



جامعة بجاية
Tasdawit n' Bgayet
Université de Béjaïa

Université Abderrahmane MIRA Bejaia

**Faculté des Sciences Economiques, Sciences Commerciales et des
Sciences de Gestion**

DEPARTEMENT DES SCIENCES DE GESTION

MEMOIRE DE FIN DE CYCLE

En vue de l'obtention du diplôme de Master

En Sciences de Gestion

Option : Management Economique des Territoires et Entrepreneuriat

Thème

**Évaluation de la concertation et de la
coopération au sein de l'interface ville/port.
Cas de la ville portuaire de Bejaia.**

Réalisé par :

M. BOULKARIA Mohand Tayeb

M. KHOUFACHE Nassim

Encadré par :

M.BELKHIRI Aimadedine

Membres du jury :

- **Président** : M. BELLECHE Y.

- **Examineur** : M. GANA.A.

Promotion 2015-2016

Remerciements :

Nous tenons à remercier le bon Dieu de nous avoir donné la foi, la force et le courage pour réaliser ce modeste travail dans des bonnes conditions.

Nous tenons aussi à remercier tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce travail et en particulier :

- *Notre promoteur M. BELKHIRI Aimadedine qui nous a orientés durant notre travail.*
- *toute notre gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.*
- *Nous remercions aussi tout le personnel de l'entreprise EPB de Bejaia.*
- *Enfin, nous remercions tous les enseignant(e)s de la faculté de SEGC de l'université de Bejaïa.*

DEDICACES

Nous dédions ce modeste travail à :

- Nos pères et mères*
- Nos chères frères et sœurs*
- Tous nos amis.*

BOULKARIA Mohand Tayeb et KHOUFACHE Nassim.

LISTE D'ABREVIATIONS

AE : Agents Economiques.

AP : Autorités Portuaires.

APC : Assemblée Populaire Communale.

APW : Assemblée Populaire de Wilaya.

BMT : Bejaia Mediterranean Terminal.

CL : Collectivités Locales.

DD : Développement Durable.

DPSB : Direction de Planification et de Suivi des Budgets (jadis ; **DPAT** : Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire)

DRAG : Direction Régionale des Affaires Générales.

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia.

ERENAV : Entreprise de Réparation Naval

EURL : Entreprise Unipersonnel à Responsabilité Limitée.

FMI : Fond Monétaire International.

ISO : Organisation Internationale de Normalisation

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique.

ONS : Office National des Statistique.

ONU : Organisation des Nations-Unies.

P/A : Population et Associations.

PME : Petites et Moyennes Entreprises.

PMI : Petites et Moyennes Industrielles.

RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises.

SARL : Sociétés A Responsabilité Limitée.

SNC : Sociétés à Nom Collectif.

SPA : Sociétés Par Actions.

TMD : Transport de Matières Dangereuses.

UICN : l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature.

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire (Algérie).

Résumé : Ce travail est consacré à l'étude de l'implication des acteurs portuaires et locaux dans le processus de la gouvernance territoriale. Elle met en œuvre une recherche empirique qui permet l'exploration de l'interrelation des acteurs et leur rôle dans la valorisation du territoire.

Une analyse théorique des principaux concepts liés à la relation de la ville avec son port et à la gouvernance qui caractérise l'interface formée par ces derniers, permettra de mettre en évidence un cadre conceptuel adapté à la vérification du degré de concertation au sein de la ville portuaire de Bejaia et l'appréciation de la capacité de sa dynamique territoriale à s'inscrire dans un contexte de développement durable.

Les résultats de l'enquête révèlent la reconnaissance de la majorité des agents de l'interface ville/port, de l'importance de la concertation et de leurs implications afin de développer durablement le système ville/port de Bejaia.

Ce travail suggère un modèle de gouvernance territoriale ne pouvant être universelle, mais investi à travers des caractéristiques liées la coopération et au processus de prise de décisions au sein de ce système.

Mots clés : Gouvernance territoriale, développement durable, système ville-port, dynamique territoriale, concertation, prise de décisions, Ville de Bejaia

Summary: This work is devoted to the study of the involvement of port and local actors in the process of territorial governance. It implements an empirical research that explore the interrelationship of actors and their role in promoting the region.

A theoretical analysis of key concepts related to the relationship of the city with its port and governance that characterizes the interface formed by the latter, will highlight a conceptual framework suitable for the verification of the degree of consultation within the Bejaia port city and appreciation of the capacity of its territorial dynamics to enroll in a context of sustainable development.

The results of the survey show recognition of the majority of agents of the city / port interface, the importance of consultation and their implications in order to sustainably develop the system city / port of Bejaia.

This work suggests a model of territorial governance can not be universal, but invested through features related cooperation and decision-making within this system.

Keywords: Territorial governance, sustainable development, city-port system, territorial dynamics, consultation, decision-making, City of Bejaia

Sommaire

Liste des abréviations

Résumé

Introduction générale 1

Chapitre I

Concepts généraux, définitions et mutations des villes portuaires

Introduction du chapitre..... 5

I-Définition de la ville portuaire..... 5

II-Typologies spatiaux fonctionnelles des villes portuaires 12

III-Les activités spécifiques du système ville/port..... 14

IV-Un port condamné par sa ville et une ville dégradée par son port 14

Conclusion.

Chapitre II

Evolution, enjeux et mutations des villes portuaires.

Introduction 16

I-Evolution de la relation ville port 16

II-Enjeux de construction des relations ville/port..... 20

III-Critères de développement des villes portuaires..... 24

IV-Du mode de friches portuaires au mode water-front..... 25

Conclusion

Chapitre III

Gouvernance territoriale, bonne pratique pour concourir aux enjeux du développement durable.

Introduction 28

I-Généralités sur le développement durable 28

II-Généralités sur la notion de gouvernance	33
--	-----------

Conclusion

Chapitre IV

Résultats de l'enquête et analyse de données

Introduction	43
---------------------------	-----------

I-Présentation du terrain de l'étude.....	43
--	-----------

II-Présentation de la cible enquêtée.....	46
--	-----------

III-Cadre méthodologique de la recherche.....	47
--	-----------

IV-Présentation du questionnaire utilisé pour la collecte d'informations	49
---	-----------

V-Conditions de réalisation de l'enquête	50
---	-----------

VI-Présentation de l'échantillon de l'enquête	50
--	-----------

VII-Analyse de résultats de l'enquête.....	51
---	-----------

VIII-Conclusion et recommandations.....	84
--	-----------

Conclusion générale	91
----------------------------------	-----------

Bibliographie.

Annexes.

Liste des tableaux.

Introduction générale

Introduction générale

L'augmentation de la population mondiale, la croissance économique et le doublement des manutentions portuaires créent des problèmes de congestion autour des points d'eau, liés à l'incohérence de l'organisation de l'espace autour du point d'eau (le port) et l'engagement des territoires dans un mouvement accéléré dans la mondialisation et globalisation des marchés pour subvenir à la demande mondiale, qui ne cesse de doubler. Ces problèmes de congestion se répercutent sur le déséquilibre et les disparités entre les territoires.

Il est aussi remarquable que l'organisation de l'arrière-pays, notamment dans un but de fluidité, est décisive dans le niveau d'engagement d'un territoire dans son avant-pays. Une meilleure fluidité permet alors un niveau de fluctuation (d'échange) plus considérable en terme de quantité qu'une organisation anarchique et trop dense qui limite le niveau d'insertion du territoire dans un réseau mondial qui ne cesse de se métamorphoser.

Ainsi, l'interface portuaire s'est vue prendre beaucoup d'importance pour différents chercheurs, dont les approches pluridisciplinaires qui tendent à la considération de ses divers aspects (configuration spatiale du port et de ses alentours, les instruments portuaires, le niveau de transactions par son intermédiaire...).

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (DUCRUET, C. 2004) par leurs importances et complexités, villes et ports « *entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* » (PRELORENZO Claude. 2010). Ces relations qui parfois convergent ou à l'inverse s'opposent engagent des enjeux d'ordre régional voir international.

La révolution industrielle comme événement du millénaire bouleverse la ville portuaire. Une ville considérée comme espace d'échange et de relais de produits, notamment avec les mouvements de colonisation, une des conséquences historiques de cette révolution. Le transport maritime comme unique moyen d'échange intercontinental, accentua le rôle des ports comme points d'accrochages et guidera à des bouleversements spatiaux fonctionnels dans la structure du port, induisant une nouvelle définition conceptuelle, passant de la notion du port et sa ville vers celle du port et sa région.

Comme il est constaté, la ville portuaire n'est pas un élément homogène, mais elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendantes : « ville » et « port ».

Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique, mais il se présente comme son organe vital. Comme le note J.L. BONILLO (1992) « *le destin du port engage celui de sa ville* ». L'essor de cette dernière ou son déclin est aussi bien souvent celui de son port.

Toutes les villes portuaires dans le monde sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités maritimes en faveur de sites plus performants. Cela vient après une étape de déclin dû à un décrochage ville/port.

Le décrochage entre la fonction portuaire et la fonction urbaine met l'ensemble en difficulté de cohabitation ou en désarticulation, souvent même en confrontation, entre un intérêt d'efficacité économique pour le port, et le souci de la qualité de vie pour la ville.

La multiplicité et la diversité des acteurs inhérentes à un territoire d'interface provoquent inévitablement des difficultés de gestion commune. La question d'une gouvernance de ce territoire de contact entre des zones différenciées est au cœur de la viabilité des projets imaginés. En effet, l'interface est un projet multi-scalaire qui nécessite, non seulement une coordination entre intérêts locaux, régionaux et internationaux, mais aussi, entre intérêts portuaires et urbains.

Faire face aux besoins techniques du transport maritime (le gigantisme naval, la conteneurisation, le transport en vrac, etc.) et la compétitivité des villes portuaires au niveau mondial, construites en normes qui répondent parfaitement aux nouvelles exigences techniques, l'organisation est devenue impérative pour l'insertion du port et de sa région dans le réseau mondial. En effet, l'acceptabilité d'un grand projet portuaire ou urbain doit être (quasiment) unanime, ce qui implique de prendre en compte une somme souvent très complexe d'argumentaires liant intérêt public et expressions particulières. Ces revendications citoyennes et sociétales demeurent relativement neuves dans la relation millénaire qui caractérise une ville et son port.

On assiste, de nos jours, à un mouvement spectaculaire de dialogue et de coopération entre les acteurs publics, les acteurs économiques et portuaires et les citoyens à la mise en œuvre de tout projet portant sur les espaces d'interface ville/port, visant une meilleure cohabitation, une meilleure conciliation entre qualité de vie et développement économique des régions portuaires en offrant les moyens de répondre aux attentes économiques, environnementales et sociales de toutes les parties prenantes.

Malgré ce, la ville portuaire de Bejaia, avec un port présentant une originalité économique et jouissant d'un avantage compétitif absolu en étant un point de connexion au cœur de la méditerranée, reste inchangée ou change à un rythme long. Ceci nous amène à poser une problématique sur le niveau relationnel entre la ville de Bejaia et son port. Plus précisément, s'interroger de quelle manière cette relation se manifeste-t-elle ? Vérifier l'existence d'une concertation et coopération entre les sous-systèmes composant le système ville/port de Bejaia ? Si cette ville portuaire, avec tous les acteurs qui la composent, répond aux nouvelles tendances de développement durable d'une manière efficace ?

Pour mieux cerner cette problématique, nous avons choisi de l'appuyer sur des questions sous-jacentes suivantes :

- Existe-t-il un consensus décisionnel formé par un consentement de la pluralité d'acteurs actifs dans la ville portuaire de Bejaia pour une meilleure coordination des activités et la fixation d'objectifs communs ?
- Y a-t-il une volonté locale d'accompagnement du port pour le développement de ce dernier et l'optimisation de sa performance ?
- Y a-t-il des actions de valorisation de la ville de Bejaia menées par les décideurs locaux et les autorités portuaires ? le port accroît-il l'attractivité de la ville ?
- Y a-t-il des méthodes, des procédures, des dispositifs et des stratégies communes entreprises pour le retour de la ville à la mer ?

Pour répondre à ses questions, nous avons postulé quelques hypothèses que nous vérifierons à travers les résultats d'une enquête que nous allons mener :

- La ville et le port de Bejaia subissent une relation seulement parce qu'ils occupent un même territoire.
- Les pratiques relationnelles de la ville et du port de Bejaia sont de carrure à répondre aux besoins de développement durable de la ville portuaire à travers un effort considérable déployé par les autorités portuaires pour concilier entre fins économiques et soucis sociaux et environnementaux.
- La ville de Bejaia, notamment décideurs locaux, n'accompagnent pas les besoins du développement portuaire de la région, dû à la centralisation des décisions, considérant le territoire ou la ville portuaire comme un simple échelon politique et non un construit par les divers acteurs qui le composent.

- Manque de jeux d'acteurs reposant sur la proximité géographique sous forme d'alliance de coopération et de compétitivité.

Pour la vérification de ces hypothèses, notre sujet sera abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec le port, ainsi que dans les relations entre les différentes entités distinctes à savoir : le port, les autorités locales, les industriels, les organisations et associations citoyennes, les diverses institutions, etc. Ainsi que les incidences de ces différents rapports sur l'organisation territoriale d'interface ville/ port de Bejaia.

Pour reprendre de manière efficace à la problématique posée, nous avons opté pour la méthode déductive et divisé notre travail de recherche en deux parties : une partie théorique et une autre partie pratique.

Nous consacrons la partie théorique à la manière dont les villes portuaires ont évolué à travers le temps et les enjeux parcourus à travers cette évolution, à la présentation de la notion de gouvernance et de son évolution, à la définition du développement durable et de ses parties prenantes.

Dans la seconde partie ; la partie pratique, nous utiliserons l'ensemble des enseignements tirés par déduction ou par extrapolation de la partie analytique, et les résultats de l'enquête réalisée par nos soins au niveau de la ville portuaire de Bejaia, pour apprécier la relation qu'entretiennent la ville et le port et essayer d'apporter des solutions et recommandations adéquates pour un développement durable de la ville et son inscription dans les villes futures intelligentes.

Chapitre I:
Concepts généraux, définitions et mutations
des villes portuaires.

Chapitre I

Concepts généraux, définitions et mutations des villes portuaires.

Introduction

Les villes portuaires sont au cœur de la mondialisation de la production et des échanges de biens et de services. Elles sont aussi en pleine phase de recomposition urbaine avec des exigences nouvelles en termes de respect des équilibres environnementaux, économiques, sociaux et culturels. Elles constituent des places où se rencontrent, s'articulent voire se confrontent l'économie globale et l'économie locale.

C'est dans ce souci que nous avons inséré ce chapitre et dont l'objectif est d'essayer de donner une définition consensuelle de la ville portuaire et les éléments déterminants de sa classification. Pour cela, une approche théorique basée sur les différentes études menées par les géographes, les économistes ou urbanistes traitant de la question, nous a semblée nécessaire.

I- Définition de la ville portuaire

La ville portuaire est une ville dotée d'un port. Si nous essayons de décortiquer le concept, nous trouverons qu'il est très complexe, composé de deux termes essentiels, « *ville* » et « *port* ». Pour ce, nous avons préféré de définir les deux concepts séparément pour les jumeler afin d'essayer de définir la ville portuaire.

I-1- Définition d'un Port :

Tout ce que la nature peut offrir de plus avantageux pour la marine se trouve réuni dans le port qui n'est pas seulement l'incarnation du dynamisme commerciale. Il est aussi un lieu de loisirs où les voyageurs se plaisent en admirant ce spectacle vivant.

Dans l'étymologie grecque, le port est un mot dérivé du mot latin « *portus* » qui signifie « *passage* ». Dans le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit, avant tout, permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Il est un lieu de séjour.

Un port maritime est un port qui accueille des navires de mer, qui est un lieu de leurs rendez-vous et le point de rencontre de l'ensemble des divers modes de transport terrestres.

I-2 - Typologies des Ports :

Les ports peuvent être classés selon plusieurs critères. Cependant, nous ne retenons que deux classifications pertinentes pour notre sujet de recherche, à savoir, une classification selon le type d'activités et, une autre, selon la localisation.

I-2-1 – Selon le type d'activité :

Selon le type d'activité, il existe quatre principaux ports : les ports de commerce, les ports de pêche, les ports de plaisance et les ports militaires.

A- Les ports de commerce

Les ports de commerce servent à accueillir les navires de commerce et jouent un rôle essentiel dans la mondialisation, puisque, grâce à une massification toujours plus intense, les prix du transport maritime sont particulièrement faibles, si bien que 90 % des échanges internationaux de marchandises (en volume)¹ passent par cette voie, avec des navires dont les chargements peuvent atteindre couramment 300 000 tonnes pour des pétroliers ou 10 000 conteneurs pour des porte-conteneurs.

Les ports de commerce maritimes sont donc aujourd'hui comme des poumons de l'économie mondiale qui, tout au long de leur histoire, ont su adapter leur logistique à la croissance des échanges et à celle de la démographie. Ils évoluent dans un contexte concurrentiel très marqué qui a forgé l'unité et la diversité de leurs communautés humaines qu'abritent les places portuaires associées. Ces mutations ont été à la fois spatiales, technologiques et organisationnelles.

Ainsi, pour se développer, les ports ont dû s'éloigner des villes et se déployer sur des territoires toujours plus étendus, gagnés sur les estuaires, sur les franges littorales disponibles, voire sur la mer. Ceci a fait émerger la notion de port durable, symbole des nouveaux équilibres spatiaux.

B- Les ports de pêche :

Les ports de pêche accueillent les bateaux dédiés spécialement à la pêche. Ils se caractérisent par une infrastructure plus simple que celle d'un port de commerce, avec

¹ F. Braudel (1979). Le site Internet de *Géographie des Transports* de l'université de Montréal annonce même le chiffre de 96% (J.-P. RODRIGUE, 2004).

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

Les dimensions d'un port de pêche varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée.

C- Les Ports de plaisance

Les ports de plaisance accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement). Les places de port sont standardisées grâce à des pontons.

Dans les ports de plaisance modernes, on y trouve divers services à savoir :

- Une capitainerie chargée de gérer le port, mais qui met également à disposition les informations météo-logiques, les bulletins d'information destinés à la navigation, et assure le pilotage et l'accueil des bateaux visiteurs ;
- Une mise à disposition d'eau potable, d'électricité et de sanitaires ;
- Un accès à l'internet ;
- Des magasins d'accastillage, des chantiers navals spécialisés dans la plaisance et des restaurants viennent souvent compléter cet ensemble.

D- Les Ports militaires (base navale)

La base navale est une base militaire qui abrite des navires de guerre. Ce sont les points d'appui des flottes de guerre d'un pays. Ils peuvent inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement et de logements d'entraînements pour les équipages.

Pour des raisons de sécurité, certains ports sont fermés et interdits au public, comme c'est notamment le cas pour les bases de sous-marins.

I-2-2- Selon la localisation :

Selon la localisation, il existe quatre principaux ports : les ports fluviaux, les ports lacustres, les ports à sec.

A- Les Ports maritimes

Les ports maritimes peuvent accueillir les navires de grandes tailles et d'importants tirants d'eau. En particulier, les navires pétroliers et minéraliers, mais aussi, les porte-conteneurs, les cargos,...sont souvent principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition sur la côte d'une mer ou d'un océan.

Les ports maritimes magnent presque tout le fret impliqué dans le commerce extérieur et la moitié de celui impliqué dans le commerce intérieur.

B- Les Ports fluviaux

Les ports fluviaux, ou ports intérieurs, sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils constituent des nœuds importants du système de transport connectés aux réseaux ferroviaires et routiers.

Ils sont souvent aménagés afin d'éviter que le courant ne gêne les activités portuaires. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. Les grands ports fluviaux sont souvent près des embouchures de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer. Nous pouvons donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic.

C- Les ports lacustres :

Un port lacustre est situé en bordure d'un lac et son fonctionnement est similaire à celui d'un port de plaisance du littoral. Mais, avoir une place d'amarrage inaccessible pour répondre au manque de places à quai dans un port du littoral constitue une limite pour ce dernier. Le développement du port lacustre constitue la solution alternative et attractive, permettant non seulement d'être à l'abri des tempêtes du bord de mer et de l'agression de la corrosion, mais il est aussi respectueux de l'environnement.

D- Les Ports secs :

Le port à sec est un emplacement terrestre destiné à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigation. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.

Le premier port à sec aurait été construit aux États-Unis, dans l'État du New Jersey, au courant des années 1960, à une époque où il n'existait pas d'engin de manutention spécifique.

Les fabricants de charriots élévateurs se sont intéressés aux ports à sec dans le courant des années 1970 et ont conçu des engins spécifiques permettant d'assurer les manutentions des bateaux très rapidement. Le concept s'est ensuite développé au fil des années, car il offre de

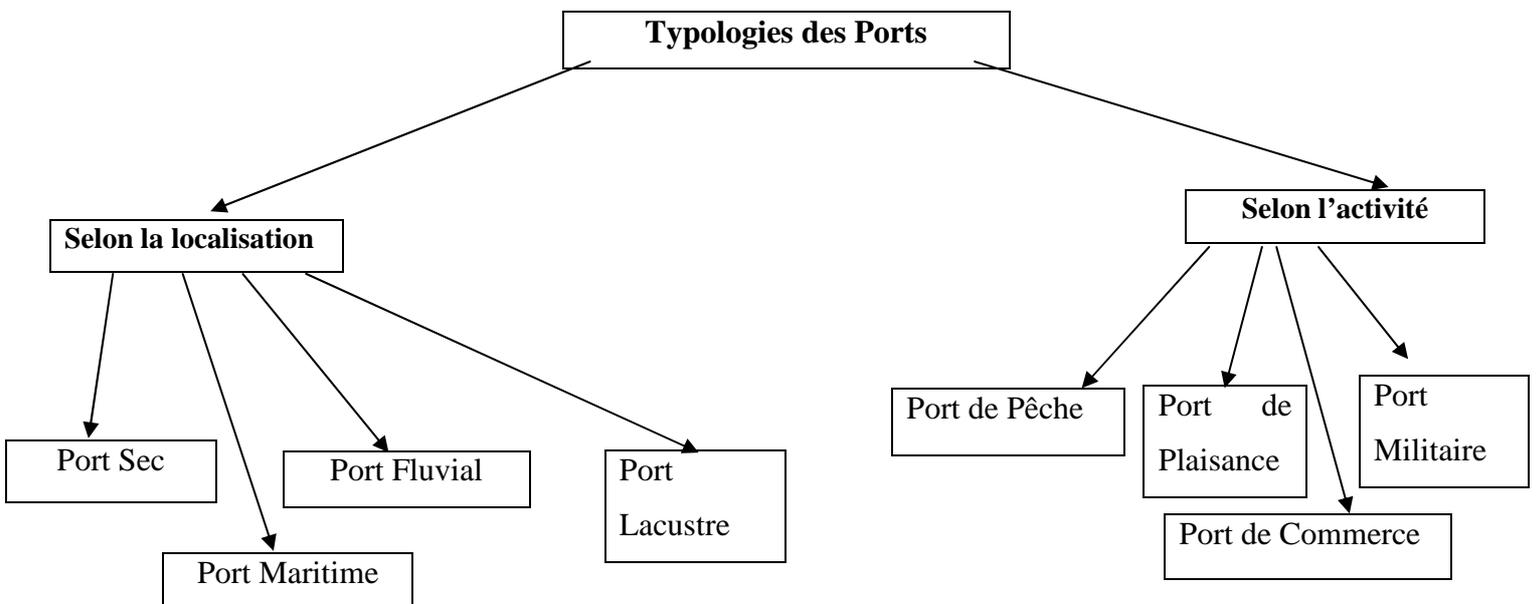
nombreux avantages (disponibilité immédiate pour les usagers, économies d'entretien des bateaux, sécurité).

Il faut ne pas le confondre avec la notion du Port sec qui est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

En plus de leur rôle de transbordement des cargaisons, les ports secs peuvent aussi inclure des installations de stockage et de regroupement des marchandises, des centres de maintenance pour les transporteurs routiers ou ferrés et des services de dédouanement.

L'emplacement de ces installations au niveau d'un port sec permet de gagner de l'espace pour le stockage et les services douaniers au niveau du port maritime lui-même.

Figure N°1: Schéma représentatif des typologies des Ports



Source : établie par nous-mêmes.

I-3- Définition de la ville

Une ville est un milieu physique où se concentre une forte population humaine et dont l'espace est aménagé pour faciliter et concentrer ses activités : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture,... etc.

Les principes qui régissent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine.

Pour les géographes contemporains comme Pierre George, une ville se définit comme « *un groupement de populations agglomérées caractérisé par un effectif de population et par une*

forme d'organisation économique et sociale ». On fait aussi souvent la distinction entre ville et village avec les activités dominantes, en tenant compte de la population : la ville n'a pas une activité essentiellement agricole ou artisanale contrairement au village. Elle a aussi une activité commerciale, politique, intellectuelle.

Avec cette définition, une ville pourrait être plus petite qu'une agglomération fortement peuplée à partir d'un réseau de communication. Certains urbanistes la présente et la compare à un organisme vivant, doté d'une morphologie (structurelle, formelle, fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain) et d'une forme d'intelligence urbaine que constituent sa capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique de son développement.

Selon l'ONU, une ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée (dont les habitations doivent être à moins de 200 m chacune par opposition aux villages) dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture... Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine.

Selon la définition juridique et typologique de la loi algérienne, nous distinguons :

- La ville moyenne : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50.000) et cent mille (100.000) habitants.
- La petite ville : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille (20.000) et cinquante mille (50.000) habitants.

Afin de définir la ville portuaire, il est impératif d'évoquer un certain nombre de notions qui nous éclaireront sur la relation qu'entretiennent la ville et le port au sien d'un territoire partagé, ce dernier entendu comme un écosystème.

Plusieurs auteurs ont essayé de définir la notion de la ville portuaire suite à l'analyse de questions portuaires qui doivent être traitées dans une logique de synergie et d'interaction après le développement de plusieurs activités spécifiques au littoral.

Les spécialistes du sujet le qualifient comme un écosystème nommé système ville-port. Notamment, avec l'évolution de ce concept par rapport à la mondialisation, Il reste difficile de faire une définition consensuelle de la ville portuaire, malgré le nombre de travaux important sur le sujet. Pour Borruey (1992), une ville portuaire est « *une cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port assurant l'interface technique indispensable à cette relation* ».

Brocard (1994), considère la ville portuaire comme étant « *un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres* ».

