

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



MÉMOIRE

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

Option : Économie du transport

Thème :

**Interaction ville-port. Comment les entreprises apprécient les impacts
du port sur la durabilité de la ville et sur leur activité ?
Cas des entreprises de la ville de Bejaia.**

Préparé par :
M^{elle} Bouzourine Safia
M^{elle} Souak Nacera

Dirigé par :
M. BELKHIRI Aimad Edine

Date de soutenance : 19 / 06 / 2016

Jury :

Président : BIATOUR L'hocine
Examineur : MERZOUG Slimane
Rapporteur : BELKHIRI Aimad Edine

Année universitaire : 2015-2016

REMERCIEMENTS

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

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

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

Pour ses encouragements, sa disponibilité et ses précieux conseils.

Un témoignage de la plus grande gratitude à tous les personnes qui n'ont aidé de près ou loin avec leurs conseils et ces encouragement et qui nous a permis de réaliser dans les situations convenable.

Dédicace

Je dédie ce travail :

A mes très chers parents

A mes frères et A mes sœurs

A mes cousines et A mes amies

A tout ceux qui mon aider à terminer ce travail

Safia

Avant tout louange au bon dieu qui ma comblé de tout la volonté pour finir mes études par ce modeste de travail que je le dédie à :

Mes chers parents qui mon ce tenus au long de mes études

A ma sœur et mes frères et à toute ma famille

Nacera

Liste des abréviations

BL : Titre de propriété

BP : Plan de chargement du navire

CNUCED : Conférence des nations unies pour le commerce et le développement

DD : Développement Durable

EDI : Echange de données informatisées

IDE : Indice de la durabilité environnementale

IHD : Indicateur de développement humain

IRSIT : Institut de Recherche en stratégie industrielle et territoriale

ISO : Organisation internationale de normalisation

ISPS : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaire

MCS : Méditerranéen Shipping Compagnie

NGE : nouvelle géographie économique

PNUD : Programme des notions unies pour le développement

RSE : Responsabilité sociale des entreprises

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre 01 : Notion de port.....4

Section 1 : Généralités sur les concepts de port.....4

Section 2 : Les principaux intervenants au niveau des opérations portuaires.....13

Chapitre 02 : Impacts de port sur la localisation des entreprises et sur la durabilité de la ville.....26

Section 1 : La localisation des entreprises.....26

Section 2 : L'impact socio-économique et environnemental du port sur la ville.....35

Section 3 : le développement durable et l'activité portuaire.....40

Chapitre 3 : Analyse des résultats de l'enquête.....49

Section 1 : Présentation de l'enquête de terrain.....49

Section 2 : Analyse des données de l'enquête.....53

Section 3 : Recommandations pour une meilleure interaction entre le port et la ville.....68

Conclusion générale.....75

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Annexes

Table des matières

Introduction générale

Dans l'économie actuelle, aucune nation n'est autosuffisante, les pays sont impliqués à différents degrés dans des processus d'échanges afin de se procurer des produits et services non produits localement.

Avec la mondialisation et le besoin des échanges internationaux de plus en plus récurrents entre les nations, il est indispensable de diriger l'économie sur l'aire côtière à travers le transport maritime qui assure l'essentiel des échanges internationaux. L'essor est remarquable au niveau du volume des marchandises transportées par voie maritime accompagné de la spécialisation des navires, le gigantisme naval et la modernisation des ports.

Le commerce mondial qui se traduit par l'exportation et l'importation de biens et services à travers le monde est un phénomène qui ne cesse d'évoluer au fil du temps. Dans ce contexte, l'activité des transports apparaît comme le facteur principal de cette évolution.

Ainsi, elle est considérée comme étant le lubrifiant de l'économie et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises d'un lieu à un autre. Le transport maritime en Algérie par sa domination dans les échanges internationaux et son rôle vital dans le développement économique du pays requiert une place importante dans les stratégies de développement.

Par ailleurs, les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes. L'atout ne peut pas être un objectif. Par contre il faut être le point de départ pour atteindre des objectifs. Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre. L'Algérie peut tirer pleinement parti de cette opportunité de situation « pays maritime par excellence ».

La localisation des entreprises s'effectue à des conditions et suivant des modalités qui diffèrent suivant la dimension des entreprises et la nature de leurs activités. Elle est subordonnée à leurs choix stratégiques et organisationnels. Elle suppose, au préalable, la comparaison systématique des avantages des différents sites possibles, sachant que ces entreprises sont confrontées, à des degrés divers, à une économie qui se mondialise et s'appuie sur des espaces locaux spécifiques.

Le développement durable est considéré comme plan de développement des pays, est un projet de management, et semble être le mot de passe de toutes les sociétés, le développement

Le développement durable met en évidence le défi de la complexité d'une démarche englobant trois piliers : l'économie, la société et l'environnement.

La notion du développement durable est longtemps traitée par des organisations telles que l'ONU, le FMI, l'OCDE visant la recherche de solutions à ce défi, mais reste toujours moins appliquées au sein des entreprises ; elle n'a pas vraiment pris son essor.

Les villes portuaires se présentent sous deux aspects, attractif et répulsif. Dualité qui renvoie à une nouvelle notion de ville-port et le développement des espaces d'interconnexion entre les deux groupes d'intérêt.

La ville de Bejaia, comme toutes les villes côtières de l'Algérie, est dotée d'un potentiel humain, naturel et économique très important. Avec un riche passé historique, elle occupe toujours une place stratégique tant par son site magistral, que par sa situation en tant que centre de communication important grâce à sa position donnant sur la mer.

Dans cet ordre d'idée, notre principale préoccupation dans le cadre de cette étude est de savoir :

- Comment les entreprises environnantes du port apprécient-elles ses activités? Quelles sont les stratégies mises en œuvre pour la maîtrise des impacts générés sur la ville ?

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

- ✓ Quel est le rôle du port dans l'activité économique ?
- ✓ Quelle est l'influence du port sur la localisation des entreprises et sur la durabilité de la ville ?
- ✓ Comment les entreprises de la ville appréhendent-elles le port ?

Notre étude se base sur les hypothèses suivantes :

H₁ : Le port est un facteur de l'épanouissement de l'activité économique et de la ville et des entreprises qui l'entourent.

H₂ : Le port de Bejaia est facteur déterminant dans la localisation des entreprises au niveau de la ville de Bejaia.

H₃ : Le port est parmi les déterminants d'attractivité des territoires et contribue à la durabilité de la ville.

Pour répondre à ces questions et pour vérifier nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant, en plus des recherches bibliographiques et documentaires, sur des questionnaires qui ont été distribués aux différentes entreprises de la ville de Bejaia pour réaliser notre enquête de terrain.

Pour répondre à nos questionnements et vérifier nos hypothèses, nous allons structurer notre travail en trois chapitres que nous assignons ci-dessous:

Le premier chapitre présentera les concepts liés aux ports et aux activités portuaires. La première section intitulée « les généralités sur les ports ». Quant à la deuxième, elle portera sur les principaux intervenants au niveau des opérations portuaires. Et, enfin, la troisième section examinera les différents ports en Algérie.

Le deuxième chapitre présent, les impacts du port sur la localisation des entreprises et sur la durabilité de la ville. La première section portera sur la localisation des entreprises, quant à la deuxième, elle présentera l'impact socio-économique et environnemental, enfin, la dernière est axée sur le développement durable et l'activité portuaire.

Enfin, le troisième chapitre sera consacré à une exploration et interprétation des données de l'enquête de terrain que nous avons mené auprès des principales entreprises localisées dans la ville et ayant des relations directes ou indirectes avec le port. Ainsi, la première section est axée sur la présentation de la zone d'étude (la ville de Bejaia), la deuxième section porte sur l'analyse des données de l'enquête, enfin, la dernière section est consacrée à la proposition des recommandations pour une meilleure interaction ville -port.

Introduction

Le développement du commerce sur le territoire d'un pays vers l'extérieur, agglomération des infrastructures à toutes les échelles nationales et internationales sont indispensables. À cet effet, le secteur de transport maritime est une importance primordiale pour l'économie mondiale et l'activité portuaire, à une tendance sur la croissance des échanges, sont des éléments stratégiques dans le développement économique soit à l'exportation et l'importation des marchandises.

Pour mieux expliquer le rôle l'activité portuaire, nous allons définir dans le premier chapitre les notions de ports. Dans la première section, nous allons présenter les concepts des ports et dans la deuxième, nous allons expliquer les principaux intervenants au niveau des opérations portuaires.

Section 1 : Généralités sur les concepts de port

Les ports sont une manifestation visible des activités économiques. Non seulement ils peuvent engendrer d'importants complexes industriels, mais ils servent de point de rupture de charge fondamental dans la circulation internationale des marchandises.

1.1. Définition des ports

Tous les auteurs, qui se sont penchés sur le point de savoir concernant la définition d'un port. Selon André Vigarié¹ ; « Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième, assurant la transition. Organisés pour la circulation, cela signifie :

- Structurés par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais
- Animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité
- Utilisés selon divers modes d'usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire ».

D'autres auteurs ont donné les définitions², étant non exhaustifs :

¹ Vigarié. A. (2000), transport maritime, p 2

² CNUCED, (2004) L'organisation d'un système portuaire, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genève.

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

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

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

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

- J.g. Baudelaire : « Un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transport des marchandises entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses ». Mais, il ajoute que la considération de la seule nature physique du port n'est pas satisfaisante. Pour lui, le port est aussi un point de passage grâce auquel le pays appartient est en communication avec le reste du monde ou qui concourt aux liaisons internationales des pays voisins.³

En général, le port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ ou des passagers.

- **En sens géographique** : un espace aménagé pour recevoir des navires
- **En terme économique** : un système complexe d'éléments matériels, utilisés aux services de navires et de la marchandise. La notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.
- **En terme institutionnel** : le port est institution, dotée ou non de personnalité morale, chargée d'exercer toutes les compétences de travaux publics, la sécurité (la police) à l'exploitation des normes juridique la douane.⁴

1.2. Les différents types de ports

Il existe différents types de ports, peut être classés selon leurs localisations, et leurs activités :

³ Allilait, T, (2007). Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia, mémoire de magister, université de Bejaia pp 6, 7.

⁴ Grosdidier, M.J. (2001), Droit, économie et finances portuaire, IPER Le Havre et Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

1.2.1. Localisation

On distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et à sec

1.2.1.1. Ports maritimes : Ils sont posés sur la côte d'une mer ou d'un océan, qui sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

1.2.1.2. Ports fluviaux : Les ports fluviaux, ou ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort, une dérivation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne pas 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 (entrée d'un fleuve dans la mer) de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer ; on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic. La distinction peut devenir difficile à proximité de l'embouchure.

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

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

1.2.2. Activités :

Selon leurs activités, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires.

1.2.2.1. Ports de commerce : Essentiellement les ports de commerce sont dans l'activité, l'embarquement et le débarquement des personnes et de marchandises. Il est à condition de toutes les infrastructures fondamentales pour faciliter et assurer les opérations d'entreposage. Le port de commerce joue un rôle très important dans les échanges internationaux et la mondialisation, grâce aux prix de transport maritime très faibles et la facilité d'émission la marchandise.

1.2.2.2. Ports de pêche : ce sont des ports de pêche, dont les installations des bateaux et le déchargement des poissons, pour une sécurité et des opérations des navires équipés pour la pêche. L'infrastructure est plus simple un port de commerce : 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.

1.2.2.3. Ports de plaisance : le port de plaisance est un port artificiel notamment pour les activités sportives ou touristiques, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. Les places de port sont standardisées grâce à des pontons, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. Les services disponibles dans un port de plaisance comportent généralement : une capitainerie est chargée de gérer le port. Ils sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès de ravitaillement).

1.2.2.4. Ports militaires : (ou bases navales) : il peut être spécialisé en base de sous-marins ainsi qu'être une base navale qui abrite les navires de guerre sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, comme les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

1.3. Fonctions et statuts des ports

1.3.1. Fonctions des ports :

Les ports à plusieurs fonctions qui amènent à offrir des services en changeant des politiques de tarification et de développement des infrastructures.

- **L'établissement portuaire :** Assure les fonctions de police et de contrôle de service public, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, d'exploitation et l'entretien d'infrastructures.
- **La communauté portuaire :** Couvre l'ensemble des prestations fournies aux navires et à la marchandise transportée à l'intérieur du port les établissements portuaires portaient leurs tâches avec des institutions diverses, publiques et privées.
- **Agglomération portuaire :** Assume bien d'autres tâches qui vont jusqu'à un conditionnement et une transformation des produits. Elle assume autres fonctions qui entraînent des transformations à la fonction industrielle et la fonction commerciale.

1.3.1.1. La fonction maritime : cette fonction a un but principal le « *transbordement* » de grands navires et l'échanges entre navires transocéaniques desservant des lignes différentes pour la livraison des marchandises de port à port.

Cette technique est conforme à l'intérêt des chargeurs qui sont engagés pour assurer le transport (à offrir le nouveau service d'information, distribution et stockage) et l'échange

(répartition de navires et de conteneurs) enfin, développer la productivité et améliorer la qualité.

1.3.1.2. La fonction commerciale : la fonction commerciale des ports est plus diffuse concernant les relations avec les usagers vers l'extérieur du pays ou vers l'autre mer. Le port est le lieu d'opérations commerciales. La sécurité du navire est à la cargaison en développant des infrastructures et équipements indispensables à la navigation, « Zones de commerce international » fournissent des services nouveaux notamment de logistique et facilitent la distribution.

1.3.1.3. La fonction industrielle : cette fonction pris l'ampleur au lendemain de la Seconde Guerre mondiale a connu son apogée en Europe dans les années 1970.

Certains ports participant aux activités industrielles sont devenus un véritable complexe industriel avec les différentes activités industrielles.

La fonction industrielle des ports vient de la tendance des activités à s'y installer pour éviter les ruptures de charge. Elle concerne des activités d'exportation comme la construction et la réparation des navires, la fabrication de matériels « off shore » ou d'usine sur l'eau, le classement et le conditionnement de produits en transit comme les automobiles, la chimie et pétrochimie.⁵ Les communautés portuaires ont l'intérêt à assurer des activités d'aménagement de terrains pour procurer des moyens de levage, de conditionnement des marchandises, financement des docks pour avoir des matières premières et produits manufacturés traversés et organisés dans le port.

1.3.1.4. La fonction logistique : c'est la gestion des flux (physiques, d'information et organisationnelles) mise à la disposition des grands ports maritimes, cette dernière intégrant la chaîne de production et la distribution. En proposant des services logistiques à la valeur ajoutée, les ports cherchent à s'approprier une large part de valeur ajoutée créant tout au long de la chaîne des produits. Les ports maritimes modernes ne sont donc plus de simples centres de transbordement. Mais, est devenu un maillon d'un système logistique.

Son objectif :

- Assurer la continuité des flux de marchandise ;
- L'optimisation des techniques de la distribution de transport ;
- La création de la richesse par le niveau de qualité/ délais/ service.⁶

⁵ Bauchet. P. (1998), les transports mondiaux, instrument de domination, paris, Ed Economica, pp 162, 164.

⁶ Rapport de la 113^{ème} table ronde d'économie des transports. (1998), la desserte terrestre des ports maritimes, centre de recherche économique. Paris.

1.3.2. Statut des ports

Le statut des ports partagés en quatre types à savoir les ports municipaux, autonomes, États et les ports privés.

1.3.2.1. Les ports municipaux : la gestion pratiquée en Europe du Nord. Dans le système de gestion de port est lié à la ville, où la municipalité peut gérer le port par l'intermédiaire d'une compagnie privée dans le cas de Finlande, Danemark, Norvège Allemagne et aux pays bas.

La municipalité le conseil planifié, l'expansion, lui autant que la propriétaire du terrain, décide des concessions des sites portuaires et industriels dirigeant non seulement l'aménagement du territoire, mais encore le développement industriels ainsi la décision quant aux crédits nécessaires aux investissements portuaires.

Le changement de statut des ports est lié à la baisse de la part des financements publics et à l'élargissement des fonctions industrielles et commerciales des ports. Mais, le port reste un enjeu dans la concurrence internationale dont l'État ne peut se désintéresser.⁷

1.3.2.2. Les ports autonomes : le port autonome est un établissement public industriel et commercial dirigé par le conseil d'administration qui comprend des représentants des personnels, des collectivités locales (ville et départements), des usagers désignés par les chambres de commerce et l'industrie (CCI), des représentants de l'État et des personnalités qualifiées.

La gestion est assurée par une administration, que coiffe un directeur responsable de l'exploitation et de l'organisation générale, en liaison avec tous les services intéressés. Les ports autonomes prennent l'ensemble des décisions, agissent en concertation avec les administrations de l'État. L'augmentation des moyens financiers des instances locales a donné plus l'importance dans les conseils d'administration.⁸

1.3.2.3. Les ports d'État : Ils sont des ports gérés directement par l'État ou des collectivités locales. En Grèce les grands ports sont gérés par l'État: cas de la France, assure le contrôle aux frontières (douane, police, sécurité), des normes par délégation globales ou une collectivité locale pour les ports, qui en dépendent, assurent en principe les infrastructures.

L'État, les collectivités locales ou les ports autonomes peuvent, par une concession d'outillage délégué au secteur privé, principalement, les infrastructures de réparation des navires.

⁷ Bauchet. P. (1998), Op. Cite. pp 162, 164.

⁸ Bauchet. P. (1991), Le transport international dans l'économie mondiale. Ed Economica, Paris, p 249.

Enfin, d'autres services, la manutention, l'assistance aux navires (pilotage, remorquage, lamanage), les activités d'activités d'auxiliaires, de transitaire, sont assurés par les entreprises privées est contrôlé par l'État.⁹

1.3.2.4. Les ports privés : un vaste mouvement de privatisation s'est développé dans le monde. En Angleterre où les ports privés ont toujours, l'acte à conduire une transformation. De nombreux ports de société de droit privé avec les capitaux privés. Les privatisations ont connu une forte extension en Europe. Ainsi que, l'Asie et particulièrement en Inde.¹⁰

Les sociétés privées ne font que gérer les terminaux ou des ports spécialisés qui soulèvent leurs tâches. Cependant, les problèmes d'adaptation des règles de droit (occupations temporaires du domaine public, etc.).

Les besoins de financement peuvent conduire à modifier les modes administration des ports, l'appel de financement privé et le développement à l'activité industrielle et commerciale dans les communautés portuaires ont conduit à renforcer la représentation des instances locales et financières privées dans les organes de décision.

1.4. Évolution et caractéristiques des ports

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

Selon, les stratégies de développement et la démarche commerciale, ordonnent quatre générations de ports, que nous signalons comme suite :¹¹

1.4.1. Les ports de première génération

Le rapport de port dans le premier était essentiellement interfacé entre les deux modes de transport terrestre et maritime. Leur rôle est le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison des marchandises.

La relation entre le port et son environnement (les entreprises, la ville et les usagers) se limite aux seuls contacts professionnels de routine à savoir : demande de prestation et satisfaction par la prestation :¹²

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

⁹ Idem, p 250.

