion Touristique
ZI	Zone Industrielle

ANNEXES

ANNEXE -1-

DONNEES RELATIVES A NOTRE ZONE D'ETUDE

1. POPULATION ET DEMOGRAPHIE

Tableau N° 01 : Evolution de la densité de la population dans notre zone d'étude (De 1999 à 2005, habitants/km²)

COMMUNE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BEJAIA	1 320	1 335	1 350	1 382	1 416	1 412	1 427
TICHY	258	261	264	264	263	269	272
BOUKHLIFA	94	95	97	96	96	98	100
TALA-HAMZA	268	271	274	273	273	279	282
BENI-K'SILA	29	29	30	30	30	30	31
S. EL-TENINE	455	460	466	464	477	474	479
MELBOU	215	218	220	227	226	232	234
TOUDJA	74	75	76	76	75	77	78
AOKAS	554	561	567	578	587	590	597
TOTAL WILAYA	281,06	284,23	287	294	297	300	304
LA DENSITE DANS LA Z. E	318,53	322,12	325,96	331,40	334,97	338,51	342,13

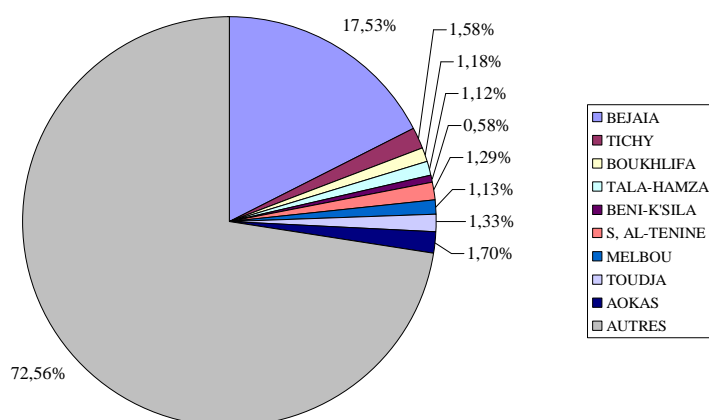
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Tableau N°02 : Evolution de la répartition spatiale de la population de la wilaya en 2005 (En % de la population totale de la wilaya)

ZONE	Chefs-lieux		Agglomérations secondaires		Hameaux et zone éparse		Total
	En Unités	En %	En Unités	En %	En Unités	En %	
1999	485 873	53,00	279 607	30,50	151 262	16,50	916 742
2001	396 829	42,30	288 944	30,80	252 357	26,90	938 130
2003	408 188	42,60	298 955	31,20	251 046	26,20	958 189
2005	416 910	42,60	299 471	30,60	262 281	26,80	978 662

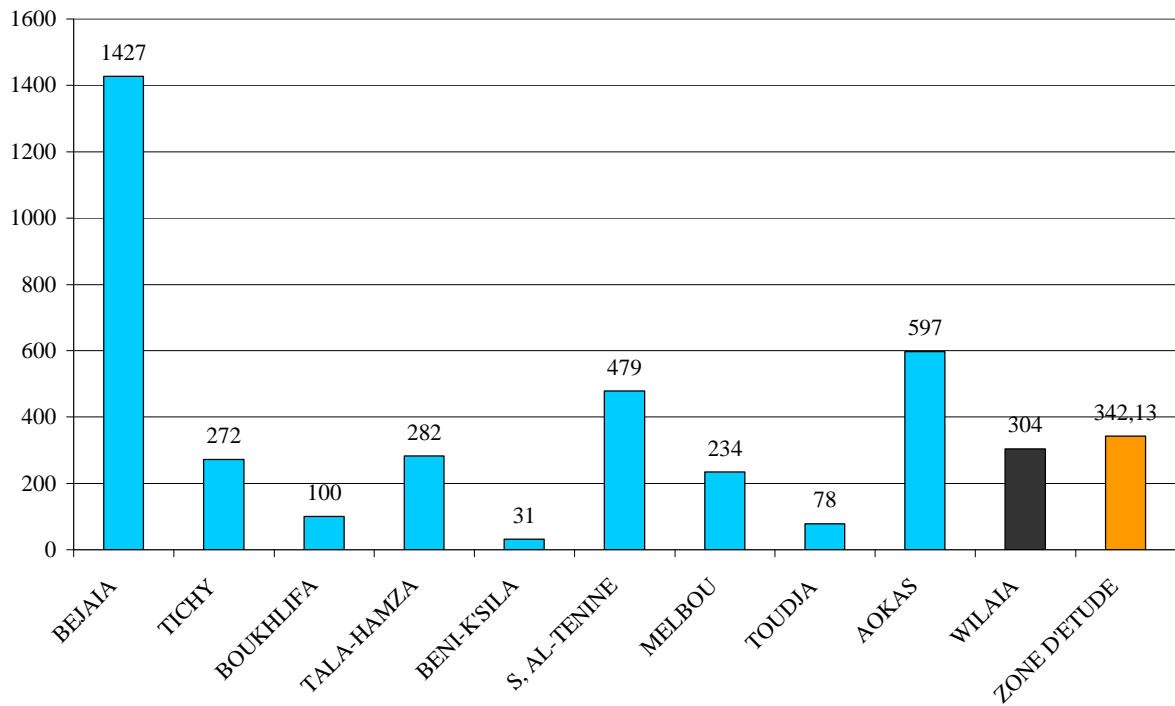
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Graphique N°01 : La part de chaque commune de notre Zone d'Etude dans la population totale de la wilaya en 2005 (En %)



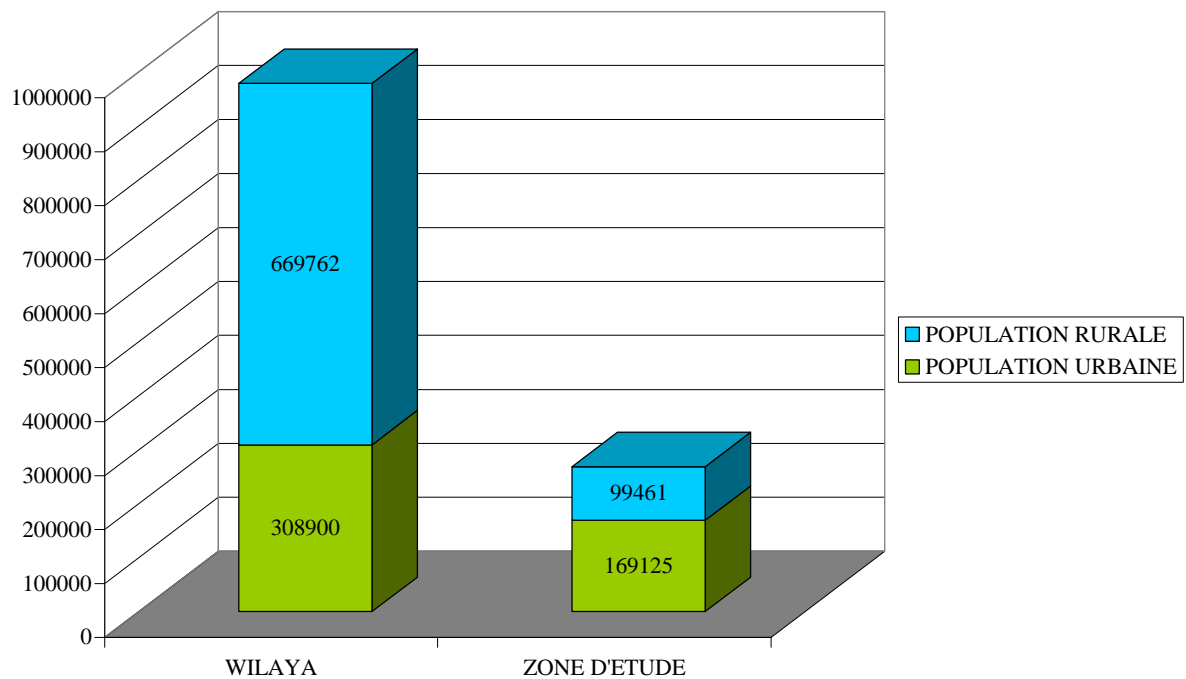
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Graphique N°02 : La densité de la population dans chaque commune de notre zone d'étude en 2005 (En Habitants/Km²)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Graphique N°03 : Répartition de la population dans notre zone d'étude et dans la wilaya, selon qu'elle soit urbaine ou rurale en 2005 (En unités)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

2. EMPLOI ET MARCHE DU TRAVAIL

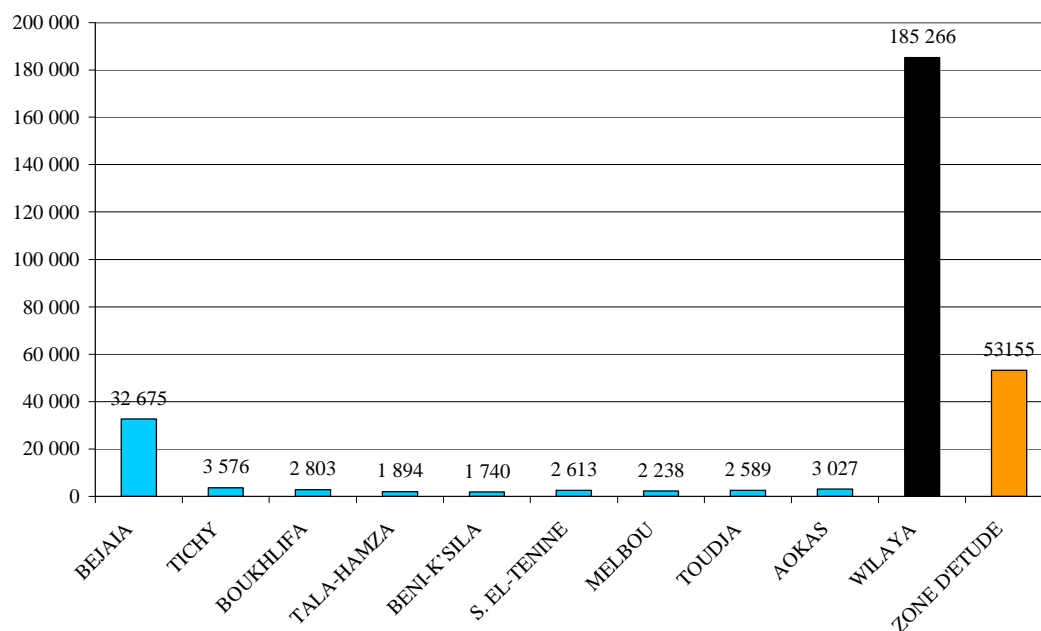
Tableau N°03 : Quelques données sur l'évolution du marché du travail au niveau de la wilaya (En unités et en %)

Années	Population active totale (En %)	Estimation du taux de chômage (En %)
1999	24,00	38
2000	25,00	31
2001	25,45	30
2002	25,00	25
2003	25,00	23
2004	35,00	15
2005	35,00	16

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

3. HABITAT

Graphique N°04 : Répartition des logements par commune dans notre zone d'étude en 2005 (En unités)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

4. RESEAUX ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Tableau N°04 : Evolution du réseau routier dans notre zone d'étude (Routes nationales et chemins de wilaya) de 1999 à 2004 (En Km)

COMMUNE	Routes Nationales (Km)		Chemins de Wilaya (Km)	
	1999	2004	1999	2004
BEJAIA	33,00	29,00	21,15	21,80
TICHY	07,00	07,00	08,00	10,00
BOUKHLIFA	09,00	09,00	24,00	24,00
TALA-HAMZA	13,50	10,00	04,00	04,00
BENI-K'SILA	22,50	14,00	22,50	15,00
S. EL-TENINE	11,70	18,40	00,00	00,00
MELBOU	10,50	11,50	00,00	00,00
TOUDJA	14,50	14,20	43,50	44,95
AOKAS	06,00	06,00	00,00	04,00
TOTAL WILAYA	430,80	411,70	515,60	515,60
TOTAL Z. E	127,7	119,1	123,15	123,75
PART DE LA Z. E (En %)	29,64	28,93	23,88	24,00

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2004.