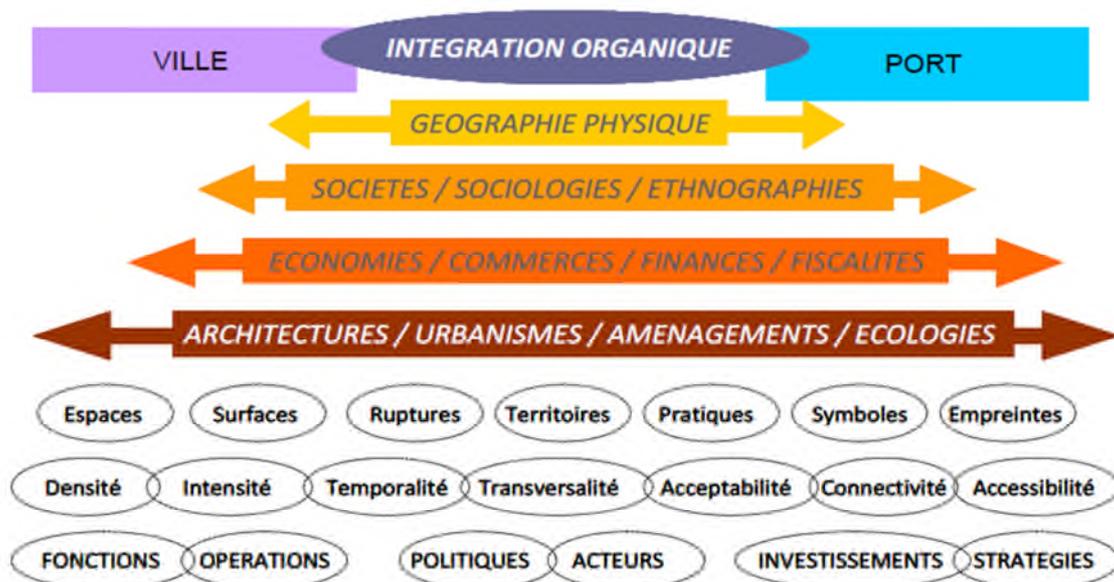
Les villes portuaires, portes ouvertes, sur le monde, ont constitué de tout temps des lieux de brassage, de négoce et d'intermédiation. Cosmopolite, elles ont été les premières à tisser des relations en réseaux et occupent aujourd'hui des places stratégiques dans les réseaux internationaux (CLAUDE Chaline, 1994). « *Un regard furtif sur une mappemonde démontre qu'un grand nombre de villes importantes sont situées en bord de mer ou, du moins, sur un grand fleuve. Bien évidemment, l'urbanisation à ici toujours été influencé par la mer et l'est encore* » (RIBBECK Eckhart. 2000. p95).

L'avantage de l'accessibilité des transports par la combinaison de différents modes est sensé favoriser la croissance économique et spatiale. En réalité le port a même sculpté la physionomie de sa ville à travers le temps.

Spatialement, la ville portuaire se présente comme une simple juxtaposition d'une ville sur la partie terre et un port sur la partie eau, mais en réalité, elle est plus complexe. Elle peut être appréhendée comme un produit scalaire entre les deux notions « ville et port ». Sa typologie est définie par la résultante de ce produit (DUCRUET C. 2004) et traiter la ville portuaire comme objet homogène peut s'avérer faux, car elle se présente comme un objet complexe qui imbrique deux entités distinctes liées par un ensemble de liens divers.

La définition précise du concept de ville portuaire n'existe pourtant pas en tant que telle, variant selon les disciplines et même selon les approches différentes au sein d'une même discipline.

I-4- Définition sémantique de la relation ville-port :



Source : Daudet et Alix, 2011

II- Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

La mobilité comme facteur principal de créations et de mutations des villes a fait de la ville portuaire un cas particulier et cela par sa double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, un point de nodalité dans l'espace géographique qui lui confère une forte centralité caractérisée par une double réticularité maritime et terrestre. Trois concepts forment les critères de classification typologique des villes portuaires selon C.DUCRUET (2010), qui déterminent leur typologie spatio-fonctionnelle :

- **La centralité** : Elle est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau (A. Bailly. 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes), tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore « *une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant* » (R. Brunet. 1993 in. Port-cadre de ville).

En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997).

James BIRD (1963) distingue trois types de centralité :

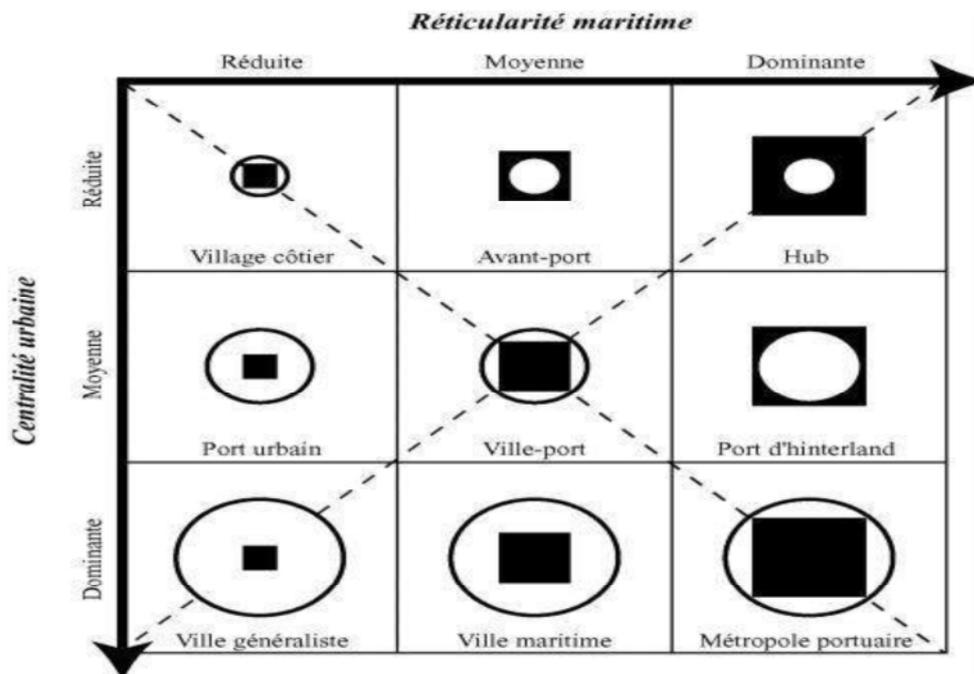
- a) **Endogène** : qui exprime une centralité interne. Par exemple, les places centrales.
- b) **Interne** : centre économique à l'échelle d'une agglomération.
- c) **Exogène** : 'Gateway' ou porte d'entrée.

Dans le cas des ports, la combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux (D. Fleming et Y. Hayuth, 1982).

- **La nodalité** : elle se définit comme étant une « *situation carrefour dans un réseau de relation* » (A. Bailly, 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes). Par extension, c'est « *l'ensemble des propriétés qui caractérisent les nœuds de transport* » et les points de jonction de toute nature (J.J. BAVOUX et al.2005). Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires, principalement à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.
- **La réticularité** : terme utilisé en chimie, il vient de réseau, qui donne l'adjectif réticulaire qui peut être interprété comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou « *intermediacy* » correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982).

Cette qualité d'insertion n'est pas forcément liée à la centralité ou à la nodalité, même si la plupart des ports considèrent qu'améliorer leur nodalité va accélérer leur élection par les compagnies maritimes. Dans la ville portuaire, on parle d'une double réticularité, une réticularité maritime et une autre terrestre.

Figure N° 2: Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.



Source : Ducruet. C. 2010

La typologie des villes portuaires est obtenue par le croisement des deux fonctions susmentionnées ; « Les deux grandes fonctions des villes portuaires (urbaine et portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. L'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille). On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. (...). Cette clarification, basée sur un principe de symbiose et un principe d'opposition, n'est cependant pas suffisante pour bâtir un corpus théorique durable » (DUCRUET C. 2008). Ainsi, même si « l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, mais on n'a pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps » (Shirman-Duclos. D et Laforge .F. 1999. p.128).

III- Les activités spécifiques du système ville-port :

Selon Claude Chaline, le système ville-port est basé fonctionnellement sur un ensemble d'activités spécifiques que nous pouvons grouper comme suit :

- Navigation et activités qui lui sont directement associées : transport, maintenance et entretien des navires, éventuellement construction navale.
- Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, chemin de fer, et par route.
- Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés, notamment agro-alimentaires, ou pour alimenter l'exportation.
- Trafic de passagers à courte, moyenne et longue destinations, même si ce dernier s'est fortement réduit après les années 50 à cause du développement du transport aérien des passagers.
- Activités de port de pêche.
- Services et activités tertiaires aux effectifs, soit peu spécialisés (restauration, hôtellerie, commerce), soit très spécialisés, notamment dans les sièges de compagnies de navigation, d'import/export, de négoce d'assurances et de finances.

IV - Un Port condamné par sa ville et une ville dégradée par son port

Étouffés par les tissus urbains, les ports se voient gênés par leurs villes, avec lesquelles ils partagent les infrastructures routières, ce qui se répercute négativement sur la fluidité et la rapidité des transports par voie terrestre. Cela cause des pertes économiques importantes, via le péage de taxes supplémentaires aux bateaux accostés qui subissent des retards de déchargement. Ceci va nuire à l'économie du transport maritime par un effet de boule de neige. Les bateaux seront forcément en retard par rapport à leurs temps prévus d'arrivée aux autres ports, un retard qui sera chèrement payé. Ce problème laisse les ports très vulnérables et se répercutent défavorablement sur leur économie et efficacité.

La juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent, jour après jour, de nouveaux espaces de stockage (avec la conteneurisation), des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques.

Abandonnée par son port, la ville apprend à vivre sans son espace portuaire historique, autre fois considéré comme son moteur économique et son billet d'ouverture sur le monde.

La ville, pour sa part, n'a pas arrêté de subir les effets pervers provoqués par son port. Le port, de par sa fermeture derrière ses clôtures, lui fait oublier sa juxtaposition à sa ville, ainsi que la nature de ses activités. Il devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain de la ville, notamment historique, mais qui se défigure, car il commence à prendre la silhouette d'une usine industrielle dans son front d'eau avec les silos, les conteneurs et les grues qui dominent le paysage urbain de la ville.

Les nouvelles utilisations du port, avec le sur-flux qu'elles apportent, étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.

Par ailleurs, le port devient actuellement une vaste zone de stockage et d'échange de différentes marchandises et devient même une zone industrielle de transformation de certaines matières premières. Ceci rend sa ville très vulnérable aux différents aléas de risques majeurs technologiques, industriels ou de transport de matières dangereuses (TMD) par voie maritime, routière, ferroviaire et par canalisation (pipeline de pétrole, de gazoduc, etc.).

Conclusion

La Ville et le Port doivent apprendre à réfléchir ensemble à leur reconversion dans le respect des intérêts conjoints urbains et portuaires. Réfléchir à des solutions permettant une alternative à la transformation des espaces portuaires en zones de loisirs ou commerciales, dans le sens d'une meilleure rentabilité pour la ville portuaire.

La gestion de l'environnement dans le sens d'un développement de la fonction portuaire respectueuse des générations futures est une priorité pour les autorités portuaires. Cette nouvelle approche du développement des ports doit aussi se faire en liaison étroite avec la ville et non contre elle.

Chapitre II

**Évolution, enjeux et mutation des
rapports ville/port.**

Chapitre II

Évolution, enjeux et mutation des rapports ville/port.

Introduction :

Les relations ville/port ont connu plusieurs transformations à travers le temps et l'espace. Beaucoup de facteurs interviennent sur les changements des visions sur le devenir de ces deux entités pour faire face l'accélération des échanges internationaux, notamment avec la globalisation des marchés et tout un bouleversement turbulent et imprévisible de l'environnement, dans un souci d'adaptation et d'intégration qui prennent en compte l'évolution de cet environnement dans les pratiques qui s'entretiennent.

L'objet de chapitre consiste tout d'abord à retracer l'historique des relations ville/port et son évolution selon leurs enjeux mutants à travers le temps et l'espace. Puis porte sur les critères de développement des villes portuaires et comment l'organisation des interfaces ville/port passe du mode de friches portuaires vers le modèle d'organisation water-front. Cette présentation accroîtra l'intérêt suscité du thème de recherche en éclairant les enjeux que dégage l'étroitesse des relations que peuvent nourrir la ville et son port.

I- Évolution de la relation ville/port :

La relation entre le port et la ville n'a pas toujours été aussi complexe qu'elle l'est aujourd'hui. Elle se transforme et change dans un souci d'adaptation et d'harmonie pour une coexistence dont les synergies ne cessent de se multiplier.

I-1- Les ports et les villes dans les sociétés préindustrielles :

Jusqu'à la fin du 18^e siècle, l'agriculture était la base de l'organisation économique de toutes les sociétés, et les rares produits industriels étaient fabriqués de façon artisanale. Tout reposait sur l'emploi de formes d'énergie et de ressources renouvelables (puissance musculaire, forêts, eau, sol, air, etc.) ainsi que de techniques très frustes destinées essentiellement à amplifier la force humaine et animale. La capacité de production était donc faible et chaque communauté subvenait presque entièrement à ses besoins et les excédents étaient maigres et précieux.

Du point de vue économique, dans de nombreux cas, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants : Marins, armateurs ; dockers, commerçants, pêcheurs, militaires,

charpentiers. Voilà quelques-unes des professions les plus répondues dans les ports préindustriels vivants des ressources de la mer.

Du point de vue spatial, le port et ville se touchaient et s'imbriquaient. Il n'y avait pas de frontière précise et diverses activités productives, commerciales et portuaires coexistaient aux mêmes endroits.

Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient intégrées dans l'enceinte urbaine, puis installées à l'extérieur, ce qui favorisait l'extension de la cité. Ainsi, le port constituait, dans bien des cas, le moteur du développement physique de la ville influant sur son tissu urbain.

Les institutions publiques locales s'occupaient de près de la gestion portuaire, quand elles ne se chargeaient pas des organismes spéciaux d'administration et de développement des ports, elles devaient rassembler des fonds pour investir dans l'infrastructure ou trouver des agents pour assurer leur exposition commerciale.

I-2- La ville portuaire depuis la révolution industrielle :

Au milieu de 18^e siècle, un changement radical s'est amorcé dans le système de production où l'agriculture cède à l'industrie comme moteur de l'économie. Le remplacement des sources d'énergie traditionnelles par des sources d'énergies non renouvelables à bas prix (charbon, gaz, pétrole), conjugué pour de formidables progrès techniques (machine à vapeur, moteur à combustion, électricité, etc.), a favorisé le développement et l'expansion des activités industrielles. La fabrication artisanale a été supplantée par la production industrielle en usine.

Au début du 20^e siècle, les chaînes de montage, ont engendré un système de fabrication reposant sur de longs cycles de production de bien standardisés, en grande quantité et à faibles coûts.

Les villes portuaires bénéficiant d'une implantation favorable ont ainsi attiré les industries et celle-ci à leur tour, ont assuré leur expansion. Devenu le principal centre de production et de consommation ainsi qu'un lieu de convergence des réseaux d'échange et de transport, les villes portuaires ont constitué un cœur économique de la société.

Dans ce contexte, les villes maritimes ont joué un rôle particulier, en effet, en raison de l'importance du commerce maritime dans les relations extérieures des nations industrialisées et les principaux centres d'activités se sont souvent développés en bords de mer.

Les villes maritimes qui furent capables d'attirer vers elles les grandes industries et de canaliser les mouvements considérables de bien provenant des grandes agglomérations et

régions industrielles ont subi de grandes transformations et acquis une position dominante dans le système portuaire.

L'apparition de nouvelles formes d'organisation économique et de trafic ont profondément transformé la conception de l'activité portuaire et des relations entre le port et la ville. Les centres portuaires qui, pour différentes raisons, restèrent à l'écart de la vague d'industrialisation, ont vu une grande partie de leur trafic se détourner inexorablement vers d'autres ports qui se démarquaient fortement d'un système de hiérarchie portuaire devenu caduc. On trouve des exemples de ce type d'évolution sur la coté cantabrique, à la fin de cette période et à la suite de la reconstruction qui a suivi la seconde guerre mondiale, sont apparus les grands ports industriels comme celui de Rotterdam. C'est à cette étape que se produit l'organisation définitive des marchés nationaux ainsi que le développement spectaculaire du commerce international selon la configuration des réseaux marins.

Les progrès techniques associés à la révolution industrielle ont bouleversé les notions de temps et d'espace en matière de transport maritime. En effet, les nouvelles techniques et les nouveaux matériaux employés pour leur construction ont d'abord permis d'augmenter la taille et la capacité de charge des navires, ce qui a favorisé non seulement l'essor du trafic de marchandises, mais aussi le commerce de produit qui, jusqu'alors, en raison de leur grand volume ou de leur faible valeur, n'était pas rentable pour le transport maritime. Les navires ont ainsi commencé à s'adapter (à se spécialiser) progressivement à la complexité et à la diversité des marchandises.

La structure, l'organisation, les formes d'urbanisation et la taille des villes se sont transformées de manière radicale, entraînant avec elles les modes de vie et les valeurs des villes traditionnelles. Les besoins en infrastructures nouvelles et en équipements, l'intensification de l'exploitation des terrains la généralisation de l'automobile et les impératifs de qualité de vie sont quelques-uns des problèmes auxquels les villes doivent trouver une solution, avec la participation des ports.

I-3- Les villes portuaires de nos jours (intelligentes) :

Aujourd'hui, une révolution technologique fondée sur le traitement, la transmission, l'échange et la programmation de l'information a commencé à modifier les conditions d'espace et de temps dans lesquelles s'exerce toute activité humaine.

Si les matières premières et l'énergie ont été deux des facteurs clés de la révolution industrielle, ce rôle est aujourd'hui joué par l'information, qui est la pierre angulaire d'une

nouvelle capacité de l'humanité à contrôler son environnement et à modifier, de manière consciente, ses modes et ses niveaux d'existence.

Le nouveau système de création de richesses impose aux ports d'être davantage un pivot de réseaux de transport. En raison de leur situation géographique stratégique et de la place particulière qu'ils occupent dans les processus de distribution, les ports sont appelés à jouer un rôle clef dans l'organisation des échanges de marchandises et d'information, en devenant des ports de troisième génération. Pour cela, il leur a fallu, non seulement moderniser leur offre traditionnelle, mais aussi l'étoffer en proposant un ensemble de services logistiques susceptibles de procurer des avantages comparatifs par rapport à d'autres infrastructures de transport.

Parallèlement aux services de transport proprement dits (chargement, déchargement, entreposage, etc.), les ports doivent offrir des services complémentaires tels que le groupage et le dégroupage des marchandises, ainsi que diverses activités de pré-commercialisation (étiquetage, conditionnement, etc.). Toutefois, pour devenir de véritables centres de contrôle des activités, ils doivent disposer de service permettant d'assurer le traitement et la gestion de l'information administrative, commerciale, et logistique accompagnant les mouvements de marchandises. Ces services reposent sur le développement de trois instruments de base en matière de communication et d'intégration, à savoir, la télématique, l'échange de données informatisées et le téléport, dont l'adoption peut non seulement faciliter l'insertion du port dans le tissu productif et dans les chaînes de transport et les réseaux commerciaux, mais aussi, développer et stimuler ces derniers.

Aujourd'hui, La compétitivité des ports ne dépend plus uniquement de leurs propres infrastructures et équipements. Si, auparavant, de nombreux ports avaient pu s'adapter aux besoins créés par le passage d'une économie agricole à une économie industrielle en conservant un important degré d'autonomie et d'indépendance à l'égard de la ville, le port et la ville doivent désormais élaborer ensemble une politique favorable aux activités maritimes pour tirer parti du nouveau processus de mutation et des perspectives de développement qui découlent.

Si la mer a été, tout au long de l'histoire des villes portuaires, comme une contrainte dont elles ont su tirer d'innombrables avantages, aujourd'hui, la pérennité des activités portuaire à forte valeur ajoutée, mais encore, la considération des ports dans la nouvelle configuration de

l'économie mondiale, et donc la possibilité de tirer parti des nouvelles perspectives de croissance, sont amenées à dépendre de la contribution de la ville à la transformation du port en quelque chose de plus qu'un simple lieu de transit des marchandises.

La pérennité des villes portuaires passe par un nouveau pacte entre le port et la ville, impliquant une redéfinition des actuelles conditions de dialogue et d'entente, une modification des équilibres préétablis et la mise en place d'un nouveau cadre de relations sur la base d'une nouvelle identité du port et de la ville, visant à en revitaliser la vocation maritime et commerciale.

II- Enjeux de construction des relations des villes portuaires :

Il existe plusieurs enjeux qui interviennent dans la constitution et l'interaction du système ville / port où beaucoup de facteurs renforcent les relations des villes portuaires. A savoirs :

II-1- Les enjeux économiques :

La contribution historique des ports à la prospérité et à la richesse locale est indéniable. L'espace portuaire a constitué au fil des siècles une ressource exceptionnelle, offrant un potentiel appréciable pour la promotion et le développement d'un grand nombre d'activités économiques dont les incidences sur la vie de la cité ont été et sont encore très déterminantes.

La mondialisation croissante de l'économie internationale, la libéralisation des échanges de biens et services ainsi que les nouvelles technologies contribuent de façon notable à la transformation du rôle des ports dans le commerce et les transports internationaux, de sorte qu'à la fonction traditionnelle de transport, il faut ajouter celles de la distribution et de traitement de l'information. Ce processus de transformation du port offre une occasion exceptionnelle de renforcer non seulement les activités économiques de la ville liées aux commerces et aux transports internationaux, mais aussi, d'autres activités qui ne sont pas directement liées au port et dont la contribution à sa transformation en centre logistique est déterminante deviennent de plus en plus appréciées.

La contribution des activités économiques liées à la fonction commerciale du port apporte à la prospérité de la ville. Il faut ajouter tout ce qui résulte d'un ensemble d'activités dont l'importance économique croît de jour en jour, en raison d'une demande sociale de plus en plus forte. Les sports nautiques, les activités de loisirs liées à l'aménagement du bord de

mer, etc., sont des secteurs économiques d'un grand intérêt pour les villes maritimes, potentiellement sources d'emplois et de revenus.

II-2- Les enjeux sociaux-culturels :

L'identité culturelle des populations et des communautés installées sur le littoral s'est notamment formée dans le creuset d'une relation intime et permanente avec la mer, dans sa vocation et sa projection maritimes tout au long de l'histoire.

Dans ce contexte, les ports ont constitué une enclave stratégique à partir de laquelle a pu être conçu, organisé et mis en œuvre le développement de multiples et diverses activités axées sur la saisie des possibilités offertes par la mer. Mais en plus d'être l'expression fondamentale de la responsabilité maritime de la société, les ports ont été le lieu où a été conçue et développée une vocation maritime capable d'engendrer des concepts, des valeurs et des visions du monde qui marquent l'identité et l'imaginaire de leurs communautés. Les ports sont donc un élément fondamental de l'enracinement et du développement de la projection maritime de la société, porteurs et vecteur d'un patrimoine matériel et immatériel spécifique qui est en même temps lié et intégré au patrimoine de la communauté maritime internationale.

Au cours des dernières décennies, une partie importante des villes portuaires industrielles s'est détournée de la mer, perdant ainsi le contact avec la culture, les activités et les traditions qui avaient façonné son histoire, mais aussi, une part appréciable de sa capacité d'innover pour rentrer dans le 21^e siècle. La définition d'une nouvelle identité entre le port et la ville passe non seulement par une revitalisation de la vocation maritime de la collectivité, mais aussi par un effort d'intégration du port dans la société.

II-3- Les enjeux urbanistiques et territoriaux :

Dans une perspective temporelle, le port et la ville sont deux entités qui non seulement ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais qui ont, en outre, ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. Il est de ce fait nécessaire, en premier lieu, de concevoir pour l'un et l'autre des processus de développement compatibles.

En second lieu, dans le cadre d'une planification et d'un aménagement de l'espace portuaire, ne tenant pas seulement compte des besoins et des impératifs strictement portuaires, le port doit assumer de nouvelles responsabilités vis-à-vis de la population locale.

Une profonde réorganisation de l'espace portuaire s'impose, qui doit profiter à la fois au port et à la ville. La cession, la concession, l'échange, le changement d'affectation ou la vente des terrains portuaires considérés comme non opérationnels peuvent notamment faciliter la solution de certains problèmes ponctuels (décongestion des voies de communication urbaines, atténuation de la pression urbaine sur certains espaces portuaires opérationnels, etc.). Dans cette perspective d'ensemble, ce sont ces processus de redimensionnement des espaces qui offrent les plus grandes possibilités de revitaliser la vocation maritime de la ville, de la redéfinir par la mise en valeur des activités liées à la mer¹.

II-4- Les enjeux environnementaux :

Une stratégie portuaire de développement durable suppose, outre la solution des problèmes territoriaux, la recherche de modes de protection de l'environnement adaptés à la compétitivité du port². Il y a quelques années, l'environnement naturel des ports était uniquement considéré comme un simple support économique particulièrement adapté aux activités portuaires et industrielles. Aujourd'hui, cet espace commence à être apprécié dans sa dimension environnementale et à devenir l'objet d'une attention privilégiée.

Toutefois, tant les catastrophes provoquées par le trafic maritime (déversements de pétrole dans des zones côtières) que le fonctionnement quotidien des ports (manutention de marchandises dangereuses, etc.) ont des incidences écologiques qui imposent d'adopter des mesures de prévention et de lutte pour en minimiser la portée.

Aux risques directs pour le milieu naturel, s'ajoutent d'autres risques tout aussi importants, pour la qualité de vie de la collectivité. Le bruit, le trafic routier sur les voies urbaines, l'impacte visuel d'une détérioration progressive du paysage,... etc. sont des problèmes directement associés, pouvant avoir, à moyen terme, des conséquences préjudiciables pour l'exploitation portuaire. En revanche, apporter une solution satisfaisante à ces problèmes environnementaux ne pourra que contribuer à accroître la valeur ajoutée des activités des villes portuaires en même temps que d'augmenter la qualité du milieu naturel urbain.

¹Baudouin, T. Collin, M. « Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française » 28 Mai 1933, p. 1245.

² Lemaire Olivier : « villes portuaire, acteurs de l'environnement » 09 juillet 1993, p1602 et 1603.

II-5- Les enjeux identitaires ; l'identité maritime

L'identité maritime se manifeste sous plusieurs manières, depuis le front de mer jusqu'à la cité passant par l'odeur du poisson et des embruns, les cris des mouettes et le bruit des vagues dans les ports, le changement du temps au moment de la marée, tout signale la présence du port dans la ville qui le revendique dans ces espaces urbains par des monuments qu'ils soient publics ou privés.

Cette imprégnation maritime dépend d'abord, de la taille de la cité et de sa localisation. Elle est forcément plus forte dans une petite cité portuaire que dans de grands ports de fonds d'estuaire, qui sont loin de la mer, et dont l'étalement urbain éloigne une partie de la population de la rive.

L'identité maritime se manifeste aussi dans les histoires urbaines rédigées à l'époque moderne et dans les célébrations urbaines.

La mer a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires et les priver de cette source, c'est les déraciner de leurs identités. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi, lui fait subir l'effet de « la démaritimisation » (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi, elle perd tous contacts avec son front d'eau, ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire ».

Les activités humaines passées sur les littoraux et les cultures maritimes ont fait naître, au cours du temps, différents types d'éléments bâtis que l'on peut regrouper en plusieurs catégories :

- La signalisation et la surveillance des côtes (phares, sémaphores, tourelles, balises...);
- La protection contre l'érosion côtière (digues, murs de soutènement, muretins en pierre...);
- Le transit terre/mer (cales, quais, môles, ...);
- La production primaire et la commercialisation des produits de la mer (halles à marée, glaciers, remises de pêcheurs, pêcheries...);

- Les activités artisanales et industrielles liées à la mer (conserveries, ateliers de chantier naval, marais salants, moulins à marée, fours à goémon...);
- La vie des populations littorales (habitats de pêcheur, maisons d'armateur, Abris du Marin, abris du canot de sauvetage...);
- L'activité balnéaire de loisirs et de santé (villas, hôtels, centres de thalassothérapie, cabines de plage...);
- Les activités scientifiques et muséales (stations de recherche, aquariums, musées de la pêche...).