¹⁰ Bauchet. P, Op. Cite. Paris, 1998, p166, 167.

¹¹ Boumssila. A, le système portuaire Algérien, une problématique ?, p 19.

¹² Idem.

1.4.2. Les ports de deuxième génération

La seconde génération, le port deviennent une base d'organisation de service et un opérateur dans le domaine de transport, et un centre d'activité industrielle et commerciale. Il se caractérise par :¹³

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

1.4.3. Les ports de troisième génération :

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

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

1.4.4. Les ports de quatrième génération :

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

- Une stratégie d'internationalisation et la diversification des activités.
- L'organisation de prestations logistiques pour les chargeurs.
- Les réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.
- Le service portuaire s'exporte par la forme du transbordement.

¹³ Boumssila. A, Op. Cite, p20.

Chapitre I : Notion de port

Tableau N° 01 : les 4 générations de ports

Selon le classement CNUCED des Ports :

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

Source : Le Port - Maillon essentiel de la Chaîne logistique – 2010.

1.5. Les stratégies des ports

Les pays ayant des frontières maritimes cherchent à bon instruction les avantages que leur procure leur positionnement géographique en construisant des ports et en développant le transport maritime et les services portuaires.

Les établissements portuaires sont principalement orientés vers les activités maritimes et d'autres activités : Commerce, Banque et Logistique sont assurés par la communauté urbaine.

Les ports imposent leur offre de service tant aux armateurs qu'aux chargeurs. Aujourd'hui ils sont contraints, à échapper au risque de dépendance de ces partenaires nationaux ou étrangers,

de développement des stratégies de transformation industrielle de commerce et d'échanges internationaux.

En résulte, naturellement une transformation dans l'organisation et le statut des ports qui gagnent une certaine autonomie vis-à-vis des États. Mais, se lie davantage aux municipalités, aux régions, et aux intérêts privés nationaux et étrangers.

La stratégie basée sur la concurrence : lorsque les ports sont en situation de concurrence, ils peuvent se limiter à une fraction de leurs trafics. La stratégie sera basée sur une comparaison entre le tarif et celui du port concurrent. Mais, les ports d'une même zone géographique tendent à comparer leurs tarifs entre eux, même s'ils ne sont pas en concurrence et à se persuader que ses tarifs doivent être à peu près au même niveau.¹⁴

Section 2 : Les principaux intervenants au niveau des opérations portuaires

Pour que, les marchandises arrivent en bon état, il faudrait que toute opération commerciale, que se soit à l'importation ou à l'exportation, fait appel à divers intervenant dans le but le faciliter le trafic maritime et d'éviter les pertes de temps. Et pour bien expliquer cette opération commerciale, nous allons évoquer les principaux intervenants dans le port.

2.1. Les différents acteurs

2.1.1. Une communauté d'acteurs : le port est un espace voué au transit de marchandises et de passagers, qui nécessite une multiplicité d'acteurs. La communauté portuaire est l'ensemble des acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire. Les fonctions décrites succinctement ci-dessous existent dans tous les ports, mais ne sont pas toujours remplies par les mêmes acteurs.¹⁵

2.1.1.1. Les clients du port

- **Les armateurs :** l'armateur équipe et exploite des navires pour la navigation commerciale. Comme, il peut être le propriétaire ou le locataire.
Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions.¹⁶
- **Les chargeurs :** Ce sont les propriétaires et les expéditeurs de la marchandise dans le cadre d'un transport international.

¹⁴ Merk, O. (2010), compétitivité des villes portuaires : le cas de l'axe de seine, Ed : OCDE

¹⁵ Le rapport CNUCED. (2002), l'étude sur les transports maritimes, pp10, 14

¹⁶ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, janvier, p 2.

Le chargeur est le propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison. Le chargeur peut être l'importateur ou l'exportateur. Selon, la nature du contrat commerciale ; il s'agit de propriétaire et/ou d'expéditeur de marchandises.

En général, le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire, c'est une relation commerciale avec les différents opérateurs : à savoir les agents maritimes, les consignataires, les transitaires ou éventuellement manutentionnaire, à qui ils confient leurs marchandises.

2.1.1.2. Les services à la marchandise

Ils regroupent l'ensemble des intermédiaires (les transitaires, les consignataires de la marchandise, les commissionnaires en douane, sociétés de groupage, de stockage, les sociétés de contrôle d'analyse d'échantillons, de surveillance- gardiennage) qui ont pour objectif d'assister, d'assurer la logistique (physique, informationnelle et financière) de la marchandise et les opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation de la marchandise.

2.1.1.3. Les services aux navires

Il s'agit des entreprises qui interviennent lors de l'escale des navires à savoir :

- **Les consignataires ou l'agent maritime :** C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins du navire avant l'arrivée. Lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc.), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.). Dans la même manière, le consignataire est également chargé de faire les réparations navales des navires ou simplement l'entretien pour le compte de l'armateur.¹⁷
- **La capitainerie :** c'est une administration d'un port maritime et le lieu affecté au logement d'un capitaine. La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, à relever l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.
- **Le pilotage :** le pilotage a pour mission d'assister le capitaine du navire dans ses manœuvres et des sorties du port. Chaque port possède des spécificités nautiques que le commandant du navire ne peut pas connaître. Par conséquent, un pilote est envoyé à bord afin d'assurer le maximum de sécurité du navire, pour le bien de la mission.

¹⁷ Idem, p 48.

- **Le remorqueur :** Le remorquage est un service d'aide aux navires dans leurs manœuvres portuaires. Les remorqueurs assistent les navires pour l'entrée et la sortie du port.

Les remorqueurs sont des petits bateaux, très puissants et très manœuvrés qui servent à guider, tirer, pousser les plus bateaux gros, qui entrent et sortent et à les amarrer à quai.

- **Le lamaneur :** tous les opérateurs d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Les lamaneurs sont des marins spécialisés dans l'amarrage.
- **Autres :** Il y a d'autres acteurs intervenants lors de l'escale des navires tels que les sociétés de réparation, location maintenance de conteneur ; les sociétés de récupération des déchets des navires ; les services offerts à terre pour les marins.

2.1.1.4. Les entreprises de manutention

Les entreprises de manutention (ou acconiers): Ce sont les entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Elles effectuent aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises.

2.1.1.5. Les services administratifs

On trouve généralement dans les services administratifs : l'autorité portuaire et les autres agents et services tels que les douanes, les services et phytosanitaires, les services maritimes et les affaires maritimes, la police aux frontières, les services d'incendie et de sécurité.

S'agissant de l'autorité portuaire, celle-ci désigne l'entreprise qui s'occupe de la gestion du port. Elle exerce de nombreuses missions :

- Gestion des installations portuaires, prise en charge de l'accueil des navires, location de ses installations aux intervenants portuaires.
- Il met au point et fait respecter les divers règlements de police et d'exploitation.
- Il est prestataire de services pour les entreprises portuaires et assure la promotion des activités du port.

2.1.1.6. Les acteurs du transport terrestre

Ce sont des opérateurs de transport routier, ferroviaire et fluvial qui assurent les prestations d'acheminement des marchandises. Nous parlons de « pré-acheminement » lorsque la

marchandise acheminée est embarquée dans un port et de « post acheminement » vers le lieu de destination finale après avoir été débarquées dans le port.

2.1.2. Les acteurs portuaires

Les opérations de l'activité portuaire a des tâches essentielles comme :

- L'opération des navires et leurs activités notamment : la sécurité, lamanage, remorquage, pilotage.
- L'opération d'arrière-pays concerne le chargement et le déchargement, la réception de la marchandise par le destinataire et le transport à la rade.

D'autres services :

- Le courtier d'affrètement : c'est intermédiaire entre un chargeur et un transporteur à la commission de courtage.
- Les consignataires ou agents maritimes représentant dans le port l'armateur ou l'affréteur de navire.

2.1.2.1. Les différents intermédiaires

- **Le transitaire** : est l'intermédiaire entre le transporteur maritime et le chargeur ou le réceptionniste à l'embarquement et le débarquement qui assure la liaison de marchandise entre deux modes de transport.
- **Le commissionnaire de transport** : c'est une prestation de service qui assure la prise en charge de la marchandise sous son entière responsabilité.
- **Le commissionnaire en douane** : C'est celui qui réalise la déclaration en douane, paye les frais de douaniers et les droits de port au nom de son client : le chargeur.
- **Les courtiers en marchandise** : achètent et vendent des produits des négociations.

2.1.2.2. Les sociétés de manutention

Toutes les entreprises de manutention réalisent l'ensemble des opérations, le chargement et le déchargement des marchandises à la bonne destination. L'opération de manutention effectuée par les entreprises pour assurer l'interface entre la mer et la terre. Elles réalisent d'autres opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises dans les ports du commerce.

2.1.3. Des acteurs publics

Les services portuaires protégés par l'autorité publique et l'établissement portuaire.

2.1.3.1. L'autorité publique

Dans les ports, les intervenants publics ajoutent les Conseils Généraux qui ont également des compétences pour les ports à l'activité de pêche et de commerce, et les communes pour les

ports de plaisance. Les services d'État assurent la police du port, veillent à la sécurité, entretiennent et exploitent les infrastructures de base, réalisent les travaux de modernisation et d'extension nécessaire.

Les officiers de port assistants sont également responsables de la sécurité des marchandises. Ils doivent faire respecter la réglementation concernant le stockage et le transport des marchandises dangereuses sur les terre-pleins des quais.

2.1.3.2. L'établissement portuaire

Il s'agit de l'établissement portuaire qui tire ses ressources de charges pour les services rendus aux navires, aux passagers ou à la marchandise transportée. Ainsi que, la location d'engins et de redevances domaniales. Les tarifs de chaque prestation sont publics, et les procédures réglementaires qui conduisent à leur fixation sont retracées dans le code des ports maritimes.

2.2. Les différents flux portuaires

L'activité portuaire nécessite des mouvements qui organisent les flux portuaires qui se résument comme suite :

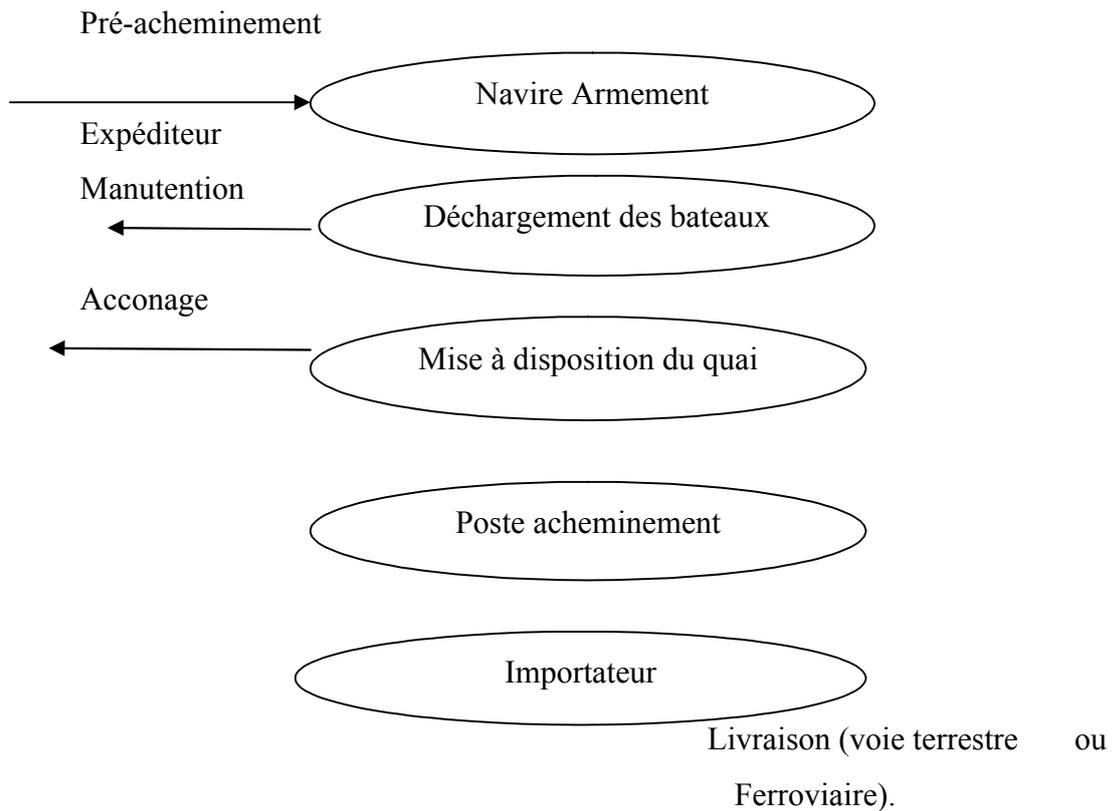
2.2.1. Les flux physiques

Les étapes du système des flux physiques présentent comme suite :

- **L'expéditeur (chargeur) :** C'est l'agent propriétaire de la marchandise qui conclut le contrat de transport. Il peut être industriel ou prestataire de service.
- **Navire (armement) :** (chargé du navire), c'est le présentateur de la marchandise sur le port à la destination par un consignataire.
- **Le manutentionnaire :** Assure les opérations du chargement et du déchargement de la marchandise d'un navire et à sa mise à la disposition sur le quai.
- **Poste acheminement :** il désigne le transporteur qui est l'ensemble des moyens pour transporter la marchandise soit avec les transports maritimes ou aériens, utilisé aussi d'autre moyen de transport fluvial, le départ jusqu'à l'arrivée des marchandises à leur destination finale (importateur).¹⁸

¹⁸ Guérin F et Fredouet C-H, (2002), le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris, Ed : E-thèque.

Figure n°1 : Les flux physiques



Source : Guérin F Redoute C-H : Le management portuaire : les nouveaux enjeux, Ed, e-thèque, paris, 2002.

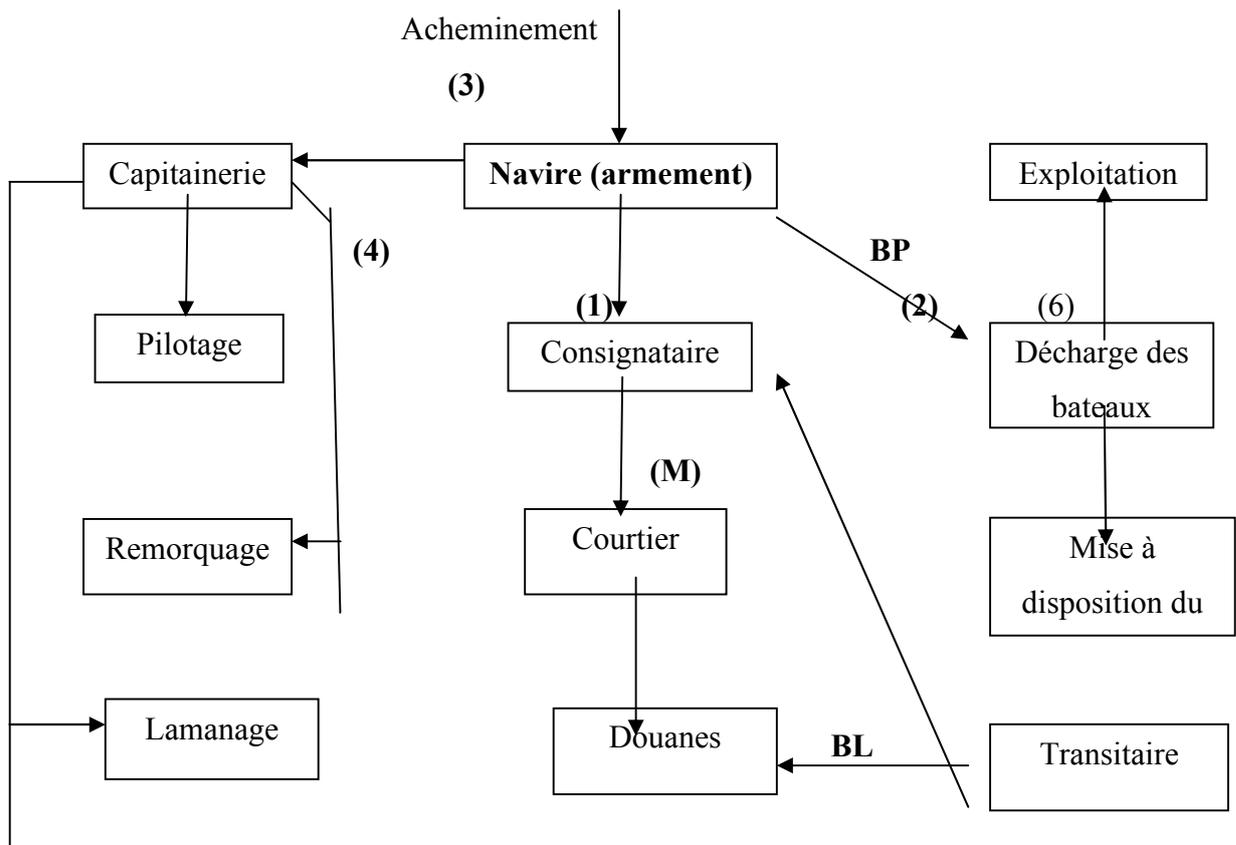
2.2.2. Les flux informationnels

Les étapes du système d'offres par les flux informationnels se présentent comme suite :

- **(1)** : La compagnie d'armement fait parvenir à son consignataire le manifeste (M), c'est-à-dire la liste récapitulative de l'ensemble de chargement du navire ; qui le transmet au courtier maritime, afin qu'il le transite.
- **(2)** : Ensuite, celui-ci ; va remettre la manifestation à la douane et à l'entreprise de manutention le Bay Plan (BP), c'est-à-dire ; le plan de chargement du navire ainsi que la liste prévisionnelle de déchargement.
- **(3)** : L'expéditeur, quant à lui, fait parvenir à l'importateur les connaissances Bill of Ladin (BL) ; c'est-à-dire, le titre de propriété qui accompagne la marchandise (quantité, qualité ...etc.).
- **(4)** : À l'approche du port de destination, le navire va contacter la capitainerie afin de, fournir un certain nombre d'informations (type de marchandise, problèmes éventuels du navire, heure d'arrivée... etc.).

- (5) : La capitainerie décide d'affecter un quai au navire et organise son arrivée. Elle prévient notamment (avec le consignataire), les services du pilotage, remorquage le lamanage, qu'il s'agit de coordonner précisément dans le temps et l'espace.
- (6) : Le manutentionnaire prépare son activité en fonction du Bay Plan (BP) et des instructions de l'armement qui est son unique interlocuteur.
Ainsi, il contacte l'exportation du port. Ce dernier lui loue des services d'engins ainsi qu'un personnel autorisé à les manœuvrer.
- (7) : Une fois, la marchandise dédouanée, le transitaire se porte « déclamateur » auprès, du consignataire de la marchandise grâce au bill of Ladin (BL).
- (8) : La consignation donne l'autorisation au manutentionnaire de délivrer la marchandise. Le transitaire aura, par ailleurs, organisé le transport terrestre jusqu'au destinataire final (poste acheminement).¹⁹

Figure n°2 : Les flux informationnels



Source : Guérin F. et Frodouet C-H : Le management portuaire ; les nouveaux, Ed e-thèque, Ed e-thèque, paris, 2002

¹⁹ Guérin F et Fredouet C-H, (2002), le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris, Ed : E-thèque.