Tableau N°05 : Répartition du réseau routier par catégorie dans notre zone d'étude et dans la wilaya en 2005 (En Km)

COMMUNE	Route Nationale (1)	Chemin de Wilaya (2)	Chemin Communal (3)	Longueur totale (1) + (2) + (3) (En km)	Part de chaque commune (En %)
BEJAIA	29	21,8	289	339,8	24,44
TICHY	07	10	129,5	146,5	10,54
BOUKHLIFA	09	24	308,4	341,4	24,55
TALA-HAMZA	10	00	105	115	8,27
BENI-K'SILA	24,50	15	78,5	118	8,49
S. EL-TENINE	11	00	39	50	3,60
MELBOU	11	00	43	54	3,88
TOUDJA	14,20	44,95	79	138,15	9,94
AOKAS	06	04	77,5	87,5	6,29
TOTAL WILAYA	411,70	515,16	3 227,71	4 154,57	--
TOTAL Z. E	121,7	119,75	1 148,90	1 390,35	100
LA PART DE LA Z. E (En %)	29,56	23,24	35,59	33,47	

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

**Tableau N°06 : Consistance des chemins communaux dans la zone d'étude de 1999 à 2005
(En Km)**

COMMUNE DE BEJAIA

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
269,00	188,00	271,10	200,60	271,00	200,60	271,10	200,60	289,00	269,00	289,00	269,00	289,00	269,00

COMMUNE DE TICHY

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
82,80	28,70	86,00	30,30	86,00	30,30	86,00	30,30	129,50	84,40	129,50	84,40	129,50	84,40

COMMUNE DE BOUKHLIFA

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
151,50	32,50	200,00	52,20	200,00	52,20	200,00	52,20	308,40	178,40	308,40	178,40	308,40	178,40

COMMUNE DE TALA-HAMZA

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
65,50	17,40	65,50	21,90	65,50	21,90	65,50	21,90	105,00	68,00	105,00	68,00	105,00	68,00

COMMUNE DE BENI-K'SILA

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
78,50	6,50	78,50	13,20	78,50	13,20	78,50	13,20	78,50	13,20	78,50	13,20	78,50	13,20

COMMUNE DE SOUK. AL-TENINE

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
38,00	16,50	38,00	25,50	38,00	25,50	38,00	25,50	39,00	24,00	24,00	39,00	39,00	24,00

Annexes

COMMUNE DE MELBOU

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
43,00	25,00	43,00	25,00	43,00	25,00	43,00	25,00	43,00	29,00	29,00	43,00	43,00	29,00

COMMUNE DE TOUDJA

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
79,00	21,50	79,00	21,50	79,00	21,50	79,00	21,50	79,00	24,00	24,00	79,00	79,00	24,00

COMMUNE D'AOKAS

1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)	Longueur (Km)	Revêtue (Km)
62,00	34,20	57,00	38,50	57,00	38,50	57,00	38,50	77,50	52,00	52,00	77,50	77,50	25,50

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Tableau N°07 : Etat du transport maritime dans notre zone d'étude en 2005

Nombre de navires			Trafic de marchandises (En tonne)			Trafic de passagers (En nombre)
Entrées	Sorties	Total	Embarquées	Débarquées	Total	
1 203	1 201	2 404	6 053 324	7 991 815	14 045 139	120 000

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Tableau N°08 : Comparaison de l'état du transport aérien dans notre zone d'étude entre 2004 et 2005 (En nombre)

Réseau	International				Intérieur			
	Arrivée		Départ		Arrivée		Départ	
Année	Passagers	Vols	Passagers	Vols	Passagers	Vols	Passagers	Vols
2004	70 275	708	74 280	736	27 170	735	26 757	710
2005	73 377	761	77 643	783	26 955	697	25 480	669
Evolution (En %)	4,41	7,49	4,53	6,39	-0,79	-5,17	-4,77	-5,77

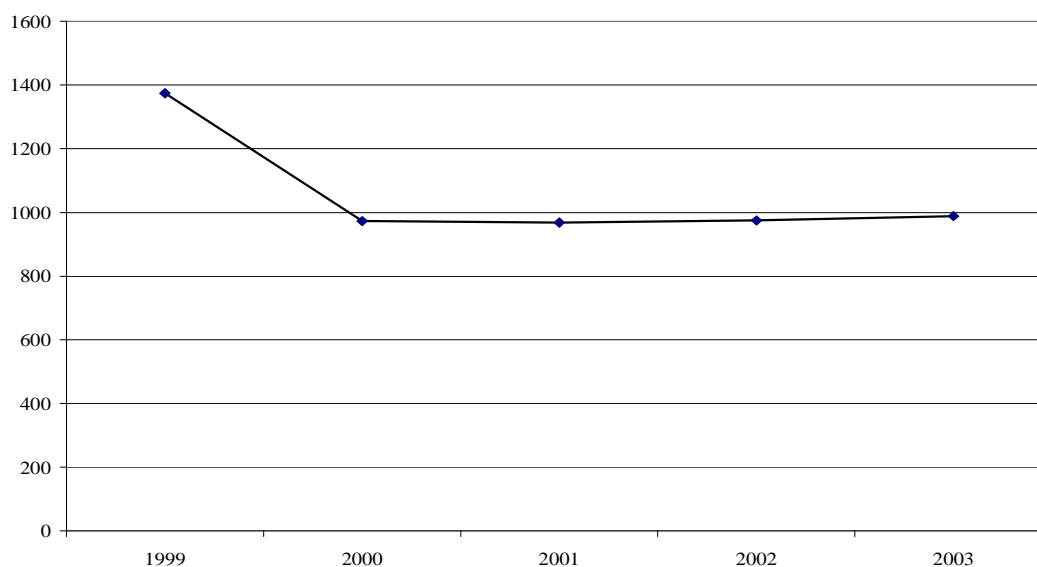
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Tableau N° 09: Etat du transport ferroviaire de voyageurs dans notre zone d'étude en 2005

9 gares ferroviaires dont une seule qui appartient à notre zone d'étude	Nombre total de voyageurs
Béni-mansour-tazmalt-akbou-ighzer-amokrane-sidi-aich-il-maten-el-kseur-oued-ghir-Béjaïa	140 628

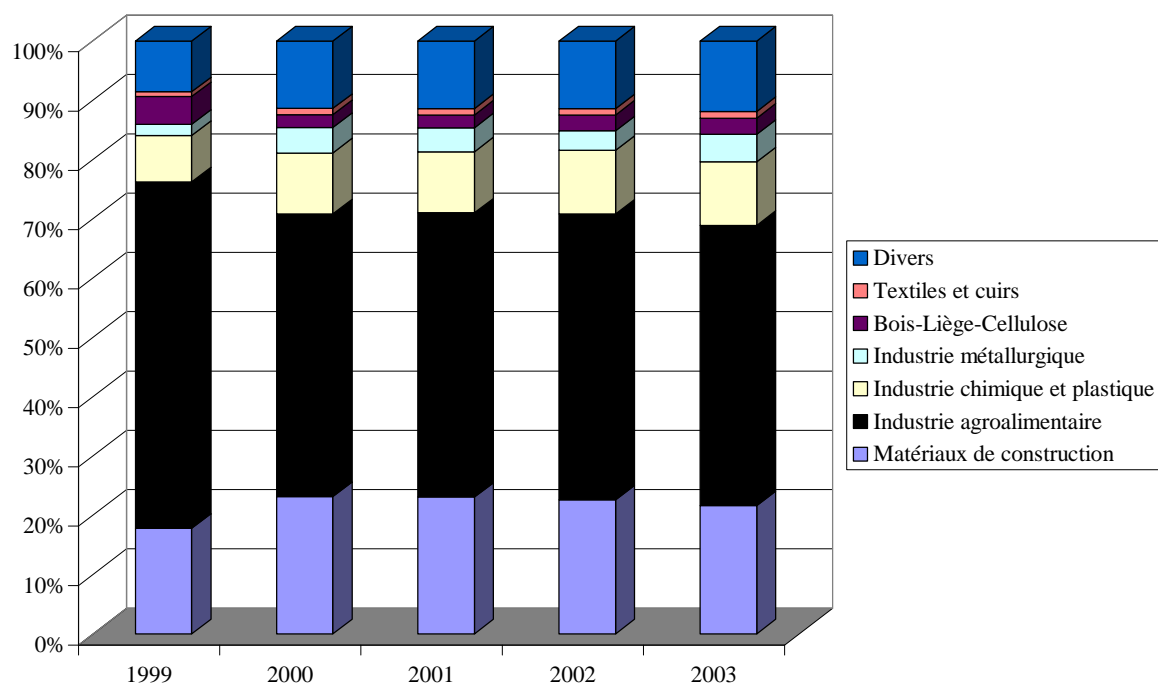
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

5. ENVIRONNEMENT

Graphique N°05 : Evolution des activités polluantes et à risque dans la wilaya de 1999 à 2003 (En nombre d'Unités polluantes)

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2003.

Graphique N°06 : Evolution par secteur des activités polluantes et à risque dans la wilaya de 1999 à 2003 (En %)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2003.



6. AGRICULTURE ET PRODUCTION ANIMALE

Tableau N°10 : Evolution de la SAU irriguée dans chaque commune de notre zone d'étude (En hectares et en %)

COMMUNE	SAU (En HA)	Taux d'irrigation											
		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
		HA	%	HA	%	HA	%	HA	%	HA	%	HA	%
BEJAIA	359	68	18,94	49	13,65	49	13,65	60	16,71	55	15,32	60	16,71
TICHY	938	68	7,25	71	7,57	71	7,57	105	11,19	149	15,88	105	11,19
BOUKHLIFA	1606	168	10,46	261	16,25	261	16,25	296	18,43	335	20,86	296	18,43
TALA-HAMZA	854	113	13,23	118	13,82	118	13,82	125	14,64	202	23,65	125	14,64
BENI-K'SILA	631	23	6,64	38	4,08	38	4,08	66	10,56	80	12,68	66	10,56
S. EL-TENINE	1595	128	8,02	94	5,89	94	5,89	130	8,15	95	5,96	130	8,15
MELBOU	656	82	12,50	82	12,50	82	12,50	125	19,05	100	15,24	125	19,05
TOUDJA	4173	76	1,82	51	1,22	51	1,22	65	1,55	82	1,96	65	1,55
AOKAS	1183	144	12,17	139	11,75	139	11,75	260	21,98	188	15,89	260	21,98
TOTAL WILAYA	129 848	6 347	4,49	6 285	4,84	6 241	4,81	6 600	5,08	6 599	4,39	6 600	5,08
TOTAL Z. E	11 995	870	7,25	903	7,53	903	7,53	1 232	10,27	1 268	10,57	1 232	10,27

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Tableau N°11 : Présentation chiffrée de l'état du secteur apicole dans notre Zone d'Etude pour la Campagne agricole 2005/2006

COMMUNE	Nombre de ruches modernes (1)	Nombre de ruches traditionnelles (2)	Total (1)+(2)	Production de miel (En kg)
BEJAIA	1 859	95	1 954	10 000
TALA-HAMZA	724	30	754	5 912
BOUKHLIFA	349	230	579	2 528
AOKAS	460	162	622	5 830
MELBOU	735	22	757	3 240
TICHY	567	15	582	3 450
SOUK. EL-TENNINE	232	126	358	1 920
TOUDJA	340	92	432	1 400
BENI-KSILA	740	220	960	4 800
TOTAL Z. E	6 006	992	6 998	39 080
TOTAL WILAYA	30 040	4 640	34 680	146 892
PART Z. E	19,99	21,38	20,18	26,60

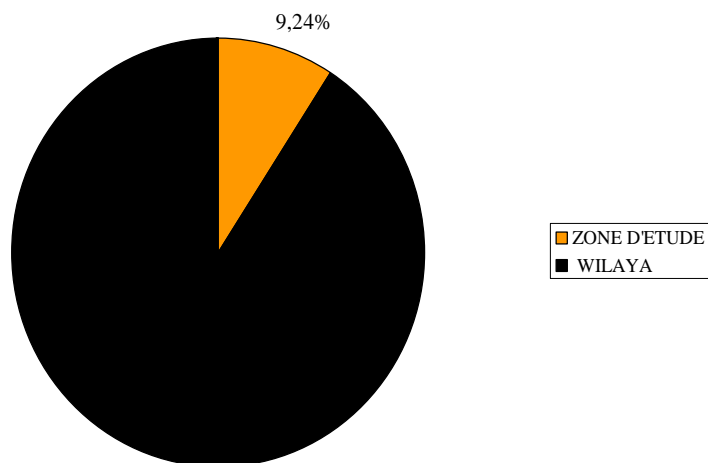
Source : Direction des Services Agricoles de la wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006.

Tableau N°12 : La production animale dans notre zone d'étude pour la Compagne agricole 2005/2006
(En Nombre de têtes)

COMMUNE	Bovin (1)	Ovin (2)	Caprin (3)	Total (1)+(2)+(3)	Camelin	Poules pondeuses	Dindes et poulets de chair	Lapin
BEJAIA	296	1 100	180	1 576	--	4 760	84 000	100
TALA-HAMZA	311	687	243	1 241	15	1 512	35 000	--
BOUKHLIFA	511	2 900	2 340	5 751	215	14 200	69 460	--
AOKAS	1 827	5 246	1 491	8 564	12	632	25 200	--
MELBOU	1 354	2 192	650	4 196	--	--	33 300	--
TICHY	693	2 339	1 500	4 532	08	--	10 800	--
SOUK. EL-TENNINE	986	825	270	2 081	--	--	27 000	--
TOUDJA	163	760	690	1 613	02	1 920	8 000	--
BENI-KSILA	96	818	930	1 844	44	360	66 000	--
TOTAL Z. E	6 237	16 867	8294	31 398	296	23 384	358 760	100
TOTAL WILAYA	28 030	85 069	32 674	145 773	5 300	292 905	1 820 874	816
PART Z. E	22,25	19,83	25,38	21,54	5,58	7,98	19,70	12,25

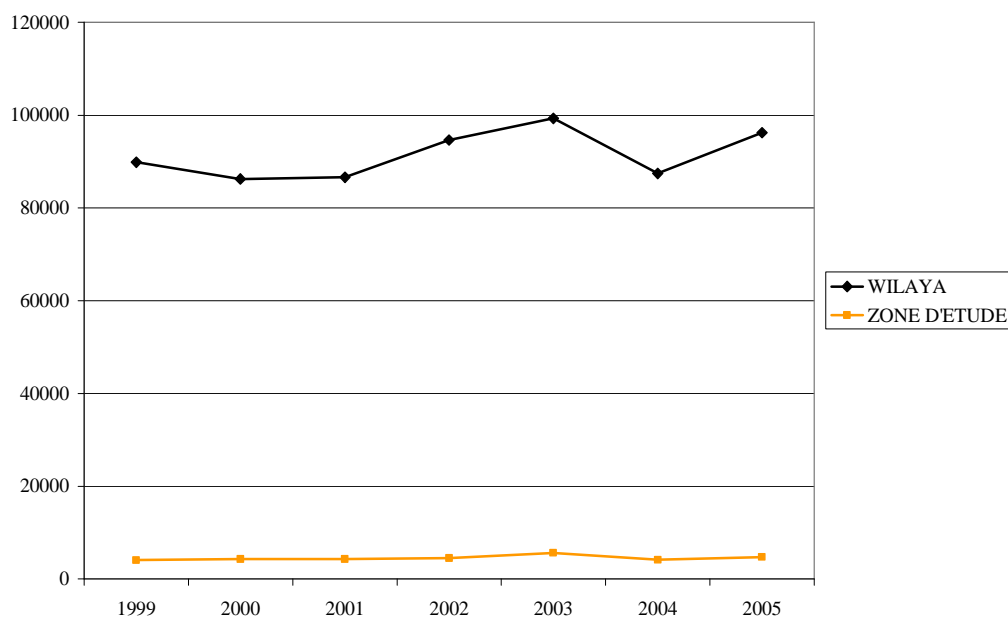
Source : Direction des Services Agricoles de la wilaya de Béjaïa « Etude du Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural de la Wilaya de Béjaïa ». Mission IV : Schéma Directeur de Développement Agricole et Rural. Document définitif. B.N.E.D.E.R, Juin 2006.