Certains de ces héritages bâtis ont été détruits ou oubliés, d'autres ont changé d'usage. Nombreux d'entre eux ont subsisté jusqu'à aujourd'hui et sont parfois même encore utilisés.

Parmi ces biens hérités, certains ont été conservés et mis en valeur. Ils constituent alors un patrimoine culturel, au même titre que les biens immatériels (qualifications techniques, savoir-faire, rites, mythes...). Il s'agit d'un choix délibéré d'individus gérant un territoire côtier ou de citoyens, désormais souvent regroupés en association, issues des sociétés littorales ou nouveaux arrivants. Il peut également s'agir d'un choix plus ou moins arbitraire d'une région, voire d'une nation entière. Cette décision de préserver et de transmettre aux générations futures n'est pas figée dans le temps et peut être remise en question. C'est la raison pour laquelle on parle pour le patrimoine maritime de « construction culturelle » qui peut évoluer au fil des années.

III- Les critères de développements des villes portuaires :

Les villes portuaires se sont établies sur des sites aux caractéristiques souvent similaires, car ils répondent à des impératifs récurrents³ :

III-1- La Sécurité :

Il faut un endroit à l'abri des éléments comme pour s'abriter de l'ennemi. Parfois le site est naturellement propice, présentant une belle rade bien abritée, protégée par un étroit goulet. La nécessité de se protéger d'éventuelle attaque devient cruciale lorsque la ville est une cible stratégique.

³ Careline LE MAO, « Les villes portuaires maritimes dans la France moderne », Édition Dunod, Paris, 2015, Page 32 et 59.

III-2- L'accessibilité :

Pour qu'un port maritime existe et prospère, il faut qu'il soit accessible. L'accessibilité de la ville portuaire maritime, qui s'entend, là encore, tant du côté de la terre que de la mer.

L'accessibilité par voie terrestre implique des installations sur le long des fleuves, en particulier sur les plus importants d'entre eux. Les axes fluviaux drainent alors les marchandises, pondéreuse en particulier, de l'arrière pays pour être acheminées vers le port à qui relient-ils cet arrière pays.

Du côté de la mer, la question devient cruciale, car une ville portuaire maritime ne saurait être ainsi qualifiée si elle ne maintient pas son accès à la mer. Dès lors, les villes de front de mer qui semblaient loties sur le plan de sécurité présentent a priori un avantage indéniable. Il faut cependant tenir compte du fait que si le port a été établi pour être un refuge, il ya des dangers avant de s'y rendre (vents, courants et brouillards...).

III-3- La place disponible :

La place disponible, que ce soit sur terre ou sur mer, est essentielle pour l'établissement et le développement de la ville portuaire maritime. C'est l'un des avantages comparatifs des ports d'estuaires, généralement situés sur des zones plates, tandis que les ports en eaux profondes sont plutôt adossés à des reliefs vigoureux.

C'est lorsque ces différents facteurs de disponibilité se combinent que l'on peut parler de site exceptionnel.

Une ville portuaire peut aussi devoir sa réussite à la possession de routes terrestres importantes, ne devant pas exclusivement son développement à son port.

IV- Du mode friches portuaire au modèle water-front :

À partir des années 60-70, les mutations portuaires mettent fin au système imbriqué Ville-Port. Ce découplage est provoqué par la mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unicité des charges, conteneurisation,...etc. Pour l'accueil de ces navires, des Zones Industrielles Portuaires sont constituées sur de larges espaces accessibles en dehors des villes.

L'espace portuaire originel en cœur de ville est donc abandonné, laissant place à de vastes friches. Si, dans un premier temps, ces friches apparaissent comme un phénomène subi

et indésirable, les différents acteurs vont ensuite prendre conscience de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés, notamment pour répondre aux enjeux de développement de la Cité.

L'aménagement des water-fronts a évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement :

IV-1- Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initiés dès les années 1950 par les groupes d'affaires, puis aidés par les subventions fédérales. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des États-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping.

Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces waterfronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent office de parc d'attractions.

Ces water-fronts peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain.

IV-2- Le type d'aménagement libéral : l'exemple Londonien

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe, mais aussi à Sydney et Brisbane.

Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local.

Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, Il a également ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques où on y observe souvent des phénomènes naissants.

IV-3- Le type d'aménagement raisonné :

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.

IV-4- Le type d'aménagement extravagant :

L'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisi d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.

Conclusion

L'interface ville/port joue un rôle très important dans l'économie de la ville et l'épanouissement des citoyens. Cette dernière connaît des métamorphoses, des mutations et reconfigurations continues, consenties dans un cadre d'adaptation aux nouvelles tendances mondiales (urbanistiques, architecturales, économiques, ... etc.).

Ces transformations pour une meilleure allocation des espaces urbains pour des fins tantôt économiques, où les divers agents entrent en relation étroite afin de tirer profit des synergies que cette collision génère, et tantôt sociales, où la communauté de la ville peut se divertir et casser les activités routinières de la vie.

Chapitre III :

**Gouvernance territoriale, bonne pratique pour
concourir aux enjeux du développement
durable.**

Chapitre III :

Gouvernance territoriale, bonne pratique pour concourir aux enjeux du développement durable.

Introduction :

La ville est le premier centre d'échanges de l'arrière-pays vers le port. Dans les pays développés, la ville intervient dans l'organisation portuaire, par le biais des collectivités territoriales de tous les agents qui la composent (acteurs économiques, institutions as leurs diversités, organisations non gouvernementales, décideurs locaux,...) et des membres de l'administration du port par une bonne gouvernance territoriale. Une coordination des fins du port et de la ville à travers un partage d'un objectif commun, notamment celui de coexister ensemble sur un même territoire, celui-ci étant un construit local qui requiert l'établissement d'un consensus pour harmoniser les intentions et les efforts de chacun en vue d'un développement équilibré, équitable dans le cadre d'un développement durable.

Elles contribuent aussi par une aide financière aux investissements significatifs du port et cette implication est un moyen de dynamisation très puissant. Par exemple, la réalisation des terminaux à passagers est une ouverture du port sur la ville. Leurs engagements se manifestent également par le développement de la croisière dans le cadre d'un développement durable de la région et de l'aménagement du territoire.

Pour essayer d'éclairer mieux cette démarche participative et l'implication des acteurs territoriaux par l'adoption d'une bonne gouvernance pour atteindre un niveau de développement durable, il est indispensable de reprendre ces deux notions (gouvernance territoriale et développement durable) pour retracer, d'abord leurs historiques et évolutions respectives et ôter voile sur leurs dimensions et mode d'application ainsi que les enjeux concourus.

I- Généralités sur le développement durable :

La notion du développement durable ne cesse de susciter l'intention et devient langage courant comme référence dans la vie économique.

I-1- Définitions du développement durable

Repenser les rapports qu'entretiennent les êtres humains entre eux et avec la nature est une aspiration que partagent beaucoup de disciplines, surtout sociaux économiques. Elles

posent un regard critique sur un mode de développement qui, trop souvent, porte atteinte à l'environnement et relègue la majorité de l'humanité dans la pauvreté. Le développement durable est issu de cette idée que tout ne peut pas continuer comme avant, qu'il faut remédier aux insuffisances d'un modèle de développement axé sur la seule croissance économique en reconsidérant nos façons de faire compte tenu de nouvelles priorités.

L'expression « développement durable » apparaît la première fois en 1980 dans La Stratégie Mondiale de la Conservation, une publication de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN).

Sept ans plus tard, la commission mondiale sur l'environnement et le développement, dans son rapport également appelé rapport Brundtland, du nom de la présidente de la commission, M^{me} Gro Harlem Brundtland, définit le développement durable comme « *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ».

D'après Strange, Tracey et Anne Bayley, le développement durable peut signifier beaucoup de choses:¹

- Diffuser à tous les citoyens les bénéfices de la croissance économique.
- Transformer des zones désaffectées en projets d'habitations urbaines et écologiques.
- Améliorer les systèmes éducatifs au profit des filles et des garçons.
- Adopter des processus industriels innovateurs et moins énergivores et polluants.
- Inclure les citoyens et les parties prenantes du développement dans un processus de démocratie participative aux prises de décisions politiques.

Tant de définition à retracer suivant l'historique du concept et son évolution pour mieux cerner son sens, mais les plus pertinentes s'accorde à définir le développement durable comme un mode qui s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

¹ Strange, Tracey et Anne Bayley (2009), « Qu'est ce que le développement durable ? », le développement durable à la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement, Edition OCDE, p.28.

I-2- Dimensions du développement durable :

Comme cité juste en haut le développement durable est à 3 dimensions :

I-2-1- La dimension environnementale :

Les ressources naturelles ne sont pas infinies. La faune, la flore, l'eau, l'air et les sols, indispensables à notre survie, sont en voie de dégradation. Ce constat de rareté et de finitude des ressources naturelles se traduit par la nécessité de protéger ces grands équilibres écologiques pour préserver nos sociétés et la vie sur terre.

Economiser et préserver les ressources, protéger la biodiversité, lutter contre le changement climatique figure comme principaux enjeux de ce volet. Maintenir l'équilibre écologique sur le long terme en limitant notre impact sur l'environnement est la devise.

I-2-2- La dimension sociale :

La dimension sociale du développement durable revient au fait que c'est un mode de développement qui ne considère pas uniquement des fins économiques, mais met l'homme et les populations au centre de l'intérêt et par le fait que c'est un mouvement qui favorise la cohésion sociale, viser le bien-être de tous les citoyens. Ce bien-être se traduit par la possibilité pour tout un chacun, d'accéder, quelque soit son niveau de vie, aux besoins essentiels : alimentation, logement, santé, accès égal au travail, sécurité, éducation, droits de l'homme, culture et patrimoine. Il s'agit, tout simplement de satisfaire les besoins essentiels des populations en réduisant les inégalités sociales dans le respect des différentes cultures.

I-2-3- La dimension économique :

C'est la dimension qui vise à promouvoir une organisation économique durable et responsable et à trouver un juste équilibre entre profit et gestion durable de l'environnement.

Il s'agit de concilier la viabilité d'un projet, d'une organisation (performance économique) avec des principes éthiques, tels que la protection de l'environnement et la préservation du lien social. Selon ce système, le prix des biens et services doit refléter le coût environnemental et social de l'ensemble de leur cycle de vie, c'est-à-dire de l'extraction des ressources à la valorisation, en tenant compte de la fabrication, de la distribution et de l'utilisation.

I-3- Enjeux et objectifs du développement durable :

Les objectifs du développement durable sont multiples, mais peuvent être classés, suivant leurs dimensions, en trois catégories : économiques, sociaux et environnementale².

I-3-1- Les enjeux environnementaux :

Il s'agit de tout ce qui est en relation avec l'environnement ou se référant à ce dernier qu'on peut résumer comme suit :

- Économiser les ressources naturelles par l'incitation à leurs usages optimal et efficace, veiller à limiter le gaspillage des énergies comme la rationalisation de l'alimentation.
- Privilégier l'utilisation des ressources et de matériaux renouvelable.
- Veiller à maintenir la variété animale et végétale pour contribuer de façon significative à la préservation des écosystèmes.
- Épargner les espèces menacées et en voie de disparition.
- Favoriser l'agriculture biologique et raisonnée.
- Fracturer les émissions de CO2 pour lutter contre le changement climatique.
- Favoriser le produit local et de saison en choisissant les prestations locales pour contribuer à l'environnement en optimisant le transport.
- Gérer et valoriser les déchets en limitant la consommation aux quantités nécessaires et en encourageant le tri pour le recyclage.

I-3-2- Enjeux sociaux :

Lutter contre l'exclusion et les discriminations, c'est-à-dire respecter et protéger les personnes les plus faibles (en situation de handicap, âgé, minoritaire...), donner l'accès aux droits sociaux pour tous, favoriser les solidarités, contribuer au bien-être. La valorisation du territoire figure également comme enjeux social majeurs. Nous pouvons distinguer, à cet effet, les points mentionnés ci-après :

- Instaurer une politique sociale avancée : garantir de bonnes conditions de travail, favoriser la formation, intéresser les salariés...
- Mettre en place une politique d'aide à la réinsertion (professionnelle et/ou personnelle).
- Développer des projets ciblés pour limiter les disparités : égalité Homme – Femme, nivellement des salaires, accessibilité pour tous...

² [Http : //www.3-0.fr/doc-dd/qu'est-ce-que le développement durable?](http://www.3-0.fr/doc-dd/qu'est-ce-que-le-developpement-durable/), Tour-d-horizon, enjeux des 3 piliers-du-développement-durable).

- Contribuer à la réduction des inégalités sociales par la collaboration avec des associations et/ou des projets locaux ou internationaux.
- Sélectionner des produits issus du commerce équitable (nord-sud et nord-nord), c'est-à-dire garantir un revenu minimal qui couvre les frais réels et le salaire de l'exploitant.
- Développer des relations avec des acteurs spécifiques (collectivités, associations, fournisseurs...), locaux ou internationaux, afin d'améliorer certaines particularités communes. Ex : les employés d'un hôtel donnent de leur temps de travail, pour donner des cours de soutien.
- Développer le dialogue social, les remontées d'informations entre nos partenaires, nos fournisseurs, nos clients et nos salariés.
- Tenir compte des spécificités de chacun, en tant qu'employé et/ou client : accessibilité aux personnes à mobilité réduite, aménagement d'horaires pour les jeunes mères/pères, établissement d'une politique de mobilité...
- Proposer des actions ayant un impact positif sur les personnes concernées : détente, cohésion, contact avec la nature, échanges facilités, etc.

I-3-3- Enjeux économiques :

Les enjeux d'une économie responsable sont nombreux, souvent liés à l'un des deux autres piliers du développement durable, l'environnement et le social, voir aux deux. Voici quelques pistes identifiées :

- Développer des pratiques commerciales innovantes et éthiques pour mieux répartir les bénéfices et les richesses. Ex : le commerce équitable, le microcrédit, le micro-don
- Répartir les richesses et les bénéfices de façon plus juste
- Intégrer le coût social et environnemental dans le prix des produits
- Chercher à développer le tissu économique local
- Réduire, récupérer, recycler, réparer au lieu de produire dans le cadre d'une économie circulaire.
- Économie de la fonctionnalité : payer pour un service ou pour l'usage d'un bien au lieu du bien lui-même. Exemple: auto-partage, habitat collectif, location de pneu aux kilomètres parcourus, vente de l'usage des photocopieurs et de leurs services...
- Consommation collaborative ou économie du partage, dont le principe repose sur la mutualisation des ressources (compétences, temps, argent, biens) à travers de nouvelles formes d'échanges entre particuliers (partage, troc, échange, location).

Les objectifs du millénaire ont été adoptés par les Nations Unies lors de la conférence à Rio sur le développement durable. Des résultats ont été fixés à atteindre dans huit domaines prioritaires et se résument comme suit³ :

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

II- Généralités sur la notion de gouvernance:

Depuis les années 70-80, plusieurs auteurs constatent une complexité économique, sociale et politique croissante, liée à l'affirmation de nouveaux acteurs, à l'enchevêtrement des niveaux local, national, international, à l'émergence et à l'affirmation des questions environnementales.

Dans ce contexte, les formes traditionnelles de gouvernement sont mises en cause dans leur capacité à coordonner des actions collectives, à faire face aux nouveaux défis de la mondialisation des échanges et de la révolution des télécommunications. C'est le cas aussi bien du gouvernement des États, que de celui des grandes métropoles, des territoires, des entreprises ou encore de l'ordre international.

En réponse à cette complexité croissante, le terme de «gouvernance» s'est imposé au cours des années 80-90 comme le symbole d'une nouvelle modernité dans les modes d'action publique et le gouvernement des entreprises⁴.

Le concept de gouvernance est actuellement utilisé par tous, expert ou profane, public ou privé, du niveau local au niveau global, dans plusieurs domaines et dans de nombreux champs disciplinaires⁵. Chacun recommande de faire de la gouvernance, voire de la « bonne gouvernance ».

³ Alain Jounot « le développement durable », AFNOR, 2004, p.15

⁴ Georges Prevelakis, « la notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann », 1995, p.17

⁵ Sophie Richard, « une approche historique de la gouvernance pour éclairer la gestion de l'eau concertée en France », Montpellier, France.

Cependant, même si le terme de "gouvernance" fait aujourd'hui partie d'un patrimoine international commun, même si les gestionnaires de l'environnement en font désormais un usage courant, il n'en reste pas moins un concept polysémique, très marqué par la culture anglo-saxonne et exposé à des interprétations nécessairement diverses et subjectives.

Un détour par les modalités d'usage rencontrées permet d'éclairer le contenu et l'originalité du concept.

II-1- Les prémices du mot « gouvernance » :

Les Grecques emploient le mot « kubernan » pour signifier le pilotage des navires. La même signification au mot « gubernare » en latin. Kubernan ou Gubernare signifie donc l'action de bien naviguer et écumer les flots en assurant l'arrivée des marchandises ou des guerriers à destination⁶.

Le sens contemporain du terme a été tiré de l'anglo-saxon « gouvernance » dont le contenu a connu une extension et une dimension remarquable pour devenir un concept dans l'économie de nos jours.

Le terme a d'abord été français, utilisé au 18^e siècle comme équivalent de gouvernement (manière de gouverner) puis utilisé à partir de 1478 pour désigner certains territoires du nord de la France.

Selon O⁷, ces territoires présentaient des caractéristiques particulières et dotées de statuts administratifs particuliers... Puis, toujours en France, le terme « gouvernance » est réutilisé pour s'appliquer à un contexte purement domestique, à des charges de gouvernance.

C'est au début des 19^{èmes} siècles que le mot « gouvernance » est passé au dictionnaire anglo-saxon pour être remis à l'honneur, dans les années 1990, par des économistes et politologues anglo-saxons et par certaines institutions internationales (ONU, Banque mondiale et FMI, notamment), de nouveau pour désigner « l'art ou la manière de gouverner » mais avec deux préoccupations supplémentaires ; d'une part, bien marquer la distinction avec le gouvernement en tant qu'institution ; d'autre part, sous un vocable peu usité et donc peu connoté, promouvoir un nouveau mode de gestion des affaires publiques fondé sur la participation de la société civile à tous les niveaux (national, mais aussi local, régional et international).

⁶ Yahyaoui Abdelkrim, « la bonne gouvernance est elle un bon déterminant de la croissance », revue Européenne du droit Social, pp. 103-120

⁷ « Gouvernance : d'une notion polysémique à un concept Polito-logique », vol.36, N1, 2005, p.13.

II-2- Les fondements analytiques de la notion de gouvernance :

Le terme « *gouvernance* » apparaît il y a plus d'un demi-siècle chez les économistes qui développent l'idée de « *corporate governance* ». À la fin des années 1980, le terme est importé dans les sciences politiques pour caractériser les modalités de gouvernement régissant les agglomérations (en particulier métropolitaines) « *l'urban governance* », et par extension, l'action publique territoriale. À la même époque, les concepts de « *good governance* » et « *global governance* » font leur apparition notamment dans le champ des relations internationales.

La « *corporate governance* » a tout d'abord été mobilisée (notamment par R. Coase et O. Williamson) pour analyser la nature des coordinations entre agents individuels et collectifs dès lors qu'est rejetée La position standard qui considère le prix du marché comme seul agent de régulation des échanges (école des coûts de transaction). La firme en tant que telle émerge, car ses modes de coordination interne permettent de réduire les coûts de transaction que génère le marché ; elle s'avère donc plus efficace que le marché pour organiser certains échanges⁸. Cette théorie, redécouverte dans les années 1970 par le courant institutionnaliste, et en particulier par O. Williamson, débouche sur des travaux qui définissent la gouvernance dans les termes suivants : « *les dispositifs mis en œuvre par la firme pour mener des coordinations efficaces qui relèvent de deux registres : protocoles internes lorsque la firme est intégrée (hiérarchie) ou contrats, partenariat, usage de normes lorsqu'elle s'ouvre à des sous-traitants* »⁹. Il s'agit donc ici d'étudier des modes de coordination alternatifs au marché, mais essentiellement économiques, vides de toute dimension politique et notamment des acteurs non directement économiques tels que les institutions. La gouvernance correspond à un mode de réduction des coûts liés aux transactions interindividuelles, visant à davantage d'efficacité.

Plus récemment, les économistes qui s'attachent à la prise en compte de la dimension spatiale comme facteur intrinsèque du fait productif (travaux italiens sur les districts, approche des milieux innovateurs, courant de la proximité...) réutilisent cette notion.

Le concept de gouvernance locale apparaît alors comme une forme de régulation territoriale et d'interdépendance dynamique entre agents notamment productifs et institutions

⁸ RH Coase, X Gilles, M Bourreau - Revue française d'économie, 1987.

⁹ D Lorrain - Les Annales de la recherche urbaine, 1998, p.85.

locales. Dans cette approche, le territoire contribue à réduire les coûts de transaction entre les firmes et constitue de ce fait un niveau pertinent pour coordonner les actions collectives. Au-delà de la seule efficacité comptable, est alors mis en évidence le fait que les institutions non économiques peuvent faciliter la coordination entre agents, sont donc acteurs à part entière des coordinations et décisions, des coalitions et négociations.

En sciences politiques, l'usage du terme de gouvernance se répand à la fois dans le cadre de l'analyse du gouvernement local et dans une perspective normative en relations internationales et management des affaires publiques.

Dans le cadre de l'analyse du gouvernement local, l'usage du concept de gouvernance entend souligner la participation de divers intérêts notamment privés aux systèmes de décision publique qui régissent les villes et les régions. L'accent y est mis sur les jeux de pouvoir et d'influence présidant à l'élaboration des politiques publiques locales sur la coordination de multi finalités, sur les processus de négociation. On parle ainsi des interactions entre État et société et des modes de coordination complexe nécessaires afin de rendre possible aujourd'hui l'action publique¹⁰.

L'introduction de la notion de gouvernance en sciences politiques traduit la reconfiguration de l'action publique, l'émergence de nouveaux modes d'intervention et la transformation de modalités de l'action publique (N. Holec et G. Brunet-Jolivald, 2000). Elle repose sur une dénonciation du modèle de politique traditionnel descendant et centralisé. Elle met l'accent sur la multiplicité et la variété (de nature, de statut, de niveau) des acteurs (organisations à but non lucratif, entreprises privées, citoyens... organisations locales, régionales, nationales et étrangères...) associés à la définition et à la mise en œuvre de l'action publique. Elle souligne enfin comment l'administration de l'action publique repose sur des processus d'interaction, de collaboration et de négociation entre intervenants hétérogènes. Cette interaction est rendue nécessaire par le fait qu'aucun acteur, public ou privé, ne dispose dans le contexte actuel et reconnu, de certitude des connaissances et des moyens nécessaires pour s'attaquer seuls aux problèmes.

« Si la collectivité locale garde un rôle d'orientation et de pilotage, elle compose avec d'autres institutions, publiques ou privées, obéissant à leurs propres logiques d'intérêt et/ou

¹⁰ P Le Galès - Revue française de science politique, 1995 – JSTOR, « Analyse et discussion du concept de gouvernance et son utilité »

exerçant des responsabilités sur des domaines de compétences tantôt partagés, tantôt disputés, mais jamais absolument étanches ou autonomes »¹¹.

En parallèle à cette approche, dans le domaine du management public et des relations internationales, le terme de gouvernance est également associé aux pratiques et à la pertinence de techniques d'action. Cette approche normative, renvoie à la notion de « *good governance* » qui fait son entrée à la fin des années 1980, notamment dans le champ des relations internationales. Ce terme est employé par les institutions financières internationales pour définir les critères d'une bonne administration publique dans les pays soumis à des programmes d'ajustement structurel. Les organismes de prêt internationaux préconisent, par le biais de cette notion, des réformes institutionnelles nécessaires à la réussite de leurs programmes économiques.

Enfin, la gouvernance se retrouve abordée en relations internationales à travers les notions de gouvernance mondiale et de gouvernance globale, système qui permettrait de pallier l'incapacité des États-nations et des organisations internationales héritées de l'après-guerre (FMI, OCDE, banque mondiale...) à faire face aux demandes et aux bouleversements de la société contemporaine, appelant par conséquent un nouveau mode de régulation collectif pour faire face à une crise de la gouvernabilité à l'échelle supranationale.

Le point commun des diverses approches réside dans la prise en compte de l'élargissement du champ des acteurs impliqués, de l'interdépendance des acteurs et des organisations tant privées que publiques dans le processus de prise de décision et de l'action et dans l'imbrication des divers niveaux de pouvoir, tant infranational que transnational ou supranational.

II-3- Quelques définitions de la gouvernance :

La gouvernance est une notion tellement vaste qu'on trouve une infinité de définitions en parcourant sa littérature.

John O'Grady définit la gouvernance comme étant « *le processus par lequel, à l'intérieur de traditions et de cadre institutionnels reconnus, différents secteurs de la société expriment des intérêts et prennent des décisions dont ils seront responsables* »¹².

¹¹ N Bertrand - Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2001.

¹² John O'Grady, Conférence sur la gouvernance d'entreprise dans le secteur public, Canberra, le 13 Août 2002.

La gouvernance est également définie comme « *l'ensemble des actions et moyens adoptés par la société pour promouvoir l'action collective et fournir des solutions collectives afin de poursuivre des objectifs communs* »¹³.

Une des définitions les plus pertinentes qu'on a pu trouver est celle des spécialistes de la Banque Mondiale qui ont rigoureusement traité ce thème durant ces deux dernières décennies où la gouvernance est définie comme « *les traditions et les institutions à travers lesquelles s'exerce l'autorité dans un pays* »¹⁴. Cette définition englobe un processus de choix des gouvernants (décideurs) et de leur responsabilisation (contrôle et remplacement), elle met l'accent également sur le respect des citoyens et de l'Etat par les institutions régissant leurs interactions économiques et sociales.

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

L'efficacité est devenue un des critères d'évaluation des politiques de développement et de gouvernance. Les décideurs politiques, les institutions internationales et les investisseurs accordent, de nos jours, une importance décisive au degré d'efficacité du service public. C'est pour cette raison que le professeur Casting, chercheur à l'université de Paris 8 et de l'institut Maghreb-Europe, estime que la gouvernance peut être « *une réforme, une révolution du mode de l'organisation de l'État* ».

Pour François Casting, la gouvernance est entendue comme mode de prise de décision dans un cadre d'une organisation collective, contenant une multitude de lieux de pouvoirs, dans l'ultime but de garantir leurs efficacités (efficacité de décisions)¹⁵.

¹³ Richard Dodgson, Kelley Lee et Nick Drager : « Global health governance : a conceptual review », 2002

¹⁴ Daniel Kaufman, Aart Kraay et Pablo Zoido-Lobaton, « Gestion des affaires publiques, de l'évaluation à l'action », finance et développement, Juin 2000, pp.10-11

¹⁵ François Casting, Institut Maghreb-Europe « S'interroger sur le partage du pouvoir », publié par Mr Salah Eddine Belabes dans le journal El Watan, le 30/05/2005.