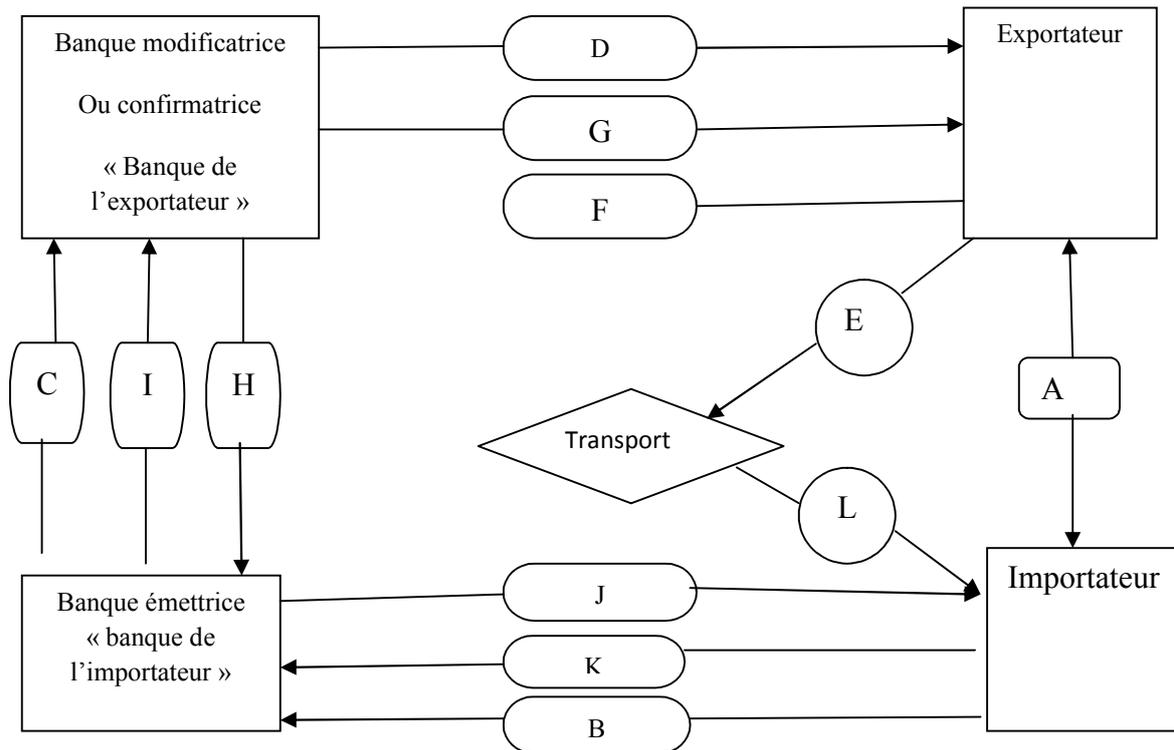
2.2.3. Les flux financiers

On peut regrouper les différentes étapes du système d'offre par les flux financiers selon le processus suivant :

- **(A)** : L'importateur et l'exportateur concluent le commerce ;
- **(B)** : L'importateur sollicite l'ouverture du crédit documentaire ;
- **(C)** : La banque émettrice ouvre le crédit documentaire et ordonne à son correspondant de le notifier et éventuellement de le confirmer ;
- **(D)** : La banque modificative informe l'exportateur de l'ouverture du crédit documentaire auprès de la banque modificatrice ;
- **(E)** : L'exportateur expédie la marchandise ;
- **(F)** : L'exportateur remet le document à la banque modificative ;
- **(G)** : La banque modificative vérifie la conformité des documents et règle d'exportateur ;
- **(H)** : La banque modificative transmet les documents à la banque émettrice ;
- **(I)** : La banque émettrice règle la banque modificative ;
- **(J)** : La banque émettrice transmet le document à l'acheteur ;
- **(K)** : L'acheteur procède au règlement suivant les modalités convenues ;
- **(L)** : L'acheteur prend livraison de la marchandise grâce au document.²⁰

²⁰ Guérin F et Fredouet C-H, (2002), le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris, Ed : E-thèque.

Figure n°3 : Les flux financiers



Source : Guérin. F et Frouet CH : Le management portuaire, les nouveaux enjeux, Ed, e-thèque paris, 2002.

2.3. Les principaux ports en Algérie

Tout d'abord, un port est une infrastructure constituée par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou un cours d'eau et destinée 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 réparations.²¹

Les ports ont beaucoup d'importance au fonctionnement des activités économique et sociales. Ils sont considérés comme des espaces économiques stratégiques et des lieux de transit des passagers et des diverses marchandises dans les meilleures conditions, coût, délais et sécurité, les ports étant des composantes essentielles dans la chaîne du transport maritime de marchandises. L'Algérie dispose de plusieurs ports, dont les plus importants sont suivants :

2.3.1. Le port d'Alger :

Le port d'Alger a trois appellations pour un même lieu entre le neuvième siècle avant l'ère chrétienne à l'ère contemporaine. Depuis, l'invasion coloniale française, le port d'Alger ont connu plusieurs phases d'aménagement et de constructions.

²¹ <http://fr.Wikipedia.org/wiki/Port> consulté le 21/12/2015.

Le port d'Alger est situé dans la partie nord Ouest de la baie d'Alger, il joue d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale, faisant de lui le premier port commercial d'Alger. Avec un tirant d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres. Ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 25.000 tonnes de marchandises.²²

2.3.2. Le port d'Annaba:

Le port d'Annaba à une position bien abritée du golfe d'Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du rivage, les avantages de communication qu'offrait la Vallée de la Seybouse ont attiré les commerçants étrangers depuis de longues durées comme un centre d'agglomération dans l'Afrique du Nord.²³

Le port d'Annaba dispose des infrastructures constituées de 22 postes à quai avec 3685 m de linéaires, d'un tirant d'eau moyen de 9,75 m est un maximum de 12,5 m.

Le port d'Annaba se situe au cœur d'une zone industrielle la plus importante du pays, notamment la présence de deux importants complexes :

- Le complexe sidérurgique d'El Hadjar, situé à 10 km du port avec une capacité nominale de 2 millions de tonnes / an.
- Le complexe d'engrais phosphaté (ASMIDAL) situé à 2 km du port. Il dispose même des moyens de manutention et de transport d'intrants (Soufre, Potasse, Acide, Phosphatique).
- Des unités industrielles de fabrication de charpente métallique situées à la périphérie du port.
- Des petites et moyennes industries dynamiques et diversifiées, notamment dans le domaine agroalimentaire (Semouleries et Conserverie).

Le port d'Annaba, gérant les richesses minières et agricoles de l'Est Algérien, centre industriel proche du puissant complexe sidérurgique d'El Hadjar, et fait partie des dix (10) principaux ports de commerce d'Algérie.²⁴

2.3.3. Le port d'Oron :

Le port d'Oran est situé en quelques heures de l'entrée ouest de la Méditerranée, cette position et d'ordre commercial de première importance.

²² Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2013, pp 8-9.

²³ Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2013, p 7.

²⁴ <http://www.annba-port.com/presentation.php> consulté le 22/12/2015.

Le port d'Oran a des ouvertures portuaires qui disposent des infrastructures, des équipements importants et un hinterland à l'installation de plusieurs centres industriels sur des rayons. Les différents terminaux, conteneurs, rouliers, vrac liquide et solide et les quais à marchandises générales traitent les échanges internationaux dans les meilleures situations.

MERSA EL KABIR était l'ancien port d'Oran. La réalisation d'un port accessible aux plus grands navires imposait en 1933 l'aménagement d'un terre-plein marque la première ébauche, et plusieurs étapes sont succédées jusqu'à la fin des années quarante (40).²⁵

La ville d'Oran considérée comme la capitale économique de la région ouest par ses liaisons aériennes internationales et ses infrastructures ferroviaires, routières, hôtelières permettent d'offrir une situation favorable à la circulation des biens des services et des personnes.

Le port d'Oron s'étend sur la région ouest couvrant ainsi les wilayas d'Oron Mascara, Bechar, Tlemcen et Saïda.²⁶

2.3.4. Le port de Djen-Djen:

Le port de Djen-Djen est situé à l'est de l'Algérie, avec sa situation géographique bénéficie d'une place stratégique à moins de 50miles de la route maritime reliant le canal de SUEZ au détroit de GIBRALTAR. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Il dispose de plusieurs atouts qui le prédestinent à occuper une place de premier rang au niveau régional et continental.

Un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.

Il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le sud-est qui comprend les hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates-formes pétrolières du Sud.

Le port de Djen Djen se trouve aussi dans une zone excentrée adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement.

Effectif de port Djen Djen dispose d'engins et manutention très perfectionnée, sa position géographique et sa configuration infrastructurelle lui permettent d'être un port concurrent au niveau du bassin méditerranéen. Ce port pourrait être utilisé comme un grand port de trafic de

²⁵ [http://alger-roi.fr/Alger/Documents algériens/économique/pages/84 port Oran 1.htm](http://alger-roi.fr/Alger/Documents%20algériens/économique/pages/84%20port%20Oran%201.htm) consulté le 22/12/2015.

²⁶ Guide client, entreprise portuaire d'Oron, Ed 2011, P 12.

masse (SILOS transcontinentaux de céréales, terminal à conteneurs) il a réalisé un projet de la construction d'un silo a céréale qui permet de traiter la grande partie des céréales importées par le pays.²⁷

Aujourd'hui, le port de Djen-Djen a moteur de développement qui s'adaptant aux exigences des mutations économiques de la région.²⁸

2.3.5. Le port de Bejaia:

Le port de Bejaia situé au cœur de l'espace de la méditerranée, affecte des installations adaptées aux divers types de trafic maritime, il propose une zone d'ouverture sur la façade maritime à l'arrière-pays.

La ville et le port de Bejaia disposent de desserts routiers reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport à l'international.

Il traite annuellement plus de 5 millions de tonnes de marchandises générales, un chiffre qui ne fait qu'augmenter chaque année, ce qui fait de Bejaia le deuxième port d'Algérie avec plus de 23 % de part de marché.

Grâce à son dynamisme, sa qualité de service, ses capacités et infrastructures portuaires d'une autre année autre, le port de Bejaia est développé par de nouveaux outils performants, ils offrent des atouts exceptionnels et une excellente qualité de service :²⁹

- Il possède une situation géographique privilégiée et des atouts nautiques remarquables
- C'est un port polyvalent avec des infrastructures de stockage et de traitement adéquats pour chaque type de produit
- Un excellent rendement de manutention et un bon rapport qualité/ prix
- De bonnes liaisons routières et ferroviaires
- UB port connu pour sa sécurité avec agrégation ISPS code
- Un port certifié aux normes ISO 9001 et ISO 14001

Le port de Bejaia est composé de trois bassins³⁰ :

➤ Bassin de l'avant-port : destiné à traiter les navires pétroliers, ces bassins ont une superficie de 75 hectares est dotée de 03 postes à quai d'une longueur totale de 770 m (250 et 260 m).

➤ Bassin du vieux port : sa superficie est de 26 hectares, et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m. Sa passe est large de 120 m est draguée à 10 m.

²⁷ <http://www.djendjen-port.con/present.php>

²⁸ Hub : c'est le grand port qui reçoit les grands bateaux.

²⁹ <http://marche.agroligne.com/content/18-bejaia-port-mediterranee> consulté 23/12/2015.

³⁰ Guide client, entreprise portuaire de Bejaia, édition 2013, p 54.

➤ Bassin de l'arrière-port : il est accessible par une passe langue de 120 m, draguée à 10 m. Sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7,50 m et 9,30 m. Le port de Bejaia est classé en deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciale.

Conclusion

À l'issue de ce premier chapitre, nous avons établi que les ports soient des acteurs essentiels pour le développement d'un État, d'une région ou d'une ville, puisqu'il est un lieu où se déroulent des activités diverses, et font de villes des lieux importants pour l'économie qui est fondée sur le commerce extérieur. Les ports sont également, des lieux privilégiés où s'effectuent les prestations de services complémentaires qui donnent aux produits transportés, une valeur ajoutée considérable.

À cet effet, le secteur maritime constitue une place forte de l'économie des pays, et joue un rôle important dans le développement du commerce extérieur de ces pays.

En Algérie, le système portuaire national est caractérisé par la prédominance de ports pétroliers, ce qui fait que les ports algériens sont les moins performants de la méditerranée, et le système portuaire algérien demeure sous-développé. Ce qui nécessite une profonde réforme de son fonctionnement, organisation et modernisation de ses infrastructures.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

Introduction

Le phénomène de la localisation des entreprises est bien complexe, elle prend une importance de plus en plus croissante dans l'économie. L'évolution des théories Thünen, Weber, Christaller, Lösch, Krugman, de la localisation a accompagné l'évolution du comportement des entreprises qui se sont progressivement libérées de la contrainte de localisation suite aux progrès réalisés dans différents domaines. Notamment, le comportement des entreprises en matière de localisation est déterminé par un certain nombre de facteurs dominés par la nécessité de réduire les coûts de transport.

Autrement dit, les entreprises sont considérées comme des acteurs qui influencent l'environnement, elles sont responsables de toutes dégradations provoquées par leurs activités pour mener à bien leur stratégie, l'entreprise va prendre en considération le véritable développement durable dans leur gestion économique et dans leurs stratégies managériales.

Dans ce chapitre, nous allons présenter un aperçu sur l'impact du port sur la localisation des entreprises et sur la durabilité de la ville. Nous l'avons scindée en trois sections : la première, donnera un aperçu sur les principales théories de la localisation, les différents facteurs déterminants de la localisation des entreprises, et quelques stratégies utilisées pour déterminer la localisation des entreprises optimales, et ces localisations et les entreprises de la zone portuaire. Dans la deuxième, nous présenterons l'impact socio-économique et environnemental du port sur la ville. Enfin, dans la troisième section, nous expliquerons les concepts du développement durable et son implantation sur l'environnement.

Section 1 : La localisation des entreprises

Nous reprenons dans cette section l'étude des principales théories de la localisation, et les différents facteurs des choix de localisation des entreprises.

1.1. Les théories économiques des choix de localisation d'entreprise

La théorie de la localisation s'intéresse à la localisation géographique des activités économiques. Le choix de la localisation d'une entreprise repose sur un arbitrage entre la minimisation du coût de transport du produit fini, vers le port pour exporter et celle du coût de transport en matières premières qui est importé.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

1.1.1. La théorie de la localisation agricole de Von Thünen

Von Thünen (1826)³¹ est le père fondateur de l'économie spatiale modélisée. Il se donne comme objectif d'expliquer les localisations optimales des activités agricoles, comme les prix dans un marché urbain déterminent la distribution des types de culture autour des villes.

Le modèle de Von Thünen est dépendant de la maximisation de la rente foncière. Il peut être prêté pour les analyses des choix de localisation urbaine, en exposée sous forme de cercles concentriques (anneaux) autour de la ville qui est le point culminant du ventre des récoltes agricoles. Les limites de ce modèle se résument comme suite : l'échange via import-export peut mener à un développement des moyens de transport et a modifié le cercle concentrique. Ainsi, on trouve aussi que l'homogénéité spatiale n'est pas existante à tous les lieux et à tout, les points.³²

1.1.2. La théorie de la localisation industrielle de Weber

Alfred Weber est connu comme l'un des précurseurs des théories de la localisation, il a proposé, en 1910, une théorie qui présente deux aspects³³ :

- La première consiste à construire un outil de compréhension de la décision industrielle de localisation, la localisation en montrant ses déterminants.
- Le deuxième consiste à expliquer, à partir de la décision individuelle la localisation, la configuration spatiale de l'économie (agglomération, dispersion).

Pour WEBER, la meilleure localisation ou la localisation optimale correspond à celle qui minimise les coûts de production, c'est un modèle qui est basé essentiellement sur le coût de transport, l'effet de l'évolution les facteurs régionaux (les coûts de transport et les coûts de main-d'œuvre) sont des facteurs locaux (les forces d'agglomérations).

Dans le modèle de Weber a introduit l'effet de la main d'œuvre qui varie, les entreprises vont se délocaliser pour s'installer, mais s'assurent que les frais de transport seront à moindres coûts et qu'ils seront récupérés d'une autre part (coût de main-d'œuvre).

1.1.3. La localisation du secteur tertiaire de Walter Christaller

Walter Christaller (1933)³⁴ est le fondateur de la théorie des places centrales, soulève un nouveau problème de localisation celui du secteur tertiaire. Il analyse des hiérarchies urbaines, son principe c'est qu'il existe une distance maximale que le consommateur est

³¹ Kheladi. M. (2012), Le développement local. OPU, Alger, p 21.

³² Meradi, O. (2008), Essai d'analyse et la dynamique de l'aménagement du territoire en espace littorale : Cas de la Willaya de Bejaia-Défis et perspectives. Mémoire de Magister : Science économique Université A. Mira de Bejaia. p 18.

³³ Kheladi. M. Op. Cite, p 22.

³⁴ Idem. p 25.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

disposé à parcourir pour se procurer un certain bien. Les places centrales secondaires exercent seulement les fonctions courantes, tandis que les places centrales principales offrent, en outre, certaines fonctions plus rares.

1.1.4. La théorie générale de l'économie spatiale A. Lösch

Lösch s'est proposé, en 1940, d'élaborer une théorie générale de l'équilibre des localisations dans un système économique. Lösch, va chercher non pas le point de moindre coût, mais le point de profit maximum. Dans son analyse, il intègre l'interdépendance des firmes.

La théorie de Lösch permet d'expliquer la différenciation de l'espace et d'inclure l'industrie œuvrant pour le marché. Elle permet d'expliquer la spécialisation et d'adapter mieux aux espaces plus peuplés ou en mutation économique où l'industrie et la spécialisation sont plus avancées.

1.1.5. La nouvelle économie géographique Krugman :

Krugman (1998)³⁵ identifie l'émergence d'une « nouvelle économie géographique » (NGE). La proximité géographique se considère comme élément déclencheur des interactions sociales qui font autant profiter les acteurs économiques à se localiser dans un tel espace que l'autre, elle propose des modèles d'équilibres généraux au quels la distribution spéciale des activités économiques. De même, elle apporte un nouveau vision sur les facteurs de localisation et repose sur une géographie une activité relativement dispersée à une répartition de plus en plus concentrée qui réalise une croissance dans leurs rendements. Ces effets sont amplifiés par les économies d'agglomération caractéristiques des villes.

Dans ce modèle, les coûts de transport apparaissent comme la variable stratégique de l'analyse. En effet, des coûts de transport très élevés affectent les échanges et les entreprises produisent pour leur marché local. Lorsque, ces coûts diminuent, l'échange de marchandises devient possible et les firmes se dispersent entre les deux régions. Les forces centrifuges provenant ici de la présence d'un facteur immobile (les travailleurs agricoles) sont dominantes. Lorsque, les coûts continuent à baisser, cet équilibre de dispersion est rompu et les firmes vont s'agglomérer dans l'une ou l'autre des régions.³⁶

³⁵ Kheladi. M. (2002), Le développement local, OPU, Alger. p 25.