**Graphique N°07 : La part de notre zone d'étude dans la SAU totale de la wilaya
(En %)**



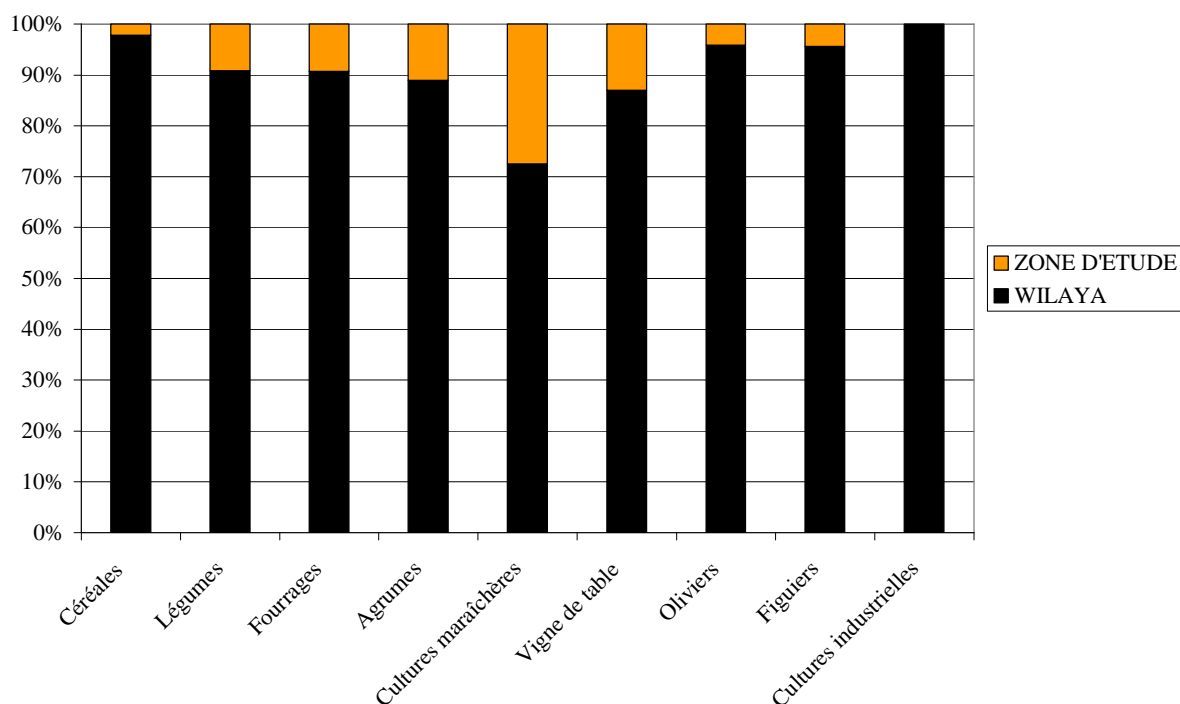
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

**Graphique N°08 : Evolution des sols cultivés dans la wilaya et dans notre zone d'étude de 1999 à 2005
(En hectares)**



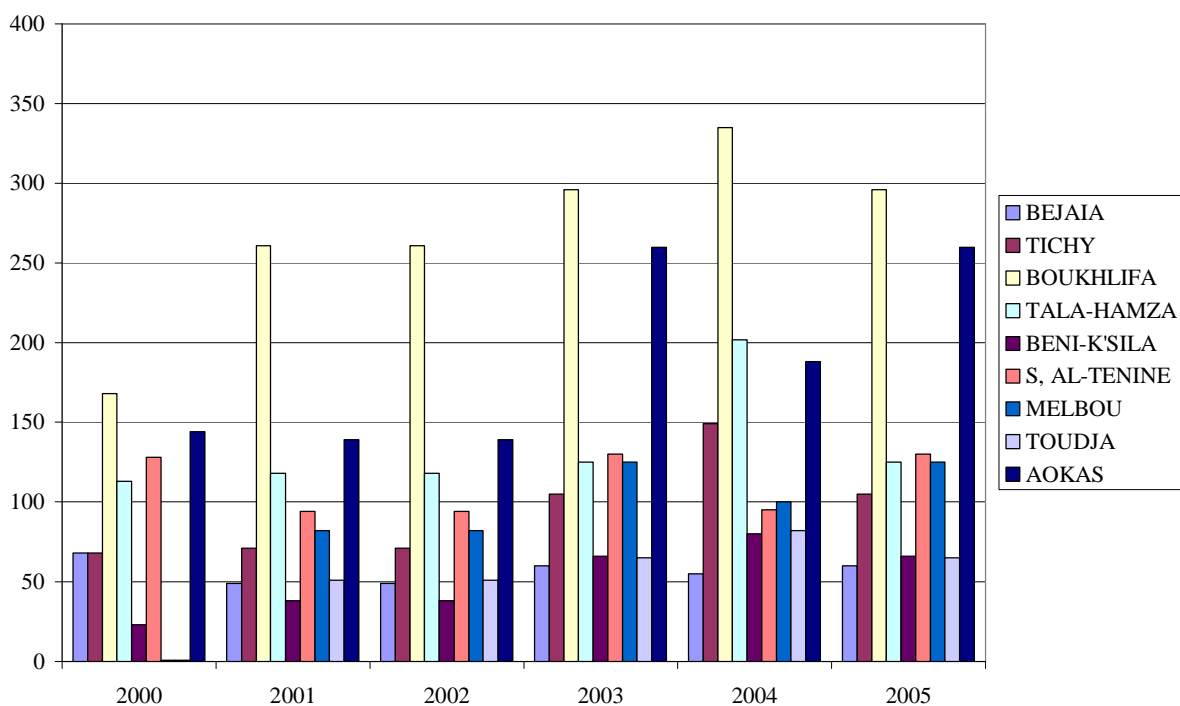
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Graphique N°09 : Le poids de notre zone d'étude dans la production agricole totale de la wilaya en 2005 (En %)



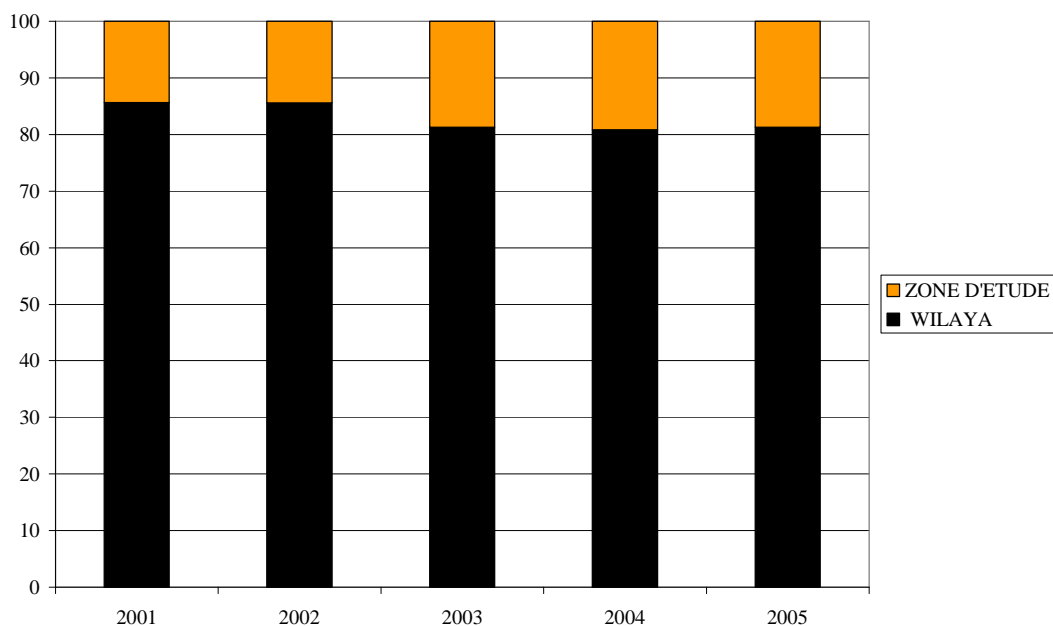
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Graphique N°10 : Evolution de la SAU irriguée dans chaque commune de notre zone d'étude de 2000 à 2005 (En hectares)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Graphique N°11 : Evolution de la part de notre zone d'étude dans la SAU irriguée de 2000 à 2005
(En %, l'an 2000 comme année de base)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

7. FORETS

Tableau N°13 : Superficie Forestière Totale (SFT) de la wilaya en 2005
(En hectares et en %, fin 2005)

La SFT (En HA)	forêts		Maquis	
	(En HA)	(En %)	(En HA)	(En %)
122 500	58 700	47,92	63 800	52,08

Source : La Circonscription des forêts de la wilaya de Béjaïa

Tableau N°14 : Les principaux massifs forestiers de la wilaya en 2005
(En hectares, fin 2005)

Principaux massifs forestiers	Leur superficie (En HA)
Forêt domaniale de Bouhattem	6 979
Forêt domaniale de Taourirt Ighil	6 349
Forêt domaniale de Akfadou-Est	5 300
Forêt domaniale de Beni-Abbes	4 922
Forêt domaniale de Beni-Mimoun	4 192
Forêt domaniale de Oued-Agrioun	3 935
Forêt domaniale de Oued-Djemaa	2 595
Forêt domaniale de Beni-Melloul	2 103

Source : La Circonscription des forêts de la wilaya de Béjaïa

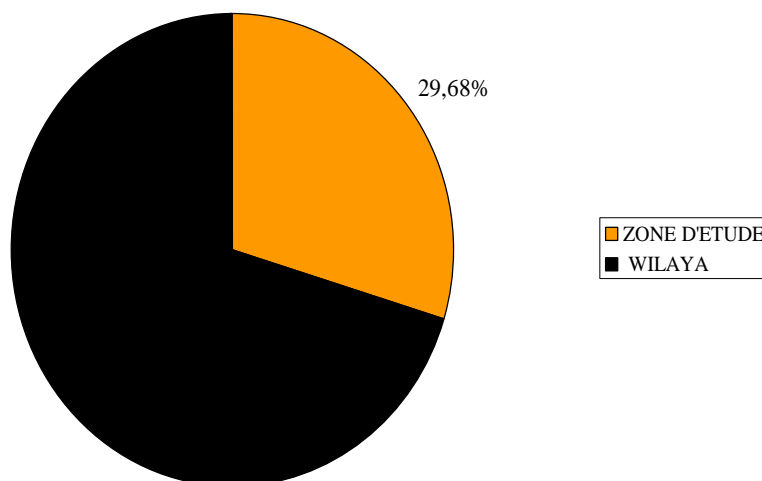
8. HYDROLIQUE

Tableau N°15 : Evolution des infrastructures hydrauliques gérées par l'EDEMIA dans l'ensemble de la wilaya (En nombre)

Années	Stations de pompage	Réservoirs	Forages	Puits	Capacité de stockage (En M ³)
1999	81	153	23	5	--
2000	81	143	31	5	--
2001	40	155	30	8	56 000
2002	47	148	33	5	58 720
2003	50	153	33	5	59 570
2004	62	166	41	6	61 720
2005	63	177	43	6	70 320

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Graphique N°12 : La part de notre zone d'étude dans les eaux souterraines mobilisées dans l'ensemble de la wilaya en 2005 (En %)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