II-4- Principes et fondements de la bonne gouvernance :

À travers des définitions vues antérieurement et s'être inspiré des travaux menés dans le domaine de la gouvernance, nous essayons dans cette petite partie d'énumérer ou citer les principes de base de la notion de gouvernance et son mode de fonctionnement.

Les principales propriétés de la gouvernance sont :

- La gouvernance privilégie le dialogue et la concertation dans les choix d'une politique :

Le but de la concertation est l'atteinte de consensus où chaque acteur retrouve une partie de ses objectifs et de ses intérêts dans l'objectif commun concouru.

- La reconnaissance de la multiplicité des acteurs :

C'est le principe où l'on admet que la prise de décision ne peut s'entamer par un seul ou une poignée d'acteurs particuliers, mais concerne tous les acteurs, que ces derniers soient étatiques ou privés, organisations gouvernementale ou non ainsi que l'inclusion de la société civile par l'intermédiaire de ses représentants (associations par exemple).

- Militer pour moins d'état et pour un système libéral.

- La gouvernance préfère les principes démocratiques aux autres types de régime :

Elle n'admet pas l'usage de force ou de pression comme moyens pour l'accès au pouvoir, notamment celui de prise de décisions, mais encourage la décision participative des différents acteurs qu'elle concerne.

- La reconnaissance centrale aux qualités des divers rôles que jouent les multiples institutions.

- La reconnaissance de la multiplicité des relations, la dynamique de leurs interactions et leurs interdépendances :

Elle ne considère pas les acteurs complètement étanches, mais que ces derniers forment un tissu où ils entretiennent une relation d'influence.

- La gouvernance comme processus de prise de décision en mutation :

C'est-à-dire qu'elle tient compte d'environnement où la décision est à prendre, et s'ajuste pour s'adapter et faire face aux bouleversements continus du consensus, et ce, sans renoncer aux principes de base.

II-5- La gouvernance territoriale :

Différents acteurs interviennent pour gérer le territoire, Acteurs locaux et institutionnels, Partenaires publiques et privés, représentants de l'Etat, élus des collectivités territoriales, professionnels, société civile, etc.

II-5-1- L'évolution de la gouvernance territoriale :

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

Abondant dans ce même sens, les Auteurs F.Lelou, L. Moyart et B. Pecqueur (2005), considèrent que « *Les prémices de réflexion sur la gouvernance territoriale peuvent être restituées dans l'historique de la recherche de nouveau mode d'organisation et de gestion territoriale, alternatif aux démarches territoriales descendantes classiques* »¹⁶. C'est-à-dire les modes de gestion et de développements qui marquent une rupture avec les développements classiques comme politiques provenant des sphères supérieures de l'État vers les niveaux inférieurs.

Ces démarches traduisent par conséquent le départ du développement local et de la décentralisation. L'évolution de la gouvernance territoriale renvoie alors aux questions du développement local et met l'accent sur la condition de l'implication croissante des acteurs locaux (privés et/ou publiques) ainsi qu'une mobilisation active des acteurs pour une décision autonome par rapport au pouvoir central public. La coordination et les formes de régulation ne se limitent plus au niveau politique, mais, s'élargissent à l'économique, au social ainsi qu'au culturel.

II-5-2- Le territoire comme système dynamique organisé :

D'après Pierre George et Fernand Verger¹⁷. Le territoire est défini comme un espace géographique qualifié par une appartenance juridique (territoire national), une spécificité naturelle (montagneux, ...) ou culturelle (linguistique). Dans ce dernier cas, le terme « d'aire » pourrait lui être préféré.

La définition du territoire dans la pensée de Jean Gottmann repose sur deux autres notions, celle de l'espace géographique et celle du cloisonnement de l'espace¹⁸.

¹⁶ Leloup F et al. (2005), « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale » Géographie Economie Société, vol.7, p.322

¹⁷ Pierre George et Fernand Verger, Dictionnaire de la géographie, Paris, Presses universitaires de France, 2009 « territoire »

¹⁸ Georges Prevelakis « la notion du territoire dans la pensée de Gottmann », 1995, p.112.

Selon Gottmann, l'espace géographique coïncide avec l'espace politique, ce qui fait l'intérêt du rapprochement des deux disciplines qui sont la Géographie et les Sciences politiques sous la forme de la géographie politique. L'espace géographique se définit essentiellement par son accessibilité à l'action humaine. Il est pour cette raison limité par les possibilités technologiques et économiques de la société humaine. En même temps, parce que ces conditions changent, l'espace géographique est en expansion continue. Pour Gottmann, l'espace géographique est aussi tridimensionnel, puisqu'il inclut l'espace maritime et aérien. Le géographe s'intéressa alors, particulièrement, à la question des limites de l'espace géographique et se tourna vers le droit international pour voir comment les juristes rependaient à la question des limites de la souveraineté des États dans la mer et dans l'air.

Selon la définition de Claude Raffestin¹⁹, le territoire doit être habité, partagé et transformé. L'auteur définit le territoire comme un espace transformé par le travail humain.

Quelle que soit l'approche du concept, un territoire implique l'existence de frontières ou de limites. Ces deux termes sont utilisés en fonction du type de territoire dont ils forment le périmètre (un territoire politique est limité par une frontière alors qu'un territoire naturel est circonscrit par une limite).

Dans les évolutions portées par les notions de développement local et territorial, le territoire ne s'entend pas comme un simple échelon spatial parmi d'autres ; l'échelon local, entre la commune et l'État où s'élaboreraient, par l'application d'une bonne subsidiarité, des politiques de proximité et d'interface adéquates. Il ne correspond pas à un niveau administratif neutre où une politique s'applique selon une démarche hiérarchique descendante. Le territoire s'impose, au contraire, comme un construit social permanent et en constante appropriation. Dans ce sens, il peut être apparenté à un système dynamique complexe (F. Leloup et L. Moyart, 2003). Il se construit ainsi grâce aux relations durables de proximité géographique développée entre une pluralité d'acteurs ; ces relations de « voisinage » peuvent mener à des actions concrètes voire à l'élaboration commune de normes, on rejoint alors la notion de proximité institutionnelle.

Dans ce contexte, les limites du territoire ne sont plus définies en référence à un périmètre politico administratif (aspect politique) ou comme un fragment d'un système

¹⁹ Raffestin C, 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité » in Auriac F. et Brunet R. (eds), Espagnes, jeux et enjeux, Paris : Fayard, p.173-158 cité par Jaque Fontanille.

productif national (aspect économique), elles définissent le lieu d'intersection de réseaux (physiques ou humains, formels ou informels), de stratégies et d'interdépendances entre partenaires reliés entre eux, le lieu de production, de négociation, de partage d'un devenir commun. Le système est bâti sur la proximité géographique de ses acteurs, mais aussi sur la dynamique commune qui les rassemble et le construit. Les actions qui résultent de ces relations, voire les règles, normes et principes sont acceptées et mises en œuvre ensemble.

Ce construit peut être révélé à un moment donné afin de résoudre un (ou des) problème(s) productif(s) particulier(s) ou s'affirmer dans un processus long de reconnaissance d'une identité ancrée dans la tradition, dans la coopération et en vue de réaliser un projet de développement collectif (B. Pecqueur, 2001). Les acteurs ou groupes d'acteurs qui participent à cette construction territoriale peuvent avoir des mobiles et des processus très divers pour se regrouper en vue d'un avantage dont chaque membre serait bénéficiaire (groupe de pression, syndicat, entreprise).

Le système-territoire évolue donc en fonction des interactions unissant ses acteurs, les échanges avec l'environnement, l'évolution même de ces variables, les processus d'appropriation, de régulation, de construction sociale et identitaire amenant ou non la pérennité et l'auto renforcement du territoire.

Conclusion

Ce chapitre nous a permis d'évoquer et d'expliquer le fondement de la notion durable qui apparaît comme mode de développement visant la consolidation de la croissance économique et l'amélioration du bien être sociale sans laisser d'empreintes environnementales négatives.

Ce chapitre a également souligné les significations et les usages possibles et ôter voile sur la notion de gouvernance, celle-ci accordant, en premier lieu, l'importance à la décentralisation des décisions au niveau local avec tout de même une intervention de l'Etat comme régulateur et coordinateur pour la définition des orientations stratégiques de développement durable.

La gouvernance territoriale est indispensable pour concourir aux enjeux du développement durable et ce, grâce à l'implication de toute partie prenante de ce dernier ainsi qu'à l'intégration de l'avis des citoyens dans le débat sur les projets et perspectives de développement car ils sont le noyau et la composante principale du territoire.

Chapitre IV

Résultats de l'enquête et analyse de données

Chapitre IV

Résultats de l'enquête et analyse de données

Introduction :

Le cadre théorique précédent investigué ; portants sur les mutations et enjeux des villes portuaires, ainsi que les notions du développement durable et de la gouvernance territoriale comme bonne pratiques pour le développement territorial, englobe et explique les diverses confrontations et regards portés sur le sujet de recherche (relations entre villes et ports). Nous allons, dans ce présent chapitre pratique, essayer d'apprécier l'applicabilité des grandes lignes conclues au terrain sur lequel l'étude est réalisée afin d'obtenir des éléments d'analyses à travers lesquelles nous essayerons de vérifier les hypothèses supposées et répondre, enfin, à notre problématique de recherche.

Avant d'analyser globalement les informations obtenues lors de l'enquête menée auprès des différents acteurs de la ville portuaire de Bejaia, nous allons brièvement présenter le terrain étudié, la cible enquêtée, l'élaboration et la source du questionnaire utilisé, la démarche méthodologique poursuivie ainsi que les difficultés rencontrées dans notre travail.

I- Présentation du terrain d'étude :

Pour mieux comprendre l'objet de notre travail, nous avons jugé très utile de présenter le terrain de notre étude. Il ne s'agit pas de présenter une monographie complète de la wilaya de Bejaia, ni de recenser toutes ses particularités, mais nous nous limiterons à certains points qui sont relativement liés à notre travail. Pour cela, nous exposerons d'abord la géographie et la population de la région, ensuite, nous traiterons les capacités du port de Bejaia et, enfin, nous présenterons le secteur industriel de la wilaya.

I-1- La Géographie

Bejaia est une ville méditerranéenne, avec une façade maritime de plus de 100 Kms, situé au nord de l'Algérie, à 180 Kilomètres à l'Est de la capitale Alger. Elle s'étend sur une superficie de 3 223.50 Km². C'est l'une des plus anciennes villes d'Algérie.

La ville compte aujourd'hui 185 882¹ habitants. Elle est au centre d'une région très active, classée selon le SNAT 2025, comme un territoire compétitif et très attractif. C'est une ville de science

¹ Statistique de la DPAT 2014.

d'histoire et de grande culture. Elle est au cœur de la Kabylie, réputée comme une terre d'épanouissement de l'entrepreneur algérien.

Figure N°1 : Situation géographique de Bejaia



Source : <http://kabyle-bejaia.centerblog.net/6-cartes-de-la-kabylie?ii=1>.

I-2- Les capacités du port de Bejaia :

Bejaïa dispose d'un important port. Après celui d'Alger, le port de Bejaia est le deuxième port en Algérie, en termes de fluctuation de toutes marchandises confondues.

Le port de Bejaia est caractérisé par :

- Une rade qui s'étend du CAP CARBON au CAP AOKAS avec des profondeurs qui varient entre 10 et 20 mètres.
- 3 bassins d'une superficie de 165 ha séparé par 2 jetées : le bassin de l'avant-port situé entre les 2 jetées, le bassin au vieux port et le bassin de l'arrière-port.
- 3 Accès correspondant chacun à un bassin.

Le matériel, la capacité de stockage du port de Bejaïa sont énumérés dans le tableau qui suit :

Tableau N°1 : La capacité portuaire de Bejaia.

Moyens matériels	Entreposage	Débit des postes à	Parc à conteneurs
-43 chariots élévateurs de 3 à 28 tonnes. -06 grues. -12 bennes preneuses. - 05 pelles mécaniques. - 04 tracteurs.	-Surface non couverte 400 000M ² . -Surface couverte 17 500 M ² .	-Marchandises générales : 2.5 millions tonnes. -Hydrocarbures : 16.8 millions tonne	-Capacité annuelle : 20000TEU (équivalent 20pieds).

- Source : Entreprise Portuaire de Bejaïa, 2014.

Sis dans la commune de Bejaïa, le port à contribuer à faire d'elle un important pôle industriel et commercial (accueillant 35.11% des entreprises de la wilaya)² ; il constitue un facteur très important pour la localisation des entreprises.

L'argument qui parait suffisant pour justifier le rôle du port dans la concentration des entreprises est le fait qu'à l'intérieur de la commune de Bejaïa, le nombre d'entreprises qui se sont localisées à proximité du port (à l'arrière-port et à la rampe du port) et de l'ordre de 85(selon l'EPB).

I-3- L'Industrie

En ce qui concerne l'industrie, nous allons faire juste une brève présentation, sans pour autant s'étaler sur tous les détails du secteur industriel de la wilaya de Bejaia.

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

En effet et selon la direction de l'industrie et des mines de Bejaia (DIM), l'industrie de la wilaya de Bejaia connaît, ces dernières années une ascension remarquable au niveau national, avec un tissu industriel diversifié et d'une densité forte. La wilaya de Bejaia arrive même à concurrencer les grandes

² Déclaration du PDG de l'EPB dans la conférence. Portant sur « les enjeux logistiques et perspectives du port de Bejaia ». Auditorium de l'Université de Bejaia, Le 05 Mai 2016.

métropoles (Alger, Oran, Annaba, ...) en matière d'attraction des investisseurs nationaux et étrangers. La densité industrielle de Bejaia est plutôt dominée par les industries agro-alimentaires avec un taux avoisinant 50 %³ du nombre de PME/PMI du total du secteur industriel.

Ces entreprises se répartissent inégalement sur le territoire de la wilaya. La plus grande part se localise dans les grands centres urbains. En outre, les plus importantes d'entre elles se trouvent dans les parcs d'activité, c'est-à-dire, dans les zones industrielles et les zones d'activités spécialement aménagées. Actuellement, les trois zones industrielles (BEJAIA, EL KSEUR et AKBOU) ainsi que certaines zones d'activité (TAHARACHT-AKBOU, EL-KSEUR) regroupent presque la totalité des moyennes et grandes industries.

II- Présentation de la cible enquêtée

La notion de ville portuaire abordée dans notre recherche est très vaste de par la multiplicité des acteurs et des notions relatives qui l'expliquent. La ville de Bejaia présente une dynamique territoriale particulière où beaucoup d'acteurs interviennent dans son développement. Pour bien présenter les acteurs qui nous ont le plus intéressés, nous avons choisi de les classer en 4 catégories que sont : Les autorités portuaires, les autorités locales, la société civile et les opérateurs (directement ou indirectement) économiques locaux.

II-1- Les autorités portuaires (AP)

Par les autorités portuaires, nous entendons les différents organismes, dont les activités principales sont sises dans l'enceinte portuaire de Bejaia, en particulier, les activités liées à la gestion portuaire (l'EPB, BMT), aux activités de loisir et de divertissement (Port de pêche, centre de nautisme...) activité hydrocarbure (port pétrolier) ainsi que les activités de manutention et réparation navale (ERENAV).

II-2- Les collectivités locales (CL)

Par les autorités locales, on entend les différentes autorités locales telles que (l'APC, APW, les élus locaux) qui prennent des décisions pour le développement de la ville de Bejaia et le bien-être des citoyens, les différents services de la wilaya chargés de l'aménagement du territoire et de la gestion des affaires publiques tels que la Direction de l'Urbanisme, la DPAT, la chambre de commerce, la direction du foncier, la DRAG, service agricole et vétérinaire en relation directe avec le port.

II-3- La population et les Associations (P/A)

Cette catégorie regroupe l'ensemble des associations environnementales et culturelles telles que ARDH, ASSIREM, AFARA, NEMLA, ... etc.) Et bien sur, une prise aléatoire d'une poignée de citoyens, résidant, surtout dans la ville, ou en dehors de celle-ci (étudiant, salariés, enseignants...etc.).

II-4 - Les Agents Economiques (AE)

Pour avoir un prélèvement de données objectif et significatif que nous utiliserons dans l'analyse de la relation ville port, nous avons procédé à une sélection des entités économiques les plus en relation avec le port, telles que les différents transitaires, les entreprises de transport de marchandises, les consignataires ainsi que quelques banques.

III- Cadre méthodologique de la recherche

Afin de diriger notre travail de recherche, nous allons commencer par l'énumération des quelques raisons qui nous ont le plus incité à choisir ce thème. Puis, nous entamerons l'explication et l'utilité des objectifs de notre recherche et, enfin, nous finirons avec une petite partie où nous exposerons la méthode de recherche ainsi que la technique utilisée.

III-1- Raison du choix du thème

Comme nous sommes des étudiants de master, nous devons soutenir un travail de recherche. La thématique choisie nous a d'abord été proposée par notre encadreur, M. BELKHIRI Aimadedine⁴, comme sujet inscrit dans le cadre d'une préparation d'une thèse de Doctorat en Sciences Economiques, qui traite l'impact de l'activité portuaire de Bejaia sur le développement de cette dernière.

Chaque sujet de recherche scientifique a un motif bien précis, et, selon BEAUD Michel, « *il n'y a pas de thème de recherche bons ou mauvais, dans l'absolu, vous jugerez qu'ils sont bons ou mauvais par rapport à plusieurs critères* »⁵.

Après une exploration et quelques pages de réflexions sur la thématique et quelques notions qui lui sont adjacentes, nous avons compris l'importance majeure que revêtent les points d'eau dans l'interconnexion économique mondiale ainsi que l'influence marquante de ce mouvement de mondialisation dans l'organisation des territoires connectés. Le fait que nous évoluons sur la rive sud-

⁴ Enseignant-chercheur en Sciences Économiques, Responsable de formation Licence ; Économie des Transports et de la Logistique. Université de Bejaia.

⁵ BEAUD Michel, L'art de la thèse, édition la découverte, Paris, 2006, P 26.

méditerranéenne avait tout de suite primé et impulsé notre réflexion. Là fut ce qui nous a le plus poussé pour l'adoption de thème comme choix de recherche.

Nos recherches de lectures sur cette problématique et sont applicabilité à notre ville portuaire se sont avérées très limitées dû au manque d'études socioéconomiques approfondies sur le cas de Bejaia. Cela nous a alors incités à essayer d'apporter une contribution à la résolution des problématiques de recherche par l'établissement d'une enquête sur l'interface ville/port de notre ville.

III-2- Les objectifs de la recherche

Selon GRAWITZ Madeline, « *le point de départ d'une science réside dans la volonté de l'homme de se servir de sa raison pour comprendre* »⁶

Par là, on peut déduire que chaque chercheur à des fins biens précis. Cependant, notre présente recherche a pour objectif de :

- Vérifier, en premier lieu, s'il existe une concertation et d'objectifs communs entre la ville et le port de Bejaïa.
- Savoir, si cette existence est relevée, à quel niveau, a quel degré et sous quelle forme se manifeste-t-elle.
- Vérifier si la ville portuaire, dans son ensemble, considère l'épanouissement et la prospérité du développement, sous toutes ses formes, dans le cadre d'un développement durable, on se souciant de la préservation du cadre environnemental et social contribuant au bien-être des citoyens.
- Apporter des solutions adéquates pour optimiser les intentions d'un développement harmonieux et durable de notre ville et son insertion des les villes du future ou intelligentes.

III-3- Les méthodes et les techniques utilisées

Toute recherche scientifique doit comporter une méthode ou des méthodes et des techniques qui dépendent de l'objectif visé par le chercheur. Selon QUIVY « *chaque recherche est une expérience unique, qui emprunte des chemins propres dont le choix est lié à des nombreux critères comme la méthode, et la technique* »⁷

Dans notre recherche, nous avons opté pour la méthode quantitative et qualitative qui vise à mesurer le phénomène d'étude et d'apprécier sa particularité.

⁶ GRAWITZ Madeleine, Méthode de la science sociale, Édition Dalloz, Paris, 1990, P 17.

⁷ QUIVY Raymond, Manuel de recherché en science sociale, Édition Dunod, Paris, 1998, P 121.

Selon ANGERS Maurice « *la méthode quantitative est un ensemble de procédures qui visent d'abord à mesurer le phénomène d'étude. Les mesures peuvent être ordinaires du genre (plus grand ou plus petit que), ou numériques avec usage de calcul. La plupart des recherches en science humaine utilisent la mesure, il en est ainsi quand on fait usage d'indices, de taux, de moyennes, ou plus généralement d'outils que fournissent les statistiques* »⁸

Afin de recueillir le maximum d'informations sur notre sujet de recherche, nous avons utilisé la technique du questionnaire.

La méthode quantitative impose l'utilisation de questionnaire pour réunir le maximum de données et toucher le maximum d'enquêtés afin de vérifier, de manière objective et significative l'existence ou, au moins, l'intention d'une concertation et d'objectifs communs entre la ville et le port de Bejaïa.

Le questionnaire est défini comme « *une interrogation globale, composée d'un ensemble de questions posées à des interlocuteurs sélectionnés* »⁹. Il a pour objectif de vérifier nos hypothèses.

IV- Présentation du questionnaire utilisé pour la collecte d'information

Comme nous l'avons souligné précédemment, pour la précision de l'information et son objectivité, le moyen le plus judicieux pour cette enquête était un questionnaire. En effet, ce dernier prime sur tout les autres modes et techniques d'approche des enquêtés, de part son adéquation à leur indisponibilité. En effet, lors de la pré-exploration du terrain de l'étude, les enquêtés se sont déclarés dépassés par les charges du travail. Les questionnaires fut donc récupérés ultérieurement afin qu'ils puissent répondre à tête reposées, toujours dans un souci d'objectivité.

Faute de temps et après une exploration des techniques d'élaboration de questionnaires, nous avons compris que cette dernière était une succession d'étapes en respectant des normes qui permettent le mieux d'asseoir un cadre théorique sur le terrain. Le questionnaire exploité a été élaboré dans le cadre d'une thèse de doctorat en Sciences Economiques, par notre encadreur, notamment Mr.BELKHIRI Aimadedine, dans l'espoir de l'obtention d'un maximum de réponses. Le questionnaire avait été simplifié pour l'adapter à notre thématique de recherche et pour qu'il ne soit pas long et pour que les questions soient pertinentes.

Le questionnaire comporte cinq parties distinctes:

- La première partie s'intitule « le profil du répondant » ;

⁸ ANGERS Maurice, Op Cit,

⁹ BOUVRANTS.S, Communication et santé et action sociale, Édition Nathan, Paris, 2000, P 27.

- La deuxième partie contient la notion du développement durable ;
- La troisième partie s'intitule « Préservation de l'environnement urbain et portuaire » ;
- La quatrième partie concerne « l'interaction Ville-Port » ;
- Enfin, la dernière partie, qui propose « meilleure interaction et proposition sur les problèmes rencontrés ».

V- Conditions de réalisation de l'enquête difficultés rencontrées

Quatre (04) questionnaires ont été élaborés et diffusés auprès de tous les acteurs de la ville portuaire de la wilaya de Bejaïa. Nous avons pu avoir des réponses au niveau de la majorité des enquêtes. Reste à signaler que certaines questions que regroupe le questionnaire n'ont pas eu de suite de la part des répondants pour des raisons d'ordre de secret professionnel, et aussi, le refus de leurs supérieurs hiérarchiques tels que la DPAT et la chambre de commerce qui nous ont rendu tous les questionnaires vides. Encore, la faible volonté des décideurs locaux tels que les élus de l'APW et de l'APC de Bejaia dont le refus de contribution s'est avérée catégorique.

Pour réaliser cette enquête, nous nous sommes déplacés auprès de ces bureaux composants notre échantillon, avec l'aide et l'appui de notre encadreur Mr BELKHIRI et d'autres cadres de bons foies tels que les services de l'EPB qui nous ont réservés un accueil digne de ce nom.

Il nous a fallu une durée de trois mois pour la récupération totale des questionnaires distribués. D'autres exemplaires restent non récupérés à ce jour, à défaut de non réponse des répondants et la perte des questionnaires par ces derniers.

VI- Présentation de l'échantillon de l'enquête

Après la récupération des questionnaires distribués sur l'échantillon de l'enquête menée en 2016, à travers quatre questionnaires principaux, comme l'illustre le tableau n°02 , nous avons procédé au dépouillement de l'enquête, puis au traitement des données par le logiciel Sphinx qui ont abouti de l'enquête puis aux différents résultats sous forme de tableaux et figures qui seront présentés dans les prochains points.

Tableau N° 2 : dépouillement des questionnaires (Bilan de l'enquête).

	Distribuer	Récupérer	Rejetés	Validés
Autorité portuaire (AP)	100	90	5	85
Collectivités locales (CL)	80	35	6	29
Agents économiques (AE)	105	100	7	98
Associations et Population (P/A)	40	30	0	30
Totaux	325	255	18	242

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

VII - Analyse des résultats de l'enquête

Après avoir présenté les conditions générales dans lesquelles s'est déroulée notre étude sur le terrain, nous allons procéder, dans cette section, au traitement et l'analyse de l'ensemble des tableaux relatifs aux données recueillies, qui concernent l'évaluation du degré de concertation et de coopération entre les différents acteurs précédemment cités, de la ville portuaire de Bejaïa.

Comme les différents questionnaires sont répartis sur cinq axes principaux, nous allons dans cette partie procéder, d'abord, à la présentation du profil des répondants (premier axe du questionnaire) relatifs à chaque catégorie d'acteurs (Autorité portuaire « AP », autorité locale « AL », population et association « P/A », agents économiques « AE »), ensuite, nous allons procéder à l'analyse des autres axes restants.

VII-1- Profil du répondant

Cette partie de notre questionnaire est consacrée aux informations relatives au personnel et aux organismes auxquels ils sont affiliés, que nous allons analyser à travers un tri à plat ; c'est-à-dire que les données relatives à chaque acteur seront exposées et commentées seules.

Une comparaison entre les différents répondants, relatifs à chaque catégorie d'acteurs, est réservée aux prochaines parties de cette analyse, où les critères de comparaison et de tris croisés sont de portées plus significatives dans notre projet de recherche. Il est donc d'aucune fin pour les objectifs de l'enquête de comparer les profils des répondants, mais plutôt, leur avis sur nos questions de la problématique de recherche (partie II, III,..., V, des questionnaires) et tout simplement leurs réponses, sont le cœur de nos préoccupations.

VII-1-1- Les autorités portuaires (AP):

Dans cette partie nous allons présenter les organismes qui ont été les plus ciblés par l'enquête au niveau du port, en éclairant les catégories socioprofessionnelles du personnel, leurs tranches d'âge, leurs niveaux de formation ainsi que leurs lieux de résidence.

Tableau N° 3 : les organismes répondants au niveau du port.

À quel organisme vous êtes affilié ?

	Nb	% cit.
EPB	40	47,1%
BMT	21	24,7%
Port de Pêche	5	5,9%
Port pétrolier	5	5,9%
Nautisme	1	1,2%
Réparation navale	11	12,9%
Autre	2	2,4%
Total	85	100,0%

Source : Enquête.