³⁶ Institut français des relations internationales « Le commerce mondial au XX le siècle ». 2002. p 66.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

1.2. Les facteurs de localisation des entreprises

On distingue plusieurs facteurs de la localisation sur un territoire donné.

1.2.1. Les facteurs de production

Nous distinguons l'ensemble des éléments entrant directement dans le processus de production, à savoir les ressources naturelles : matières premières et d'énergies. Selon Wéber, si les matières premières sont à localisation fixe, alors l'implantation de l'entreprise devrait se réaliser sur le lieu de l'extraction de ces matières premières. Cette tendance reste valable pour les industries à fort indice matériel (la sidérurgie)³⁷.

La main-d'œuvre est le principal facteur de localisation pour la plupart des industries, ainsi la disponibilité de la main-d'œuvre a également un aspect qualitatif en termes d'âge et de sexe par exemple certaines entreprises cherchent à recruter un jeune personnel.

Le port, le transport maritime et les échanges internationaux constituent les éléments qui permettent et accélèrent l'importation des entreprises industrielles portuaires ou littorales. Par industries portuaires, il faut entendre celles qui sont liées directement au trafic maritime (par les approvisionnements en matières premières ou par les exportations des produits finis ou semi-finis), et qui se manifestent par la localisation d'usines à proximité des installations portuaires de chargement ou de déchargement.³⁸

Pour l'industrie, la localisation des usines est dépendante des coûts du transport, à proximité aux axes structurants, les avantages logistiques et l'accessibilité. Quand les mines des pays industriels ont été épuisées, il est devenu plus facile d'importer par bateau le fer, le charbon ou le pétrole des pays où ils étaient abondants et peu chers. On a donc, commencé à créer des usines, non plus près des mines, mais près des ports industriels.

1.2.2. Les facteurs d'organisations

Dans cette forme, des facteurs de localisation des entreprises existent trois facteurs celui de concentration, la spécialisation et la coopération.

- **La concentration** : est un l'ensemble des entreprises importantes qui sont installées sur un territoire donné, qui peuvent être dans un même domaine économique ; les industries, les finances...etc. La concentration processus de croissance la taille des établissements industriels en plus permet d'augmenter les capacités productives, l'influence du progrès technique, et des gains sur les coûts d'investissements.

³⁷ Nojon. A. (1992), Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine. Ed Ellipses, Paris, p195.

³⁸ Belattaf. M. (2009), localisation industrielle et aménagement du territoire : aspects théoriques et pratiques, Ed OPU. p73.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

- **La spécialisation** : peut organiser le travail et n'importe quelle activité économique soit réalisée par le produit ou par le partielle, soit technologique ou dans les services. La spécialisation dépend à son tour du développement scientifique et technique. Augmenter la productivité et l'efficacité au sien de l'entreprise.
- **La coopération** : c'est une relation entre les entreprises industrielles spécialisées et reposantes sur une organisation rationnelle de la production. La coopération crée tout un réseau de relations de production et d'échange entre les entreprises, il est nécessaire de prendre en considération la situation régionale et sur degré d'utilisation des capacités de production des entreprises aussi, sur la croissance de la production et sur la rentabilité du travail.

1.2.3. Les facteurs infrastructurels

Ce type des facteurs composés de tous les réseaux de communication qui existent dans une agglomération constitue des différents réseaux nécessaires aux déplacements de personne et aux transports et marchandises soit les réseaux : Routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial.

La présence de l'infrastructure économique et sociale ainsi que son développement constitue l'élément indicateur du niveau et de la qualité de vie des populations en général. Indispensables. D'abord, pour toute la force de travail. Ensuite, pour les entreprises, les infrastructures sociales, économiques et les services. Quel que soit les entreprises industrielles qui s'y localisent, leur permettant de faire non seulement d'éviter des investissements « improductifs », des économies et des charges. Mais, sûr de mettre à leur disposition un environnement global nécessaire et indispensable à leur fonctionnement pour être compétitif et concurrentiel.³⁹

On y distingue deux types d'effets des infrastructures:

- les effets directs, qui comprennent aussi bien les changements des modes de transports utilisés que des modifications dans le choix des itinéraires qui peuvent se traduire par des modifications dans les coûts de transport;
- les effets indirects qui correspondent à l'ensemble des transformations de l'organisation des activités et de leurs répartitions spatiales.

Parmi, les effets généralement observés, nous notons les effets pervers tels que la dégradation de l'environnement économique des entreprises locales (agrandissement des aires de marché des entreprises concurrentes) ou l'apparition de déséquilibres spatiaux ; les effets

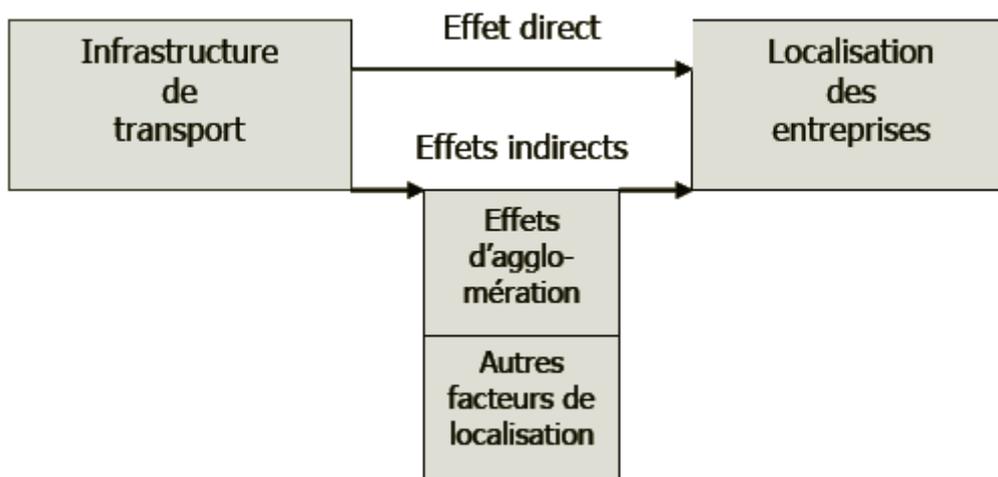
³⁹ Idem, p 107.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

psychologiques (les infrastructures de transport seraient susceptibles d'influencer les choix de localisation industriels et personnels en améliorant l'image d'une région) ; les effets résultant des stratégies d'acteurs (volonté d'adaptation des entrepreneurs à la nouvelle infrastructure et politique d'accompagnement des décideurs locaux du nouveau système de transport susceptible d'améliorer l'attractivité de la région).

L'influence de l'infrastructure sur les localisations peut être schématiquement illustrée par la figure suivante :

Figure n°4: Infrastructure et localisation des entreprises :



Source : BOUINOT Jean, « Les facteurs de choix des localisations : les infrastructures de transport », Revue *Cybergeo* : Chronique d'économie géographique (en ligne), consulté le 12/01/2008,

En plus des facteurs de localisation citée ci-dessus, d'autres nouveaux facteurs se sont ajoutés.

Le tableau suivant contient la liste de ses facteurs :

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

Tableau N°2 : nouveaux facteurs de localisation des entreprises

Groupes de facteurs de localisation	Facteurs de localisation	Indicateurs
Fonctions urbaines	Système de transport et de mobilité	Liaison aérienne Réseau ferroviaire Transports publics Réseau routier Intégration des réseaux de transport Gare marchandises
	Réseaux d'équipement et de communication	Télécommunications Coût du service des téléphones Distribution de l'énergie Coût de l'énergie Services de voirie/écoulement des déchets Nettoyage des égouts
	Emplacement urbain	Prix pour la location des bureaux Prix pour la location des habitations Prix pour l'achat des bureaux Prix pour l'achat des habitations Prévision de valorisation de l'investissement immobilier Système fiscal Trafic routier et pollution Logistique et distribution Zones industrielles
	Services aux entreprises	Système bancaire Laboratoires d'études et centres de recherche Bourse Foires, expositions et congrès Sociétés de services commerciaux Services pour bases de données en ligne Agences d'orientation pour l'emplacement d'entreprises
	Qualification du travail	Coût du travail Rapports avec les syndicats Niveau de scolarité de la population active Système universitaire et de formation Disponibilité des mains-d'œuvre ayant la qualification requise Attractions touristiques dans les environs
	Services aux particuliers	Hôtels et restaurants Hôpitaux, centres d'assistance

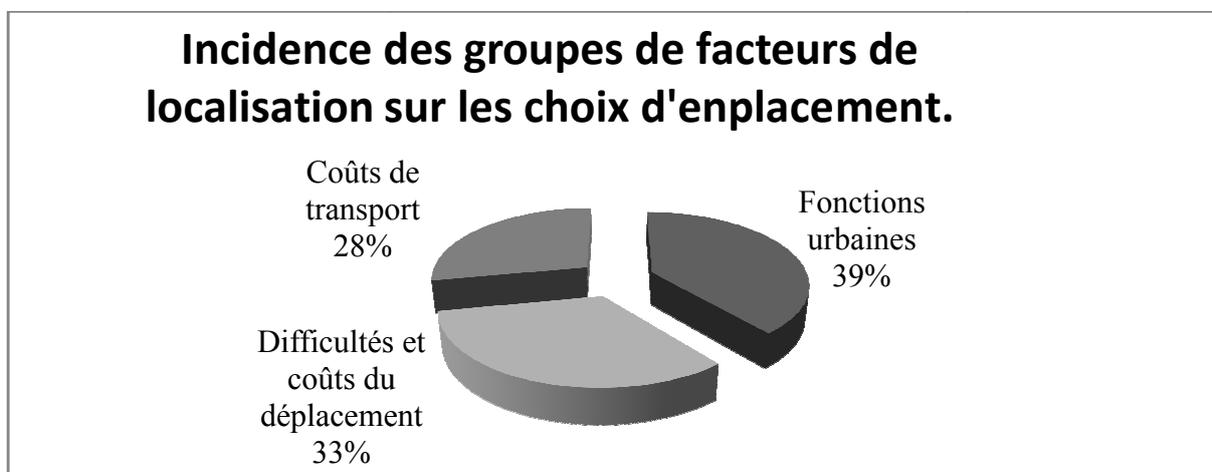
Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

	Coûts du transport	Parcs d'attractions, activités culturelles Parcs, terrains de sports Shopping Coûts d'approvisionnement des inputs Coûts de distribution aux marches Domicile du/des titulaires(s) ou du fondateur
	Difficultés et coûts liés au déplacement	Autres facteurs désormais influents Spécialisation zonale Insuffisante information sur les avantages et désavantages des localisations alternatives Opposition au déplacement de la part de la main-d'œuvre
	Coûts liés au déplacement	Pas assez de temps (ou pas assez d'argent) pour projeter un déplacement Coûts bureaucratiques Autres : ...

Source : Musso-Castagnino (Revue d'économie régionale et urbaine, 1997/1)

On peut interpréter les données exposées dans le tableau précédent par la figure suivante :

Figure n°5 : Incidence des groupes de facteurs de localisation sur les choix d'en placement.



Source : Musso-Costagnino (Revue d'Économie Régionale et Urbaine, 1997/1)

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

1.3. Les stratégies de localisation des entreprises

La localisation des entreprises s'effectue à des conditions et suivant des modalités qui diffèrent, suivant la dimension des entreprises et la nature de leurs activités. Elle est subordonnée à leurs choix stratégiques et organisationnels. Elle suppose, au préalable à la comparaison systématique des avantages des différents sites possibles, sachant que ces entreprises sont confrontées, à des degrés divers, à une économie qui se mondialise et s'appuie sur des espaces économiques, sociaux, politiques et stratégiques. Tout processus d'implantation des projets industriels et les services doivent satisfaire à certains objectifs insérés dans la politique socioéconomique du pays. Essayons de passer en revue les principaux buts de politique de localisation soit les buts économiques, politiques, socioculturels et les buts défensifs.

Tous les pays établissent une stratégie de développement basée sur l'industrialisation qui intègre la politique de localisation prend en considération certains éléments de base, parfois spécifiques, dans la répartition des forces productives, en général et des investissements industriels, en particulier.⁴⁰

1.4. Les espérances des entreprises de la zone portuaire

À l'issue du processus qui a permis l'expression des attentes et besoins des entreprises d'une zone portuaire (enquêtes, entretiens et ateliers) trois « espérances » émergent, elles constituent une base partagée d'ambitions :

- La visibilité des entreprises quant à l'évolution de la zone portuaire,
- L'efficacité du système de transports de la zone portuaire,
- L'attractivité de ce territoire au bénéfice de l'ensemble de la région métropolitaine.
- Les entreprises ont souhaité confronter leurs espérances à divers éléments de cadrage, garantissant une approche éclairée et pertinente de leurs propositions. Ceux-ci prennent des formes multiples et renvoient aussi bien à des orientations politiques arrêtées à l'échelle nationale ou locale qu'à des projets d'ores et déjà engagés.

Dans un contexte économique en forte mutation, les entreprises ont besoin de disposer d'une visibilité des évolutions susceptibles d'affecter le territoire sur lequel elles sont implantées. Les décisions qu'elles sont amenées à prendre en termes d'investissements

⁴⁰ Belattaf. M. (2009), Localisation industrielle et aménagement du territoire : aspects théoriques et pratiques », Ed OPU. p 16.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

et d'emploi et, plus généralement, leur stratégie de développement sont intimement liées à l'environnement physique, social et relationnel dans lequel elles évoluent. Le territoire est à la fois le cadre et la condition de leurs projets de développement. Il peut en constituer un moteur ou un frein.

Les entreprises implantées sur la zone portuaire ne disposent plus, depuis de nombreuses années, de la visibilité nécessaire à une prise de décision éclairée. Face à l'absence de schéma d'aménagement et dans un contexte relationnel parfois compliqué, elles ont mis en suspens, voire abandonné, des projets faute de pouvoir les faire émerger dans des conditions satisfaisantes.

Renforcer la visibilité des entreprises implique que la collectivité inscrive l'évolution de la zone portuaire dans un schéma d'aménagement qui réalise les arbitrages nécessaires en veillant à la cohérence des politiques dont elle a la responsabilité.

Toutefois, les entreprises ne pourront s'approprier les résultats de ces réflexions que dans la mesure où, associées très en amont du processus, elles auront compris les ambitions et que les enjeux de développement qu'elles portent seront effectivement pris en considération.

La disponibilité des terrains portuaires est un enjeu majeur pour le développement du port et en l'absence de réserves foncières, il importe de chercher à aménager des plates-formes logistiques dotées de bonnes connexions et à proximité immédiates des ports.

Pour garantir une meilleure visibilité quant aux évolutions de la zone portuaire, les entreprises souhaitent l'élaboration d'un schéma d'aménagement dessinant l'avenir du territoire en termes de fonction/vocation des espaces, d'organisation territoriale, de réseaux de transports, de requalification paysagère, de services et commerces de proximité.

Section 2 : L'impact socio- économique et environnemental du port sur la ville

L'importance du port contribue au développement de l'économie locale, régionale et nationale. Notamment L'activité portuaire est l'un des facteurs essentiels qui améliorer la productivité économique sur la ville portuaire par la création de la richesse, de flux de revenus et d'emplois.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

Un nouvel équilibre est à trouver entre le développement économique, social et environnemental ; sans doute plus important que la seule croissance ininterrompue des trafics.⁴¹

2.1. Notion d'avant et arrière-pays

Le port a plusieurs espaces par lequel son activité fournit des services administratifs de gestion, des services d'approvisionnements, des opérations logistiques, opérations physiques de changement de mode de transport les télécommunications et les échanges. En même temps les dessertes par les fonctions qu'ils mènent.

2.1.1. Définition d'avant- pays

L'avant-pays maritime (fore land) est constitué par les espaces terrestres séparés du port par un espace marin et auquel le port est relié par des lignes maritimes.⁴²

2.1.2. Définition d'arrière-pays

L'arrière-pays (hinterland) est l'espace géographique terrestre organisé et développé qui est relié au port par des moyens de transport et qui reçoit ou expédie des marchandises et des passagers par ce port. C'est-à-dire, celui dans lequel le port trouve la marchandise et les passagers qui alimentent son activité. La notion d'arrière portuaire a retenu particulièrement l'attention des géographes, qui en ont disputé l'importance, la croissance et, pour certains la réalité.⁴³

2-2 Impacts économiques

Les régions peuvent bénéficier de la présence du port sur leur territoire. Afin que, cet effet se réalise, leurs ports doivent être performants. Mais également, être bien intégrés dans une économie régionale. Cet impact économique est expliqué par la création de valeurs ajoutées sur les tonnes transbordées, et la fiscalité dont le trésor public bénéficie des impôts payés par les entreprises portuaires.

2.2.1 La valeur ajoutée

La valeur ajoutée issue de la comptabilité nationale « la rémunération des facteurs de production, comme la contribution de chaque opérateur à la création et à la distribution du produit »⁴⁴, cette dernière sert à rémunérer les agents économiques qui concourent au

⁴¹ Grosdidier. M. J. (1999), droit, économie et finance portuaire, paris, Ed : presse ponts de chaussées, p651

⁴² Idem, p10

⁴³ Idem, p14

⁴⁴ Institut de Recherche en stratégie industrielle et territoriale (IRSIT) : « la ville portuaire en Europe analyse comparative », Paris : 2004.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

fonctionnement de l'entreprise (les salariés, les apporteurs de capitaux, les administrations, l'entreprise elle-même ; bénéfices et réserves indispensables aux futurs investissements.).

La valeur ajoutée est calculée pour mieux évoluer les valeurs économiques d'un port, analyse la structure qualitative des trafics portuaires pour mesurer la richesse générée par une branche d'activité pendant une période donnée. La valeur ajoutée permet d'améliorer la connaissance de l'économie portuaire et son impact sur l'économie locale et nationale. Cette technique associée à l'économie portuaire se mesure en augmentant les valeurs ajoutées, en totalité ou en partie, des entreprises liées à l'activité portuaire, directement ou indirectement.⁴⁵

2.2.1.1 La valeur ajoutée directe

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

2.2.1.2 La valeur ajoutée indirecte

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

2.2.1.3 La valeur ajoutée induite

Elle résulte des services et des commerces et comptabilise de la part de la valeur ajoutée associée aux dépenses des salariés travaillant dans la fonction portuaire. (Nicolas TERRASSIER, 1997)⁴⁶.

2.2.2. La fiscalité

Deux types d'impôt s'appliquent aux ports : les impôts liés à la production (droit de douane, taxe à la valeur ajoutée, etc.) et les impôts directs sous forme d'impôt sur le chiffre d'affaires, sur les bénéfices industriels et commerciaux. Notamment, les impôts indirects sont inscrits au compte d'exploitation et les impôts sur les bénéfices prélevés sur les résultats, et passés dans un compte de profits et de perte. Le régime fiscal varie d'une législation portuaire à une autre. En tant qu'organisme à but lucratif est exempté de l'impôt direct. Mais, par des impôts indirects. Ils paient cependant des impôts locaux.⁴⁷

2.3. Impact social

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

⁴⁵ La valeur ajoutée = (valeur de la production) - (valeur des consommations intermédiaires).