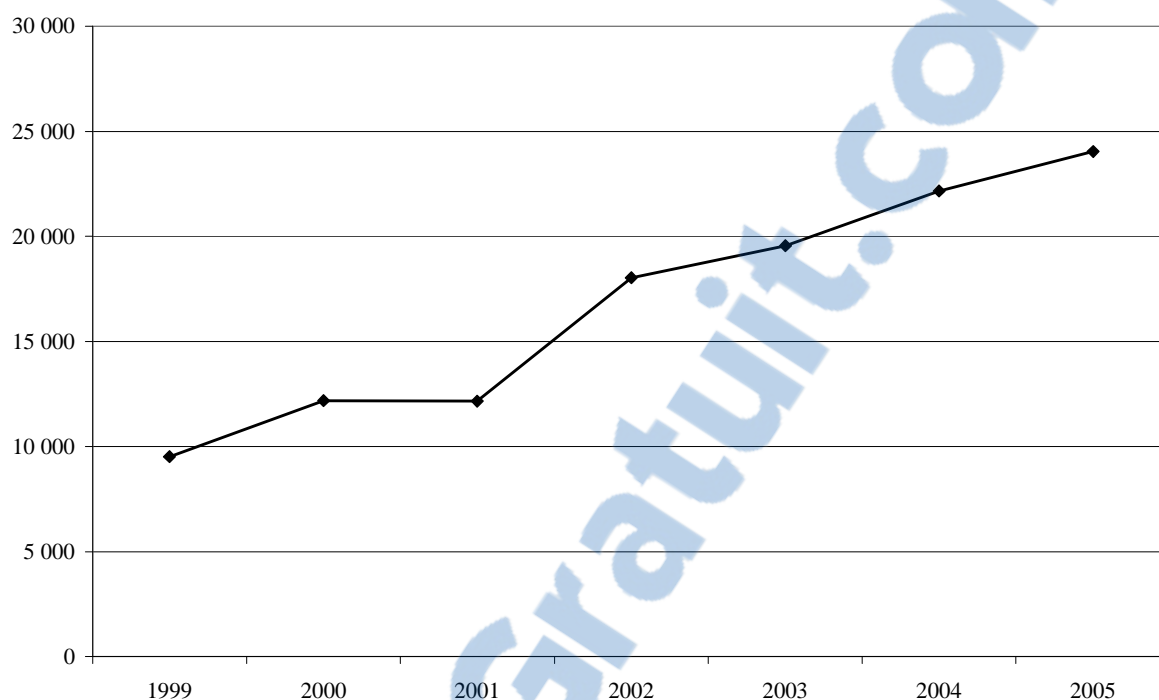
Tableau N°16 : Répartition des infrastructures hydrauliques dans notre zone d'étude en 2005

COMMUNE	Forages réalisés		Forages exploités		Puits (m ³ /jour)	Sources (m ³ /jour)	Retenues collinaires		Réservoirs		Château d'eau	
	Nombre	Débit (L/h)	Nombre	Volume (m ³ /jour)			Nombre	Capacité (m ³)	Nombre	Capacité (m ³)	Nombre	Capacité (m ³)
BEJAIA	26	725	12	24 750	6 000	30 000	00	00	56	40 320	01	200
TICHY	04	55	04	4 260	280	700	00	00	34	3 050	00	00
BOUKHLIFA	02	10	01	460	150	1 050	02	75 000	21	1 700	00	00
TALA-HAMZA	01	15	00	00	2 000	260	01	40 000	06	1 550	00	00
BENI-K'SILA	03	40	01	520	00	540	03	155 000	19	1 130	00	00
S. EL-TENINE	05	120	03	4 100	300	350	00	00	11	2 650	00	00
MELBOU	03	71	02	2 100	150	450	00	00	09	1 700	00	00
TOUDJA	01	17	00	00	300	1 728	01	50 000	19	3 150	00	00
AOKAS	05	80	03	2 880	60	300	02	90 000	11	3 270	00	00
TOTAL WILAYA	168	4 195	100	131 348	20 734	79 665	42	1 865 000	862	157 180	04	800
TOTAL Z. E	50	1 133	26	39 070	9 240	34 328	09	410 000	186	58 520	01	200
LA PART DE LA Z. E EN %	29,76	27,01	26,00	29,74	44,54	43,09	21,43	21,98	21,58	37,23	25,00	25,00

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

9. ESEIGNEMENT SUPERIEUR

Graphique N°13 : Evolution de l'effectif total estudiantin dans l'Université A-MIRA de Béjaïa de 1999 à 2005 (En %)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

10. FORMATION PROFESSIONNELLE

Tableau N°17 : Evolution de la capacité d'accueil des établissements relevant du secteur de la formation professionnelle (publiques ou privées agréées) dans l'ensemble de la wilaya de 1999 à 2005 (En Unité)

Années	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Capacité d'accueil	6 987	7 327	8 194	8 072	8 281	8 393	8 003

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

11. INFRASTRUCTURES SPORTIVES ET CULTURELLES

Tableau N°18 : Evolution des infrastructures sportives et culturelles dans notre zone d'étude et dans l'ensemble de la wilaya de 1999 à 2005 (En Unité)

	TOTAL WILAYA		TOTAL ZONE D'ETUDE	
	Stades communaux en fonction	Centres culturels	Stades communaux en fonction	Centres culturels
1999	25	15	6	3
2000	25	15	6	3
2001	20	16	6	4 (Tichy)
2002	27	16	7 (Melbou)	4
2003	27	16	7	4
2004	30	16	7	4
2005	30	15	7	4

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

12. SECTEUR SANITAIRE

Tableau N°19 : Comparaison entre l'évolution des infrastructures sanitaires dans notre zone d'étude et dans la wilaya pendant la période comprise entre 1999 à 2005 (En Unité)

	TOTAL WILAYA					TOTAL ZONE D'ETUDE				
	Hôpitaux	Polycliniques	Centres de santé	Salles de soins	Pharmacies	Hôpitaux	Polycliniques	Centres de santé	Salles de soins	Pharmacies
1999	7	19	41	158	130	3	6	6	37	59
2000	7	20	43	158	140	3	6	7	34	66
2001	7	22	39	159	148	3	6	5	33	63
2002	7	21	41	156	153	3	6	7	31	69
2003	7	21	44	162	160	3	6	9	37	70
2004	7	21	43	167	165	3	6	8	36	70
2005	7	21	43	169	172	3	6	8	36	69

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Tableau N°20 : Comparaison entre l'évolution des ratios relatifs aux infrastructures sanitaires dans notre zone d'étude et dans la wilaya pendant la période comprise entre 1999 à 2005

	TOTAL WILAYA (01lit/...Habitants)				TOTAL ZONE D'ETUDE (01lit/...Habitants)			
	Hôpitaux	Polycliniques	Centres de santé	Salles de soins (01S.s/...Hbts)	Hôpitaux	Polycliniques	Centres de santé	Salles de soins (01 S.s/...Hbts)
1999	1/792	1/9 549	1/4 584	1/5 658	1/633	1/15 629	1/15 629	1/6 758
2000	1/782	1/10 907	1/27 267	1/5 868	1/632	1/22 989	1/21 073	1/7 438
2001	1/804	1/10 908	1/11 441	1/5 900	1/632	1/42 648	1/14 216	1/7 754
2002	1/819	1/12 639	1/39 498	1/6 076	1/659	1/23 651	1/32 520	1/8 392
2003	1/828	1/12 776	1/39 924	1/5 915	1/666	1/23 906	1/32 871	1/7 107
2004	1/802	1/15 370	1/28 479	1/5 798	1/592	1/15 632	1/22 145	1/7 382
2005	1/834	1/10 754	1/40 778	1/5 791	1/734	1/14 136	1/22 382	1/7 460

Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Tableau N°21 : Etat du secteur sanitaire par commune dans notre zone d'étude en 2005
(En Unité)

COMMUNE	Hôpitaux	Polycliniques	Centres de santé	Salles de soins	Pharmacies
BEJAIA	2	2	3	8	55
TICHY	--	1	--	5	3
BOUKHLIFA	--	--	1	5	--
TALA-HAMZA	--	--	1	--	2
BENI-K'SILA	--	--	1	2	--
S. EL-TENINE	--	1	1	3	3
MELBOU	--	--	1	4	1
TOUDJA	--	1	--	4	1
AOKAS	1	1	--	5	4
TOTAL Z. E	3	6	8	36	69
TOTAL WILAYA	7	21	43	169	172

13. POSTE ET TELECOMMUNICATION

Tableau N°22 : Evolution de la densité téléphonique dans notre zone d'étude et dans l'ensemble de la wilaya de 1999 à 2005 (En 1 Téléphone/Habitants)

Années	TOTAL WILAYA	TOTAL ZONE D'ETUDE
1999	25,29	14,14
2000	23,16	12,45
2001	21,00	11,51
2002	21,10	11,58
2003	19,00	10,70
2004	17,00	9,83
2005	18,00	10,57

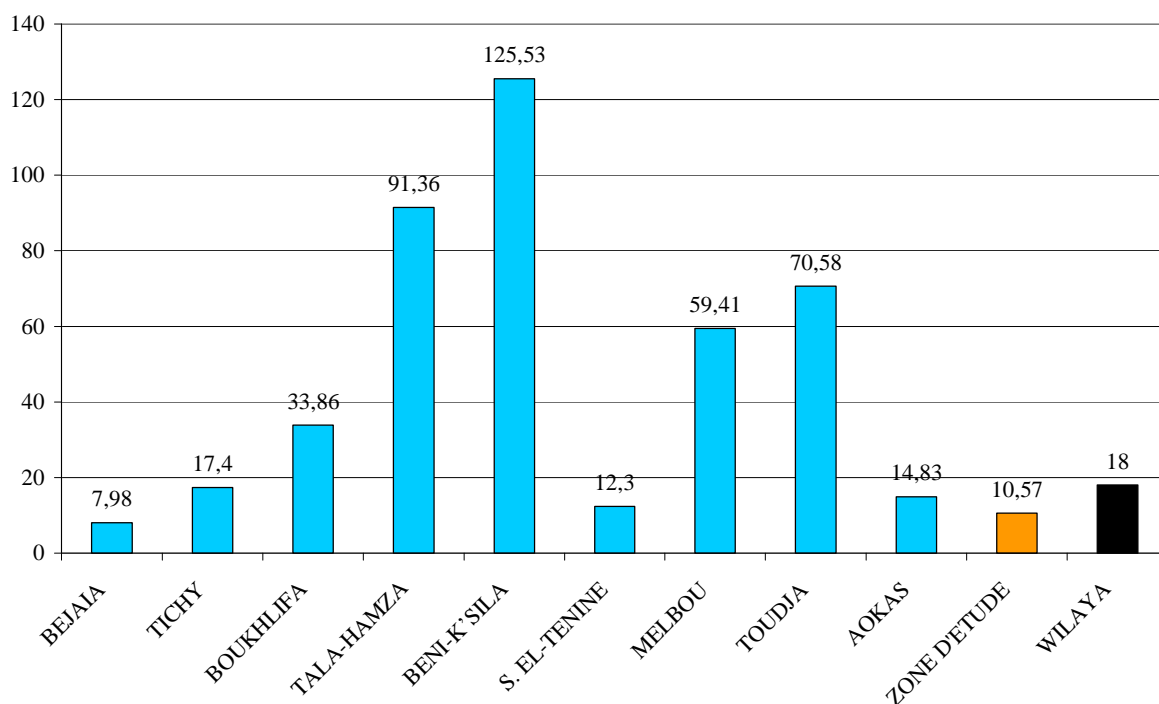
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

Tableau N°23 : Etat du secteur des PTT dans notre zone d'étude en 2005

COMMUNE	Densité téléphonique		Demandes en instance	
	(En nombre d'abonnés)	(1 Tél/...Hbts)	(En nombre)	(En % du nombre d'abonnés)
BEJAIA	21 508	7,98	9 370	43,57
TICHY	886	17,40	861	97,18
BOUKHLIFA	342	33,86	824	240,94
TALA-HAMZA	120	91,36	252	210,00
BENI-K'SILA	45	125,53	84	186,66
S. EL-TENINE	1 025	12,30	713	69,56
MELBOU	187	59,41	273	145,99
TOUDJA	185	70,58	627	338,92
AOKAS	1 121	14,83	873	77,88
TOTAL Z. E	25 419	10,57	13 877	54,59
TOTAL WILAYA	54 113	18,00	40 733	75,25

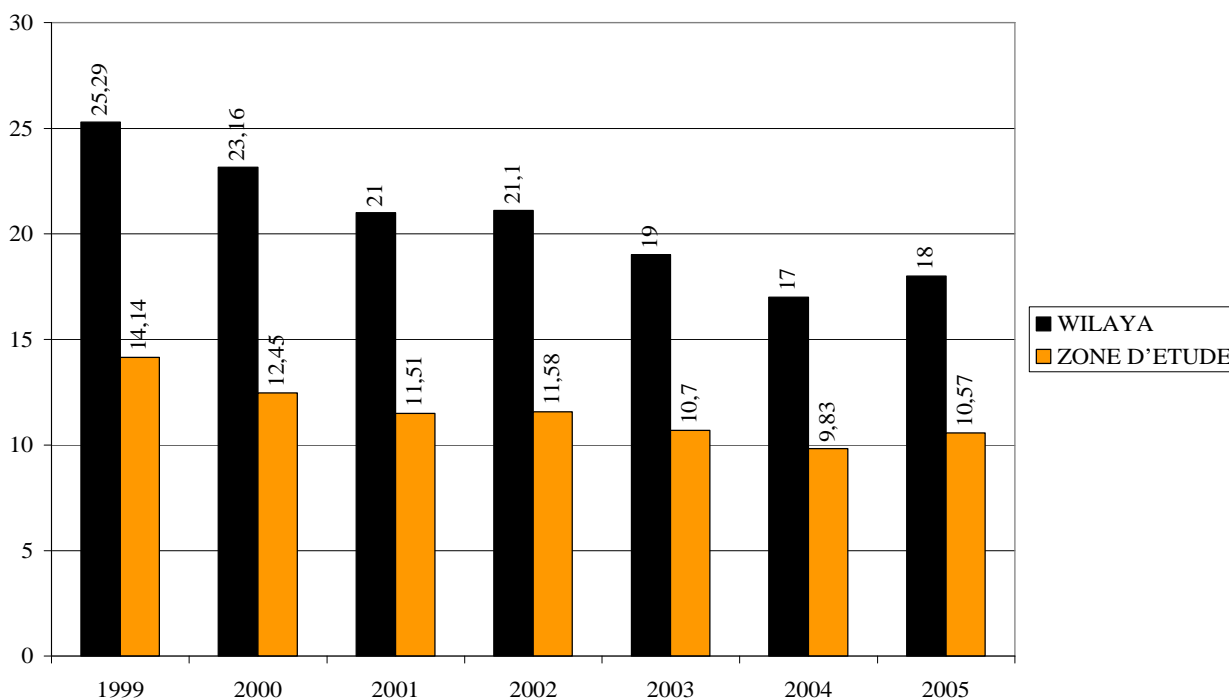
Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

**Graphique N°14 : Densité téléphonique dans chaque commune de notre zone d'étude en 2005
(En 1 Téléphone/... Habitants)**



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données de la DPAT. Edition 2006 (fin 2005).