Comme le montre le tableau N° 03, 47.1 % des questionnées révèlent être affiliées à l'EPB. Cela n'est pas le fruit du hasard, car c'est l'organisme que nous avons le plus visé, où nous avons déposé le plus de questionnaires vu que c'est l'organisme chargé de la gestion portuaire, à la tête des divers organismes activant au niveau du port. L'EPB a été également la plus accueillante et participative à l'enquête. Suie après la BMT avec un taux de 24.7 % et une participation de l'ERENAV avec un taux de 12.9 %, suivie modestement par le port de pêche, pétrolier et de plaisance avec 5.9 %, 5.9 %, 1.2 %, respectivement.

Tableau N° 4 : Catégories socioprofessionnelles.

Votre catégorie socioprofessionnelle

	Nb	% cit.
Cadre supérieur	14	16,5%
Cadre dirigeant	15	17,6%
Cadre moyen	35	41,2%
Agent de maîtrise	7	8,2%
Fonctionnaire	14	16,5%
autre	0	0,0%
Total	85	100,0%

Source : Enquête.

En regroupant les catégories professionnelles des enquêtes répondants dans les différents organismes qui activent au niveau du port, on constate que la majorité du personnel participant sont des cadres moyens avec un taux de 41.2 %, suivi de 17.6 % pour les cadres dirigeants et de 16.5 % pour chacune

des catégories «cadre supérieur » et « fonctionnaire », et une modeste participation des agents de maîtrise.

Ceci reflète l'indisponibilité des cadres supérieurs et leur faible contribution à l'enquête, même si c'est la catégorie qu'on avait pourtant le plus visé pour avoir des réponses pertinentes et objectives. Effectivement, nous avons enregistré un retour des questionnaires qui n'ont pas été remplis et que nous avons réaffectés pour être distribués aux autres catégories, surtout les cadres moyens qui ont été collaborateurs à notre enquête.

Tableau N° 5 : Niveau d'instruction.

Quel est votre niveau de formation ?

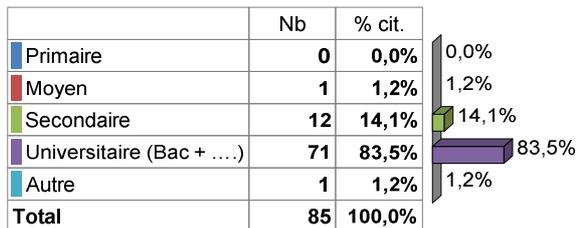
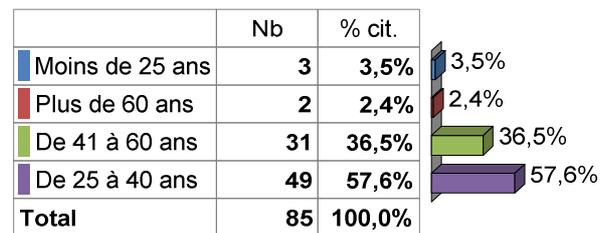


Tableau N° 6 : Les tranches d'âge.

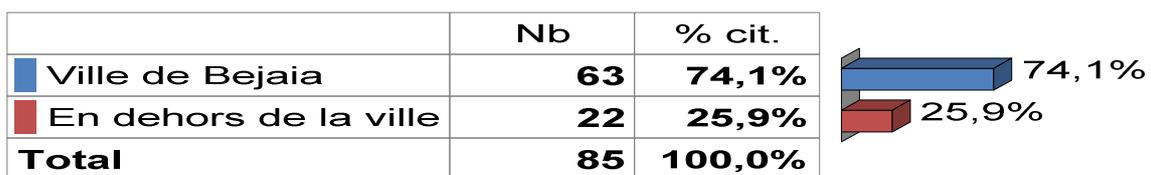
Dans quelle tranche d'âge situez-vous?



En combinant les deux tableaux N° 5 et N° 6 ci-dessus, on constate que la plupart du personnel des différentes organisations coexistant au port ont suivi des études universitaires 83.5 % avec un âge sis entre 25 à 40 ans 57.6%. Cela traduit la qualification de diplôme universitaire comme critère d'embauche pour les différents organismes, ainsi que la volonté de rajeunir le personnel par ces dernières.

Tableau N° 7 : Lieu de résidence.

Lieu de résidence



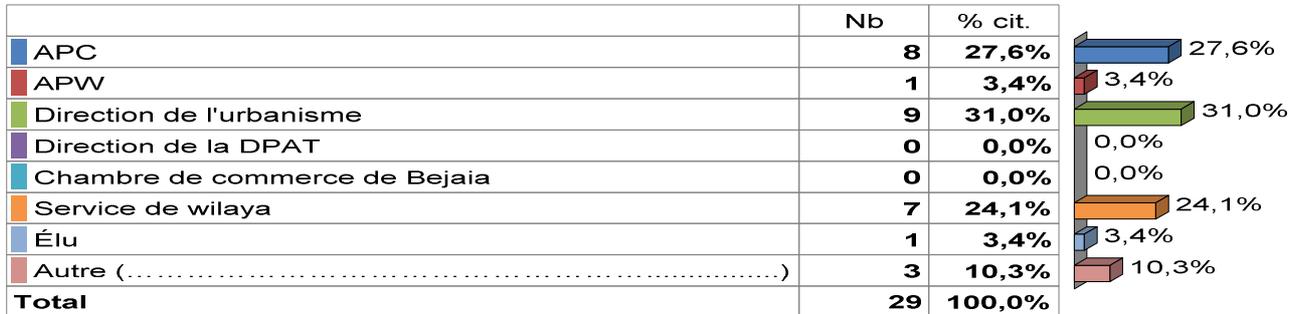
Source : enquête.

Ce tableau ci-dessus montre que, avec un taux de 74.1 %, la majorité des répondants résident en ville. Cela a été souhaité, car notre enquête s'intéresse à l'interface ville / port de Bejaia, et que les résidents en ville sont les plus concernés par l'évolution des activités en son sein et, aussi, les plus sensibles à la congestion et aux problèmes environnementaux dans la ville.

VII-1-2- Les collectivités locales (CL)

Tableau N° 8 : Administration ou domaine d'activité des organismes répondants.

Administration ou domaine d'activité



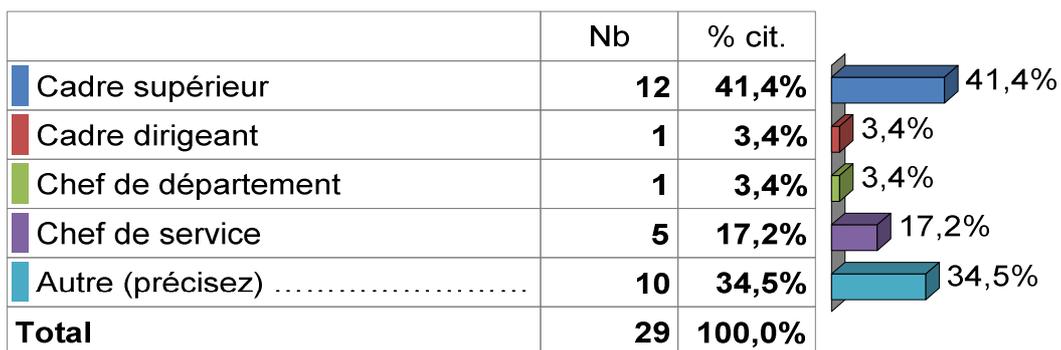
Source : enquête.

D’après ce tableau qui illustre le domaine d’activité des enquêtes dans cette recherche, nous constatons que la direction de l’urbanisme et les services de wilaya ont amplement participé à notre enquête.

Effectivement, vient en première place, la direction de l’urbanisme avec un taux de 31 %, suivi des services de l’APC avec un taux de 24.1 %, 24.1 % pour les services de la wilaya (DRAG) et une modeste participation des administrations restantes, sauf pour le DPAT et la chambre de commerce qui ne se sont catégoriquement guère intéressés à notre enquête.

Tableau N° 9 : Catégories socioprofessionnelles.

Votre catégorie socioprofessionnelle



Source : enquête.

En regroupant les catégories professionnelles des enquêtés répondants dans les différents organismes qui activent au niveau de la ville, on constate que la majorité du personnel participant sont des cadres supérieurs avec un taux de 41.4 %, suivi de 34.5 % pour les fonctionnaires et de 17.2 % pour les chefs de service et le reste, soit 6.8 % pour les cadres dirigeants et les chefs des départements. Ceci reflète

l'importance de la recherche scientifique pour les cadres supérieurs ainsi que les fonctionnaires par leur forte contribution.

Tableau N° 10 : Niveau d'instruction.

Quel est votre niveau de formation ?

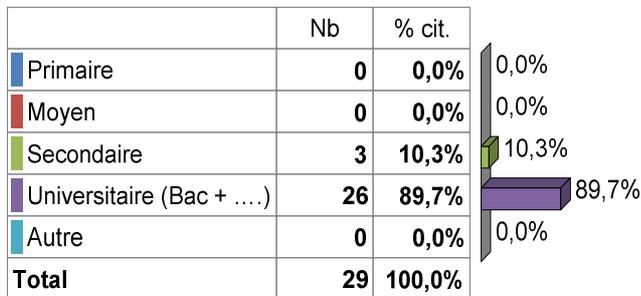
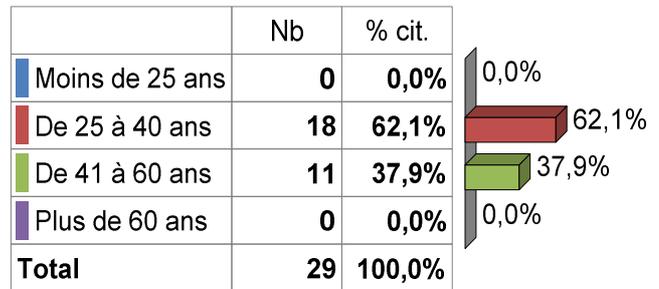


Tableau N° 11 : Les tranches d'âge.

Dans quelle tranche d'âge situez-vous?



Source : enquête.

En combinant les deux tableaux n° 10 et n° 11 ci-dessus, nous constatons que la plupart des répondants au niveau des administrations locales de la wilaya de Bejaia ont suivi des études universitaires 89.7 %, avec un âge situé entre 25 à 40 ans 62.1 %. Cela nous renseigne sur la qualification des responsables locaux ainsi que sur leurs rajeunissements, dans le but d'optimiser leurs potentialités, surtout physiques, pour une bonne aptitude à sortir sur les terrains dans le but d'une intervention efficace dans l'accompagnement et la régulation des diverses activités publiques et économiques au niveau de la ville.

VII-1-3- Population et Associations (P/A)

Tableau N° 12 : Société civile.

Vous êtes ?

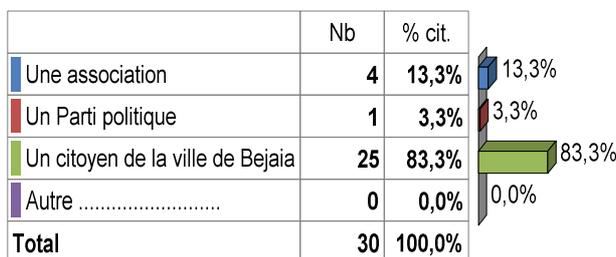
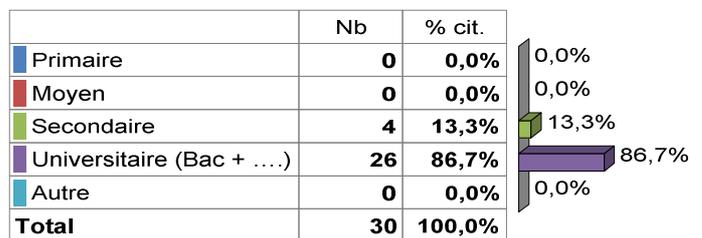


Tableau N° 13 : Niveau d'instruction.

Quel est votre niveau de formation ?



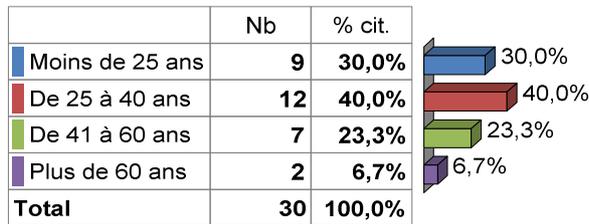
Source : Enquête.

Les données de notre enquête menée sur la société civile révèlent une participation dominée par la forte contribution des citoyens résidents en ville, comme indiqué dans le tableau n° 15, avec un taux de 70 % pour les résidents et 30 % pour ceux qui vivent hors de la ville. En effet, le tableau n° 12 montre que 83.3 % des répondants à notre questionnaire sont de simples citoyens, suivi d'une participation

modeste des quelques associations, environnementales en particulier, telles que NEMLA et ARDH avec un taux de 3.3 %, et l'apport médiocre d'un seul parti politique.

Tableau N° 14 : Les tranches d'âge.

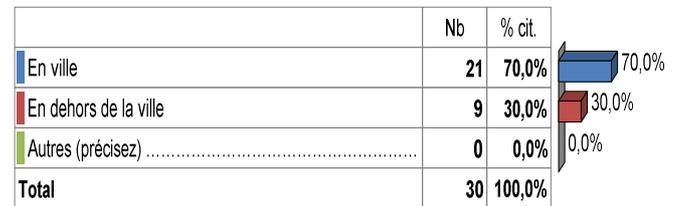
Dans quelle tranche d'âge situez-vous?



Source : enquête.

Tableau N° 15 : Lieu de résidence.

Votre lieu de travail ou d'étude



Comme les autorités portuaires et les collectivités locales, l'ensemble des citoyens ainsi que les associations enquêtées déclarent avoir suivi des études supérieures avec un taux de 86.7 % d'universitaires et 13 % n'ayant étudié qu'au niveau secondaire.

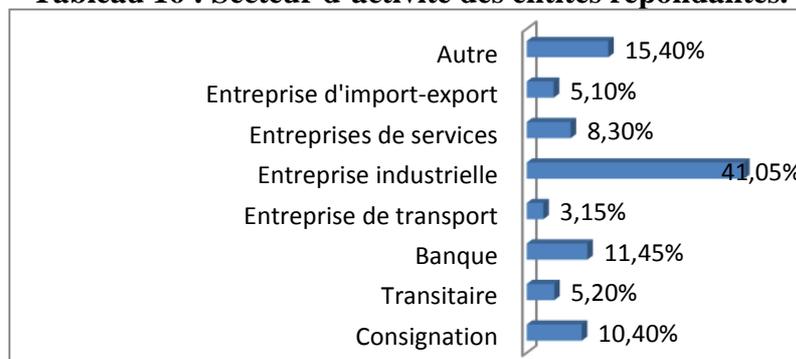
Quant à l'âge ; nos répondants s'avèrent plutôt jeunes avec 40 %, dont l'âge est compris entre 25 et 40 ans, 30 % de moins de 25 et 23.3 % de quadragénaires, ainsi que l'apport de quelques sexagénaires retraités avec 6.7 %.

Cette diversité en termes de tranche d'âge, de niveau instructif et de catégories professionnelles correspond parfaitement à notre enquête, par le fait qu'elle nous permet le recueil d'avis différents, et de ne pas considérer qu'une catégorie particulière, qui nous permet d'analyser la vision de chacune à propos des relations entre les différents agents territoriaux et des décisions qui se prennent au niveau de notre ville.

VII-1-4- Les Agents Economiques

A- Secteur et statut des entreprises enquêtées :

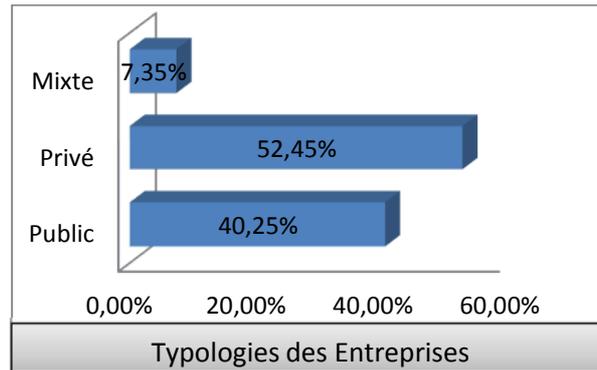
Tableau 16 : Secteur d'activité des entités répondantes.



Source : Enquête.

Les données de notre enquête menée sur les entreprises s'exerçant au niveau de Bejaia révèlent une participation dominée par la forte contribution des entreprises présentes dans le secteur industriel, comme indiqué dans le tableau n° 16, avec un taux de 41.05 %, suivi de 15.40 % des petites et moyennes entreprises et des institutions financières telles que les Banques avec un taux de 11.45 %. Nous relevons aussi une modeste participation de quelques consignataires, transitaire, quelques entreprises de transport avec 10.4 %, 5.20 %, 3.15 %.

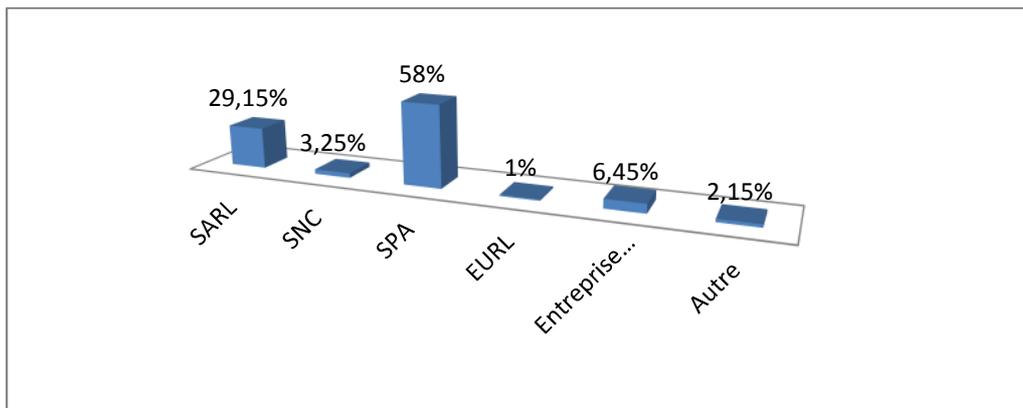
Tableau N° 17 : Types d'entreprises consultés



Source : Enquête.

La plupart de nos enquêtés consultés présentent un statut privé avec un taux de 52.45 %, 40.25 % du secteur public et une petite portion des entreprises mixtes avec un taux de 7.35 %. Ceci n'est guère le fruit du hasard, mais revient au fait que, dans notre sélection des entités à enquêter, nous avons choisi de distribuer plus de questionnaires pour les entreprises privées, car, d'une part, elles sont les plus concentrées sur notre terrain d'étude et, d'autre part, c'est le type d'entreprises susceptibles de nous apporter plus d'informations sur les problèmes rencontrés avec les différents organismes de régulation des activités économiques tels que la chambre de commerce, et les organismes chargés d'hygiène et de la protection environnementale. Nous faisons allusion, ici, aux mécanismes de sanctions infligées pour les entreprises par les autorités locales (Taxe sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement, taxe d'incitation au déstockage des déchets industriels, spéciaux et/ou dangereux).

Tableau N°18 : Statut juridique :



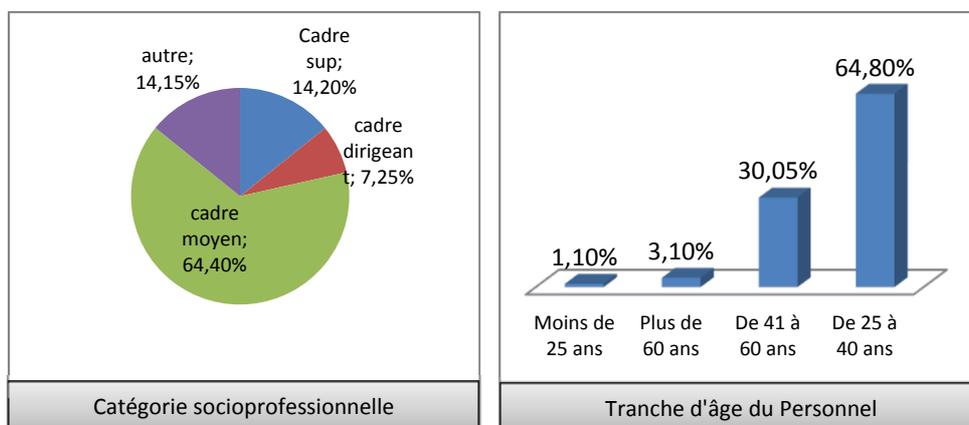
Source : Enquête.

L'analyse du tableau n° 18 nous renseigne sur le statut juridique des entreprises ayant participé à notre enquête où les SPA se sont avérées les plus collaboratrices avec un taux de 58 %, suivies des SARL à un taux de 29.15 % et une participation médiocre des entreprises individuelles, des SNC et des EURL avec des taux compris entre 1 et 3.5 %.

B- Profil du personnel répondant

Tableau 19 : Catégories socioprofessionnelles et tranches d'âge.

En englobant les deux tableaux ci-dessous, portant sur les catégories socioprofessionnelles et l'âge du personnel des différentes entreprises enquêtés, nous constatons que ces derniers sont composés principalement de cadres moyens avec un taux de 64.4 %, et de cadres supérieurs et fonctionnaires avec un taux homogène de 14 %, ainsi que d'une poignée de cadres dirigeants avec un taux de 7.25 %.

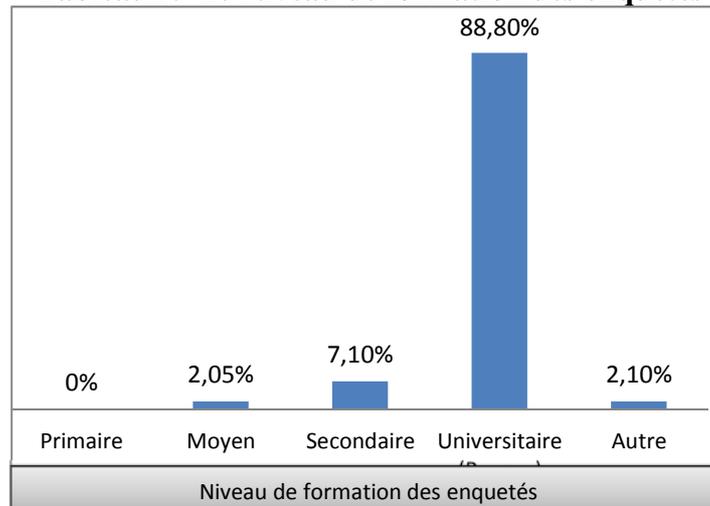


Source : Enquête.

Cela s'explique par la disponibilité et la collaboration des cadres moyens, sans lesquels on n'aurait pu accomplir notre enquête.

Quant à l'âge, 64.80 % du personnel déclarent avoir entre 25 à 40 ans, et 30.5 %, une partie moins importante, déclarent un âge compris entre 41 à 60 ans et une faible portion 1.1 % des moins de 25 ans. Ceci traduit le refoulement des jeunes diplômés par les entreprises pour motif de manque d'expérience.

Tableau N° 20 Niveau de formation des enquêtés



Source : Enquête.

Comme le montre le tableau N°20; la plupart du personnel enquêté détient des diplômes universitaires 88.80 %. Mais, malgré avoir suivi des études supérieures est critère d'embauche pour les diverses entreprises, nous relevons l'existence de salariés dont le niveau d'instruction n'excède pas le secondaire. En effet, 7.10 % déclarent n'avoir que des brevets du secondaire et 2.05 % n'ayant qu'un niveau moyen.

VII-2- Notion du développement durable

Dans cette partie consacrée à la notion du développement durable que nous allons analyser en regroupant les différentes catégories d'acteurs dans des tableaux faits par nos soins, à travers les résultats de l'enquête, où chaque tableau traite une question particulière à propos du développement durable.

VII-2-1- Le développement durable et sa priorité

Les questions sur lesquels est basé ce travail d'analyse nous renseignent sur les connaissances qu'ont les différents types d'acteurs enquêtés sur la notion du développement durable ainsi que la priorité que ces derniers lui accordent.

Pour la pertinence des résultats, nous avons jugé utile, après avoir établi le profil des répondants pour chaque catégorie d'acteurs, de voir en premier si nos enquêtes connaissent bien la notion du développement durable, pour passer ensuite aux questions suivantes. Pour cela, nous avons décidé d'éliminer toutes les réponses des répondants ayant déclaré avoir jamais entendu parler du développement durable.

Tableau N° 21 : Notion du développement durable.

Notion du DD	AP		P/A		AL		AE		Total	
Vous savez ce que c'est.	50	58.8 %	20	66.7 %	23	79.3 %	63	64.28 %	156	64.46 %
Vous en avez entendu parler.	31	36.5 %	10	33.3 %	6	20.7 %	31	31.63 %	78	32.23 %
Vous n'avez jamais entendu parler.	4	4.7 %	0	0 %	0	0 %	4	4.08 %	8	3.30 %
Totaux	85	100 %	30	100 %	29	100 %	98	100 %	242	100 %

Source : Enquête.

À travers de la lecture du tableau n° 21, le constat flagrant qui se présente est que la grande majorité de toutes les catégories d'acteurs déclarent savoir ce qu'est le développement durable ou avoir déjà entendu parler, mais ceci à des taux différents qui avoisinent la moyenne.

En effet, 64 % de la quasi-totalité des enquêtes savent ce qu'est le développement durable et 23.23 % disent avoir déjà entendu parler. Mais, nous remarquons quant même, que quelques répondants, à un taux très faible de 3.30 %, qui n'ont jamais entendu parler de ce dernier, que nous avons exclus et, donc, non comptabilisé dans la suite du traitement des résultats portant sur cette notion.

Tableau N° 22 : Priorité du développement durable.

Priorité du DD	AP		P/A		AL		AE		Total	
Primordiale	76	93.82 %	25	83.3 %	27	93.1 %	89	94,68 %	217	92.73 %
Secondaire	5	1.17 %	5	16.7 %	2	6.9 %	4	4,25 %	16	6.83 %
Accessoire	0	0 %	0	0 %	0	0 %	1	1,06 %	1	0.42 %
Totaux	81	100 %	30	100 %	29	100 %	94	100 %	234	100 %

Source : Enquête.

Ces résultats correspondent parfaitement aux données que nous pouvons lire sur le tableau n° 22, à travers lesquels on constate une domination, proportionnellement à la somme des enquêtes, comprise entre 83.33 et 94.68 %, avec un taux moyen de 92.73 % qui déclarent accorder une priorité primordiale pour le développement durable. Malgré que les enquêtés déclarent majoritairement connaître le développement durable (Tableau N°21), nous avons quant même dépouillé quelques questionnaires où la priorité accordée au développement durable était réduite au rôle secondaire : 4.25 et 6.83 % dans la même catégorie d'acteur et parmi la totalité respectivement.

La cohérence des réponses représentées dans les deux tableaux n° 21 et n° 22 semble satisfaisante pour nous rassurer sur l'objectivité des réponses. On pense ici en termes de correspondance logique des réponses relatives à chaque répondant (un seul exemplaire du questionnaire).