⁴⁶ Terrassier. N. (1997), synthèse n°3, la mesure de la valeur ajoutée liée aux portuaires, Ed : ISEMAR. P 13.

⁴⁷ Grosdidier. M.J. (1999), droit, économie et finance portuaire, Ed presse ponts de chaussées, p 651.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

2.3.1. La création de l'emploi

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

2.3.1.1. L'emploi direct

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

2.3.1.2. L'emploi indirect

Ces emplois sont liés aux postes créés par les entreprises et les fonctions installées à proximité de port ou à l'arrière-pays du pays «C'est la vie née dans l'enceinte portuaire sur les quais qui se prolonge au- de la ville à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins »⁴⁸.

2.3.1.3. Emploi induit

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

2.3.2. Impacts environnementaux

Les activités portuaires ont des impacts environnementaux qui varient sur leur territoire, et les impacts principaux sont liés à activités maritimes proches, ou au lien avec le port, et aux activités liées à l'arrière-pays portuaire. Dans l'esprit du citoyen ou du décideur public les ports sont souvent associés à des lieux d'activités polluantes, à des sources de destruction de la biodiversité ou à des zones d'émission de gaz à effet de serre⁴⁹. Ils ont pourtant, depuis une dizaine d'années au moins, intensifié leur recours aux processus propres. Ils ont ainsi donné des gages territoriaux, en assurant un nettoyage de zones au moins équivalent à celle qu'ils industrialisent, et ont contrôlé de manière plus efficace les déchets produits. La tendance mondiale consiste à présent à utiliser les processus durables pour en faire des avantages compétitifs, plutôt qu'une simple correction des externalités négatives.

Toutes les activités portuaires et industrialo-portuaires sont source de nuisance sur les littoraux.

⁴⁸Mohamed chérif F-Z. (2004), l'activité portuaire et maritime en Algérie, problèmes et perspectives, Ed OPU Alger, p 54.

⁴⁹ Gaz à effet de serre : émanation volatile naturelle ou industrielle qui contribue au réchauffement de la planète en modifiant l'atmosphère. Le gaz carbonique est un gaz à effet de serre.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

Le maintien en état d'un milieu naturel fragile, la préservation des espèces, les limitations apportées aux rejets de production de dragage ; la qualité architecturale, la protection du milieu urbain, le contrôle de la pollution sont des critères de protection de l'environnement. Mais, il reste dans ce domaine un facteur important de distorsion : les effets des dommages (ou des améliorations) à l'environnement se font sentir sur des périodes beaucoup plus longues que les effets économiques des projets eux-mêmes.⁵⁰

2.4. La relation entre le port et la ville

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 crée directement un grand nombre d'emplois pour ces habitants, Marins, armateurs, dockers, commerçants, pêcheurs, militaires. Voilà, quelques-unes des professions les plus répandues dans les ports préindustriels virant des ressources à la mer. Certains, ports se distinguèrent : Lisbonne et Séville furent pour beaucoup dans les progrès de la navigation et dans la création de centres de formation des marins ; les travaux publics prirent un essor considérable avec la construction des fortifications ; les armateurs.

Du point de la vue spatial, port et ville se touchent et s'imbriquent. Il n'y avait pas de frontière précise et activités productivité, commerciales et portuaire cohabitait au même endroit. Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation sont tantôt intégrées dans l'enceinte urbaine, tantôt installées à l'extérieur ce qui favorise l'extension de la cité. Ainsi, le port constitue dans bien des cas, le moteur du développement physique de la ville, influant sur l'activité portuaire.

Cette relation effectuée par, la transformation des ports en nœuds stratégiques les réseaux de diffusion et de circulations, des biens matériels et immatériels dans le nouveau contexte économique et territorial, imposant une redéfinition entre le port et la ville

La contribution des ports à la prospérité et la richesse locales est indéniable, l'espace portuaire a constitué un grand nombre d'activités économique (production, consommation, échange) dont les incidences sur la ville.⁵¹

Toutes les activités liées à l'aménagement du bord de la mer, l'exploitation du patrimoine historique et culturel à caractère maritime, etc. sont des secteurs économiques d'un grand intérêt pour les villes maritimes, importantes sources potentielles d'emplois et de revenus.

⁵⁰ Jean Grosdidier de maton,(1999), droit, économie et finance portuaire, Ed : presse des ponts chaussés, Paris, p 1014.

⁵¹ CNUCED. M. A. Pesquera, J. R. Ruiz, p25.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

La relation entre le port et ville engendre le phénomène de la Mondialisation par la croissante de l'économie internationale, la libéralisation des échanges de biens et de services, les nouvelles technologies contribuent de façon traditionnelle de transport, il faut ajouter celles de distribution (entreposage, regroupage, traitement des inventaires).

Le port offre une occasion exceptionnelle de la ville liée au commerce et aux transports internationaux directement liée au port (les services financiers), services d'enquête, services consultatifs, mais donc la contribution à la transformation du port en centre logistique et déterminante.

Section 3 : Le développement durable et l'activité portuaire

Le développement durable est aujourd'hui un projet de management, et semble être aujourd'hui comme le mot de passe de toutes les sociétés, ce dernier met en évidence le défi de la complexité d'une démarche englobant trois piliers : l'économie, la société et l'environnement.

3.1. La notion de développement durable

Le concept de développement durable est actuellement très en vogue auprès d'un public de plus en plus large. Le développement durable en économie peut être défini comme : « le développement économique qui permet de satisfaire les besoins de la présente génération sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins »⁵². Cette notion, imagine la possibilité d'un développement qui rend compatibles la croissance de l'économie, la protection de l'environnement, tout en prenant compte les exigences sociales. Le développement durable est un modèle qui cherche à atteindre l'équité sociale en fonction d'un progrès économique et sous condition de protection de l'environnement, utilisation efficace des ressources ; maintien de capacités de renouvellement des écosystèmes.

Ce concept favorise l'émergence d'un consensus sur la nécessité de mettre en œuvre des stratégies du développement appliqué à la croissance, à la performance et à la l'organisation des systèmes de transport.

Le transport durable respecte les besoins de mobilité et utilisation des ressources renouvelables, le développement durable applique au transport pour réaliser l'équilibre entre

⁵² Bruno Laffort, Économie sociale et développement durable : dynamiques d'innovation sociale dans la métropole lilloise, de la coordination des acteurs pour un développement durable des territoires euro-méditerranéens », premier colloque international, Université de Bejaia, Compus Aboudaou, 16, 17 et 18 Mai 2011.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

l'équité et l'efficacité, donner une réponse aux besoins des générations futures. Tout cela applique à des externalités positives sur la politique de transport avec ces objectifs.

La solution idéale l'Union européenne accepte une résolution qui inclut des concepts environnementaux et de développement durable dans les transports :

- La satisfaction des besoins en matière de communication et transport.
- La création d'occasions de développement.
- La restriction des émissions et des déchets.

3.2. Les dimensions du développement durable

L'objectif du développement durable est « répondre aux besoins du présent, sans compromettre la capacité pour les générations futures de satisfaire les leurs »⁵³. C'est un développement, respectueux des ressources naturelles et des écosystèmes, on fait reposer le développement durable sur trois piliers majeurs : économique, social et environnemental.

3.2.1. La solidarité sociale : vise à combattre les inégalités et l'exclusion, ainsi de satisfaire les besoins fondamentaux des populations. Ces principes passent par le maintien ou l'amélioration du niveau de vie et du cadre de vie.

3.2.2. L'efficacité économique : cherche à rendre l'économie prospère, compétitive et novatrice. Pour y parvenir, l'amélioration des revenus et de l'emploi est nécessaire, tout comme la sauvegarde des infrastructures matérielles (équipements, systèmes) et immatérielles (savoir-faire, techniques).

3.2.3. La responsabilité écologique : c'est savoir respecter les principales suivantes :

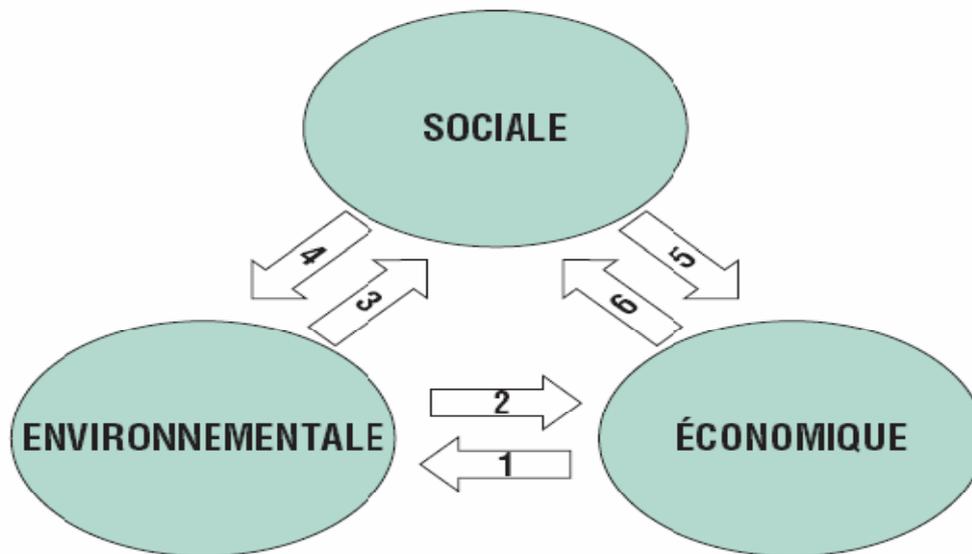
- La gestion durable des ressources naturelles (air, eau, sol) ;
- Le maintien d'un certain nombre de grands équilibres naturels (climat, diversité biologique, océans, forêts...) ;
- L'économie des ressources non renouvelables (pétrole, gaz, charbon, minerais...) ;

⁵³ Brundtland G.H. (1988), notre avenir à tous, Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, p 51.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

Figure n°6 : Les dimensions du développement durable

Graphique 1. Les principales dimensions du développement durable



Source : « Mesurer le développement durable », Marcs 2006, n°10

Le graphique ci-dessus explique les points suivants :

1. Effets de l'activité économique sur l'environnement (par exemple, utilisation des ressources, rejets de polluants, déchets).
2. Services apportés à l'économie par l'environnement (par exemple, ressources naturelles, fonctions de « puits », contributions à l'efficacité économique et à l'emploi).
3. Services apportés à la société par l'environnement (par exemple, accès aux ressources et aux aménités (= agréments), contributions à la santé et aux conditions de vie et de travail).
4. Effets des variables sociales sur l'environnement (par exemple, changements démographiques, modes de consommation, éducation et information en matière d'environnement, cadres institutionnels et juridiques).
5. Effets des variables sociales sur l'économie (par exemple, structure de la main-d'œuvre, de la population et des ménages, éducation et formation, niveaux de consommation, cadres institutionnels et juridiques).
6. Effets de l'activité économique sur la société (par exemple, niveaux de revenu, équité, emploi).

3.3. Les différents indicateurs de développement durable

Nous trouvons plusieurs indicateurs essentiels qui sont les suivants :

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

3.3.1. Indicateur de développement humain IDH : ont été créées par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) en 1991. Il combine trois indicateurs de base : l'espérance de vie à la naissance ; le revenu ; le niveau d'éducation.

3.3.2. L'indicateur de bien-être économique et social : consiste en une moyenne pondérée de quatre indicateurs de base, eux-mêmes synthétiques, portant sur : les flux de consommation au sens large ; les stocks de richesses (économique, humaine et environnementale) ; les inégalités et la pauvreté économiques ; l'insécurité économique (dimension très originale tenant compte des risques économiques liés au chômage, à la maladie, à la vieillesse et aux familles monoparentales). Les dimensions économiques et sociales y jouent un rôle très important, nettement plus que les questions environnementales.

3.3.3. Indice de la durabilité environnementale IDE : crée en 1999, est la capacité d'atteindre un rendement important dans plusieurs secteurs de manière durable : système environnemental, réduction de stress environnemental, une bonne tendance mondiale et enfin des capacités sociales et institutionnelles. Cet indice permet aux nations d'évaluer des situations environnementales, comparer l'état actuel d'un pays avec son état précédent. Ainsi, améliorer l'évolution d'une publication à une autre.

3.3.4. L'empreinte écologique : « C'est un outil comptable qui nous permet d'évaluer la consommation des ressources et les besoins d'absorption des déchets d'une population humaine ou d'une économie donnée, en terme de la superficie correspondante de sol productif »⁵⁴

3.4. Le développement durable et son environnement

3.4.1. L'implantation du développement durable au l'entreprise

Les entreprises sont censées vouloir implanter le développement durable dans les étapes 3 à 4, c'est-à-dire mettre le développement durable au des processus de gestion ou des résultats à atteindre. Nous allons aborder en premier lieu l'implantation du développement durable au sein de l'entreprise dans sa globalité puis nous allons aborder l'implantation du développement durable au sein de chaque projet.

Afin d'intégrer le développement durable, il faut parcourir plusieurs étapes telles qu'elles sont définissent dans les approches d'améliorations continues :

- définition des valeurs et de la vision de l'entreprise ;
- identification des enjeux substantifs sur les 3 piliers du développement durable ;

⁵⁴ <http://développementdurable.net> consulté 20 Mars 2016.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

- identification des attentes des parties intéressées ;
- hiérarchisation des enjeux ;
- Fixation des objectifs sur les enjeux essentiels
- révision des valeurs, de la vision et de la politique de l'entreprise
- Définition du plan d'action et de la mise en œuvre ;
- Vérification ;
- rapportage et communication

3.4.2. L'implantation du développement durable à la ville

3.4.2.1. Développement durable et augmentation du trafic portuaire au cœur d'une ville

L'impact du développement économique portuaire sur l'aménagement urbain et la structuration de l'arrière-pays portuaire sur des données environnementales de la ville et du port, les équilibres économiques et sociaux.

3.4.2.2. L'aménagement urbain et la transformation de l'hinterland de la ville-port

La structuration de l'espace urbain est impactée par de nombreux facteurs :

- l'extension des quais et bâtiments administratifs ou logistique sur des quartiers anciens portuaires ;
- de nouveaux espaces urbains concédés aux activités portuaires : zones de parking camions, d'entreposage ou de stockage marchandises ;
- l'aménagement des infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires nécessaires pour absorber l'augmentation du trafic en amont et en aval du port ;
- la croissance de la centralité des activités au sein de la ville, en termes d'intensité des flux matériels (population active, marchandises) ou immatériels (capitaux, informations, communication).

De même, la structuration de l'arrière-pays va dépendre de l'intensité de l'activité portuaire sur les principales caractéristiques :

- **Un réseau de transport ferroviaire et terrestre :** Le maillage par le rail et la route doit désenclaver le port et lui permettre de maintenir des cadences élevées sans qu'il y ait engorgement des voies de desserte.
- **Un système de cabotage maritime :** Ce système doit permettre de développer le potentiel des ports intermédiaires tout en favorisant l'activité de transbordement du port principal.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

- **Des dépôts intérieurs de conteneurs :** Ces terminaux terrestres, encore appelés ports secs, doivent faciliter la décongestion du port maritime. Situés hors de la zone portuaire, ils doivent jouer un rôle d'interface entre transports maritimes et terrestres entre réseaux ferroviaires et réseaux routiers.
- **Des « entrepôts verts » :** L'aménagement territorial des ports secs doit envisager leur insertion architecturale et paysagère, ainsi que les systèmes de récupération des eaux pluviales et de ruissellement, d'autosuffisance énergétique et de recyclages des déchets.
- **Un schéma de gouvernance territoriale :** L'enjeu est d'assurer une coordination de l'action publique au niveau national, régional et local. Cela implique une définition claire des compétences décisionnelles et une relative entente politique sur les stratégies du développement du territoire⁵⁵.

3.4.2.3. L'impact environnemental

Le développement de l'activité portuaire augmente les risques par :

- **Pollution maritime et dégradation de la qualité de l'air :** L'activité des navires affecte la qualité des eaux marines, ses caractéristiques (physiques, chimiques et biologiques)
- **Dégradation du milieu naturel :** Du fait de la proximité des ports des zones humides, le développement d'activités portuaires peut porter atteinte à ces milieux écologiquement riches et fragiles. La pression environnementale portée par des associations et relayée au niveau politique peut aboutir à une protection accrue du littoral, limitant l'expansion territoriale du port.
- **Transformation de l'écosystème des ports :** Les opérations d'entretien ou de dragage et d'approfondissement des passes, bassins et chenaux d'accès pour traiter des navires de capacité toujours plus grande affectent de nombreuses espèces animales et végétales présentes sur le site.
- **Gestion des déchets :** L'augmentation du trafic des navires nécessite des installations visant à réceptionner et traiter les eaux de cales machines des navires-escaliers dans le port et interroge la gestion du déchargement à quai de ces déchets.
- **Captation des eaux :** Les besoins en eau potable pour avitailler des navires de plus en plus nombreux nécessitent le captage dans des sources qui ne sont pas inépuisables.

⁵⁵ Labaronne. D. (COORD.) (2014), Villes portuaires au Maghreb : Acteurs du développement durable, Ed Presses des MINES, Paris, pp181 , 182.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

- **Dégradation de la qualité de vie :** L'augmentation du trafic camions qui empruntent les axes de circulation de la ville créent à la fois des nuisances sonores et des difficultés de déplacement dans la ville.⁵⁶

3.4.2.4. Les enjeux économiques et les équilibres sociaux

L'augmentation du trafic portuaire peut s'accompagner

- **La modernisation des équipements portuaires :** L'amélioration de la productivité par substitution du capital au travail, dans des activités de manutention de plus en plus capitalistiques, risque d'entraîner une montée du chômage ou la précarité des agents portuaires. Des études ont montré qu'une croissance du trafic conteneurs peut s'accompagner de difficultés persistantes sur le front de l'emploi. Si les ports anciens se caractérisent par beaucoup d'espace, un port moderne a besoin de beaucoup d'espace pour peu d'emplois.
- **L'amélioration de la desserte terrestre des arrières- pays :** Des schémas d'aménagement qui favorisent l'efficacité du transit portuaire peuvent être à l'origine d'un effet « tunnel » défini par faibles retombées locales malgré l'augmentation du trafic.
- **L'augmentation des qualifications requises par les nouveaux équipements :** Une plus grande spécialisation des tâches associée à une mécanisation accrue peut entraîner un déclin des emplois manufacturiers et laisse pour compte une partie de la communauté des dockers traditionnelle.

Une augmentation du trafic peut avoir des effets sociaux négatifs du fait de :

- **L'accélération des opérations d'enlèvement des marchandises :** La recherche d'une optimisation de l'occupation des espaces portuaires disponibles peut entraîner des risques d'accident du travail et des problèmes de sécurité des hommes et des marchandises.
- **L'empiètement du port sur d'anciens quartiers portuaires :** L'expansion géographique de la zone portuaire peut entraîner le départ des résidents issus des classes populaires. Un processus de pétrification de la ville peut apparaître en découlant des mutations socio- économique de la ville-port risquant de remettre en cause son sociale.