Graphique N°15 : Evolution de la densité téléphonique dans notre zone d'étude et dans l'ensemble de la wilaya de 1999 à 2005 (En 1 Téléphone/Habitants)



Source : Elaboré par l'Auteur à partir des données publiées dans les annuaires de la DPAT le long de la période comprise entre 1999 et fin 2005.

ANNEXE -2-

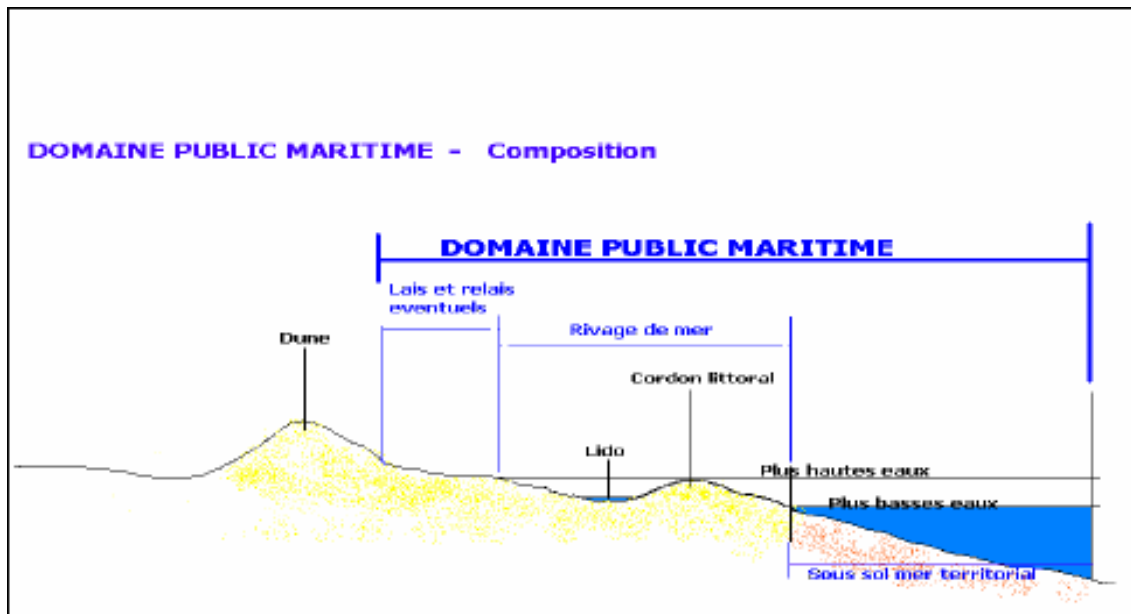
**QUELQUES PHOTOS ILLUSTRATIVES DE NOTRE
ZONE D'ETUDE**

Aspects négatifs	 <p>Un village touristique construit sur une plage</p>	 <p>Une carrière et une décharge sauvage localisées dans un parc naturel et à moins de 200 mètres des plus hautes eaux maritimes</p>	
	 <p>Un point de ramassage d'ordure à côté d'un arrêt de bus et en face d'un complexe sportif</p>	 <p>Un espace largement montagneux et une urbanisation anarchique et déstructurée</p>	
	Aspects positifs	 <p>La plage de Tighremt</p>	 <p>Front de mer</p>
		 <p>Le grand phare</p>	 <p>Le village touristique de Saket est localisé sur un piémont loin du rivage</p>

ANNEXE -3-

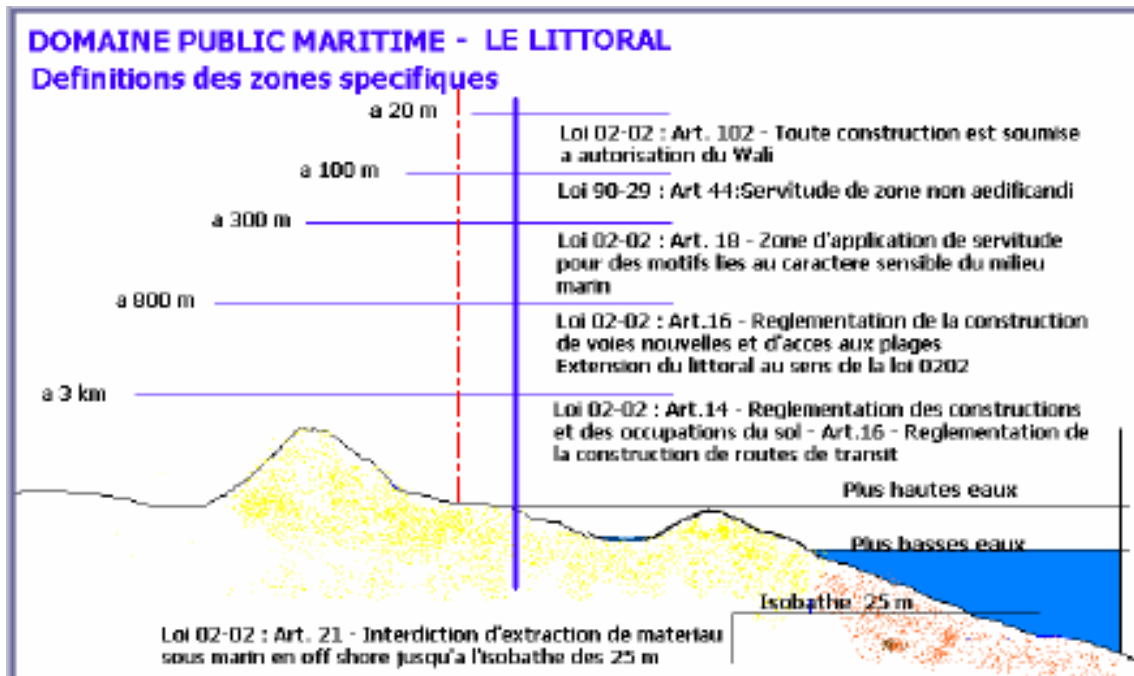
DOMAINE PUBLIC MARITIME

Schéma N°01 : La composition du Domaine Public Maritime



Source : MATE, 2006.

Schéma N°02 : Définitions des zones spécifiques au Domaine Public Maritime -le littoral

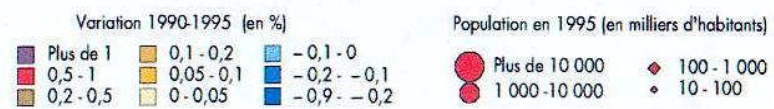
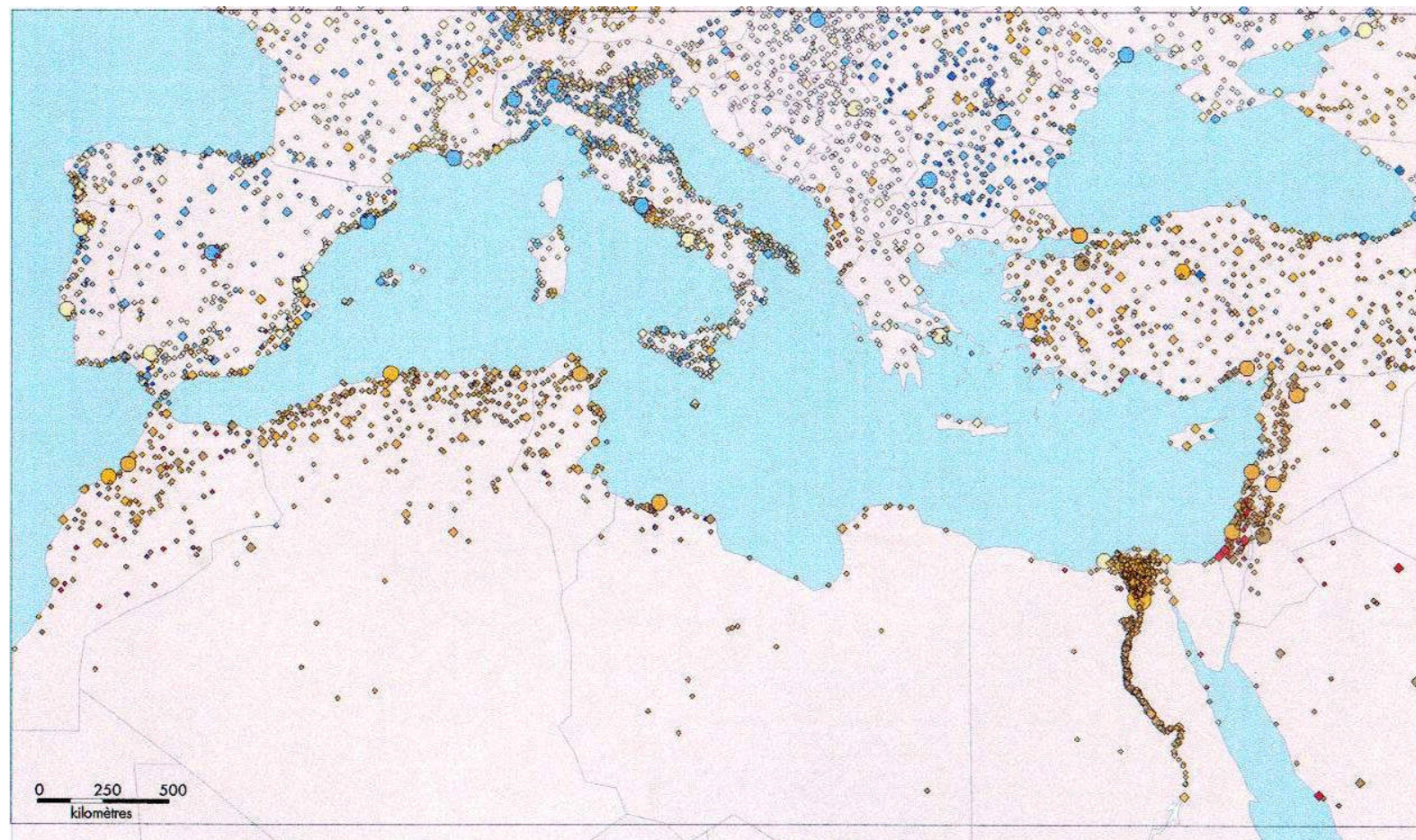


Source : MATE, 2006.

ANNEXE -4-

**POPULATION DU BASIN MEDITERRANEEN :
NOMBRE ET VARIATION ENTRE 1990 ET 1995**

POPULATION DU BASIN MEDITERRANEEN : NOMBRE ET VARIATION ENTRE 1990 ET 1995



ANNEXE -5-

LE PLAN D'AMENAGEMENT COTIER

MATE -2006-

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT COTIER

Pays à façade maritime, l'Algérie n'a pas échappé au phénomène, constaté au niveau mondial en général et en Méditerranée en particulier, de concentration des hommes et des activités sur les régions littorales. Ce phénomène est perçu, dans notre pays, à travers l'importance des établissements humains et des activités économiques sur la frange littorale et aussi à travers les dommages qui en découlent sur le milieu et ses ressources.

En effet les deux tiers de la population algérienne vivent actuellement en zone littorale qui ne représente que 4% du territoire national. A cela il faut ajouter, la pression démographique du fait de l'accroissement saisonnier de la population.

La côte algérienne est considérée aujourd'hui comme l'une des plus peuplées du bassin méditerranéen ; plus de 100 agglomérations de différentes tailles y sont implantées.

L'industrie algérienne s'est également polarisée sur la frange littorale ; plus de 51% des unités industrielles sont localisées sur la côte et plus particulièrement dans l'aire métropolitaine algéroise. 25% des unités industrielles y sont implantées.

Les équipements structurants (route, voies ferrées, ports et aéroports) ont été réalisés pour l'essentiel sur la frange littorale, souvent au détriment des terres les plus fertiles du pays.

Le tourisme balnéaire est surtout marqué par sa concentration spatio-temporelle dont les conséquences sur le milieu côtier sont déjà perceptibles particulièrement au niveau des interfaces terre-mer (écosystèmes, biotopes, paysages naturels) qui sont parfois gravement perturbés.