En outre, ces résultats nous semblent tout à fait raisonnables de par quelques antécédents politico-économiques figurants dans l'historique des autorités portuaires et quelques multinationales au niveau de Bejaïa, prenons CEVITAL comme exemple représentatif détenant la certification ISO14001 environnementale et de l'obtention l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) des certifications ISO et leurs mises à jour ultérieures : ISO 9001 en 2000 pour la qualité, ISO 14001 en 2004 pour l'environnement et ISO 18001 en 2007 pour la sécurité¹⁰. Il serait donc inconcevable que les données collectées tendent vers l'ignorance et la négligence, par ces derniers, de la notion du développement durable.

Quant aux autres catégories d'acteurs ; associations-population (A/P) et autorités locales (AL), comme on la déjà constaté dans l'analyse du profil des répondants, leur niveau d'instruction s'était avéré plutôt apte à comprendre ce qu'est le développement durable et assimiler ses enjeux (AL : 89.7 % ont le baccalauréat, A/P : 86.7 % ont suivi des études supérieures, tableau n° 10 et 13), ce qui accroît notre foi en la fiabilité des données recueillies.

¹⁰ Annual report & statistics port of Béjaia, 2014.

VII-2-2- La dimension et signification du développement durable

Tableau N° 23 : Dimension du développement durable.

Dimension du DD	AP		P/A		AL		AE		Total	
Économique	48	59.25 %	9	30 %	12	41.37 %	58	61,70 %	127	54.27 %
Sociale	13	16.04 %	4	13.33 %	4	13.79 %	20	21.27 %	41	17.52 %
Environnementale	20	24.69 %	17	56.66 %	13	44.82 %	16	17.02 %	66	28.20 %
Totaux	81	100 %	30	100 %	29	100 %	94	100 %	234	100 %

Source : Enquête.

Le tableau n° 23 n'est autre qu'une représentation chiffrée des réponses obtenues avec la question traitant de la dimension de la notion du développement durable selon les différents avis de nos répondants. La lecture de cette représentation nous renseigne donc sur quel aspect est fondé le développement durable pour chacune des catégories d'acteurs que l'enquête concerne, à savoir, AP, P/A, AL, AE.

Pour les AP et AE, nous arrivons à lire sur le tableau qu'ils accordent plus d'importance à l'aspect économique de la notion du développement durable et avec des taux qui diffèrent; soit de 59.25 % et de 61.70 % respectivement. L'ensemble de ces deux acteurs attribue d'abord la dimension économique comme plus importante, suivie des aspects sociaux et environnementaux classés avec un ordre permuté : environnemental puis social pour les autorités portuaires, social puis environnemental pour les agents économiques.

Pour ce qui s'agit des deux acteurs restants (P/A et AL), nous remarquons que l'importance est plutôt accordée à la dimension environnementale avec des taux considérables (56.66 % pour P/A et 44.82 % pour AL) puis suit la dimension économique (30 % pour P/A et 41.37 % pour AL) et sociale avec un taux moyen de 13.5 % pour les deux acteurs.

Malgré que les deux modalités de réponses obtenues dans le sondage diffèrent entre les diverses catégories répondantes, l'avis général s'affiche dominant avec un taux de 54.27 % qui pensent que la dimension économique du développement durable prime sur les dimensions sociales et environnementales. Cela est dû à la domination des différents échantillons en terme de nombre de questionnés affiliés à chaque catégorie d'acteur.

Tableau N° 24 : Signification du développement durable selon les enquêtés.

Importance du DD	AP		P/A		AL		AE		Total	
L'instauration du bien-être social	65	17.71 %	20	14.08 %	21	15.09 %	74	15,74 %	180	24.35 %
La concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance	69	18.80 %	23	16.19 %	18	13.63 %	82	17,75 %	192	25.98 %
La préservation de l'environnement	60	16.34 %	27	19.01 %	27	20.45 %	76	16,17 %	190	25.71 %
La coordination entre les différents acteurs	46	12.53 %	22	15.49 %	20	15.15 %	72	15,32 %	160	21.65 %
Le développement maîtrisé du territoire et un développement urbain maîtrisé	37	10.08 %	19	13.38 %	15	11.36 %	52	11,06 %	123	16.64 %
L'équité sociale	43	11.71 %	12	8.45 %	14	10.60 %	37	7,87 %	106	14.34 %
La bonne gouvernance	47	12.80 %	19	13.38 %	16	12.12 %	75	15,96 %	157	21.24 %
Autre	0	0 %	0	0 %	1	0.75 %	2	0,43	3	0.40 %
Total	367	100 %	142	100 %	132	100 %	470	100 %	739	100 %

Source : Enquête.

Après la vérification de la connaissance de la notion du développement durable et sa dimension, nous allons à présent entamer la question qui traite la signification de la notion du développement durable pour chaque catégorie d'acteurs qui est résumée dans le tableau n° 24, où nous constatons que l'ensemble des répondants considère chacune des actions proposées comme modalités de réponse importantes. Cela se manifeste, sur le tableau par le rapprochement des taux respectifs à chaque modalité de réponses avoisinant les 20 %. Cependant, la concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance fût énumérée en premier rend avec un taux de 25.98 %, directement suivi de la préservation de l'environnement avec un taux légèrement moindre de 25.71 %, puis vient en troisième place, l'instauration du bien-être social avec 24.35 %.

Les renseignements tirés du tableau n° 24 correspondent parfaitement avec les données du tableau n° 23 où les enquêtés se sont entendus sur la dimension proportionnellement économique, environnementale et, enfin, sociale de la notion du développement durable.

Cette correspondance s'apprécie dans la signification des différentes modalités de réponses qui ne sont, à la base, que les enjeux majeurs concourus par les parties prenantes du développement durable.

En effet, quand on parle de la concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance dans le tableau n° 24, nous entendons tout simplement la dimension économique dans le tableau n° 23. Il en est de même pour les modalités restantes qui figurent soit sous un aspect environnemental, économique ou social.

À titre d'exemple et pour mieux se fier à la cohérence des réponses relatives aux questions traitées dans les deux tableaux (n° 23 et 24), l'ensemble des populations et associations ainsi que la majorité des acteurs locaux classent la préservation de l'environnement comme la plus significative de développement durable (19.01 % pour P/A et 20.45 % pour AL, Tableau n° 24), ce qui confirme leurs choix précédemment effectués dans le tableau n° 23 (44.82 % pour AL et 56.66 % pour P/A), où la dimension environnementale du développement durable avait primé.

Le choix primal de la dimension économique pour la notion du développement durable ne nous étonne pas, car la raison d'être des autorités portuaires et les agents économiques est la création d'abord de la richesse, et ce, quel que soit le secteur d'activité respectif.

VII-2-2-3- Les concernés par le développement durable.

Cette interrogation du questionnaire nous renseigne sur l'avis des enquêtés concernant les parties prenantes du développement durable et classe ces dernières à un ordre décroissant selon leur influence exercée sur le développement durable.

On arrive à lire sur le tableau n° 25 que, avec des taux rapprochés, les différentes catégories d'acteurs considèrent que pour atteindre le développement durable, l'implication de tout le monde en agissant à leurs niveaux est une nécessité, car le développement durable n'est pas l'affaire d'une poignée d'acteurs, mais il est basé sur l'harmonisation de l'ensemble des activités en interrelations dans le cadre d'une économie circulaire et intégrée.

On relève quand même quelques différences d'avis entre les questionnés. À titre d'exemple, les diverses associations et citoyens de la ville voient que le concours au développement durable ne peut se réaliser sans une intervention de l'État régulateur (18.62 %) par la décentralisation et l'octroi d'une certaine autonomie décisionnelle aux échelons qui entreprennent un mouvement de développement

durable, où les décisions ne peuvent être pertinentes sans s'imprégner de l'évolution de l'environnement caractérisant chaque échelon.

Il en est de même pour l'ensemble des acteurs économiques touchés par l'enquête qui se considèrent comme maillon principal dans le développement (16.14 %, tableau n° 25), car leur développement repose sur la qualité de vie et la satisfaction des employés qu'y travaillent ainsi que les citoyens dont la demande est au cœur de leurs préoccupations.

Tableau N° 25 : Les concernés par le développement durable.

L'affaire du DD	AP		PA		AL		AE		Total	
La communauté de la ville	41	13.26 %	12	11.76 %	11	10.57 %	39	11.24 %	103	15 %
Les entreprises avoisinant le port	19	6.14 %	10	9.8 %	8	7.69 %	24	6.92 %	61	6.83 %
Toutes les collectivités	41	13.26 %	17	16.66 %	16	15.38 %	50	14.41 %	124	13.89 %
Les opérateurs économiques	38	12.29 %	10	9.8 %	13	12.5 %	56	16.14 %	117	13.10 %
Entreprises industrielles	31	10.03 %	8	7.84 %	13	12.5 %	34	9.80 %	86	9.63 %
Les décideurs locaux	40	12.94 %	6	5.88 %	10	9.61 %	40	11.53 %	96	10.75 %
L'État	49	15.85 %	19	18.62 %	17	16.34 %	55	15.95 %	140	15.68 %
Chacun peut agir à son niveau	50	16.18 %	20	19.6 %	16	15.38 %	49	14.2 %	135	15.12 %
Totaux	309	100 %	102	100 %	104	100 %	374	100 %	893	100 %

Source : Enquête

VII-3- Préservation de l'environnement urbain et portuaire.

Nous avons décidé de repartir cet axe d'analyse en trois petites parties où la première porte sur l'avis des différents acteurs territoriaux sur l'existence d'effets négatifs engendrés par le port sur la ville ainsi que sur l'environnement, sous quelles formes ces derniers se manifestent-ils.

Quant à la seconde partie, cette dernière porte sur l'existence d'actions atténuantes de ces effets négatifs, entreprises par les autorités portuaires dans un souci de préservation de l'environnement urbain et portuaire.

Enfin, dans une dernière partie, nous allons exposer les difficultés que rencontre l'ensemble des acteurs partageant l'interface ville/port dans leurs projets de développement.

VII-3-1- Problèmes engendrés par le port dans la ville

Tableau N° 26 : l'avis sur l'existence d'impacts négatifs sur la ville.

Effets négatifs du port	AP		P/A		AL		AE		Total	
	oui	65	77.4 %	25	86.2 %	23	82.1 %	61	64.89 %	174
Non	13	15.5 %	3	10.3 %	4	14.3 %	26	27.66 %	46	19.57 %
Aucun avis	6	7.1 %	1	3.4 %	1	3.6 %	7	7.45 %	15	6.38 %
Totaux	84	100 %	29	100 %	28	100 %	94	100 %	235	100 %

Source : Enquête.

À travers l'analyse des données du tableau n° 26, nous constatons que l'ensemble des enquêtes avouent que, au delà des positivités naissantes, il existe des effets négatifs générés par les différentes activités portuaires, à la fois sur la ville et sur son environnement. Cependant, la proportion des répondants diffère d'une catégorie d'acteurs à l'autre (77.4 % pour AP, 86.2 % pour P/A, ..., 64.89 % pour AE) avec un taux moyen de 74.04 %. Nous allons ôter voile sur la nature de ces nuisances et voir sous quelle forme se présentent-elles dans le tableau n° 27.

Aussi remarquable qu'intrigants, 19.57 % de nos répondants nient les effets négatifs générés par le port et 6.38 % n'ont, malheureusement, laissé aucun avis.

Tableau N° 27 : les problèmes engendrés par le port dans la ville.

Les problèmes engendrés par le port	AP		P/A		CL		AE		Total	
Problème de circulation, congestion et saturation sur les axes principaux de la ville	60	36.36 %	15	22.05 %	20	30.76 %	79	33,90 %	174	32,77 %
Risque industriel	20	12.12 %	10	14.70 %	7	10.76 %	27	11,58 %	64	12,05 %
Périurbanisation et émergence des quartiers périphériques	3	1.81 %	4	5.88 %	1	15.38 %	13	5,57 %	21	3,95 %
Pollution atmosphérique et bruit	58	35.15	24	35.29 %	21	32.30 %	67	28.75 %	170	32,01 %
La concentration de quelques grandes entreprises industrielles dans la ville, qui entretiennent des fortes relations avec le port, demeure toutefois une menace sérieuse sur l'espace urbain.	22	13.33	15	22.05 %	16	24.61 %	45	19,31 %	98	18,45 %
Autres	2	1.21	0	0 %	0	0 %	2	0,85 %	4	0,75 %
Totaux	165	100 %	68	100 %	65	100 %	233	100 %	531	100 %

Source : Enquête.

Selon le tableau n° 27, le classement des modalités de problèmes engendrés par le port que nous avons proposés à nos enquêtés ayant déclaré l'existence d'effets négatifs du port sur la ville, révèle un classement respectant l'ordre suivant : Congestion et saturations des axes principaux de la ville (32,77 %), problèmes de pollution et de nuisances sonores (32,01 %), polarisation de grandes entreprises industrielles dans la ville autour du port constituant une sérieuse menace sur l'espace urbain (18,45 %), risque industriel (12,05 %) et, enfin, la périurbanisation et émergence des quartiers périphériques (3,95 %).

L'ensemble des répondants s'accorde donc pour se soucier, le plus, des problèmes de congestions qu'ils vivent quotidiennement (bouchons interminables de circulation) dus à l'inadéquation des réseaux routiers de la ville et la tendance croissante des quantités de marchandises qui transitent par l'interface ville/port de Bejaia. Vient s'inscrire par la suite, les problèmes liés aux activités de manutention qui s'effectuent au niveau du port ainsi que l'activité de transport des marchandises elle-même (Problèmes de pollution et de nuisances sonores).

Si on se réfère aux statistiques établies par l'ONS¹¹, la population de la ville de Bejaia est vraiment menacée par des maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique causée par le rejet des gaz à effet de serre par les usines implantées dans la ville et la densité des moyens de transport routier, solution entreprise pour remédier au manque d'autres modes de transport, surtout le ferroviaire.

Tableau N° 28 : Les impacts environnementaux de l'activité portuaire.

Impacts environnementaux de l'activité portuaire	AP		P/A		CL		AE		Total	
Dégradation des milieux marins	70	20.11 %	28	20.74 %	26	20.47 %	87	19.29 %	211	19.88 %
Dégradation des sols et de l'atmosphère	31	8.90 %	25	18.51 %	18	14.17 %	77	17.07 %	151	14.23 %
Bruit	68	19.54 %	22	16.29 %	23	18.11 %	77	17.07 %	190	17.90 %
Poussières	64	18.39 %	17	12.59 %	16	12.59 %	59	13.08 %	156	14.70 %
Pollution atmosphérique	58	16.66 %	26	19.25 %	23	18.11 %	74	16.40 %	181	17.05 %
Congestion dans la ville	57	16.37 %	17	12.59 %	20	15.74 %	75	16.62 %	169	15.92 %
Autres	0	0 %	0	0 %	1	0.78 %	2	0.44 %	3	0.28 %
Totaux	348	100 %	135	100 %	127	100 %	451	100 %	1061	100 %

Source : Enquête.

Comme le montre le tableau n° 28, le problème de dégradation du milieu marin s'adosse aux problèmes urbains et environnementaux cités précédemment (tableau n° 27). En effet, 19.88 % de la totalité des questionnés déclarent que l'atteinte au milieu marin figure en premier, car c'est le plus irréversible suivi après par les problèmes atmosphériques, bruits ...etc.

¹¹ Office National des Statistiques rapport de 2011.

VII-3-2- L'avis de chacun sur l'existence de mesures atténuantes entreprise prises par les autorités portuaires.

Tableau N° 29 : L'avis des différents acteurs territoriaux sur l'existence de mesures environnementales atténuantes prises par les autorités portuaires.

	AP		P/A		CL		AE		Total	
Oui	44	54.3 %	6	20.7 %	3	11.1 %	17	18.08 %	70	30.04 %
Non	28	34.6 %	13	44.8 %	8	28.6 %	32	34.04 %	81	34.76 %
Aucun avis	9	11.1 %	10	34.5 %	16	59.3 %	45	47.87 %	80	34.33 %
Total	81	100 %	29	100 %	27	100 %	94	100 %	233	100 %

Source : Enquête.

Tel indiqué dans le tableau n° 29, les données représentées nous informent qu'un peu plus de la moitié du personnel travaillant au port (54.3 %) déclare mener des actions et mesures qui contribuent à la protection de l'environnement, une déclaration qu'on peut également retrouver dans le discours du Directeur Général de l'EPB « *en se conformant à cette stratégie et en agissant en entreprise citoyenne, l'EPB vise à développer la viabilité des ses activités, le bien-être de ses employés ainsi que la protection de la communauté où elle est présente* »¹².

Malgré la contribution de l'EPB, depuis 2007, à la structuration de l'arrière-pays portuaire et au développement du transport multimodal algérien et méditerranéen, et l'investissement consenti par cette dernière, à partir de 2009, pour faire évoluer le port de Bejaia vers un port de troisième génération, la majorité des acteurs restants répondent « non » à notre question ou nous laissent carrément sans avis. En effets et si on se refaire à l'ensemble de tous les acteurs, 69 % ont coché la réponse « non » ou « aucun avis ».

Après la consultation de l'avis de nos différents acteurs sur les effets négatifs que vie la relation ville/port de Bejaia ainsi que la prise de mesures sociales et environnementales plus soucieuses, nous nous sommes arrêtés au constat inattendu, pour ne pas dire inadmissible, où tous les acteurs 34.76 % nient les efforts prétendus par les autorités portuaires qui se sont portés garantes d'avoir mené des

¹² DANIEL Labaronne, *Villes portuaire au Maghreb acteurs du développement durable*, Presses des mines, 2014, P 187.

réflexions sur les problématiques qu'elles causent dans la ville, et d'avoir consenti un effort contribuant aux résolutions de ces dernières, en plus des 34.33 % qui n'avaient partagé aucun avis.

Tableau N° 30 : Mesures contribuant à la protection de l'environnement

Mesures contribuable à la protection de l'environnement	AP		P/A		CL		AE		Total	
Utilisation des moyens de manutention les plus modernes	64	16.58 %	22	16.17 %	24	17.77 %	80	19.60 %	190	17.84 %
Mise en place d'un bon système de management	55	14.24 %	24	17.64 %	20	14.81 %	57	13.97 %	156	14.64 %
Respect des dispositions réglementaires	73	18.91 %	24	17.64 %	22	16.29 %	75	18.38 %	194	18.21 %
Réduire le temps de séjours à quai des navires et la réalisation d'économie d'échelle	46	11.91 %	13	9.55 %	20	14.81 %	54	13.23 %	133	12.48 %
Renforcement du plan de formation liée à l'environnement	74	19.17 %	26	19.11 %	27	20 %	57	13.97 %	184	17.27 %
Favoriser la mise au point et diffusion de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement	72	18.65 %	25	18.38 %	22	16.29 %	85	20.83 %	204	19.15 %
Autres	2	0.51 %	2	1.47 %	0	0 %	0	0 %	4	0.37 %
Totaux	386	100 %	136	100 %	135	100 %	408	100 %	1065	100 %

Source : Enquête.

La question semi-ouverte, représentée dans le tableau n° 30, est venue offrir un choix de modalités d'actions que le port devrait s'efforcer à mener pour sa contribution optimale à la préservation de l'environnement qui l'entoure, déterminant une interface ville/port partagée.

La lecture du tableau ci-dessus nous éclaire sur le choix effectué comme réponse à la question posée pour la majorité des répondants. On peut effectivement lire sur ce tableau que 100 % de ces derniers pensent que favoriser la mise au point et diffusion de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement ainsi que le renforcement du plan de formation lié à l'environnement sont les mesures les plus adéquates pour la résolution des problèmes que le port engendre, les problèmes précédemment vus dans l'analyse du tableau n° 27 et 28.

On ne peut ignorer la considération des autres modalités de réponses de nos enquêtés avec des taux moindres que les actions majoritairement envisagées, telles que l'utilisation de moyens de manutention les plus modernes ainsi que le respect des dispositions réglementaires, qui sont vues comme bonnes pratiques et intentions d'atténuation des problèmes de notre ville portuaire que les autorités portuaires devraient adopter.

VII-3-3- Difficultés rencontrées dans les projets de développement

Afin de cerner l'ensemble des problèmes que présente notre ville portuaire et analyser l'impact de l'interrelation qui la caractérise, nous avons interrogé l'ensemble des acteurs territoriaux qui y évoluent, dans des perspectives diverses, sur les problèmes qu'ils rencontrent dans leurs concours à la consolidation de leurs développements ainsi qu'à l'harmonisation et la coordination de leurs intentions.

Les réponses recueillies, présentées dans le tableau n° 25, nous importent et aideront énormément dans des suggestions que nous allons ultérieurement proposer par la suite.

Tableau N° 31 : Difficultés selon la population et les collectivités locales.

Difficultés rencontrées	P/A		CL		Total	
Les limites de prise de décision ou niveau local	7	25 %	2	10.52 %	9	19.14 %
Fiscalité locale insuffisante et manque d'appuis financier du pouvoir central	2	7.14 %	1	5.26 %	3	6.38 %
Problèmes de corruption et de bureaucratie	6	21.42 %	7	36.84 %	13	27.65 %
Difficultés à mobiliser l'ensemble des acteurs économiques	9	32.14 %	4	21.05 %	13	27.65 %
Résistance aux changements.	4	14.28 %	5	26.31 %	9	19.14 %
Total	28	100 %	19	100 %	47	100 %

Source : Enquête.

D'après cette représentation chiffrée, nous arrivons à constater que la somme de tous nos répondants s'accorde à considérer les problèmes de corruption et de bureaucratie ainsi que la difficulté à mobiliser l'ensemble des acteurs économiques autour de la question du développement durable, comme les problèmes qui se manifestent le plus dans l'interface ville/port de Bejaia (27 %). Ensuite viennent les problèmes liés à la limite décisionnelle entre les différents échelons territoriaux (la centralisation des décisions), ainsi que la résistance des divers acteurs territoriaux aux changements prévisionnels avec un taux de 19.14 %, suivi du problème moins considéré de l'insuffisance de la fiscalité locale et manque d'appuis financiers du pouvoir central avec un taux de 6.38 %.

Le constat révélé par ce tableau ne se résume pas seulement à nos enquêtés, car il s'étale sur l'ensemble du pays, causant un déclin continue de sa situation où, au lieu de jouir des avantages tant nombreux, absolus et relatifs qu'il présente pour émerger comme une puissance économique mondiale, dotée d'une histoire et d'une culture foisonnantes, la subjectivité et la non pertinence des décisions prises, le plonge dans le chaos.

Tableau N° 32 : Difficultés selon le port et les agents économiques.

Difficultés rencontrées	AP		AE		Total	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Pouvoir de prise de décisions (centralisation)	62	17.56 %	74	15.91 %	136	16.62 %
Difficulté pour la mise en place d'un bon système de management	50	14.16 %	74	15.91 %	124	15.15 %
Problème financier	19	5.38 %	34	7.31 %	53	6.47 %
Problèmes manque de mains-d'œuvre qualifiées	35	9.91 %	45	9.67 %	80	9.77 %
Problèmes d'infrastructures	75	21.24 %	92	19.78 %	167	20.41 %
Problèmes du foncier et manque d'espace	65	18.41 %	89	19.14 %	154	18.82 %
Un port de très faibles capacités et soumis à un enclavement urbain	46	13.03 %	55	11.82 %	101	12.34 %
Autres	1	0.28 %	2	0.42 %	3	0.37 %
Total	353	100 %	465	100 %	818	100 %

Source : Enquête.

Ajoutons aux problèmes rencontrés par les associations et la population de la ville (A/P) et les autorités locales, les autorités portuaires et les agents économiques nous classent aussi leurs problèmes qui freinent leurs développements, à savoir, en premier lieu, les problèmes d'infrastructures avec un taux de 20.41 %, ensuite vient le problème du foncier et de manque d'espace avec un taux de 18.82 % et enfin, suivent les problèmes les moins importants avec des taux différents.

Ces blocages énumérés par les deux acteurs sont les plus répandus aussi dans les villes littorales de toute l'Algérie et pas exceptionnellement à Bejaia. Cela est bien évidemment dû à la concentration de la population et les activités économiques sur la rive nord méditerranéenne.

VII-4- Interaction ville / port

Cette partie d'analyse porte sur l'interaction des divers acteurs au sein de la ville portuaire de Bejaia. Pour bien structurer notre travail et simplifier la vérification de nos hypothèses sur la question principale de recherche, nous avons opté pour le partage de cette partie d'analyse en trois petites sous-parties.

Dans la première, nous allons nous renseigner sur l'avis de chaque catégorie d'acteurs territoriaux concernant la nature des relations qu'entretiennent la ville avec le port et l'importance que revêt cette relation, pour voir, après et dans une seconde partie, les différents avis sur la nécessité d'implication de tout le monde comme condition indispensable pour la réussite de la cohabitation entre le port et la ville ainsi que l'état de la communication entre les différentes catégories qui composent notre interface étudiée.

Enfin, dans une ultime partie, nous allons essayer de voir, de plus près, les problèmes qui s'inscrivent entre les deux entités principales composant notre thème de recherche, apprécier les problèmes que chacune des autorités portuaires et collectivités locales considère comme les plus freinant.

VII-4-1- Nature et importance de la relation ville/port

Les données représentées dans le tableau n° 33, comme cité dans l'introduction, nous renseignent sur l'avis de chaque catégorie d'acteurs sur l'importance des relations ville / port à travers lesquelles nous concluons que 66.52 % des enquêtés voient que la relation ville/port est très importante, suivie de 27.11 % qui pensent qu'elle est juste importante.

Tableau N° 33 : l'avis de chaque catégorie d'acteur sur l'importance des relations ville / port

L'importance des relations ville/port	AP		A/P		CL		AE		Total	
Très importante	55	68.8 %	19	63.3 %	18	64.3 %	65	66.32 %	157	66.52 %
Importante	21	26.3 %	8	26.7 %	9	32.1 %	26	26.53 %	64	27.11 %
Peu importante	3	3.8 %	3	10 %	1	3.6 %	6	6.12 %	13	5.50 %
Pas importante	1	1.3 %	0	0 %	0	0 %	1	1.02 %	2	0.84 %
Totaux	80	100 %	30	100 %	28	100 %	98	100 %	236	100 %

Source : Enquête.

Tableau N°34 : cohabitation et coexistence dans l'interface ville/port :

	Oui				Non				Aucun avis			
	AP	CL	P/A	AE	AP	CL	P/A	AE	AP	CL	P/A	AE
Satisfaction dans le rôle du Port dans économie de la ville	76.10 %	37.03 %	50 %	57.70 %	15.64 %	48.14 %	30 %	25.70 %	8.26 %	14.81 %	20 %	16.55 %
Profits qu'apporte le port à la population locale	70.89 %	78.57 %	63.33 %	82.15 %	11.82 %	14.28 %	16.66 %	10.60 %	17.29 %	7.14 %	20 %	7.25 %
Problèmes d'occupation spatiale	47.5 %	37 %	24.1 %	28.75 %	30 %	18.5 %	27.6 %	29.80 %	22.5 %	44.4 %	48.3 %	41.50 %

Source : Enquête.

Le tableau ci-dessus regroupe les réponses relatives à trois questions, à savoir, la satisfaction des enquêtés du rôle économique joué par le port dans la ville et du profit qu'il apporte à la population locale ainsi que l'estimation de chacun des problèmes spatiaux entre la ville et le port.