⁵⁶Labaronne. D. Idem p 183.

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

- **La moindre acceptabilité sociale de l'extension portuaire :** Les populations locales peuvent résister et manifester leur opposition face à une extension de l'activité portuaire dont elles sont les premières victimes. Ce sont celles qui subissent les pollutions et les atteintes à la qualité de vie générées par le port, qui perdent leur emploi à la suite des restructurations, qui doivent émigrer en dehors de la ville pour libérer des espaces fonciers.

3.4.2.5. La dimension culturelle de la ville-port

Un port ne se résume pas à des infrastructures, des outils de manutention, du trafic marchandises, des conteneurs débarqués. C'est aussi un endroit qui fait sens, un lieu chargé d'histoire, un centre de vie et de brassage culturel, un espace d'échanges et de voyages.

Le développement de l'activité portuaire peut entraîner :

- **Un décalage grandissant entre un monde portuaire raconté et le monde portuaire réel.** L'imaginaire collectif autour du port se nourrit de bateaux, de marins, de marchandises débarquées visibles par les badauds, de courses au large, de rencontres.
- **Un ressentiment à l'égard de l'image et des valeurs véhiculées par le port.** L'augmentation du trafic portuaire peut être vue négativement comme une illustration concrète de la mondialisation des échanges, de la libéralisation du marché intérieur et extérieur, de la privatisation des activités portuaires. Le port peut être accusé de servir des intérêts économiques extérieurs à la ville, d'être un rouage d'un système économique et politique libéral qui sacrifie tout, environnement, emploi, qualité de vie, espace urbain, sur l'autel de la rentabilité économique. A l'image de la solidarité, d'entraide et d'appropriation collective de la richesse générée par le port, qui faisait la force de la communauté portuaire, une image d'individualisme et de captation de la richesse par une minorité peut se substituer compliquant l'acceptation sociale et culturelle d'une éventuelle extension de l'activité portuaire.⁵⁷

Conclusion

Le choix de localisation ou de relocalisation de l'entreprise est toujours moins lié aux facteurs de localisation traditionnels, en particulier aux coûts de transport. Ce qui compte aujourd'hui ce sont les caractéristiques générales du milieu ; où la forme se situe ; en plusieurs cas le

⁵⁷ Labaronne. D. (COORD.) (2014), Villes portuaires au Maghreb : Acteurs du développement durable, Ed Presses des MINES, Paris .p184

Chapitre II : Impact du port sur la localisation des entreprises et la durabilité de la ville

territoire et les économies externes deviennent de véritables facteurs de production. Puisque les économies externes dépendent pour une bonne partie de l'action des organismes publique, une concurrence de plus en plus forte s'engendre entre les villes et les systèmes économiques territoriaux, qui cherchent à attirer les activités économiques.

Le port à diverses activités se déroule dans la ville portuaire à travers des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international. Ces activités liées à la fonction commerciale du port à la prospérité de ville, ce qui résulte d'un ensemble des raisons environnementale et sociale.

Les villes portuaires à des véritables carrefours de la production et des échanges des biens et services sont en pleine phase de recomposition rurale avec des exigences nouvelles en termes de respect des équilibres environnementaux, économiques, sociaux et culturels.

Le développement durable répond aux nécessités de l'entreprise, qui la rend plus responsable et consciente de leurs pratiques ainsi prend en considération les enjeux environnementaux, dans leur adoption à la responsabilité sociale qui exprime la volonté de l'entreprise elle-même.

Introduction

D'après notre visite à la majorité des entreprises de la ville de Bejaia, nous avons quelques points : l'impact de la présence du port sur l'attractivité de la ville de Bejaia, ainsi que les motifs et les déterminants de localisations des entreprises près du port.

Par ailleurs, il ne s'agit pas seulement de se contenter d'une simple exploration théorique, mais d'affronter les diverses prospections à la réalité du terrain afin d'obtenir les éléments de réponse, en faisant renforce à l'étude théorique et de répondre par la suite à notre problématique.

Dans ce chapitre, et dans le but d'étudier l'importance de port sur localisation des entreprises dans ville de Bejaia, et l'influence du port sur la durabilité de la ville, nous avons élaboré l'enquête de terrain en précisant ses objectifs, l'échantillon visé, et le questionnaire d'enquête et sa structure. Enfin, nous allons traiter et analyser globalement les informations obtenues lors de l'enquête auprès des entreprises dans la ville de Bejaia.

Section 01 : Présentation du l'enquête de terrain

Afin de réaliser notre enquête du terrain, nous avons visité les entreprises dans la ville de Bejaia ayant des relations directes et indirectes avec le port. L'objectif est de recueillir le maximum d'informations nécessaires à notre analyse qui nous permettant, par la suite, de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses

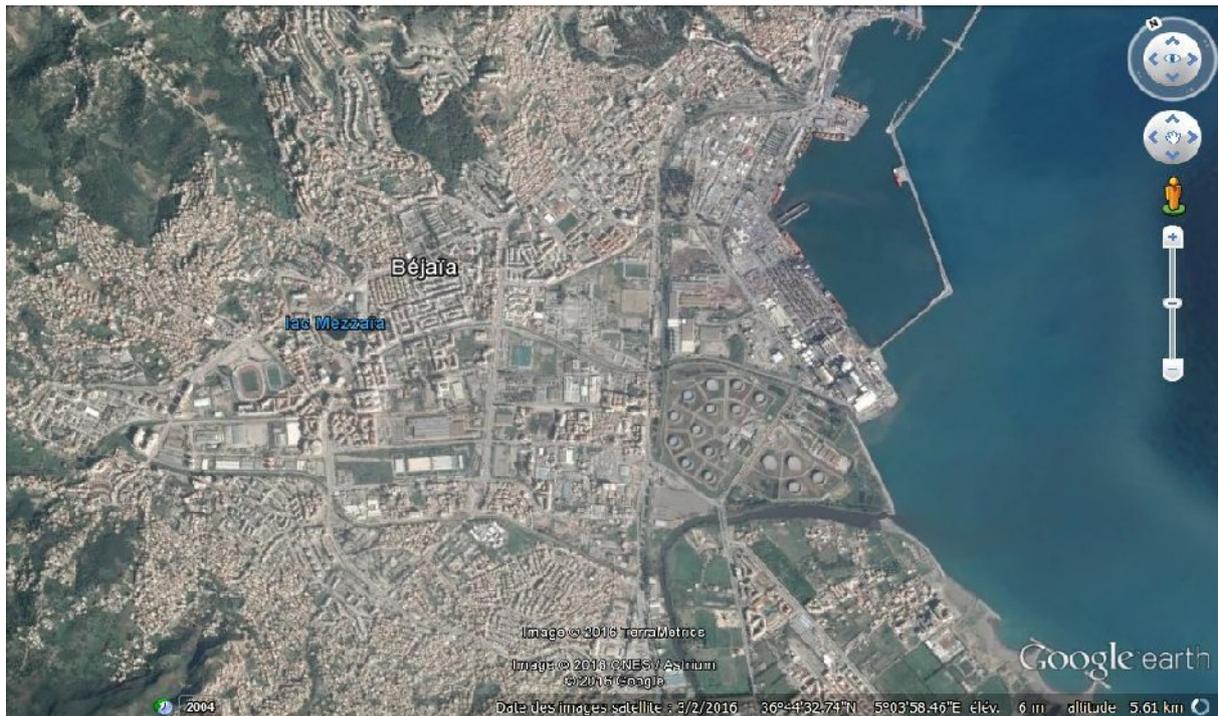
1.1. Présentation la ville de Bejaia

Bejaia est une ville méditerranéenne, située au nord de l'Algérie, à 250 Kilomètres à l'est de la capitale Alger. C'est l'une des plus anciennes villes d'Algérie, et fin 2014 compte 185 882 habitants. Elle est au centre d'une région industrielle très active, disposant d'un port de commerce, qui joue un grand rôle dans la transmission des marchandises et les services entre les différentes pays méditerranée.

La ville de Bejaia constitue un pôle économique important de la wilaya de Bejaia par la forte concentration des activités industrielles. Le développement des activités économiques a été favorisé par les investissements décidés dans le cadre des plans de développement économique.

L'existence des infrastructures portuaires et dans ville de Bejaia ont été des facteurs déterminants pour la localisation de certaines unités industrielles.

Figure n° 7: Localisation la ville de Bejaia



Source : Google earth

1.2. Présentation de l'enquête de terrain

Dans cette section, nous présenterons la démarche méthodologique suivie pour répondre à nos questionnements. Ensuite, nous allons exposer l'objectif de notre enquête de terrain, puis nous allons baser sur les questionnaires menés auprès les chefs d'entreprises où nous avons essayé d'expliquer et d'analyser notre problématique. Enfin, nous présenterons la justification de ce questionnaire et des conditions dans lesquelles le travail de terrain a été réalisé.

1.2.1. Objectif et méthodologie de l'enquête

Ce chapitre est consacré à l'exposition de la démarche poursuivie dans l'enquête de terrain. Elle va contenir des représentations de la forme et du contenu de notre questionnaire. Ce dernier est élaboré afin de recueillir les informations qui vont nous permettre de répondre à notre problématique de départ. Nous avons, donc, opté pour clarifier l'importance de port sur la localisation des entreprises et le développement durable dans la ville de Bejaia.

Dans notre enquête, nous avons adapté le questionnaire comme meilleur moyen pour trouver des réponses à notre problématique de recherche. Il y a lieu de montrer les différentes étapes d'ordre méthodologique par lesquelles nous devons passer pour atteindre ces objectifs. Ces

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

étapes vont de la détermination de l'échantillon à la confection du questionnaire et les conditions de réalisation de l'investigation.

Notre questionnaire reste lié à la problématique de base, il est nécessaire de choisir parmi les entreprises de la ville de Bejaia, celles qui peuvent fournir, en la matière, des informations faibles dont nous aurons besoin.

1.2.2. Présentation de l'échantillon

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

Dans le but de mieux cerner notre problématique, nous avons travaillé sur l'ensemble des entreprises de la ville de Bejaia.

L'entreprise est considérée comme un ensemble de moyens humains, matériels, immatériels et financiers qui se réunissent pour extraire, transporter, transformer, construire un projet de vente et aussi pour fournir des biens ou des services à des clients dans un environnement concurrentiel ou non concurrentiel. Néanmoins, l'objectif de l'entreprise n'est pas purement économique, puisque les plus performantes intègrent d'autres préoccupant notamment d'ordre environnemental. C'est pour cette raison, elle essaye de se référer à la notion de RSE. Cette dernière influence sur les entreprises en leurs permettant de procurer de multiples avantages : elle permet d'augmenter la performance commerciale et financière des entreprises, permet l'abaissement des risques que soit juridiques, économiques ou industriels, et tout en renforçant leur compétitivité. Ces entreprises se structurent comme suit :

- a. **Les entreprises industrielles :** sont celles qui ne comportent pas un capital social. Leur personnalité juridique est confondue à celle de l'entrepreneur. Les entreprises industrielles de Bejaia ont, par contre, connu des compressions d'effectifs notamment dans le secteur public et le secteur privé.
- b. **Les transitaires et les consignataires :**
 - **Transitaire :** est une personne physique ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs.
 - **Consignataire :** est un agent de l'armateur chargé d'effectuer toutes les opérations de désarmement et de réarmement du navire ainsi que les formalités administratives.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

- c. **Les banques** : les banques sont des entreprises ou des établissements qui ont pour profession habituelle de recevoir sous forme de dépôt, des fonds du public qu'elles emploient sur leurs propres comptes en opération de crédit ou en opérations financières. Le secteur bancaire est très important dans le développement d'un port et d'un territoire.

Tableau N°3 : Le statut des entreprises enquêtées au niveau de la ville de Bejaia

Le tableau ci-dessous, représente les entreprises enquêtées au niveau de la ville de Bejaia, et leurs le statut juridique. Ainsi, il représente le nombre de questionnaires menés auprès des chefs d'entreprises.

Les différentes entreprises	Nombre d'entreprises	Nombre des questionnaires distribués	Nombre des questionnaires récupérés
Les entreprises	20	79	72
Les transitaires et les consignataires	9	15	15
Les banques	8	11	11
Total	37	105	98

Source: Réalisé par nous-mêmes à partir du questionnaire

Notre questionnaire est destiné en premier lieu aux entreprises (les entreprises industrielles, les entreprises de services et les entreprises de transport). Le nombre de questionnaire distribué et à l'ordre de 79 distribués et 72 récupérés. En deuxième lieu, il est destiné aux transitaires et les consignataires avec 15 questionnaires distribués et 15 récupérés. Et enfin, notre questionnaire est destiné aux banques avec 11 questionnaires distribués et 11 récupérés.

1.3. Déroulement du questionnaire et outils méthodologiques utilisés pour la collecte d'informations

L'enquête de terrain composé par un nombre de question, elle a été commencée le 14 mars 2016 pour prendre fin le 19 avril 2016. Le questionnaire exploité a été élaboré dans le cadre d'une thèse de Doctorat en Sciences Economiques, par notre encadreur M.BELKHIRI Aimadedine. En fait, le questionnaire a été allégé et quelques questions ont été rajoutées pour l'adapter à notre thématique de recherche.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

On a trouvé des difficultés pour collecter des informations soit à la distribution soit pour la récupération des questionnaires. Certaines interviewées ont exprimé un refus total pour nous recevoir en raison de l'absence ou de non-disponibilité de responsable.

Pour la collecte des informations concernant note d'étude, nous avons suivi deux méthodes pour le déroulement du questionnaire. La première est nommée « administration directe du questionnaire », dans laquelle l'enquêteur n'est présent lors du remplissage du questionnaire. C'est le répondant qui reporte lui-même ses réponses. La seconde dite « administration indirecte du questionnaire », elle se caractérise par la présence de l'enquêteur lors du remplissage du questionnaire. C'est lui-même qui pose les questions et transcrits les réponses. Dans notre cas, pour collecter les informations nécessaires afin d'éclaircir notre problématique, nous sommes déplacés sur terrain, à la rencontre des entreprises pour qu'ils répondent au questionnaire.

Au terme de notre enquête de terrain qui a duré un mois et demi, nous avons distribué 105 questionnaires, les réponses formulées vis-à-vis de notre demande de participation à l'enquête de terrain sont différentes d'une entreprise à une autre. Nous avons aussi constaté une certaine méfiance à l'égard du questionnaire. En effet, quelques entreprises ont catégoriquement refusé de répondre, soit parce qu'ils craignent l'exploitation des informations à une fin autre que celle de recherche, soit parce qu'ils ne disposent pas de l'autorisation, celle de leur patron afin de nous fournir les informations nécessaires.

En général, nous avons récupéré 98 questionnaires au total, dont quelques questions sont explorables et autres nous ont été remises vierges après un long délai d'attente justifier souvent par l'indisponibilité de dirigeant pour autoriser.

Section 2 : Analyse des données de l'enquête

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

2.1. Profit du répondant

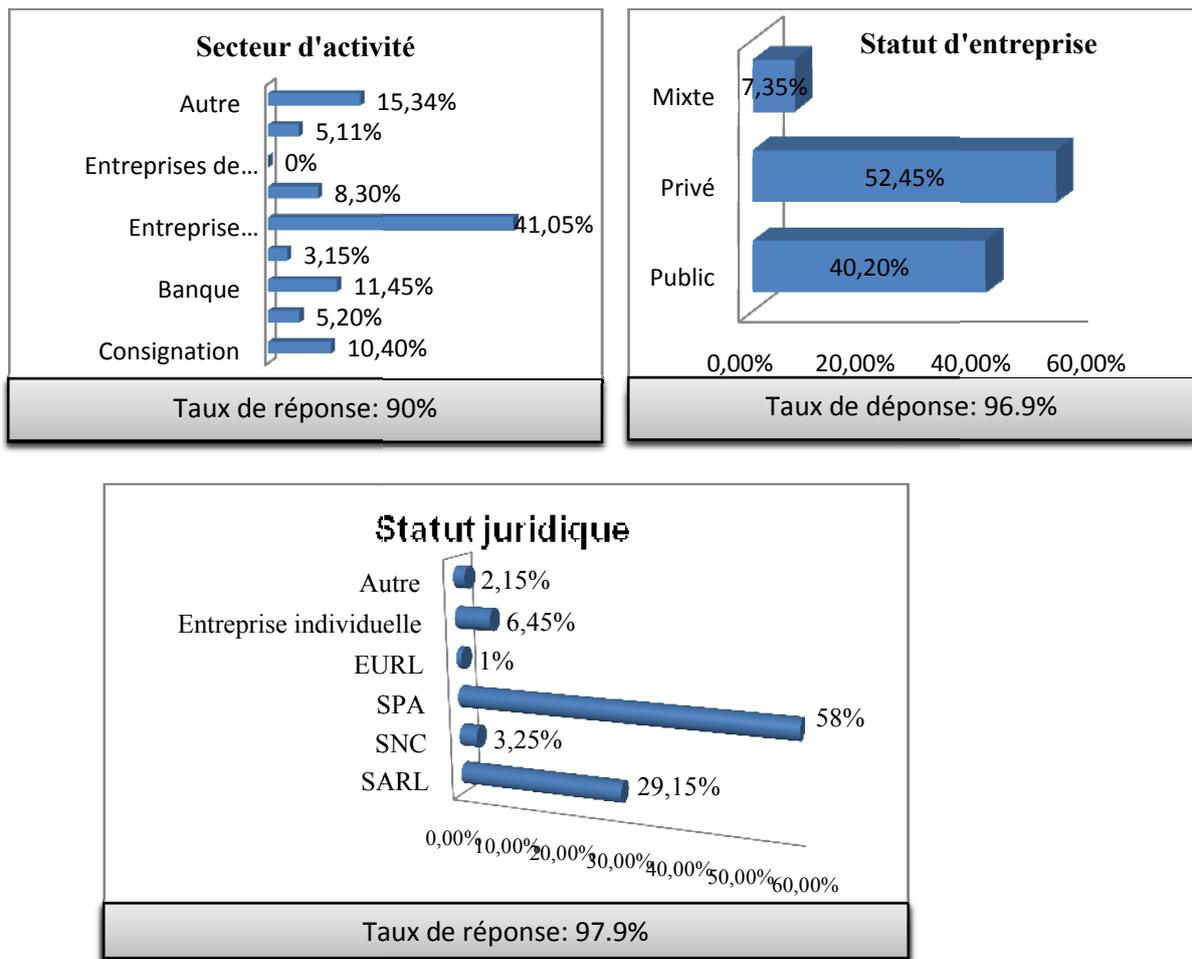
Dans ce point, nous avons présenté le secteur et statut de l'entreprise et le profit personnel du répondant

2.1.1. Secteur et statut de l'entreprise

Les figures suivantes ont également une influence sur le choix de secteur d'activité et le statut de l'entreprise.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Figure n° 8 : Secteur et statut de l'entreprise



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

D'après les données recueillies du terrain, on constate que la plupart des entreprises enquêtées se sont des entreprises industrielles avec un taux de 41,05 %. Ce résultat indique que l'industrie est considérée comme un facteur du bouleversement de secteur économique dans la ville.