Cette tendance à la littoralisation du pays a eu plusieurs effets pervers au plan écologique et du point de vue de l'économie :

- Le foncier agricole a enregistré des pertes considérables à cause de l'empiètement ; la région algéroise, a perdu, à elle seule, plus de 12 650 ha entre 1960 et 1993.
 - La SAU a dramatiquement baissé, elle n'est actuellement que de 0,16 ha /habitant dans la région littorale et de seulement 0,007 ha/habitant dans les communes côtières.
 - Les côtes sableuses ont considérablement reculé particulièrement dans les plages situées en zones urbaines, les plages d'extraction de sable et les zones d'embouchure d'oued où la sédimentation est ralentie à cause de la construction des barrages.
 - Les ensembles dunaires se sont dégradés avec de graves conséquences sur la diversité biologique et la stabilisation des sols.
 - Les dunes bordières des plages se rétrécissent et ne répondent plus au rôle qu'elles jouent dans la dynamique de protection des écosystèmes côtiers naturels.
 - Les cordons sableux littoraux disparaissent et ne protègent plus, dans les zones côtières basses, l'arrière pays contre l'invasion marine.
 - Les niveaux de pollution marine augmentent de jour en jour particulièrement dans les zones côtières adjacentes aux grandes métropoles ou voisines des complexes industriels et touristiques ; ce qui a eu pour effet direct une baisse sensible des ressources halieutiques et augmentation inquiétante du nombre de plages interdites à la baignade.

Afin de faire face à cette situation déplorable de dégradation continue de cet espace stratégique du territoire national, l'Etat est désormais déterminé à tout mettre en oeuvre pour que cette tendance soit renversée. Il mettra progressivement en place les instruments qui permettront une utilisation durable du littoral en assurant une gestion rationnelle et adéquate des espaces littoraux en tenant compte des contraintes spécifiques aux zones côtières.

La loi n° 02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral, promulguée le 5 février 2002, s'inscrit dans cette démarche et constitue l'instrument privilégié de mise en oeuvre de la stratégie nationale de protection du littoral et de valorisation de ses ressources.

ANNEXE -6-

TEXTE DE LOI DU LITTORAL

02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral

TEXTE DE LOI DU LITTORAL

02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral

Le Président de la République,

Vu la Constitution et notamment ses articles 122 et 126 ;

Vu l'ordonnance n° 66-62 du 26 mars 1966, relative aux zones et aux sites touristiques ;

Vu l'ordonnance n°66-155 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale ;

Vu l'ordonnance n°66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal ;

Vu l'ordonnance n° 73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national des gardes côtes ;

Vu l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, modifiée et complétée par la loi n°98-05 du Aboule Rabbi El Aboule 1419 correspondant au 25 juin 1998 ;

Vu la loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement ;

Vu la loi n° 83-17 du 16 juillet 1983, modifiée et complétée, portant code des eaux ;

Vu la loi n° 84-12 du 23 juillet 1984, modifiée et complétée, portant régime général des forêts ;

Vu la loi n°84-17 du 7 juillet 1984, modifiée et complétée, relative aux lois de finances ;

Vu la loi n° 90-08 du 7 avril 1990, relative à la commune ;

Vu la loi n° 90-09 du 7 avril 1990, relative à la wilaya ;

Vu la loi n°90-17 du 31 juillet 1990, modifiant et complétant la loi n°85-05 du 16 février 1985 relative à la protection et à la promotion de la santé ;

Vu la loi n° 90-25 du 18 novembre 1990, modifiée et comptée, portant orientation foncière ;

Vu la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme ;

Vu la loi n°90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale ;

Vu la loi n°98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel

Vu la loi n°01-11 du 11 Rabbi Ethane 1422 correspondant au 3 juillet 2001, relative à la pêche et à l'aquaculture

Vu la loi n°01-20 du 27 Ramadan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et développement durable du territoire ;

Après adoption par le Parlement, Promulgue la loi dont la teneur suit :

DISPOSITION PRÉLIMINAIRE

Article 1er- La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral,

TITRE I DÉFINITIONS

Art. 2. - Au sens de la présente loi. On entend par :

- **Cordon dunaire côtier** : une langue de sable formée (dans un golfe ou une baie) de débris déposés par un courant côtier et sur laquelle peut se développer une végétation spécifique.
- **Dune** : une butte ou colline de sable fin formée sur la zone côtière.
- **Endiguement** : l'action de contenir les eaux de mer au moyen de longues constructions.
- Dunes et bandes littorales, les plages et lidos, les côtes rocheuses et les falaises, les plans d'eaux côtiers en communication en surface avec la mer et les parties naturelles des embouchures. l'ensemble de roches ou de blocs de béton que l'on entasse sur un sol submergé pour servir de fondation ou de protection à des ouvrages immergés.
- **Formation côtière** : une couche de terrain d'origine définie et sur laquelle se développe un ensemble d'espèces végétales présentant un faciès analogue.
- **Isobathe** : des points d'égale profondeur en mer.
- **Lande** : une étendue de terre où ne croisse que certaines plantes sauvages telles que Bruyère, ajoncs, genêts ou toute autre variété similaire.
- **Lido** : une lagune derrière un cordon littoral.
- **Marais** : une nappe d'eau stagnante peu profonde recouvrant un terrain partiellement envahi par la végétation.
- **Offshore** : toute activité se situant sur la mer, loin du rivage.
- **Remblaiement** : l'action de colmatage par alluvionnement.
- **Rivage naturel** : zone couverte et découverte par les plus hautes et les plus basses eaux, les Dunes et bandes littorales, les plages et lidos, les côtes rocheuses et les falaises, les plans d'eaux côtiers en communication en surface avec la mer et les parties naturelles des embouchures.
- **Vasière** : endroit à fond vaseux.

CHAPITRE I Principes fondamentaux

Art. 3. - Dans le littoral, L'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'état, les collectivités territoriales, les organisations et les

associations qui oeuvrent dans ce domaine et se fondent sur les principes de développement durable, de prévention et de précaution.

Art. 4. - Dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné, d'Etat et les collectivités territoriales doivent :

- veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime,
- classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non-aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique,
- encourager et oeuvrer pour le transfert, vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

Art. 5. - L'état naturel du littoral doit être protégé. Toute mise en valeur du littoral doit être effectuée dans le respect des vocations des zones concernées.

Art. 6. - Le développement et la promotion des activités sur le littoral doivent se conformer à une occupation économe de l'espace et à la non détérioration du milieu environnemental.

L'Etat décide des mesures réglementaires en vue de l'exploitation durable des ressources littorales.

CHAPITRE II

Le littoral

Art. 7. - Au sens de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale ;
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;
- l'intégralité des massifs forestiers ;
- les terres à vocation agricole ;
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;
- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

Art. 8. - Le littoral, au sens de l'article 7 ci-dessus, fait l'objet de mesures générales de protection et de valorisation énoncées par la présente loi.

Il comprend une zone spécifique qui fait l'objet de mesures de protection et de valorisation, dénommée zone côtière, qui comprend :

- le rivage naturel,
- les îles et les îlots,
- les eaux intérieures maritimes.
- le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

Section I

Dispositions générales relatives au littoral

Art. 9. - Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

Art. 10. - L'occupation ; et l'utilisation des sols littoraux doit préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels.

Sont concernés par la présente disposition, les côtes rocheuses d'intérêt écologique, les dunes littorales et les landes, les plages et les lidos, les forêts et les zones boisées littorales, les plans d'eau côtiers et leur proximité, les îlots et les îles et tous autres sites d'intérêt écologique ou de valeur scientifique sur le littoral, tels que les récifs coralliens, les herbiers sous-marins et les. Formes ou formations côtières sous-marines.

Toutefois, peuvent être admises les installations ou constructions légères nécessaires à la gestion, au fonctionnement et la mise en valeur desdits espaces.

Art. 11. - Les espaces réservés aux activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports nautiques, le camping et le caravaning, même à titre temporaire, sont définis par voie réglementaire qui en précise les conditions de leur utilisation.

Ces activités sont interdites au niveau des zones protégées et des sites écologiques sensibles et font l'objet de prescriptions particulières dans les zones comprenant des sites culturels et historiques.

Art. 12. - L'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral est interdite au-delà de trois (3) kilomètres.

Cette distance englobe le tissu existant et les constructions nouvelles.

L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral est également interdite, moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins sur le littoral.

Art. 13. - La hauteur des agglomérations et autres constructions projetées sur les hauteurs des villes côtières doivent tenir compte des contours naturels de la ligne de crête.

Art. 14. - Sont réglementées, les constructions et les occupations du sol liées directement aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme sur la bande littorale comprise dans une superficie de trois (3) kilomètres à partir des plus hautes eaux maritimes.

Les conditions et les modalités de ces constructions et le taux d'occupation du sol sont fixées par voie réglementaire.

Art. 15. - Toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral tel que défini à l'article 7 ci-dessus.

Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4 alinéa 3° ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

Art 16. - Les réseaux routiers et les voies carrossables d'accès au rivage sont réalisés conformément aux dispositions ci-dessous :

1 - sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la limite d'une bande de huit cents (800) mètres ;

2 - sont interdites les voies carrossables nouvelles sur les dunes littorales, les cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plages ;

3 - sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une distance de plus de trois (3) kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux maritimes.

Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception aux alinéas (1) et (2) ci-dessus. L'exception prévue ci-dessus est précisée par voie réglementaire.

Section II

Dispositions particulières relatives aux zones côtières

Art. 17. - Est régie par voie réglementaire, toute occupation des parties naturelles bordant les places et participant au maintien de leur dynamique et de leur équilibre sédimentaire, ainsi que celle des dunes bordières et des cordons sableux des parties hautes des plages non atteints par les hautes mers.

Les services compétents prennent toutes les mesures nécessaires pour réhabiliter et/ou pour préserver le haut des plages et les cordons sableux bordiers, notamment contre le piétinement ou toute autre forme de sur fréquentation ou d'utilisation abusive.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Art. 18. - Sans préjudice des dispositions légales en vigueur en matière de servitudes de non aedificandi et sous réserve du cas des activités et des services pour lesquels la proximité immédiate de la mer est une nécessité, ces servitudes peuvent être portées à trois cents (300) mètres pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier.

Les conditions et les modalités d'extension de la zone objet de non-aedificandi et d'autorisation des activités permises sont fixées par voie réglementaire.

Art. 19. - Les actions d'endiguement, d'enrochement et de remblaiement ne sont pas autorisées quand elles portent atteinte à l'état naturel du rivage, sauf quand elles sont justifiées

par des installations liées à l'exercice d'un service public dont la localisation en bord de mer est nécessaire ou en raison d'impératif de protection de la zone concernée.

Art. 20. - Sans préjudice des dispositions de la loi n° 01-11 du 11 Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 susvisée, les autorisations d'extraction de matériaux et notamment de granulat sur le rivage et ses dépendances sont soumises à étude d'impact sur l'environnement, y compris dans les parties naturelles des zones d'embouchure et les lits des cours d'eau proches des rivages.

Les extractions de matériaux visées à l'alinéa précédent, à l'exception des travaux de désenvasement et de désensablement des ports sont formellement interdites lorsqu'elles concernent :

1 - les zones adjacentes aux plages, lorsqu'elles participent à leur équilibre sédimentaire ;

2 - les plages ;

3 - les dunes littorales, lorsque leur équilibre ou leur patrimoine sédimentaire est menacé.

Art. 21. — L'extraction de matériaux sous-marins en offshore est interdite jusqu'à la limite de l'isobathe des vingt cinq (25) mètres.

En cas de nécessité liée à la nature des fonds concernés ou des particularités liées aux écosystèmes qu'ils abritent, les zones concernées peuvent être étendues par voie réglementaire.

Les activités industrielles en offshore sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 22. — Les agglomérations de la zone côtière de plus de cent mille habitants (100.000) doivent disposer d'une station d'épuration des eaux usées.

Les agglomérations de moins de cent mille habitants (100.000) doivent disposer de procédés et de systèmes d'épuration des eaux usées.

Art. 23. - La circulation et le stationnement des véhicules automobiles sur le rivage naturel sont interdits.

Sont autorisés à circuler, en cas de besoin, les véhicules des services de sécurité, secours ou de nettoyage et d'entretien des plages.

TITRE II

INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE

CHAPITRE I

Instruments de gestion du littoral

Art. 24. - Il est créé un organisme public dénommé commissariat national du littoral chargé de veiller à la mise en oeuvre de la politique nationale de la protection et de la mise en valeur du littoral en général et de la zone côtière en particulier.

Cet organisme a pour mission notamment d'établir un inventaire complet des zones côtières, tant en ce qui concerne les établissements humains que les espaces naturels. Une attention particulière sera portée aux régions insulaires.

L'organisation, le fonctionnement et les missions de cet organisme sont définis par voie réglementaire.

Art. 25. - L'inventaire visé à l'article 24 ci-dessus servira de base à l'élaboration :

1 - d'un système global d'information fondé sur des critères d'évaluation permettant un suivi permanent de l'évolution du littoral et l'élaboration d'un rapport sur l'état du littoral publié tous les deux ans ;

2 - d'une cartographie des zones côtières comportant notamment une cartographie environnementale et une cartographie foncière.

Art. 26. - Dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi.

Les conditions d'élaboration du plan d'aménagement côtier, son contenu et les modalités de sa mise en oeuvre sont fixés par voie réglementaire.

Art. 27. - La qualité des eaux de baignade fait l'objet d'analyses périodiques et régulières conformément à la réglementation en vigueur.

Les résultats des analyses doivent faire l'objet d'une information régulière des usagers.

Art. 28. - Un contrôle de tous les rejets urbains, industriels et agricoles susceptibles de dégrader ou polluer le milieu marin doit être effectué régulièrement. Les résultats qui en découlent sont portés à la connaissance du public.

Art. 29. - Les dunes font l'objet d'un classement en zones critiques ou en aires protégées.

L'accès pourra y être interdit et des actions spécifiques de stabilisation du sol sont entreprises en recourant à des méthodes biologiques pour préserver le couvert forestier ou herbacé.

Art. 30. - Les parties des zones côtières où les sols et la ligne côtière sont fragiles ou menacés d'érosion, sont classées en zones critiques.