Sur le tableau n° 34 nous pouvons lire que l'ensemble des agents portuaires, de la populations et association ainsi que les agents économiques sont satisfaits du rôle joué par le port dans l'économie de la ville avec des taux de 76.10 %, 50 % et 57.70 % respectivement, contrairement aux collectivités locales dont la tendance s'était plutôt avéré insatisfaite avec un taux de 48.14 %. Ces réponses ont été affirmées dans les réponses à la question qui porte sur les effets que génère le port, profitant à la

population locale, où la plupart de nos enquêtés déclarent à des taux différents (70.89 % pour le port, 63 % pour la population, 82.15 % pour les agents économiques, ...), qu'au-delà des impacts négatifs que le port inflige, ce dernier génère des profits en faveur de la population locale.

On remarque, dans ce tableau, que 78 % des répondants affiliés aux différentes collectivités locales déclarent l'existence d'effets profitants à la population malgré leur insatisfaction du rôle joué par le port dans l'économie de la ville. Cela s'explique par le fait que l'ensemble des collectivités locales espère plus d'efforts de la part des autorités portuaires pour une meilleure contribution à la consolidation économique de Bejaia.

Quant à la problématique d'occupation spatiale, 47.5 % de l'ensemble des autorités portuaires déclarent une situation conflictuelle entre la ville et le port, tandis que la majeure partie des acteurs restants (P/A, CL, AE), avec un taux moyen de 45 %, ne met l'accent sur aucun problème spatial en déclarant une situation d'entente entre la ville et son port.

VII-4-2 – Dialogue et concertation dans l'interface ville/port

Tableau N° 35 : Implication de tous les acteurs territoriaux condition pour une meilleure cohabitation entre la ville et le port

	AP		P/A		CL		AE		Total	
Oui	80	96.4 %	25	86.2 %	25	92.59 %	85	90.42 %	215	92.27 %
Non	1	1.2 %	1	3.44 %	0	0 %	5	5.31 %	7	3 %
Aucun avis	2	2.4 %	3	10.34 %	2	7.40 %	4	4.25 %	11	4.8 %
Totaux	83	100 %	29	100 %	27	100 %	94	100 %	233	100 %

Source : Enquête.

Nous allons, à travers l'analyse du tableau n° 35, nous renseigner sur l'avis que porte chaque catégorie d'acteurs du territoire et leur implication comme condition indispensable à la cohabitation harmonieuse de la ville et du port.

Les données du tableau disent que l'ensemble des interviewés (92.27 %) partagent le même avis en pensant qu'une implication de tout le monde est une nécessité primordiale et inébranlable pour la pérennité des relations ville port. Ceci est également constaté dans l'analyse du tableau n° 31 qui nous

renseigne sur les difficultés ressenties par chaque agent territorial, figurant dans le troisième axe d'analyse qui traite de la préservation de l'environnement urbain et portuaire où la totalité avance que la difficulté de mobilisation de tous les agents s'avère comme le problème le plus répondu.

Tableau N°36 : État de la communication entre le port et sa ville.

	Oui				Non				Aucun avis			
	AP		CL		AP		CL		AP		CL	
Existence d'un dialogue	20	24.7 %	11	40.70 %	45	55.6 %	6	22.22 %	16	19.8 %	10	37.03 %
Existence de consultation	9	11.10 %	12	44.44 %	60	74.10 %	12	44.44 %	12	14.80 %	3	11.11 %
Compagne de sensibilisation	74	90.2 %	22	81.48 %	2	2.4 %	1	3.70 %	6	7.3 %	4	14.81 %

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

Dans l'analyse du présent tableau (n° 36) nous allons voir si l'accord de nos enquêtés sur l'indispensabilité de mobilisation des divers acteurs territoriaux pour le développement parallèle des uns et des autres et sa complémentarité, se traduit par des actions de communication et de concertation entreprises par tous dans le cadre d'une action locale construite sur les bases d'une bonne gouvernance territoriale.

Concernant le dialogue et la consultation, comme indique ce tableau, la plupart des acteurs portuaires (55.6 % pour le dialogue et 74.1 % pour la consultation) nient l'existence d'un dialogue (et/ou consultation) ouvert avec les différentes collectivités locales, chose que ces dernières désapprouvent en affirmant son existence (40.70 % pour le dialogue et 44.44 % pour la consultation). Cette contradiction peut être susceptible de nous laisser croire que les collectivités locales prétendent être en correspondance (dialogue et/ou consultation) avec les autorités portuaires, interprétée comme de multiples procédures administratives qui les relient.

Quant à la question concernant la sensibilisation et la participation à l'atténuation de conflits grâce à la compréhension mutuelle, les données observées (90.2 % pour AP et 81.48 pour CL) nous informent que la somme de nos deux acteurs (AP et CL) pense que la sensibilisation ou le renseignement sur l'activité portuaire peuvent accroître la participation de la communauté urbaine pour atténuer les conflits grâce à une meilleure compréhension mutuelle et le partage d'informations.

VII-4-3- Problèmes rencontrés entre le port et la ville

Tableau N° 37: Problèmes rencontrés entre les autorités portuaires et les décideurs locaux (dans leurs projets de développement)

Problèmes rencontrés	AP		CL		Total	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Lenteur des procédures administratives	52	20.39 %	13	21.66 %	65	20.63 %
Faible volonté des décideurs locaux	53	20.78 %	8	13.33 %	61	19.36 %
Non-implication dans des projets et perspectives pour le développement du port	57	22.35 %	12	20 %	69	21.90 %
Divergence des intérêts	31	12.15 %	11	18.33 %	42	13.33 %
Un manque d'accompagnement pour répondre aux besoins du port	41	16.07 %	9	15 %	50	15.87 %
Un frein au développement de son port	15	5.88 %	3	5 %	18	5.71 %
Autres	2	0.78 %	0	0 %	2	0.63 %
Aucune de ces propositions	4	1.56 %	4	6.66 %	8	2.53 %
Totaux	255	100 %	60	100 %	315	100 %

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

La lecture du tableau n° 37 vient nous confirmer ce qui a été précédemment conclu dans l'analyse des questions relatives à la communication entre le port et sa ville, précisément avec les collectivités locales (décideurs locaux), qui s'est avéré plutôt faibles. D'ailleurs, c'est ce qui se présente dans les résultats exprimés dans ce tableau où les autorités portuaires considèrent la non-implication des collectivités locales dans les projets et perspectives du développement du port suivie de la faible volonté des décideurs locaux et la lenteur des procédures administratives comme leurs problèmes les plus importants qui freinent le développement des activités portuaires.

Quant aux collectivités locales, elles affirment la lenteur des procédures administratives déjà soulevées par les autorités portuaires, doublées d'une divergence d'intérêts entre les deux acteurs (AP et CL), se qui se répercutent par leurs non-implications dans les projets du port au détriment de l'accompagnement de son évolution.

En effet, le développement d'un port repose sur la fluidité des flux transitant à son niveau (entrants et/ou sortants) ainsi qu'une diversification des activités, surtout de service (transport, aconage, accueil

de voyageurs et des touristes, ...etc.) qui ne peut être réalisé sans la résolution des problèmes soulevés en haut.

VII-5- Meilleure interaction et proposition de solutions aux problèmes rencontrés

Dans ce dernier axe d'analyse, nous allons traiter les solutions proposées par nos différents acteurs questionnés, remédiant aux problèmes d'interaction entre la ville de Bejaia et son port.

Les questions posées dans cet axe portent sur les modes et l'organisation des transports ainsi que les politiques d'aménagement des surfaces avoisinants le port, approprié pour une coexistence entre l'environnement urbain et portuaire. Ces questions englobent également les modes de gestion portuaire les plus adéquats, le plus soucieux des problèmes qu'engendrent les activités portuaires sur la ville.

Pour cela, nous avons devisé cet axe en deux parties. Dans la première, nous allons consulter l'avis de tout le monde sur les modes de transports appropriés pour une bonne performance portuaire, ainsi que les choix d'actions susceptibles d'améliorer l'accessibilité et la transaction des flux, effectués par les répondants, au gré d'une meilleure relation ville port.

Dans la deuxième partie, nous nous concentrerons sur les modes de gestion portuaire les plus adéquats et les actions à entreprendre au niveau du port ainsi que celles envisageables qui devront assurer un développement harmonieux entre la relation ville port.

VII-5-1- Solutions et pratique proposées au gré d'une bonne relation ville/port.

Tableau N°38 : Modalités de transport appropriées et performance portuaire.

	Oui				Non				Aucun avis			
	AP	CL	A/P	AE	AP	CL	P/A	AE	AP	CL	P/A	AE
Entreposage	93,90 %	61,63 %	46,24 %	76.10 %	2,43 %	11,53 %	28,57 %	14.35 %	3,65 %	26,92 %	25 %	9.70 %
Pénétrante	80,48 %	77,77 %	82,14 %	83.40 %	18,29 %	11,11 %	0 %	6.15 %	1,21 %	11,11 %	17,85 %	10.4 5 %
Multimodal	97,56 %	81,43 %	89,28 %	90.45 %	0 %	0 %	0 %	4.25 %	2,43 %	18,51	10,71 %	5.35 %

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

Le tableau n° 38 synthétise les réponses à trois questionnements relatifs à la chaîne logistique et l'entreposage en dehors de la ville, ainsi que les modes de transports les plus favorisés pour accroître la performance portuaire sans pour autant accentuer les problèmes de congestion que subit la ville.

La lecture du tableau ci-dessus nous fait remarquer que l'ensemble des catégories d'acteurs territoriaux s'accorde sur l'avantage que procurerait le développement d'espaces d'entreposage en dehors de la ville, accompagné par l'intégration d'une multi-modalité du transport (route, rail, fleuve).

En effet, plus de 93,90 % des agents portuaires disent que l'implantation des espaces d'entreposages loin du périmètre urbain et l'intégration du transport multimodale va, non seulement accroître la capacité portuaire, mais aussi, atténuer les problèmes de congestion liés à la circulation et transaction des marchandises par la ville. D'ailleurs se sont là, les objectifs visés par l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) par la construction de la zone d'entreposage et logistique implantée à Bordj Bouariridj « TEXTER » et le port sec d'Ighil Ouberouak.

Quant à l'exploitation de la pénétrante qui reliera le port de Bougie à l'autoroute Est-ouest et la localisation des zones extra portuaires près de cet axe, ce n'est pas l'ensemble des acteurs qui pensent que cela constituera une solution optimale pour remédier aux problèmes de saturations des axes routiers de la ville.

Effectivement, quelques enquêtés répondent « non » à notre question (18.29 % des AP, 11.11 % des CL ainsi que 16.15 % des AE), en s'appuyant sur le fait que le réseau routier de l'interface ville/port ne peut supporter l'augmentation des volumes pénétrant de la bouche de la nouvelle autoroute vers le port, ainsi que les flux sortants de ce dernier. L'ensemble de ces acteurs font allusion à la situation actuelle des réseaux routiers de la ville de Bejaia qui restent inchangés.

Tableau N° 39 : choix d'une action pour une meilleure accessibilité.

Meilleure accessibilité	AP		P/A		CL		AE		Totaux	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Étudier et mettre en place un nouveau plan de circulation	63	77.8 %	14	48.3 %	12	44.4 %	50	53.19 %	139	60.17 %
Organiser le transport urbain	6	7.4 %	5	17.2 %	1	3.7 %	18	19.14 %	30	12.98 %
Proposer des solutions logicielles par l'utilisation des nouvelles technologies	6	7.4 %	3	10.3 %	2	7.4 %	8	8.51 %	19	8.22 %
Limiter la circulation des véhicules du poids lourd (semi-remorque)	6	7.4 %	7	24.1 %	12	44.4 %	18	19.14 %	43	18.61 %
Totaux	81	100 %	29	100 %	27	100 %	94	100 %	231	100 %

Source : Enquête.

Le tableau n° 39 nous révèle l'avis de diverses catégories d'acteurs concernés par l'enquête sur les meilleures actions à mener pour une meilleure fluidité dans l'interface entre la ville et son port.

On peut lire, sur ce tableau, que plus de la moitié des interrogés (77.8 % des AP, 48.3 % des P/A, 44.4 % des CL et 53.19 % des AE), avec une moyenne de 60.17 %, considèrent qu'étudier et mettre en place un nouveau plan de circulation est la solution la plus urgente à préconiser comme remède aux problèmes d'accessibilité. Cependant, d'autres actions moins considérables de la part de nos répondants, telles que la limitation d'accès des véhicules poids lourd (semi-remorque) et la réorganisation du transport urbain ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies de transport, demeurent souhaitables pour l'atténuation des soucis urbains et environnementaux, fortement manifestés par les habitants de la ville.

Le constat établi après l'interprétation de ces données confirme ce qui a été exprimé dans le tableau n° 38 où le transport multimodal s'était avéré comme solution pour venir en aide aux routes de la ville, souvent engorgées et saturées par l'appui des divers acteurs économiques sur la voie routière pour l'acheminement de marchandises.

VII-5- 2- Actions à entreprendre pour une harmonie ville/port.

Tableau N° 40 : Aménagement prévisionnel en vue d'un développement territorial sans atteinte à la durabilité de la ville.

	Oui				Non				Aucun avis			
	AP	CL	P/A	AE	AP	CL	P/A	AE	AP	CL	P/A	AE
Délocalisation du port	19,67 %	38,85 %	44,82 %	37,23 %	60,49 %	60,9 %	48,27 %	50,01 %	19,75 %	0,25 %	6,89 %	12,76 %
Développement de Hub	54,32 %	25 %	27,58 %	12,76 %	20,98 %	7,14 %	10,34 %	47,87 %	24,69 %	67,8 5 %	62,0 6 %	39,36 %

Source : Enquête.

Ce tableau résume deux questions posées. Une des deux vise à savoir si les agents territoriaux pensent que la délocalisation du port est idéale pour la durabilité de la ville de Bejaia, tandis que l'autre s'interroge si le projet portuaire de développement de Hub (celui de Cherchell : El- Hamdania) profitera aussi pour le port et, en occurrence, à la durabilité de sa la ville.

Pour la délocalisation, une divergence des réponses est remarquée au sein de chaque catégorie d'acteurs. Concernant les autorités portuaires, par exemple, 19.67 % contre 60.49 % affirment que délocaliser le port est une solution idéale pour la durabilité de la ville, car l'arrière-port de Bejaia présente des caractéristiques géographiques qui ne peuvent correspondre au besoin du port,

notamment, celui de s'étaler plus sur la ville en élargissant ses plateformes de logistique. La place délaissée par le port serait alors réallouée aux activités de tourisme, de pêche et de plaisance et rendue à la population locale qui y exercera son identité maritime. Cependant, la majeure partie des agents portuaire rejette cette perspective de délocalisation, car, pour eux, le port est source de valeur et de richesse, crée de l'emploi, génère des recettes fiscales importantes et contribue à l'attractivité territoriale de la ville. Il serait donc inconcevable pour Bejaia et l'ensemble des acteurs qui y évoluent de s'abstenir de l'proximité du port.

Il en est de même pour les autres catégories d'acteurs (60.9 % pour CL, 48,27 % pour P/A et 50.01 % pour AE) qui partagent l'avis des autorités portuaire en pensant que la délocalisation du port n'est forcément pas la meilleure perspective à prendre.

Quant au projet de développement de Hub, en particulier celui de Tipaza (Cherchell), nous remarquons, en dehors d'un taux clignotant de réponse « aucun avis », une différence flagrante entre chaque catégorie d'acteurs : 54,32 % des AP pensent que le hub se répercuterait de manière bénéfique (il désengorgera le port, permettrait une meilleure connexion de ce dernier au réseau mondial et atténuerait les impacts environnementaux sur la ville), 47.87 % des AE pensent que ce hub n'est d'aucune utilité pour notre ville portuaire.

Tableau N°41 : Mode de gestion portuaire adapté

Modes de gestion portuaire	AP		P/A		CL		AE		Total	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Services portuaires publics	10	13 %	4	13.8 %	6	22.2 %	28	29.78 %	48	21.14 %
Partenariat public/privé	40	51.9 %	10	34.5 %	8	29.6 %	52	55.31 %	110	48.45 %
Service portuaire privé	7	9.1 %	5	17.2 %	0	0 %	2	2.12 %	14	6.16 %
Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales	20	26 %	10	34.5 %	13	48.1 %	12	12.76 %	55	24.22 %
Totaux	77	100 %	29	100 %	27	100 %	94	100 %	227	100 %

Source : Enquête.

Concernant le mode de gestion portuaire le plus adapté, le tableau n° 41, nous renseigne sur l'avis de chaque acteur interrogé où plus de la moitié des répondants optent pour le partenariat Public/Privé. C'est d'ailleurs le mode de gestion portuaire le plus adopté dans le monde actuellement, vu qu'il concilie entre les objectifs économiques des activités portuaires et l'aspect social et environnemental

de la ville. En tout cas, l'EPB signe, en 2005, le premier partenariat public- privé avec une entreprise singapourienne, Portek, spécialisée dans le traitement des conteneurs, premier partenariat dans le secteur portuaire algérien et dans l'histoire de l'EPB depuis sa création en août 1982, à la suite de la restructuration du système portuaire algérien.

Cependant, une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales est également recommandée, notamment par les AP et les CL avec un taux de 26 % et 48.1 % respectivement, reposant sur l'implication de tous les acteurs comme condition à la durabilité de la ville.

Dans le tableau n° 42, nous remarquons que les répondants accordent importance à chacune des actions proposées comme modalités de réponse. Tout de même, on relève une classification de ces dernières à des degrés d'importance très rapprochés.

Si nous nous référons à la totalité de nos enquêtés, nous lisons que l'amélioration de l'accessibilité par un réaménagement urbain et la définition de plans de circulation mieux étudiés, ainsi que le développement d'une chaîne logistique globale à l'extérieur des périmètres urbains (Port sec, plateforme logistique...), figurent comme les actions les plus pertinentes à mener, et surtout, les plus susceptibles de remédier aux problèmes intrinsèques à la ville portuaire de Bejaia. Néanmoins, le développement des réseaux intra-régions ou inter-régions (par exemple le développement du réseau ferroviaire), la modernisation des ports (investissements physiques et intégration des nouvelles technologies) ainsi que l'adoption d'une bonne gouvernance locale, digne d'une action participative des divers acteurs comme dynamique territoriale, s'avèrent également requises et indispensables au concoure au développement maîtrisé et équitable.

Tableau N°42 : Propositions et suggestions, selon l'ensemble des enquêtes, en faveur du développement durable et harmonieux des relations ville / port.

Actions envisageables	AP		P/A		CL		AE		Totaux	
Modernisation des ports (investissements physiques et intégration des nouvelles technologies)	50	13.85 %	22	15.60 %	16	13 %	74	15.41 %	162	14.66 %
Politique publique et implication des collectivités	50	13.85 %	14	9.92 %	16	13 %	44	9.16 %	124	11.22 %
Améliorer l'accessibilité. (Aménagement urbain, plan de circulation...)	55	15.23 %	20	14.18 %	19	14.44 %	78	16.25 %	172	15.66 %
Développer la chaîne logistique globale à l'extérieur des périmètres urbains. (Port sec, plate-forme logistique...)	60	16.62 %	21	14.89 %	14	11.38 %	76	15.83 %	171	15.47 %
Favoriser des industries propres plus soucieuses des problèmes environnementaux	37	10.24 %	13	9.21 %	20	16.26 %	49	10.20 %	119	10.76 %
Prévoir une extension et un agrandissement de la structure portuaire et la création de nouveaux espaces portuaires modernes	23	6.27 %	15	10.63 %	11	8.94 %	39	8.12 %	88	7.96 %
Développer des réseaux intra-régions ou inter-régions par exemple le développement du réseau ferroviaire	50	13.85 %	16	11.37 %	17	13.82 %	76	15.83 %	159	14.39 %
Bonne gouvernance et accentuer la décentralisation en facilitant les coopérations entre niveaux de collectivités	35	9.69 %	20	14.18 %	10	8.13 %	42	8.75 %	107	9.68 %
Autre	1	0.27 %	0	0 %	0	0 %	2	0.41 %	3	0.27 %
Totaux	361	100 %	141	100 %	123	100 %	480	100 %	1105	100 %

Source : Enquête.

VIII- Conclusion de l'enquête et recommandations

Les grandes lignes tirées dans l'analyse des données collectées par notre enquête au sein de la ville portuaire de Bejaia nous éclairent sur ce qui est, peut être, la raison de la désarticulation des relations qui s'inscrivent entre la ville et son port.

En effet, les résultats de l'enquête nous ont permis de nous imprégner des préoccupations réelles de chaque catégorie d'acteurs ainsi que le regard porté par chacun sur l'autre, et celui de tous sur les relations qui se manifestent entre le port et les divers agents qui se polarisent autour de lui, en succombant aux forces centrifuges émises par ce dernier.

D'après les renseignements conclus de l'enquête, la majorité des acteurs questionnés accordent une importance majeure au développement durable et reconnaissent l'indispensabilité de l'implication de tous, y compris l'État comme régulateur et coordinateur pour concourir à ses enjeux, mais la plupart des questionnés trouvent des obstacles pour leurs implications dans les projets respectifs à chacun et la concrétisation d'objectifs communs. Ceci est notamment dû, selon nos enquêtés, à un manque de communication entre eux, déclarant que les intentions de chacun se modélisent sans la considération de l'autre, ne reposant guère sur le principe de la consultation, en vue d'une solidarité et d'une action collective.

L'enquête, s'est également intéressée au clivage ville/port de Bejaia où le port s'est proclamé étouffé par le tissu urbain et la ville gênée par le port, celui-ci considéré comme source de congestion et de circulation dans la ville, de bruit et de pollution atmosphérique ainsi que cause de dégradation du milieu marin. Ce clivage a des incidences plutôt négatives sur le territoire, qu'elles soient répercutées sur le plan économique, social et environnemental de la ville.

Selon nos enquêtes, quelques initiatives ont été engagées dans le but de limiter ces négativités et d'instaurer le bien-être de l'ensemble de la communauté de la ville, mais ça reste toujours insuffisant et n'aboutissent pas de manière significative. Ceci est dû à quelques difficultés rencontrées qui entravent la concrétisation des actions préconisées qui se résument comme suit :

- Problèmes de corruption et de faible volonté des décideurs locaux.
- Non-implication des agents locaux dans les projets de développement du port.
- Résistance de la majeure partie au changement.
- Non-accompagnement des besoins du port (infrastructures et problèmes de foncier).
- Problèmes de prise de décision (centralisation de la décision).

Bejaia ! Une ville portuaire ! Une perle méditerranéenne dotée d'un capital humain et naturel exquis et d'une diversité d'activités économiques prometteuses ne cesse de se dégrader et de succomber aux insuffisances organisationnelles et coordonnatrices de ces dernières, ainsi qu'à leur insouciance de l'environnement dans lequel elles émergent.

La présence du port, constitue une force centripète et un avantage compétitif considérable pour ce territoire. En effet, dynamisée par le port, on assiste à une polarisation soutenue d'agents économiques autour de ce point d'eau, se rapprochant de ce centre d'intérêt partagé tant pour sa particularité de point d'échange et de connexion (approvisionnement, distribution, import-export), sa multiplicité de besoins en terme de services qu'il requiert (manutention, chargement, déchargement, stockage, réparation navale,...) qui constituent une opportunité à saisir pour les sous-traitants, ainsi que pour son fait d'être une source de richesse et de compétitivité pour les industriels desservis, en permettant des opérations de conditionnement, de référencement, de réparation, d'assemblage partiel ou total des intrants aux produits finis. Cette concentration qui ne cesse de se densifier, passant de plus en plus, d'un accompagnement au besoin de développement du port vers un enclavement de ce dernier. En effet, comme expliquée dans la partie théorique abordée dans cette étude, la compétitivité d'un port repose principalement sur la capacité de traitement des flux (entrants ou sortants) en termes de qualité du transit ainsi que de sa quantité.

Malheureusement, la configuration spatiale non réfléchie du réseau routier ainsi que de l'armature urbaine de la ville de Bejaia constitue une entrave de taille pour la prospérité des activités portuaires ainsi que celle des agents locaux et/ou aux différents correspondants territoriaux du port, mettant ainsi l'ensemble en difficulté relationnelle et de coexistence au sein de l'interface ville port, partagé par des liens de proximité géographique et d'appartenance.

Hormis cet angle de vue strictement économique, axé sur les pratiques de coopération et de complémentarité entre le port et sa ville, la société civile de Bejaia crie l'insalubrité qui côtoie l'anarchie tandis que les solutions tardent à venir pour un meilleur cadre de vie. S'il y a un moyen de vérifier l'état de dégradation de l'environnement, cela ne peut se faire que par une virée dans les principaux centres urbains de la wilaya. Ces agglomérations illustrent, on ne peut mieux, tout l'incivisme et le laisser-aller des citoyens et des autorités.

Avec un tissu urbain en dysfonctionnement continu, une excroissance anarchique, ponctuée par la multiplication des zones d'insalubrité, la plupart des agglomérations urbaines de la wilaya de Bejaia

renvoient l'image de lieux où il ne ferait pas bon vivre. Dans les quartiers de la ville de Bejaïa, les espaces sont loin d'être adaptés à une vie citadine. Ils sont confrontés au surpeuplement et aux problèmes qui y naissent comme le trafic, les embouteillages, la pollution, la saleté ainsi que leurs effets délétères sur la qualité de vie et la santé.

Si l'on se réfère aux résultats de l'enquête menée auprès des différents agents territoriaux au sein de la ville portuaire de Bejaïa, ce développement anarchique, non maîtrisé et dont les incidences urbaines et environnementales sont irréversibles, ne peut s'expliquer que par un mal de gouvernance territoriale où la décision est soumise à de différentes pressions institutionnelles et à un chevauchement hiérarchique et de compétence. En effet, la majorité des répondants pensent que la relation des autorités portuaires de Bejaïa avec les collectivités locales et les agents locaux se résume strictement à l'économique, ne considérant ainsi point l'aspect environnemental où ils évoluent, faisant de la ville portuaire un calvaire pour ses citoyens.

Face à cette situation, on ne peut s'abstenir de penser à ce qui devrait être engagé et entrepris afin de remédier à ces problèmes que vit Bejaïa. Quelques humbles plages de réflexions et d'inspirations se sont accaparées de nos pensées pour nous concentrer sur quelques préconisations et recommandations que nous jugeons efficaces et susceptibles d'harmoniser les diverses activités au sein de l'interface ville/port, ainsi que leur applicabilité, dans le cadre d'un développement durable, conciliant fins économiques, sociales et environnementales, pour une prospérité pérenne de toute composante de ce territoire. A savoir, les organismes portuaires, les collectivités locales, les agents économiques ainsi que les diverses classes citoyennes.