Les entreprises industrielles sont les plus dominantes parce qu'elles ont une relation avec d'autres agents économiques notamment avec le port et concerne, les services et la distribution pour développer leurs activités sur le marché.

Par contre, d'autres entreprises ont un taux de 15,40 %, sont des entreprises qui participent à l'activité de l'industrie. Une fois que la répartition des entreprises selon les branches d'activités a été terminée, il s'agit de voir comment elles se répartissent sur la ville de Bejaia.

Concernant la répartition selon leurs statuts, on a constaté que la moitié d'autre elles sont du secteur privé avec en taux de 52.45%, par contre, 40.20% ont un caractère public.

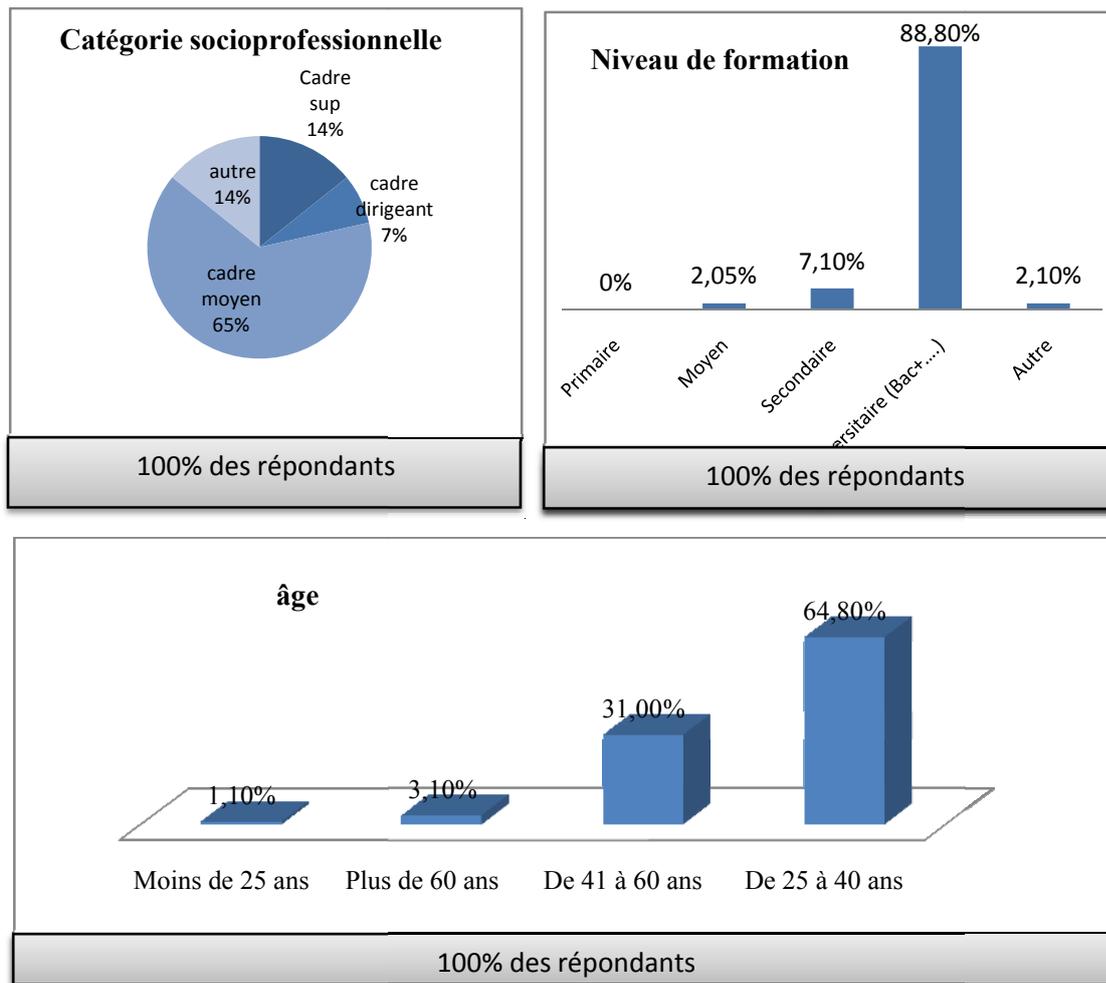
Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Les entreprises enquêtées suivant leur statut juridique ont deux types soit des SPA à un taux très important de 58 % ou SARL de 29,15 %. Ce qui indique que d'autres statuts juridiques restent négligeables avec des taux faibles des entreprises ayant des taux faibles.

2.1.2. Profil personnel répondant

Dans les figures suivantes, nous avons présenté la répartition des entreprises selon le niveau d'étude de leur personnel et leur âge.

Figure n° 9 : Profil personnel répondant



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

D'après notre enquête au sein des entreprises, on a constaté que la plupart des répondants sont des cadres moyens avec un taux de 64.40 %, alors que 14.20 % seulement sont des cadres supérieurs. Cela a été expliqué que la plupart des entreprises sont gérées par les cadres moyens ou responsables. Dans ce cas, on peut dire que le nombre des entreprises enquêtées ont un effectif moyen, et par conséquent, moins de cadres supérieurs.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Concernant le domaine de la formation des cadres qui travaillent dans ces entreprises, on a constaté que ces cadres ont effectué des études universitaires avec un pourcentage de 88.80 %. Niveau de formation et qui suivent le développement des domaines de gestion et le système de management de l'entreprise pour obtenir une meilleure efficacité de celle-ci. L'expérience professionnelle permet d'acquérir et d'améliorer des techniques de production, et maîtrise du métier, ainsi que la possibilité de mettre différents réseaux et leur importance à améliorer l'entreprise.

Les données du terrain montrent que 64.80 % des salariés ayant l'âge varié entre 25ans et 40ans, par contre 30,05 % des salariés âgés entre 41ans et 60ans.

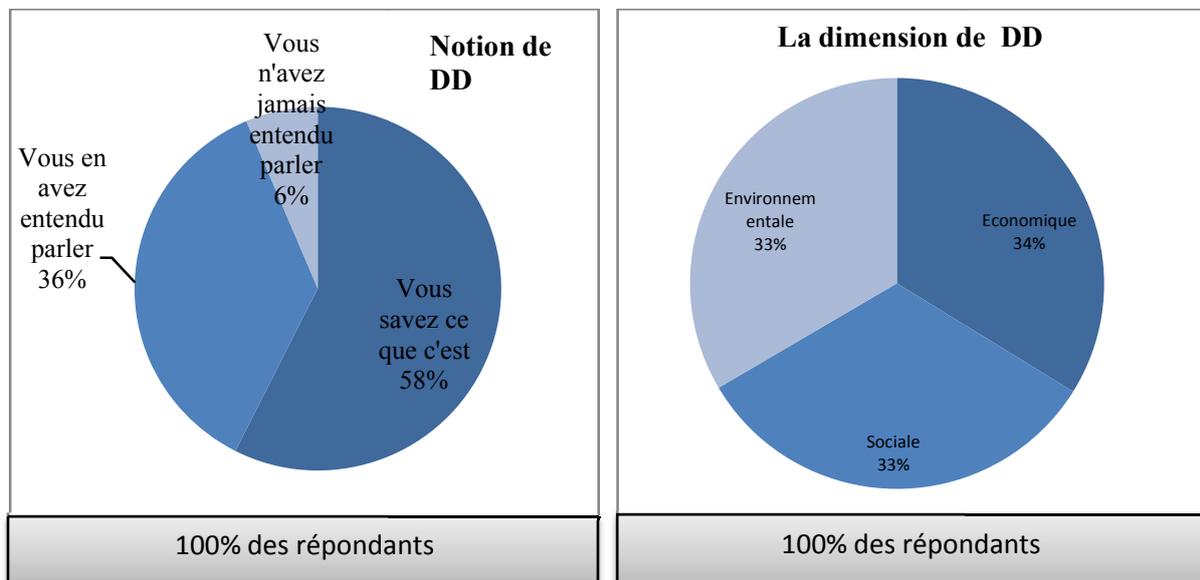
2.2. Notion de développement durable

Pour savoir le concept de développement durable par rapport au point de vue des entrepreneurs au sein de la ville de Bejaia, nous avons posé des questionnaires aux différents entrepreneurs et nous avons obtenu les résultats suivants :

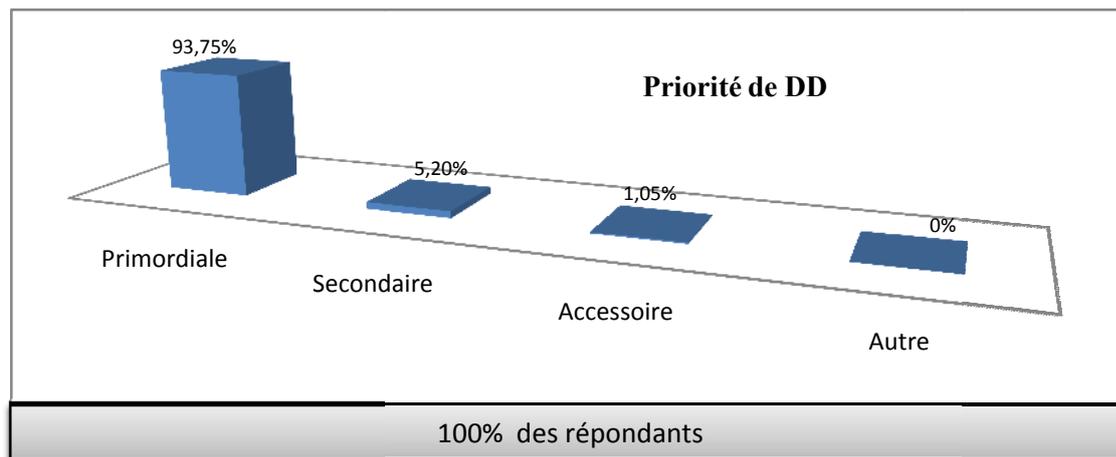
2.2.1. Notion, dimension et l'importance de développement durable

La figure n° 10 représente le degré de connaissance des notions de développement durable et les dimensions de DD.

Figure n° 10 : Les principes de développement durable



Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Notre analyse a permis d'avoir le point de vue des salariés par rapport à la notion de développement durable (DD). Ce concept a été connu par la majorité d'un taux de 58 %, et 36 % d'autres ayant juste une idée minimale sur ce concept. On constate que la catégorie qui savent la signification de la notion de DD participée à l'intégration de celle-ci dans leur stratégie de développement, et dans le développement économique et progrès social à l'intérieur de l'entreprise.

D'après les données statistiques collectées du terrain, le développement durable est fondé en premier lieu par la dimension économique avec un taux de 34 %, ensuite, en deuxième lieu, les deux aspects l'environnement et social avec un taux similaire de 33%. Le développement durable rentre actuellement dans le contexte économique et surtout politique pour une croissance de toute ville portuaire.

Les personnes enquêtées à l'intérieur des entreprises ont montré que la priorité de développement durable est primordiale (93.75 %), qui influence les activités et leur expansion.

Le développement durable semble être une nécessité majeure à mettre en œuvre. C'est le seul développement qui vise le bien-être présent sans compromettre celui des générations à venir, dont il accorde pour chacune des dimensions qui compose l'importance qu'il mérite à savoir : la dimension économique où la réalisation de la croissance économique est indispensable, mais à condition, de bien opérer des choix (pour la production) dans le cadre d'un DD, la dimension sociale qui vise la réalisation de l'équité sociale et la sensibilisation de toute la société vers la conduite du DD et la dimension qui est liée à l'aspect environnemental où la protection de cet environnement s'avère de plus en plus une préoccupation majeure à prendre en considération. Pour cela, l'entreprise doit être responsable envers ces actions et ces

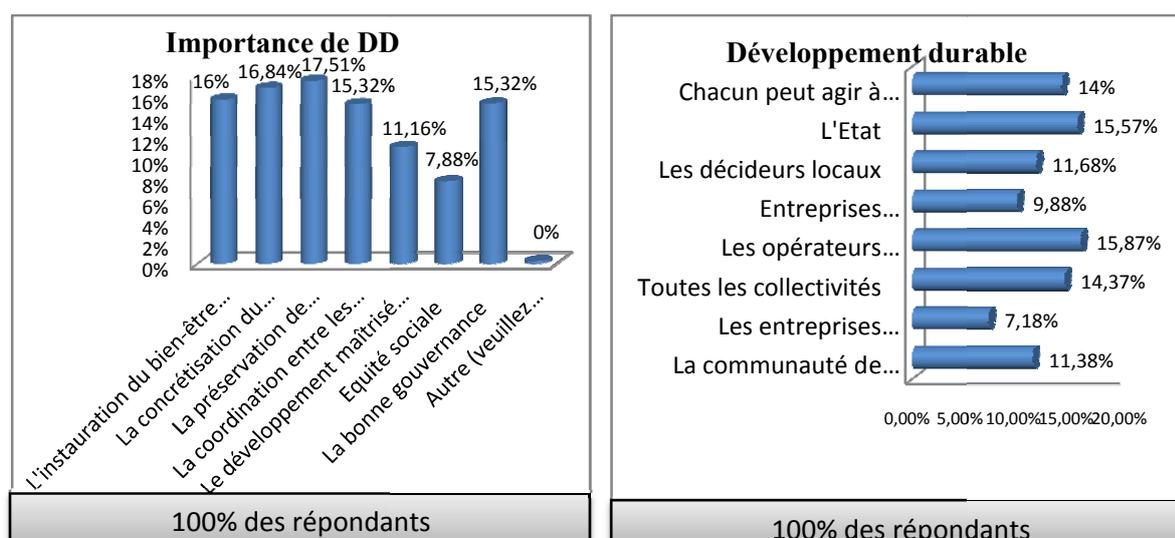
Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

décisions et avec toutes ces parties prenantes pour réussir la démarche du DD. Par conséquent, les divers principes du DD vont être utiles et servir à ce que tout le monde saura responsable de ces actions.

2.2.2. Acteur et Signification de développement durable

Dans ce point on va présenter les différents acteurs concernant le développement durable selon les différents salariés de l'entreprise.

Figure n° 11 : les acteurs de développement durable



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Le but des deux questions est de savoir, selon les différents salariés de différentes entreprises, la signification du développement durable. Dans notre analyse, nous allons retenir comme modalité de réponse la plus importante selon le nombre de fois de sélections de celle-ci (réponse cochée), et ça dans l'ensemble des réponses ordonnées.

On a constaté que l'affaire de DD est due à de tous les opérateurs économiques de 15.87 %, tandis que 15.57 % due à l'État.

D'après figure n° 10, on remarque que 17.51 % des entreprises enquêtées pensent que l'importance de développement durable est la préservation de l'environnement ; dans ce cas il y a une gouvernance multi- échelles impliquant sur la concrétisation du développement dans le but de préparer les conditions d'un avenir socialement, écologiquement et économiquement acceptable pour les générations futures. Le développement durable a pour objectif de déterminer le point d'équilibre entre ces variables : efficacité économique, équité sociale et protection de l'environnement. Dans ce contexte, le développement économique ne doit pas se faire sans la prise en compte des intérêts sociaux et des intérêts écologiques d'une façon équivalente et cohérente. Ainsi, le DD est harmonieux (Société, Économie, Environnement).

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

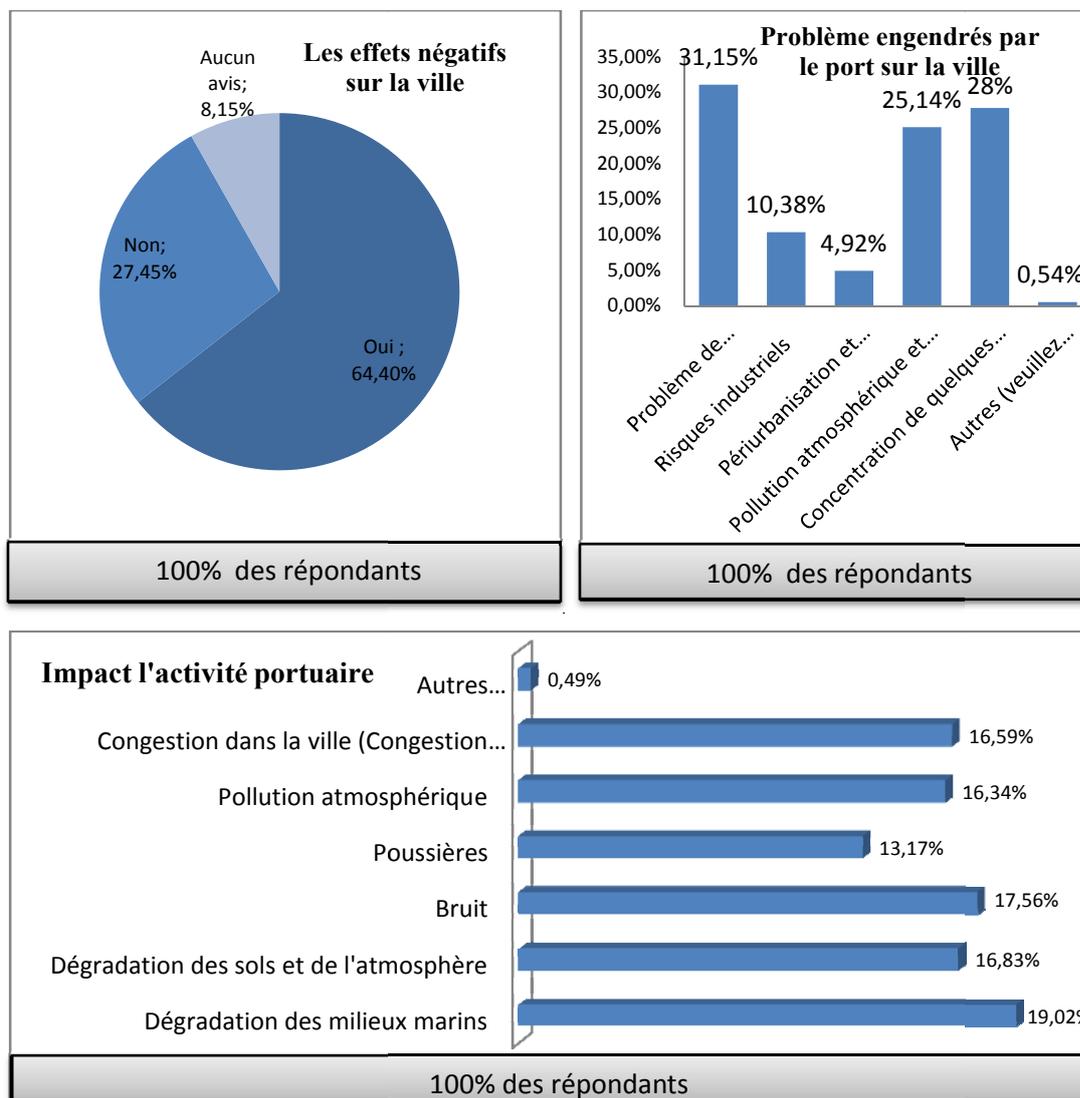
2.3. Préservation de l'environnement urbain et portuaire

Cette partie a pour but de cibler les impacts et les mesures de l'environnementaux de l'activité portuaire.