L'accès pourra y être interdit et des actions seront entreprises pour assurer leur stabilisation. Les constructions, ouvrages, routes, parkings et aménagements de loisirs sont interdits dans ces zones critiques.

Art. 31. - Les espaces boisés de la zone côtière sont classés afin d'empêcher leur destruction et de garantir leur rôle de stabilisation des sols.

Les coupes et arrachages des espèces végétales contribuant à la stabilisation des sols sont interdits.

Cependant, dans certaines circonstances pouvant être utiles à l'environnement et dans l'intérêt des objectifs de la conservation de la nature, les coupes et le déracinement peuvent être justifiés comme une forme dynamique de gestion.

Art. 32. - Les marais, les vasières et les zones humides sont protégés et ne peuvent faire l'objet d'un changement d'affectation à moins que celui-ci soit d'intérêt environnemental. S'ils représentent un espace revêtant un intérêt environnemental, ils doivent faire l'objet d'un classement en aire protégée.

CHAPITRE II

Instrument d'intervention sur le littoral.

Art. 33. - En cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières ou dans les autres cas de pollution marine nécessitant une intervention d'urgence, des plans d'aménagement sont institués à cet effet.

Les modalités de définition des plans d'intervention d'urgence, leur contenu et leur déclenchement ainsi que la coordination entre les différentes autorités intervenant dans leur mise en oeuvre sont précisés par voie réglementaire.

Art. 34. - Dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers et afin de mobiliser l'ensemble des moyens requis, il est institué

Un conseil de coordination côtière.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par voie réglementaire.

Art. 35. - Il est institué un fonds pour financer la mise en oeuvre des mesures de protection du littoral et des zones côtières.

Les ressources de ce fonds ainsi que les modalités de leur affectation sont fixées par la loi de finances.

Art. 36. - Des mesures d'incitation économique et fiscale favorisant l'application de technologies non polluantes et d'autres moyens compatibles avec l'internalisation des coûts écologiques, sont institués dans le cadre de la politique nationale de gestion intégrée et de développement durable du littoral et des zones côtières.

TITRE III

Dispositions pénales

Art. 37. - Sont habilités à procéder à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application :

- les officiers et agents de police judiciaire ainsi que les corps de contrôle régis par le code de procédure pénale ; Les inspecteurs de l'environnement.

Art. 38. - Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application, sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux sont, sous peine de nullité, transmis dans un délai de cinq (5) jours au procureur de la République territorialement compétent, par l'agent verbalisateur qui en adresse copie à l'autorité administrative compétente.

Art. 39. - Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 15 de la présente loi.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 40. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000) à deux millions de dinars (7.000.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 20 ci-dessus.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 41. - Toute infraction aux dispositions de l'article 21 alinéa 1er ci-dessus est passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines.

Toute infraction aux dispositions de l'article 210 alinéa 2 ci-dessus est passible d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) ans et d'une amende de cinq cent mille dinars (500.000) à un million de dinars (1.000.000) ou de l'une de ces deux peines.

En cas de récidive, les peines visées aux alinéas 1er et 2 du présent article sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 42. - Toute infraction aux dispositions de l'article 23 de la présente loi est passible d'une amende de deux mille (2.000) dinars.

Art. 43. - Toute infraction aux dispositions de l'article 30 alinéa 2 de la présente loi est passible d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille

dinars (100.000) à cinq cent mille dinars (500.000) ou de l'une de ces deux peines. En cas de récidive. Les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

Art. 44. - Sur requête de l'autorité administrative compétente, le juge peut ordonner toute mesure nécessaire pour éviter, réduire ou remédier à un danger, une nuisance ou un inconvénient consécutifs aux infractions aux obligations prescrites par la présente loi.

Art. 45. - Pour les infractions prévues aux articles 39, 40, 41 et 43 ci-dessus, la juridiction compétente ordonne aux frais du condamné, soit la remise en état des lieux, soit l'exécution des travaux d'aménagement, conformément aux dispositions prévues par la présente loi.

DISPOSITION FINALE

Art. 46. - La présente loi sera publiée au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.

**LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES, FIGURES, SCHEMAS ET CARTES
GEOGRAPHIQUES**

➤ **Liste des tableaux**

N°	TITRE	PAGE
I. 1	Exemple illustratif de la localisation agricole de trois produits selon le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN.....	15
II. 1	La hiérarchie urbaine selon Walter CHRISTALLER.....	31
V. 1	Les diverses formes d'intégration et leurs conséquences.....	86
VI. 1	La moyenne des précipitations annuelles selon les ensembles géographiques (En mm).....	97
VI. 2	Le potentiel des ressources en eau en Algérie par zones (En milliards de m ³).....	97
VI. 3	Evolution de la population totale et du taux de croissance démographique annuelle de la population algérien.....	99
VI. 4	Le déséquilibre de la répartition de la population algérienne par zones géographiques (En %).....	100
VI. 5	Evolution de la densité démographique en Algérie par zones (Habitants/Km ²).....	102
VII. 1	Localisation des principales forêts dans notre zone d'étude.....	125
VII. 2	Evolution de la population dans notre zone d'étude (De 1999 à 2005, en unités)..	130
VII. 3	Evolution de la densité de la population dans notre zone d'étude (De 1999 à 2005, habitants/km ²).....	131
VII. 4	Le taux de croissance démographique annuelle par commune dans notre zone d'étude entre 2000 et 2005 (En %).....	136
VII. 5	Répartition de la population dans notre zone d'étude, selon qu'elle soit urbaine ou rurale en 2005 (En unités et en % du total de la population de chaque commune).....	139
VII. 6	Répartition des logements par commune dans notre zone d'étude de 1999 à 2005 (En unités).....	140
VII. 7	Typologie et structure de l'habitat dans notre zone d'étude en fin 2005.....	
VIII. 1	La part de la Superficie Agricole Utile dans chaque commune de notre zone d'étude (En hectares et en %).....	150
VIII. 2	Le poids de notre zone d'étude dans la production agricole totale de la wilaya en 2005 (En Quintaux).....	151
VIII. 3	Evolution de l'occupation des sols selon les produits agricoles dans notre zone d'étude (En hectares).....	153
VIII. 4	La production de lait et de viande contrôlée dans notre zone d'étude pour la campagne agricole 2005/2006 (En quintaux).....	160
VIII. 5	Evolution de la flotte dans notre zone d'étude de 1998 à 2006 (En unité).....	163
VIII. 6	Les perspectives de développement du secteur de la pêche dans notre zone d'étude dans le cadre du Plan de Soutien à la Croissance Economique.....	165
IX. 1	Evolution du nombre de salles de classe utiles dans les trois cycles d'enseignement dans notre zone d'étude de 1999 à 2005 (En Unités).....	172
IX. 2	Comparaison du taux d'encadrement et du taux d'occupation des salles de classe utiles entre notre zone d'étude et la wilaya dans les trois cycles d'enseignement en 2005.....	174
IX. 3	Comparaison entre les besoins en salles de classe pour chaque commune dans les trois cycles regroupés entre 2004 et 2005.....	176
IX. 4	Evolution du taux d'encadrement pédagogique dans l'Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa de 1999 à 2005.....	178

IX. 5	Etat général du secteur sanitaire dans notre zone d'étude par commune en comparaison avec les normes du Ministère de la Santé en 2005 (En Unités).....	181
IX. 6	Evolution démographique et estimation des besoins en infrastructures sanitaires au cours des trois termes par commune dans notre zone d'étude (En unités).....	185
IX. 7	Répartition des équipements sportifs dans notre zone d'étude (fin 2005).....	186
IX. 8	Répartition spatiale des infrastructures culturelles dans notre zone d'étude (fin 2005).....	188
IX. 9	Répartition spatiale des équipements de télécommunication dans notre zone d'étude (fin 2005).....	189
IX. 10	Quelques données sur le secteur hydraulique dans notre zone d'étude (Fin 2005).	191
IX. 11	Comparaison des besoins journaliers en eau potable entre notre zone d'étude et la wilaya à court terme (2010) (En hectolitres).....	194
IX. 12	Longueur des réseaux de raccordement par commune dans notre zone d'étude (fin 2005).....	195
X. 1	Evolution des activités polluantes et à risque dans la wilaya (En nombre d'unités).....	199
X. 2	Présentation des unités industrielles polluantes dans notre zone d'étude en 2005.....	201
X. 3	Consistance du réseau routier revêtu dans notre zone d'étude (En 2005).....	207
X. 4	Localisation des unités industrielles dans notre zone d'étude en 2005.....	215

➤ **Liste des graphiques**

N°	TITRE	PAGE
I. 1	Evolution de la rente foncière selon la variation de la distance dans le cas du modèle de la localisation agricole de VON THÜNEN.....	14
I. 2	Localisation optimale de plusieurs cultures selon le modèle de VON THÜNEN.....	15
VI. 1	Evolution de l'Ecart Absolu de Peuplement entre les différentes régions (En millions d'habitants).....	101
VI. 2	Evolution de la part de la population urbaine dans la population total de l'Algérie de 1954 à 2015 (En %)......	101
VII. 1	Répartition de la population de la wilaya par groupe d'âge en 2005 (En unités).....	132
VII. 2	Quelques données sur le marché de l'emploi au niveau de la wilaya (En %)....	137
VIII. 1	Répartition de la production arboricole par commune dans notre zone d'étude en 2005 (En hectares).....	156
VIII. 2	Part des emplois créés dans le secteur de la pêche dans l'ensemble de la population occupée dans notre zone d'étude (En %)......	164
IX. 1	Evolution du nombre de salles de classe utiles dans les trois cycles d'enseignement dans notre zone d'étude et dans la wilaya de 2000 à 2005 (En %)......	173
X. 1	Evolution de la fréquentation des plages de 1998 à 2005 (En Nombre de baigneurs).....	223

➤ **Liste des figures**

N°	TITRE	PAGE
I. 1	La répartition des cultures agricoles selon le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN.....	17
I. 2	La formation d'un district industriel ou d'un système local de production selon le modèle d'Alfred MARSHALL.....	18
I. 3	Le triangle de la localisation industrielle d'Alfred WEBER.....	20
I. 4	Un réseau d'isodapanes représentant une répartition des points qui ont le même coût de transport.....	21
I. 5	Isodapane critique avec une prise en compte du coût de la main d'œuvre.....	21
I. 6	Le regroupement des entreprises sur un seul espace pour former un réseau d'isodapanes.....	22
I. 7	Un partage équitable du marché en trois tiers égaux.....	24
I. 8	Une localisation des deux vendeurs au centre du marché.....	24
I. 9	Le modèle des isolignes de Tord PALANDER.....	25
II. 1	La hiérarchie urbaine selon le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER.....	30
II. 2	Les places centrales et leurs aires d'influence selon le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER.....	30
II. 3	La délimitation des aires de marché dans le modèle d'August LÖSCH.....	32
II. 4	La formation des centres urbains et des régions selon le modèle des aires de marché d'August LÖSCH.....	33
II. 5	Dynamique rectiligne du nouveau paysage urbain.....	40
II. 6	La ville-satellite.....	40
II. 7	Ville-paysage.....	42
III. 1	Le principe du Développement Durable.....	46
V. 1	Cadre spatial d'une zone côtière.....	78
V. 2	Illustration des principales activités en espace littoral.....	82
V. 3	Utilisation passée et présente de la bande côtière méditerranéenne (PNUD, Plan Bleu).....	83

➤ **Liste des schémas**

N°	TITRE	PAGE
II. 1	Schématisation des données de l'exemple précédent.....	28
II. 2	Effets d'entraînement et externalités pécuniaires.....	35
II. 3	Interactions entre acteurs et externalités de réseaux.....	35
II. 4	Réseau maillé.....	40
II. 5	Réseau polaire.....	40
II. 6	Réseau multipolaire.....	41
II. 7	Réseau en arête de poisson.....	41
II. 8	Réseau en arbre.....	42
III. 1	Systèmes territoriaux et formes d'organisation des espaces locaux.....	56
IV. 1	Les principes fondateurs de l'aménagement du territoire.....	71
IV. 2	La mise en œuvre d'un Programme Directeur d'Aménagement du territoire.....	72
V. 1	Les composantes du système littoral : actions, interactions et rétroactions.....	80
V. 2	Les principaux processus naturels et les principales actions anthropiques exercés sur l'espace littoral.....	81

V. 3	Les différentes phases de mise en œuvre d'une politique de GIZC.....	88
VI. 1	L'O.HP-Sud et le scénario volontariste de la reconquête des régions intérieures.....	104
VI. 2	Organigramme illustrant les principaux acteurs, les principes fondamentaux et les objectifs stratégiques des divers instruments de la politique d'aménagement du territoire.....	114

➤ **Liste des cartes géographiques**

N°	TITRE	PAGE
VI. 1	Représentation des grands ensembles géographiques du territoire algérien.....	96
VI. 2	Zones sismiques et degré de vulnérabilité du territoire algérien.....	98
VII. 1	Le découpage administratif de notre zone d'étude accompagné de la superficie de chaque commune (En km ²).....	122
VII. 2	La superficie de chaque commune de notre zone d'étude (En km ²) et sa part dans la superficie totale de la wilaya (En %)......	123
VII. 3	Représentation du réseau hydrographique de notre zone d'étude.....	127
VII. 4	Densité démographique (Hab/km ²) et répartition de la population par commune et par strates (En nombre) dans notre zone d'étude.....	135
VII. 5	Répartition des logements par commune dans notre zone d'étude (Fin 2005, tous programmes confondus).....	141
VIII. 1	Répartition générale des terres dans notre zone d'étude (En HA).....	149
IX. 1	Répartition des établissements d'enseignement et des centres de formation professionnelle dans notre zone d'étude.....	175
IX. 2	Répartition des infrastructures sanitaires dans notre zone d'étude.....	183
IX. 3	Taux d'électrification, de raccordement au réseau AEP et au réseau d'assainissement dans notre zone d'étude (En %)......	196
X. 1	Schématisation spatiale des infrastructures de transport dans notre zone d'étude.....	212
X. 2	Répartition spatiale des unités industrielles dans notre zone d'étude.....	219
X. 3	Le potentiel touristique de notre zone d'étude.....	222

TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	II
Résumé.....	III
Sommaire.....	IV

INTRODUCTION GENERALE.....	1
----------------------------	---

Première partie THEORIES, MODELES ET NOTIONS DE BASE

INTRODUCTION.....	11
-------------------	----

Chapitre -1- MODELES DE LOCALISATION SPATIALE.....