Nos recommandations enveloppent les trois volets, à savoir : économiques, sociale et environnementales, qui peuvent être résumées comme suit :

- Cultiver une forte volonté de la part de tous les acteurs de la ville portuaire, car la volonté est le moteur de tout changement. Il ne faut pas sous-estimer n'importe quelle action cherchant à rendre l'environnement meilleur, aussi modeste qu'elle soit, car si chacun de nous pense à réduire sa consommation d'énergie, à trier ses déchets ou seulement à planter un arbre dans la ville, celle-ci ira sûrement mieux. Il est alors indispensable de croire au succès de ces petites interventions.
- Décentralisation et transfert du pouvoir de l'État central vers les échelons plus restreints, assez caractérisés pour l'octroi d'une autonomie décisionnelle en guise d'une politique publique régionale ou locale, investie de puissance et de légitimité gouvernementale sur les espaces et les territoires. Ces derniers considérés transformables et d'une spécificité économique, sociale,

culturelle et environnementale, ne peuvent optimiser leurs développements en se soumettant à la seule volonté de l'État, ne pouvant estimer les réels atouts dont peuvent jouir tout échelon, ni même les cartes que peuvent jouer ces territoires, notamment les jeux des divers acteurs qui le composent. L'action gouvernementale ne peut répondre significativement aux attentes des diverses régions algérienne par l'unicité d'une politique publique nationale homogène à chacune d'entre-elles de par leurs spécificités respectives.

C'est ainsi que la ville portuaire de Bejaia, ou tout autre territoire, pourrait pleinement exploiter son potentielle, avec l'instauration de modes décisionnels circonstanciels des opportunités qui se présentent à elle, et en menant des actions régulatrices et coordinatrices pour accompagner sa dynamique territoriale.

- Penser la ville pour accompagner l'évolution, la configuration ainsi que l'aménagement du port par rapport à son hinterland, pour leur insertion dans une dynamique concurrentielle de compétitivité des territoires qui ne peut se traduire que par l'accroissement de l'attractivité de la ville. Rendre la ville portuaire plus intelligente pour contribuer à son attractivité.

L'intelligence est, ici, comprise comme capacité d'adaptation à l'évolution du contexte mondial changeant. En effet, dû à la mondialisation, on assiste de nos jours à une hausse continue des flux maritimes mondiaux, répondant aux croissances territoriales consenties.

Dans un souci de leurs développements, les divers agents en relations directe ou indirecte avec le port, doivent intégrer les difficultés portuaires et s'efforcer à s'organiser de manière à contribuer aux besoins exprimés par le port, au gré de sa compétitivité et de sa capacité à attirer des flux, ces derniers étant susceptibles d'enclencher le développement des activités économiques territoriales.

Il est donc impérial de contribuer à la compétitivité du port de Bejaia, en particulier à la fluidité de traitement des marchandises et des flux transitant à son niveau, par la fixation de valeurs et de services ainsi que d'un savoir-faire logistique et humain autour ces flux. L'enjeu est ici l'optimisation de la fluidité à travers l'implication de la communauté des toutes les parties prenantes, travaillant de concert pour une gestion intelligente de l'interface ville/port.

Évidemment, ceci profitera à la communauté de la ville par la création d'emploi ainsi que par la promotion de zones d'activité (industriales portuaires ZIP par exemple) qui se traduiront par des valeurs ajoutées.

- Instaurer et encourager la participation de tous les acteurs territoriaux de la ville portuaire de Bejaia aux décisions relatives à son développement. L'efficacité de cette implication ne peut se concrétiser sans le recours au dialogue et aux bonnes pratiques de concertation, basées sur le

principe de la consultation mutuelle, concernant les questions problématiques controversées ou sensibles qui impliquent chaque organisme actif.

L'action publique n'est pas qu'un monopole gouvernemental, mais relève aujourd'hui d'une multiplicité d'acteurs dont la capacité d'action collective détermine la qualité. Il faut donc renouer le dialogue et la communication entre toutes les parties prenantes de notre ville portuaire. D'abord améliorer progressivement les tensions entre les collectivités locales, notamment les décideurs locaux, et les divers agents territoriaux pour repartir sur de bonnes bases et définir des objectifs communs où chaque acteur trouve une part de ses intérêts et, également, encourager la mise en circulation des informations entre les différentes entités économiques (de transformation et/ou de service) pour promouvoir une économie circulaire avec une symbiose de complémentarité et d'intégration des économies, bénéficiant des synergies qui y résultent.

- Améliorer la connectivité de la ville portuaire de Bejaia aux autres échelons nationaux en promouvant le transport multimodal. En effet, du à l'incapacité d'un seul mode à satisfaire l'accroissement continu des transferts de marchandises du port vers son hinterland, sans compromettre l'environnement urbain.

Comme vérifié à travers l'analyse des données de notre enquête où en nous contentant, simplement, de l'observation de l'interface ville/port de Bejaia, nous verrons la situation précaire des réseaux routiers de la ville et leur saturation, notamment par la domination du transport routier comme mode d'acheminement et de déplacement de marchandises.

Il faudrait donc développer l'infrastructure ferroviaire pour faire face aux bouchons interminables des routes et pour une meilleure mobilité des hommes et des marchandises. Le transport ferroviaire sera non seulement un moyen d'acheminement moins coûteux, mais, aussi, permettra d'accroître le traitement de flux de conteneurs, contribuant ainsi à une meilleure compétitivité du port.

Accélérer le raccordement de la ville de Bejaia à l'autoroute Est-Ouest en cour de réalisation et la remise à niveau et la modernisation des deux axes routiers (Bouira-Bejaia et Sétif-Bejaia) sont également des actions à ne pas négliger, qui contribueront efficacement au désengorgement de la ville et à l'atténuation des problèmes environnementaux qu'engendrent les activités de transport.

- La révolution industrielle ne laisse personne indifférent ! C'est l'événement le plus bouleversant de notre mode de vie, durant le millénaire précédant. De nos jours c'est la révolution cognitive et le développement technologique qui dominent notre quotidien où

l'économie est basée sur la connaissance et l'information. Cela oblige les villes portuaires à opter pour la création d'une nouvelle activité à vocation différente et moderne comme « les techno-ports » ou les « les téléports », qui favorisent le développement, la modernisation et l'internationalisation de la ville, afin de lui inspirer un label futur d'un rang international, ainsi que l'harmonisation des procédures et échanges de données entre les différents acteurs territoriaux.

En effet, la dernière rencontre à l'université A/ Mira de Bejaia du FCE et des autorités portuaires en date du 05 mai 2016, ont soulevé un tas de problèmes liés à la complication des procédures, notamment aux différents transitaires et consignataires, qui s'exercent au niveau de Bejaia. Que ce soit des problèmes causés par le port lui-même et/ou par les services douaniers.

- Sensibilisation ainsi que l'éducation environnementale notamment par l'introduction de l'éducation environnementale en milieu scolaire pour préparer les générations futures à l'esprit de protection environnementale. Il doit y avoir aussi un partenariat avec la société civile, car la majorité d'associations écologiques recensées au niveau de la wilaya de Bejaïa déclare, malheureusement, que peu d'entre elles sont actives de manière continue.
- Alléger les procédures administratives et accompagner le port par l'approbation de ses projets de construction et d'installation de zones extra-portuaires, telles que celle de TEXTER et d'IGHIL OUBEROUAK.

L'implantation de ces plateformes multimodales à transport combiné en dehors du centre urbain de la ville de Bejaia, ralliées directement au port par voie ferrée, permettra un désengorgement de la ville et une meilleure desserte pour le port, en s'étalons sur un hinterland plus vaste.

- Dans les pays développés, lorsqu'un problème est signalé au sein de la communauté, on fait appel à l'université pour le résoudre, à travers des ateliers de recherche ou bien la création de nouvelles disciplines et branche d'études. Dans cette optique, il faut encourager le développement des filières universitaires et d'enseignement général au sein de université (et de confronter les différentes filières), dédiée au service de la communauté de la ville portuaire, par la résolution des problèmes qu'elle vie.
- Encourager et renforcer l'ouverture du port sur la communauté de la ville, en particulier, des citoyens, par la multiplication de moyens de communication afin de les informer et les tenir au courant de nouvelles perspectives envisageables, et d'intégrer l'opinion publique par le biais de la consultation et concertations des différents rencontrés.

Aussi, il faudrait renouer la relation entre le port et la communauté citadine par la création ou le développement des activités de divertissement et de culture. Celles-ci profiteront aux citoyens et casseront l'image salissante et source de négativité que ces derniers ont du port.

Conclusion générale

Conclusion générale

Notre travail de recherche s'est porté sur la complexité de l'interrelation entre la ville de Bejaia et son port, en particulier, sur l'impacte des activités de ce dernier sur le développement de la ville ainsi que l'influence de la dynamique des divers acteurs partageant l'interface ville/port sur la durabilité de ce territoire.

Ce papier, renseigne sur l'existence d'une relation de cohabitation et de coexistence entre le port et sa ville et l'angle sous lequel se manifeste-elle. En effet, les interrogations qui ont guidé cette recherche visent la vérification de dialogue et de concertation entre les différents sous-systèmes composant le système ville/port, dignement aux bonnes pratiques de gouvernance territoriale, reposant sur les principes de consultation et de participation aux décisions relatives aux stratégies communes de l'ensemble des agents territoriaux de la ville portuaire de Bejaia, notamment ceux de sa valorisation, dans le cadre d'un développement durable et harmonieux.

Notre thème de recherche a été abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec le port, ainsi que dans les relations entre les différentes entités distinctes à savoir : le port, les autorités locales, les industriels, les organisations et associations citoyennes, les diverses institutions,... et les incidences de ces différents rapports sur l'organisation territoriale de l'interface vile/ port de Bejaia.

Pour reprendre de manière efficace à la problématique posée, nous avons opté pour diviser notre travail de recherche en deux parties : une partie théorique et une autre partie pratique.

La partie théorique a été consacrée à la manière dont les villes portuaires ont évolué à travers le temps et les enjeux parcourus à travers cette évolution, à la présentation de la notion de gouvernance et de son évolution ainsi qu'à la définition du développement durable et de ses parties prenantes. Tandis que, dans la partie pratique, L'ensemble des enseignements tirés par déduction ou par extrapolation de cette première partie analytique ainsi que les résultats de l'enquête réalisée au niveau de la ville portuaire de Bejaia, ont été investis en vue de l'appréciation de la relation qu'entretiennent la ville et le port et d'essayer d'apporter des solutions et recommandations adéquates aux problèmes manifestés dans cette interface.

Après l'analyse des données de l'enquête, nous avons procédé à la vérification des hypothèses précédemment postulées. En effet, nous avons supposé l'existence d'une relation

coopérative entre la ville et le port de Bejaia, de carrure à répondre aux besoins de développement durable à travers un effort considérable déployé par l'ensemble des agents territoriaux.

Nous avons également émit une supposition qu'on a résumé ainsi : la ville et le port de Bejaia subissent une relation seulement parce qu'ils occupent un même territoire et les décideurs locaux, n'accompagnent pas les besoins du développement portuaire de la région, dû à un manque de communication et de dialogue entre ces deux entités composant notre ville portuaire.

Notre enquête révèle que la majorité des acteurs de la ville de Bejaia accordent une importance majeure au développement durable et reconnaissent l'indispensabilité de l'implication de tous, y compris l'État comme régulateur et coordinateur pour concourir à ses enjeux, et que la décentralisation est une condition basique pour une efficacité des décisions, et ce par une meilleure connaissance des décideurs de la réalité du terrain dont ils sont responsables.

L'enquête, s'est également intéressée au clivage ville/port de Bougie où le port s'est proclamé étouffé par le tissu urbain et la ville gênée par le port, celui-ci considéré comme source de congestion et de circulation dans la ville, de bruit et de pollution atmosphérique ainsi que cause de dégradation du milieu marin. Ce clivage a des incidences plutôt négatives sur le territoire, qu'elles soient répercutées sur le plan économique, social et environnemental de la ville

La somme de nos enquêtés trouvent des obstacles pour leurs implications dans les projets respectifs à chacun et la concrétisation d'objectifs communs. Ceci est notamment dû, selon eux, à un manque de communication, déclarant que les intentions de chacun se modélisent sans la considération de l'autre, ne reposant guère sur le principe de la consultation, en vu d'une solidarité et d'une action collective.

La coopération entre les autorités portuaires et les divers acteurs de la ville nécessite une transparence et un échange informationnel soutenu dans le cadre de consultation et de concertation pour leur implication dans des projets communs de développement. Ceci nous amène à infirmer l'hypothèse postulé au départ qui présume « l'existence d'une relation coopérative entre la ville et le port de Bejaia, de carrure à répondre aux besoins de développement durable à travers un effort considérable déployé par l'ensemble des agents

territoriaux », et confirmer la deuxième l'hypothèse qui suppose que la ville et le port de Bejaia subissent une relation seulement parce qu'ils occupent un même territoire et les décideurs locaux, n'accompagnent pas les besoins du développement portuaire de la région, dû un manque de communication et de dialogue entre ces deux entités composant notre ville portuaire.

Grâce à sa position littorale stratégique, le port est un atout pour l'attractivité et la relance économique de la ville de Bejaia. Mis à part les trafics des marchandises, l'apparition de nouvelles fonctions portuaires liées au tourisme (la croisière, la plaisance), renforce l'économie de la ville portuaire.

L'amplification des échanges et l'ère de la technologie et de l'information que la mondialisation nous impose, sont mère de la compétitivité portuaire qui ne se réalise que par un mouvement de dialogue et de coopération entre les acteurs publics, les acteurs économiques et portuaires et les citoyens, par la mise en œuvre de projets portant sur les espaces d'interface ville/port, visant une meilleure cohabitation, une meilleure conciliation entre qualité de vie et développement économique et durable des régions portuaires.

Les projets de transformation de front de mer témoignent de l'influence des modèles internationaux qui deviennent 'des références'. Pour sa future recomposition, Bejaia doit adopter un modèle urbain de réaménagement tout en respectant ses acquis socioculturels et économiques qui définissent son degré de perméabilité 'aux références'.

Opter pour un choix précis se montre polémique en vue de l'importance et l'ampleur de l'opération. De grandes questions pertinentes se posent alors :

- Faudrait-il garder ou renoncer totalement à l'activité portuaire?
- Pour quelle option de réaménagement futur et durable opter pour le water-front de Bejaia ?

Ces questions forment des pistes de recherche qui traceront des schémas directeurs et stratégiques pour l'intégration des activités économiques de la ville et celles de son port, dans le cadre d'un développement économique durable, soucieux du bien-être de tous et de l'environnement.

Références Bibliographiques

- **Aggeri Franck et Godard Olivier** « les entreprises et le développement durable », Entreprises et histoire, 2006.
- **Alain Jounot** « le développement durable », AFNOR, 2004.
- **Annual report & statistics port** of Béjaia, 2014.
- **Ataoui Souhila** , « Relation d'influence entre les politiques de développement local et les processus de décentralisation », cas de la commune de Bejaia, mémoire de Master Université de Bejaia, promotion 2014.
- **Baudouin, T. Collin, M.** « Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française » 28 mai 1933.
- **Beat Burgenmeir**, « économie du développement durable », deuxième édition, Belgique, de Boeck, 2005.
- **Beaud Michel**, L'art de la thèse, édition la découverte, Paris, 2006.
- **Bedja Selma**, « La gouvernance des territoires » : illustration à partir du cas de la commune de Bejaia, septembre 2013.
- **Bourdeau-Lepage Lise**, « développement durable et gouvernance des territoires », compte rendu du colloque (Cergy-pantoise, 29 aout le 2 septembre 2007), Nature Science Sociétés, 2009/Vol.17.
- **Bouvranst.S**, Communication et santé et action sociale, Édition Nathan, Paris, 2000.
- **Careline LE Mao**, « Les villes portuaires maritimes dans la France moderne », Édition Dunod, Paris, 2015.
- **D Lorrain** - Les Annales de la recherche urbaine, 1998.
- **Daniel Kaufman, Aar t Kraay et Pablo Zoido-Lobaton**, « Gestion des affaires publiques, de l'évaluation à l'action », finance et développement, Juin 2000.
- **Daniel Labaronne**, Villes portuaires au Maghreb acteurs du développement durable, Presses des mines, 2014.
- **Ducret C**, les villes-ports, laboratoire de la mondialisation. Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, **Cirtai**, 2 vol, 2004, 435 pages.
- **F. Braudel** (1979). Le site Internet de Géographie des Transports de l'Université de Montréal annonce même le chiffre de 96% (J.-P. RODRIGUE, 2004).
- **F. Braudel**, Géographie des Transports, Mont real, 1979, J.-P. RODRIGUE, Site Internet de l'Université de Montréal, 2004.

- **François Casting**, Institut Maghreb- Europe « S'interroger sur le partage du pouvoir », publié par Mr Salah Eddine Belabes dans le journal El Watan, le 30/05/2005.
- **Frederic Parrat**, « Le gouvernement d'entreprise », DUNOD, Paris, 2003.
- **George Prevelakis**, « La notion du territoire dans la pensée de Jean **Gottmann** », 1995.
- **Georges Prevelakis** « la notion du territoire dans la pensée de Gottmann ».
- **John O'Grady**, Conférence sur la gouvernance d'entreprise dans le secteur public, Canberra, le 13 août 2002.
- **Leloup F et al**, « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale » Géographie Economie Société, 2005.
- **Lemaire Olivier** : « villes portuaire, acteurs de l'environnement » 09 juillet 1993.
- **Mohamed-Cherif Fatima Zohra et Cèsar Ducruet**, « Du global au local » : Les nouveaux gérants des terminaux portuaires Algériens, L'espace politique (En Ligne), le 21 mars 2012.
- **Mohamed-Cherif Fatima Zohra**, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », OPU, 2004.
- **N Bertrand** - Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2001.
- **OCDE (2011)**, impacts environnementaux de la navigation : Le rôle des ports, Edition OCDE.
- Office National des Statistiques rapport de 2011.
- **P Le Galès** - Revue française de science politique, 1995 – JSTOR, « Analyse et discussion du concept de gouvernance et son utilité ».
- **Pecqueur B**, « Le développement local, mode ou modèle », Editions SYROS alternative, Paris 1989.
- **Pierre George et Fernand Verger**, Dictionnaire de la géographie, Paris, Presses universitaires de France, 2009 « territoires ».
- **Quivy Raymond**, Manuel de recherché en science sociale, Édition Dunod, Paris, 1998.
- **Raffestin C**, 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité » in Auriac F. et Brunet R. (eds), Espagnen, jeux et enjeux, Paris : Fayard, cité par Jaque Fontanille.
- **RH Coase, X Gilles, M Bourreau** - Revue française d'économie, 1987.
- **Richard Dodgson, Kelley Lee et Nick Drager**: « Global health gouvenance : a conceptual review », 2002.

- **Sophie Richard**, « une approche historique de la gouvernance pour éclairer la gestion de l'eau concertée en France », Montpellier, France.
- Statistique de la DPAT 2014.
- **Strange, Tracey et Anne Bayley**, « Qu'est-ce que le développement durable ? », le développement durable à la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement, Edition OCDE, 2009.
- **Vigarie A**, « Les pays en développement et la mer », Cahier de Sociologie économique, Le Havre, 1979.
- **Yahyaoui Abdelkrim**, « la bonne gouvernance est elle un bon déterminant de la croissance », revue européenne du droit Social.
- **Georges Prevelakis**, « la notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann », 1995
- **Grawitz Madeleine**, Méthode de la science sociale, Édition Dalloz, Paris, 1990.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau N°1 : Les capacités portuaires du port de Bejaia	45
Tableau N°2 : dépouillement des questionnaires (Bilan de l'enquête)	51
Tableau N°3 : les organismes répondants au niveau du port	52
Tableau N°4 : Catégories socioprofessionnelles	53
Tableau N°5 : Niveau d'instruction	53
Tableau N°6 : Les tranches d'âge.....	53
Tableau N°7 : Lieu de résidence	53
Tableau N°8 : Administration ou domaine d'activité des organismes répondants	54
Tableau N°9 : Catégories socioprofessionnelles	54
Tableau N°10 : Niveau d'instruction.	55
Tableau N°11 : Les tranches d'âge	55
Tableau N°12 : Société civile	55
Tableau N°13 : Niveau d'instruction	55
Tableau N°14 : Les tranches d'âge.	56
Tableau N°15 : Lieu de résidence	56
Tableau N°16 : Secteur d'activité des entités répondantes	56
Tableau N°17 : Types d'entreprises consultés	57
Tableau N°18 : Statut juridique	58
Tableau N°19 : Catégories socioprofessionnelles et tranches d'âge	58
Tableau N°20 : Niveau de formation des enquêtés.....	59
Tableau N°21 : Notion du développement durable.....	60
Tableau N°22 : Priorité du développement durable.....	60
Tableau N°23 : Dimension du développement durable.....	62
Tableau N°24 : Signification du développement durable selon les enquêtés.....	63
Tableau N°25 : Les concernés par le développement durable.....	65
Tableau N°26 : l'avis sur l'existence d'impacts négatifs sur la ville	66
Tableau N°27 : les problèmes engendrés par le port dans la ville	67

Tableau N°28 : Les impacts environnementaux de l'activité portuaire.....	68
Tableau N°29 : L'avis des différents acteurs territoriaux sur l'existence de mesures environnementales atténuantes prises par les autorités portuaires	69
Tableau N°30 : Mesures contribuant à la protection de l'environnement	70
Tableau N°31 : Difficultés selon la population et les collectivités locales.....	71
Tableau N°32 : Difficultés selon le port et les agents économiques	72
Tableau N°33 : l'avis de chaque catégorie d'acteur sur l'importance des relations ville/port.....	74
Tableau N°34 : cohabitation et coexistence dans l'interface ville/port.....	74
Tableau N°35 : Implication de tous les acteurs territoriaux condition pour une meilleure cohabitation entre la ville et le port	75
Tableau N°36 : État de la communication entre le port et sa ville.....	76
Tableau N°37 : Problèmes rencontrés entre les autorités portuaire et les décideurs locaux (dans leurs projets de développement)	77
Tableau N°38 : Modalités de transport appropriées et performance portuaire	78
Tableau N°39 : choix d'une action pour une meilleure accessibilité	79
Tableau N°40 : Aménagement prévisionnelle en vue d'un développement territorial sans atteinte à la durabilité de la ville	80
Tableau N°41 : Mode de gestion portuaire adapté	81
Tableau N°42 : Propositions et suggestions, selon l'ensemble des enquêtes, en faveur du développement durable et harmonieux des relations ville / port.....	83

Table de matières

Liste des abréviations

Résumé

Introduction générale 1

Chapitre I

Concepts généraux, définitions et mutations des villes portuaires

Introduction du chapitre..... 5

I-Définition de la ville portuaire..... 5

I-1-Définition d'un port 5

I-2-typologies d'un port..... 6

I-2-1-Selon le type d'activités 6

A- Les ports de commerce 6

B- Les ports de pêche 6

C- Les ports de plaisance 7

D- Les ports militaires 7

I-2-2- Selon la localisation..... 7

A- Les ports maritimes 8

B- Les ports fluviaux 8

C- Les ports lacustres 8

D- Les ports secs 8

I-3-Définition de la ville 9

I-4-Définition schématiques de la ville..... 11

II-Typologies spatiales fonctionnelles des villes portuaires 12

III-Les activités spécifiques du système ville/port..... 14

IV-Un port condamné par sa ville et une ville dégradée par son port 14

Conclusion.

Chapitre II

Evolution, enjeux et mutations des villes portuaires.

Introduction 16

I-Evolution de la relation ville port	16
I-1-Les ports et les villes dans les sociétés préindustrielles.....	16
I-2-Les ports et les villes depuis la révolution industrielle.	17
I-3-Les ville portuaires de nos jours (intelligentes)	18
II-Enjeux de construction des relations ville/port	20
II-1-Les enjeux économiques.....	20
II-2-Les enjeux sociaux culturels	21
II-3- Les enjeux urbanistiques et territoriaux	21
II-4-Les enjeux environnementaux	22
II-5-Enjeux identitaires.....	23
III-Critères de développement des villes portuaires	24
III-1-La sécurité.....	24
III-2-L'accessibilité.....	25
III-3-La place disponible	25
IV-Du mode de friches portuaires au mode water-front	25
IV-1-Le type d'aménagement Nord Américain axé sur le shopping.....	26
IV-2-Le type d'aménagement libéral : l'exemple Londonien	26
IV-3-Le type d'aménagement raisonné	27
IV-4-le type d'aménagement extravagant.....	27
Conclusion	

Chapitre III

Gouvernance territoriale, bonne pratique pour concourir aux enjeux du développement durable.

Introduction	28
I-Généralités sur le développement durable	28
I-1-Définition du développement durable	28
I-2-Dimension du développement durable.....	30
I-2-1-La dimension environnementale	30

I-2-2-La dimension sociale	30
I-2-3-La dimension économique.....	30
I-3-Enjeux et objectifs du développement durable	31
I-3-1-Les enjeux environnementaux	31
I-3-2-Les enjeux sociaux.....	31
I-3-3- Les enjeux économiques.....	32
II-Généralités sur la notion de gouvernance	33
II-1-Les prémices du mot gouvernance	34
II-2-Les fondements analytiques de la notion de gouvernance	35
II-3-Quelques définitions de la gouvernance.....	37
II-4-Principes et fondements de la bonne gouvernance	39
II-5-La gouvernance territoriale	40
II-5-1-L'évolution de la gouvernance territoriale.....	40
II-5-2-Le territoire comme système dynamique organisé	40
Conclusion	

Chapitre IV

Résultats de l'enquête et analyse de données

Introduction	43
I-Présentation du terrain de l'étude.....	43
I-1-La géographie.....	43
I-2-Capacité du port de Bejaia	44
I-3-L'industrie	45
II-Présentation de la cible enquêtée	46
II-1-Les autorités portuaires (AP)	46
II-2-Les collectivités locales(CL)	46
II-3-La population et les Associassions (P/A)	47
II-4-Les agents économiques(AE).....	47
III-Cadre méthodologique de la recherche.....	47

III-1-Raison du choix du thème	47
III-2-Les objectifs de la recherche	48
III-3-Les méthodes et les techniques utilisées	48
IV-Présentation du questionnaire utilisé pour la collecte d'informations	49
V-Conditions de réalisation de l'enquête	50
VI-Présentation de l'échantillon de l'enquête	50
VII-Analyse de résultats de l'enquête.....	51
VII-1-Profil du rependant.....	51
VII-1-1-Les autorités portuaires.....	52
VII-1-2-Les collectivités locales	54
VII-1-3-La population et les associations.	55
VII-1-4-Les agents économiques	56
A-Secteur et statut des entreprises enquêtées.....	56
B-Profil du personnel rependant	58
VII-2-Notion du développement durable.....	59
VII-2-1-Le développement durable et sa priorité	59
VII-2-2-La dimension et signification du développement durable.....	62
VII-2-3-Les concernés par le développement durable	64
VII-3-Préservation de l'environnement urbain et portuaire	65
VII-3-1-Problèmes engendrés par le port dans la ville	66
VII-3-2-L'avis de chacun sur l'existence de mesures atténuantes entreprises par le port	69
VII-3-3-Difficultés rencontrées dans les projets de développement	71
VII-4-L'interface ville/port.....	73
VII-4-1-Nature et importance de la relation ville/port	73
VII-4-2-Dialogue et concertation dans l'interface ville/port.....	75
VII-4-3-Problèmes rencontrés entre le port et la ville.....	77
VII-5-Meilleure interaction et proposition de solutions aux problèmes rencontrés	78
VII-5-1-Solutions et pratiques proposées au gré d'une bonne gouvernance	78

VII-5-2-Actions à entreprendre pour une harmonie ville/port	80
VIII-Conclusion et recommandations.....	84
Conclusion générale	91
Bibliographie.	
Annexes.	
Liste des tableaux.	