1. Théories et modèles de base de la localisation spatiale.....	12
2. Le modèle des cercles concentriques de VON THÜNEN.....	13
3. Le modèle des districts industriels d'Alfred MARSHALL.....	18
4. Le modèle de la localisation industrielle d'Alfred WEBER.....	19
5. Le principe de substitution des facteurs de production d'Andréas PREDHÖL.....	22
6. Le principe de la concurrence imparfaite de Hans WEIGMANN.....	23
7. Le modèle de la concurrence monopolistique localisée de Harold HOTELLING.....	23
8. Le modèle des isolignes de Tord PALANDER.....	24
Conclusion.....	26

Chapitre -2- FORMATION DES VILLES, URBANISATION ET SYSTEMES DE RESEAUX.....

1. Les modèles fondateurs de l'analyse urbaine.....	28
1.1. Le ressort d'influence des villes selon William J. REILLY.....	28
1.2. Le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER.....	29
1.3. Le modèle des aires de marché d'August LÖSCH.....	31
2. La corrélation entre l'espace et l'analyse économique.....	33
3. Territoire et système de réseaux.....	34
4. Notion d'espace (région) polarisé(e) de Jacques BOUDEVILLE (1968).....	36
5. La nouvelle économie géographique.....	37
6. Urbanisation et formation des villes.....	39
6.1. La notion de réseau.....	39
6.1.1. Les réseaux maillés.....	39
6.1.2. Les réseaux polaires et les réseaux multipolaires.....	40
6.1.3. Les réseaux en arête de poisson (réseaux diachroniques).....	41
6.1.4. Les réseaux en arbre.....	41
6.2. Ville et étalement urbain : l'exemple de la ville britannique.....	42
6.3. Ville compacte et développement durable.....	42

6.4. Ville compacte et efficacité économique.....	43
6.5. Ville compacte et cohésion sociale.....	43
Conclusion.....	44

Chapitre -3-
MODELES DE DEVELOPPEMENT ET FORMES
D'ORGANISATION DES ESPACES LOCAUX.....

1. Pour un développement durable du territoire.....	46
2. Le développement endogène ?.....	47
2.1. Territoire et développement endogène.....	47
2.2. Les éléments de base du développement endogène.....	48
2.2.1. Le capital physique.....	49
2.2.2. Innovation technologique	49
2.2.3. Le capital humain	49
2.2.4. Le capital public.....	49
3. Les freins de la propagation du développement.....	50
4. Développement endogène spatialisé.....	50
4.1. Le district industriel.....	51
4.2. Le système productif localisé (SPL).....	52
4.3. Le district innovateur.....	54
Conclusion.....	56

Chapitre -4-
POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET REEQUILIBRAGE SPATIAL.....

1. L'aménagement du territoire ?.....	58
2. Histoire de l'aménagement du territoire.....	59
3. Les objectifs de l'aménagement du territoire.....	62
3.1. La mise en valeur des espaces.....	62
3.2. Combattre les distorsions et les disparités spatiales.....	63
4. Articulation entre équité territoriale et efficacité économique.....	65
4.1. L'argument d'efficacité.....	66
4.2. L'argument d'équité.....	66
4.3. L'arbitrage entre l'efficacité et l'équité.....	67
5. Les instruments de la politique d'aménagement du territoire.....	67
5.1. Les services à usage collectif.....	68
5.2. Les infrastructures de transport.....	68
5.3. Les politiques de prix.....	69
6. Les acteurs de l'aménagement du territoire.....	69
6.1. Les populations.....	69
6.1.1. Les comportements démographiques.....	69
6.1.2. Les comportements sociaux.....	69
6.1.3. Les comportements politiques.....	70
6.2. Les entreprises.....	70
6.3. L'Etat.....	70
6.4. Les collectivités locales.....	71
6.5. Les autres acteurs.....	71
7. Principes fondateurs de l'aménagement du territoire.....	71

7.1. Le principe de coordination.....	72
7.1.1. Une coordination horizontale.....	72
7.1.2. Une coordination verticale.....	72
7.2. Les principes de coopération et de participation.....	72
8. Aménagement du territoire et décentralisation de l’action publique.....	73
Conclusion.....	74

Chapitre -5-
AMENAGEMENT DU LITTORAL ET GESTION
INTEGREE DES ZONES COTIERES.....

1. La conception et la mise en œuvre d’un Programme Directeur d’Aménagement du Territoire...	76
1.1. La détermination des orientations.....	76
1.2. La clarification du cadre d’action.....	76
1.3. La finalisation du programme directeur.....	76
1.4. La mise en œuvre.....	76
2. Espace littoral : quelques définitions.....	77
3. Le littoral, un espace naturellement fragile et artificiellement fragilisé.....	79
4. La dynamique des activités humaines en espace littoral et leurs impacts.....	81
5. Définition de l’aménagement du littoral.....	84
6. Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC).....	85
7. La mise en œuvre d’une démarche de GIZC.....	87
Conclusion.....	88
CONCLUSION.....	90

Deuxième partie
AMENAGEMENT PROSPECTIF DU TERRITOIRE ALGERIEN ET
PRESENTATION DE L’ESPACE LITTORAL DE BEJAIA

INTRODUCTION.....	93
--------------------------	-----------

Chapitre -6-
LES CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE ALGERIEN
ET LES PERSPECTIVES DE SON AMENAGEMENT.....

1. Les aspects physiques du territoire algérien.....	96
2. L’image démographique du territoire algérien.....	98
2.1. Un ralentissement de la croissance démographique.....	99
2.2. Une répartition déséquilibrée de la population.....	99
3. L’anarchie urbaine : la forte caractéristique du territoire algérien.....	101
4. Diagnostique de la situation de l’aménagement du territoire.....	102
4.1. Les infrastructures hydriques.....	102
4.2. Les infrastructures de transport.....	103
5. Le rééquilibrage de l’espace comme ultime objectif de la nouvelle politique d’aménagement du territoire.....	104
6. Les lignes directrices de la nouvelle politique d’aménagement du territoire.....	105
6.1. Un aménagement du territoire créateur d’emploi.....	106
6.2. Un aménagement du territoire au service du développement durable.....	106

7. Les différents instruments de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.....	107
7.1. Une intensification des grands travaux d'aménagement du territoire.....	107
7.1.1. Les infrastructures hydriques... ..	107
7.1.2. ... et ceux de l'assainissement.....	108
7.1.3. La relance des ouvrages assignés au secteur des transports.....	108
7.1.4. Les nouvelles technologies et les autoroutes de l'information.....	110
7.1.5. Le rééquilibrage spatial des infrastructures de la connaissance.....	110
7.2. Les instruments institutionnels de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.....	112
7.3. Les instruments financiers de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.....	116
7.3.1. Les aides indirectes de l'Etat... ..	116
7.3.2. ... et des collectivités locales.....	116
7.3.3. Les aides directes.....	117
7.3.4. Le Fonds national d'aménagement et de développement durable du territoire (FNADT).....	117
7.3.5. Le Fonds d'action économique et de développement des Hauts-Plateaux (FAED/H-P).....	117
7.3.6. La Caisse nationale d'équipement et d'aménagement du territoire (CNEAT).....	117
Conclusion.....	118

Chapitre -7-

**ANALYSE TERRITORIALE ET PRESENTATION
MULTIDIMENSIONNELLE DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAIA 119**

1. La place de l'espace littoral dans un monde caractérisé par une forte concurrence spatiale.....	120
2. Situation géographique et climatique.....	120
2.1. Les montagnes.....	124
2.2. La vallée de la Soummam.....	124
2.3. La plaine littorale.....	124
2.4. La mer : un élément phare mais fortement négligé.....	124
2.5. Forêt et tissu végétal.....	125
2.6. L'eau : une ressource à rationaliser.....	126
3. Les risques naturels.....	128
4. Population et démographie.....	129
4.1. Evolution et répartition inégale du peuplement dans notre Zone d'Etude.....	129
4.2. Démographie urbaine et rurale : beaucoup de contrastes.....	133
4.3. Le double effet de l'émigration.....	136
4.4. Le chômage : un problème socio-économique qui perdure.....	137
5. Une urbanisation autocentrique et anarchique.....	138
Conclusion.....	142

CONCLUSION.....	143
------------------------	------------

Troisième partie

**ETAT DE FAITS, DEFIS ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT
DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAIA**

INTRODUCTION.....	146
--------------------------	------------

**Chapitre -8-
LE SECTEUR PRIMAIRE : SES FORCES ET SES FAIBLESSES..... 147**

1. Généralités et réalités.....	148
2. L'espace agricole.....	148
3. La nomenclature de la production agricole.....	150
3.1. Quelques constats globaux.....	154
3.2. Le cas des céréales.....	155
3.3. Le cas des maraîchères.....	155
3.4. Le cas des arbres fruitiers.....	155
4. Elevage et production animale.....	156
4.1. La production laitière.....	158
4.2. La production de viande.....	158
5. La pêche et la valorisation des produits de la mer.....	162
5.1. La pêche : entre hier et aujourd'hui.....	162
5.2. Une vue globale sur un secteur en crise multidimensionnelle.....	162
5.3. La flottille de pêche.....	163
5.4. La pêche et l'emploi.....	164
5.5. La production halieutique.....	165
5.6. Défis et perspectives.....	165
Conclusion.....	168

**Chapitre -9-
DEVELOPPEMENT LOCAL ET REPARTITION SPATIALE
DES INFRASTRUCTURES SOCIALES..... 169**

1. Infrastructures éducatives.....	170
1.1. Evolution des capacités d'accueil des établissements scolaires.....	170
1.2. La répartition spatiale des établissements scolaires.....	173
2. Les infrastructures de formation professionnelle.....	177
3. L'enseignement supérieur.....	178
4. Les infrastructures sanitaires.....	179
4.1. La répartition spatiale des infrastructures sanitaires.....	179
4.2. Les perspectives de développement du secteur sanitaire.....	184
5. Les autres infrastructures.....	186
5.1. Les infrastructures sportives.....	186
5.2. Les autres infrastructures sportives et ceux dédiées à la jeunesse.....	186
5.3. Les infrastructures culturelles.....	187
5.3.1. La culture : un élément phare dans la valorisation des territoires.....	187
5.3.2. La répartition spatiale des infrastructures culturelles.....	187
5.3.3. La dotation en équipements postaux.....	189
6. Les infrastructures hydriques.....	189
6.1. Présentation du potentiel hydrique.....	189
6.2. La situation actuelle du secteur.....	189
6.3. Perspectives de développement et défis à relever.....	192
7. Réseau d'assainissement et stations d'épuration.....	194
7.1. Situation actuelle.....	194
7.2. Défis et perspectives.....	197
Conclusion.....	197

**Chapitre -10-
ENVIRONNEMENT, TRANSPORT, INDUSTRIE
ET ACTIVITE TOURISTIQUE.....**

1. L'environnement : une variable à ne pas négliger.....	199
1.1. Etat de faits général.....	199
1.2. Pollution et dévalorisation du territoire.....	200
2. Les réseaux de transport.....	206
2.1. Le transport routier.....	206
2.2. Le transport ferroviaire.....	209
2.3. Le transport maritime.....	209
2.3.1. Infrastructures portuaires.....	209
2.3.2. Perspectives de développement du port de Béjaïa.....	210
2.4. Le transport aérien.....	213
3. L'espace industriel.....	213
4. Le tourisme : un secteur à dynamiser.....	220
4.1. Tourisme, territoire et développement.....	220
4.2. Le littoral de Béjaïa, un espace à haut potentiel touristique.....	221
4.3. Les infrastructures touristiques.....	223
4.4. Perspectives de développement et défis à relever.....	224
Conclusion.....	225
 CONCLUSION.....	 227
 CONCLUSION GENERALE	 231
 Bibliographie.....	 238
Sigles et acronymes.....	247
Annexes.....	248
<u>Annexe -1-</u> Données relatives à notre zone d'étude.....	249
<u>Annexe -2-</u> Quelques photos illustratives de notre zone d'étude.....	269
<u>Annexe -3-</u> Domaine Public Maritime.....	271
<u>Annexe -4-</u> Population du bassin méditerranéen : nombre et variation entre 1990 et 1995.....	273
<u>Annexe -5-</u> Le Plan d'Aménagement Côtier.....	275
<u>Annexe -6-</u> Texte de Loi du Littoral.....	278
Liste des tableaux.....	288
Liste des graphiques.....	289
Liste des figures.....	290
Liste des schémas.....	290
Liste des cartes géographiques.....	291
Table des matières.....	292