2.3.1. Les effets et les obstacles engendrés par le port sur la ville et les objectifs environnementaux de l'activité portuaire

Dans les figures suivantes, nous avons déterminé les effets d'activité portuaire sur la ville.

Figure n° 12 : Les environnements et les activités portuaires



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

D'après les résultats de totalité des figures, on constate que :

La partie des interviewés voit que le port a des effets négatifs sur la ville de 64.40 %, alors que 27.45 % ont répondu que le port n'a pas des effets sur la ville.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

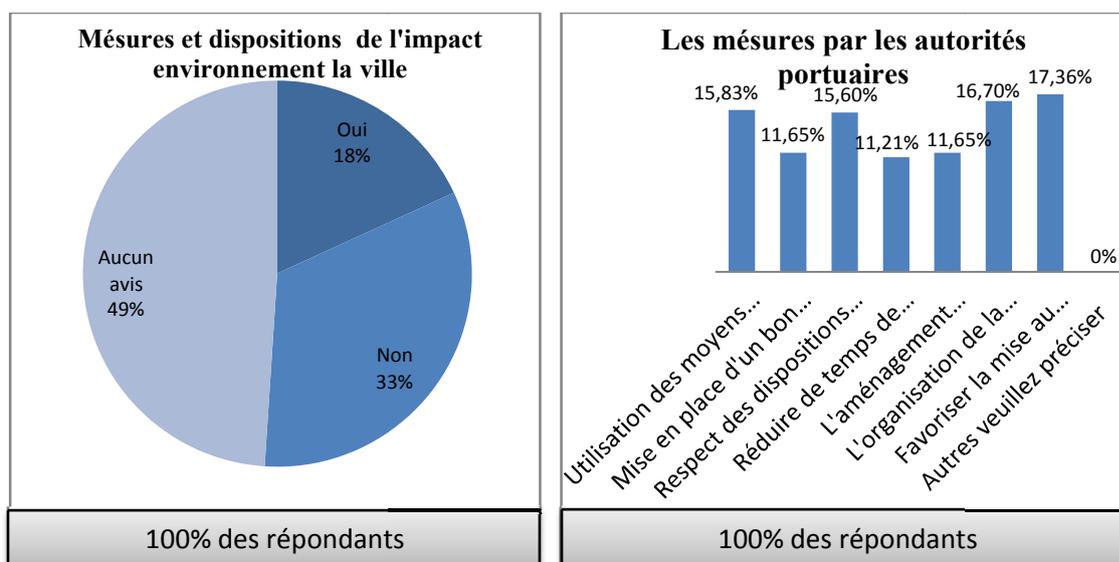
Concernant les problèmes engendrés par le port sur la ville nous avons constaté que 31,15 % sont des problèmes de circulation et la saturation sur les axes principaux de la ville, tandis que 28 % sont des problèmes de la concentration de quelques grandes entreprises industrielles dans la ville qui entretiennent des fortes relations avec le port.

Dans ce cas les personnes majeures voient que l'activité portuaire a plusieurs impacts environnementaux, 19,02 % voient que l'impact est la dégradation des milieux marins, alors que 17,65 % voient que les impacts sont le bruit, dégradation des sols et de l'atmosphère, la congestion dans la ville et pollution atmosphérique ; ses impacts touchent des milieux marins.

2.3.2. Les mesures nécessaires et dispositions d'atténuation de l'impact environnemental sur la ville et sur les autorités portuaires

Dans les figures suivantes, nous avons présenté les mesures nécessaires qui peuvent contribuer à la protection de l'environnement par les autorités portuaires.

Figure n° 13 : La ville et les autorités portuaires



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

D'après les résultats illustrés de ces figures, on constate que, le port prit et dispose des mesures nécessaires et dispositions d'atténuation afin de diminuer l'impact environnemental sur la ville telle que:

- Mettre en place un bon système de management et bon partenariat entre la ville et le port, tous d'abord impliquer les collectivités locales en instaurant une démocratie participative, en faisant appel à la compétence nationale et internationale, favorisant et encourageant les effets d'une bonne gouvernance et aux technologies modernes.
- Avoir une bonne gouvernance managériale ;

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

- Utiliser des moyens de haute technologie être à l'écoute du citoyen ;
- Avoir une bonne politique d'urbanisation, un plan de gestion et de circulation ;
- Pour un système de management, respectueux à des dispositions réglementaires de l'environnement et la ville, une politique de gestion des ports qui assure le bien-être social, et le respect mutuelle (port- ville).

La politique environnementale de l'autorité portuaire s'inscrit dans développement durable dans le domaine de la protection de l'environnement ; se basent sur la prévention de pollution, la préservation des ressources, la sensibilisation et la formation. La mise en place d'un SME selon le référentiel « ISO14001 versions 2004 », et dans ce cadre, met en relief l'intérêt accordé pour elle afin de préserver l'environnement dans le but de s'inscrire dans le cadre du développement durable tout en engageant une politique environnementale responsable.

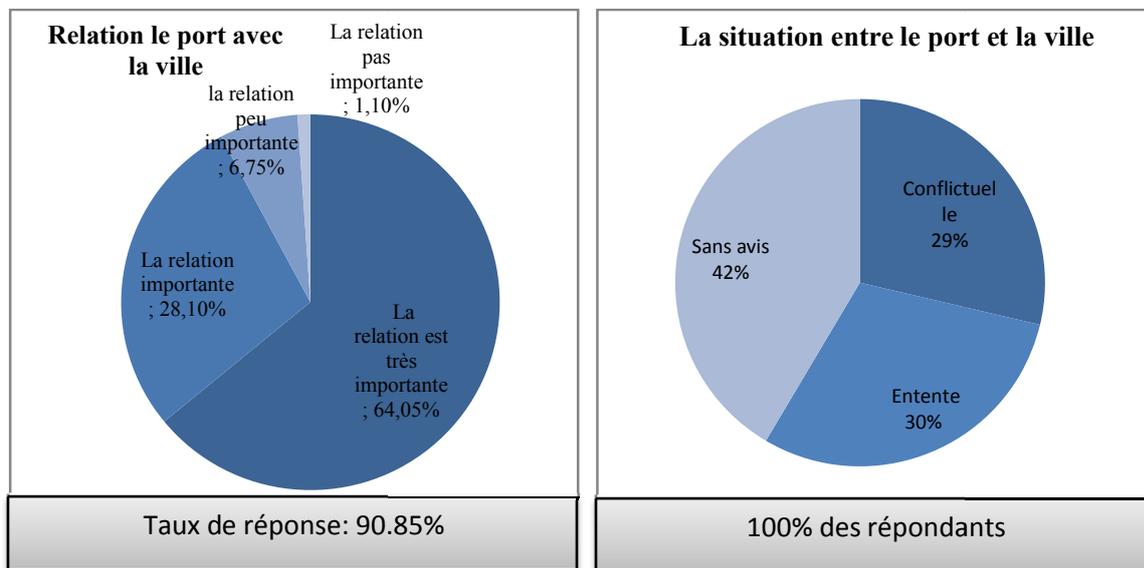
2.4. Interaction ville-port

Cette partie a pour le but de connaitre interaction entre la ville et les entreprises enquêtées et l'importance de cette relation.

2.4.1. La relation du port avec la ville de Bejaia

La figure suivante montre la relation du port avec la ville et l'importance de cette relation.

Figure n° 14 : importance de port sur la ville



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

D'après les réponses fournies dans les questionnaires, nous avons constaté que 64.05 % des enquêtés sont qualifié que la relation de port avec la ville est très importante, par contre, 28.10 % voient que cette relation importante.

Aussi, nous avons constaté qu'un grand nombre des entrepreneurs enquêtés ont répondu par aucun avis avec 42 %, alors que 30 % ont répondu que la situation entre le port et la ville est une entente, et enfin 29 % d'eux indiquent qu'est une situation conflictuelle.

2.4.2. Les impacts de port sur la ville

L'activité portuaire a plusieurs impacts sur la ville, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau N°4: Les effets du port sur la ville de Bejaia

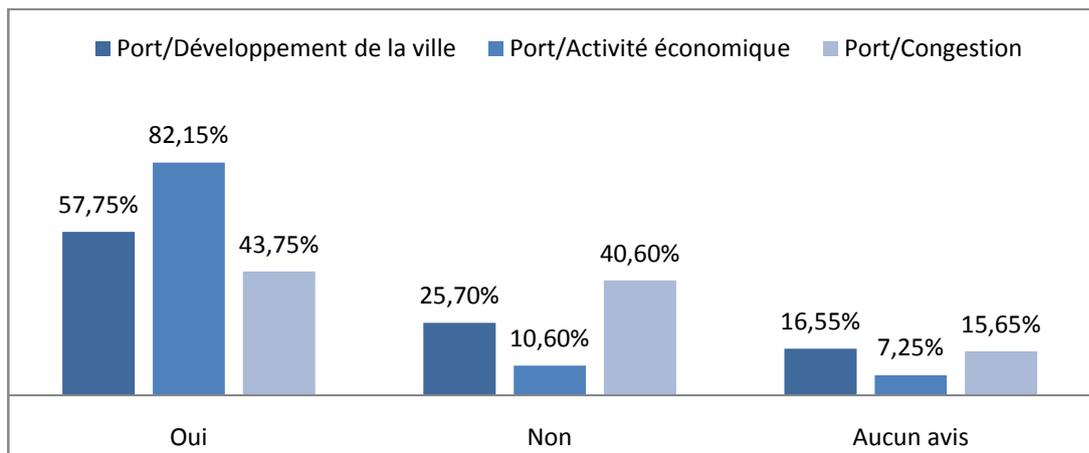
Le tableau ci-dessous, représente les impacts d'activité portuaire sur développement d'activité économique de la ville et sur la congestion.

Réponses/Variables testées	Oui	Non	Aucun avis
Port/Développement de la ville	57,75 %	25,70 %	16,55 %
Port/Activité économique	82,15 %	10,60 %	7,25 %
Port/Congestion	43,75 %	40,60 %	15,65 %
Total	183,60 %	76,90 %	39,45 %

Source : réalisé par nous-mêmes à partir des résultats de notre enquête 2016

Selon le tableau précédent, on constate que 57.75% des enquêtées ont répondu que le port un rôle dans le développement de la ville, et 82.15% voient que le port génère des effets importants et profitera pour la population locale. Enfin, 43.75% des enquêtées voient que le trafic portuaire est la cause de la congestion dans la ville.

Figure n° 15 : Les impacts de ports sur la ville



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Les résultats de notre enquête, montrent que :

57,75 % des entreprises enquêtées déclarent qu'elles sont satisfaites du rôle de port dans l'économie de la ville, puisque ce dernier joue un rôle important sur développement de l'économie de la ville.

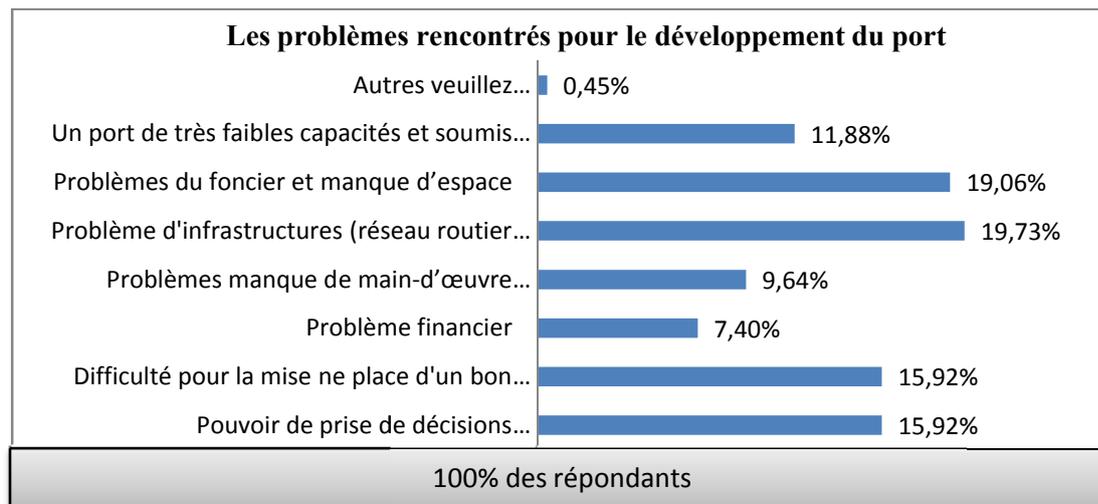
Aussi, 82,15 % des enquêtes confirment que le port génère des effets économiques importants et profite pour la population locale.

43,75 % de l'ensemble des enquêtes affirment que le trafic portuaire est la principale cause de la congestion dans la ville. Puisque la structure du trafic portuaire à la population des villes permet de mesurer leur spécialisation portuaire et de mettre en valeur certaines spécificités régionales et trajectoires remarquables dans le monde.

2.4.3. Les problèmes rencontrés pour le développement du port

Dans la figure suivante, on montre les importants problèmes rencontrés pour le développement du port.

Figure n° 16 : Les problèmes rencontrés pour le développement du port de Bejaia



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Notre analyse a permis d'avoir les obstacles racontés pour développement du port, on constate que 19,73 % des obstacles sont dues aux problèmes d'infrastructures comme le réseau routier, et 19,06 % sont des problèmes du foncier et manque d'espace. Ce qui confirme que le développement du port est réalisé à partir de rapprochement entre les réseaux routiers et manque des espaces pour exercer les activités portuaires et satisfaire les besoins de clientèles.

2.5. Interaction port-entreprise

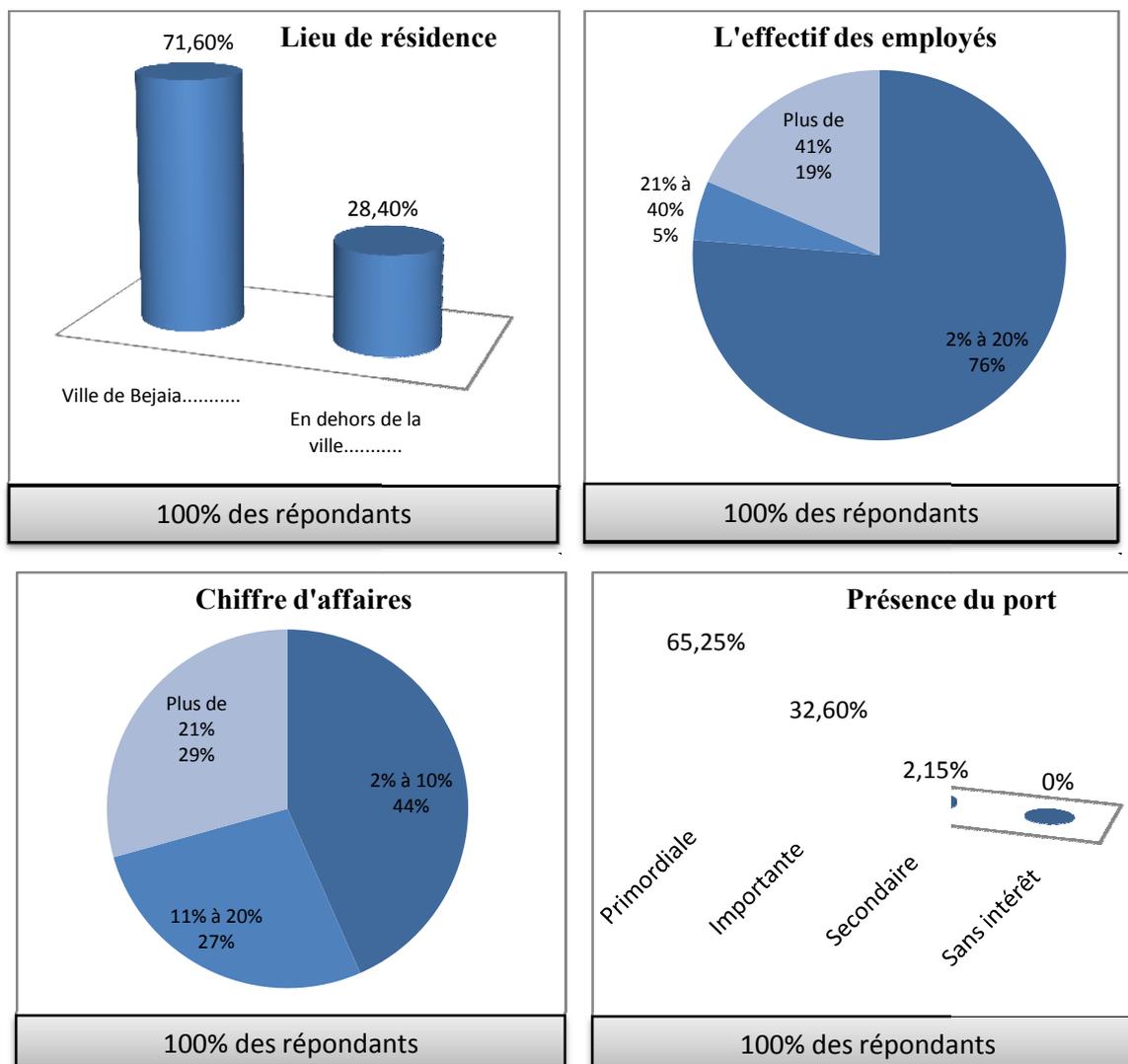
Les raisons de la localisation des entreprises dans la ville et pré de port de Bejaia sont différentes.

2.5.1. Répartition des entreprises selon l'activité portuaire

La figure suivante montre la répartition des entreprises selon l'activité portuaire.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Figure n° 17 : Répartition des entreprises selon l'activité portuaire de Bejaia



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Selon les résultats de l'enquête, seulement 71,60 % des entreprises emploient un effectif résidant dans la ville de Bejaia. Cela s'explique que les entreprises préfèrent des employés résidant dans la ville de Bejaia trouvent que le port est un bon choix, parce qu'il est créateur d'emploi et de richesse. Pour seulement 28,40 % d'entreprise enquêtées ont employées des employeurs résidants en dehors de la ville de Bejaia.

Notre analyse a permis d'avoir que 76 % des entreprises ayant une évolution des effectifs entre 2 % et 20 %, par contre 19 % des entreprises ayant une évolution plus de 40 %.

Cette évolution pour les entreprises a permis la création des postes d'emploi au sien de la ville de Bejaia et participé à la diminution de chômage.

On remarque que 44 % des entreprises réalisent un chiffre d'affaires par rapport aux activités portuaires entre 2 % et 10 %, alors que 29 % des entreprises réalisent uniquement entre 11 %

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

et 20 % de chiffre d'affaires. Ce indique que, plus que les entreprises ayant plus de relations avec le port, elles possèdent un chiffre d'affaires important.

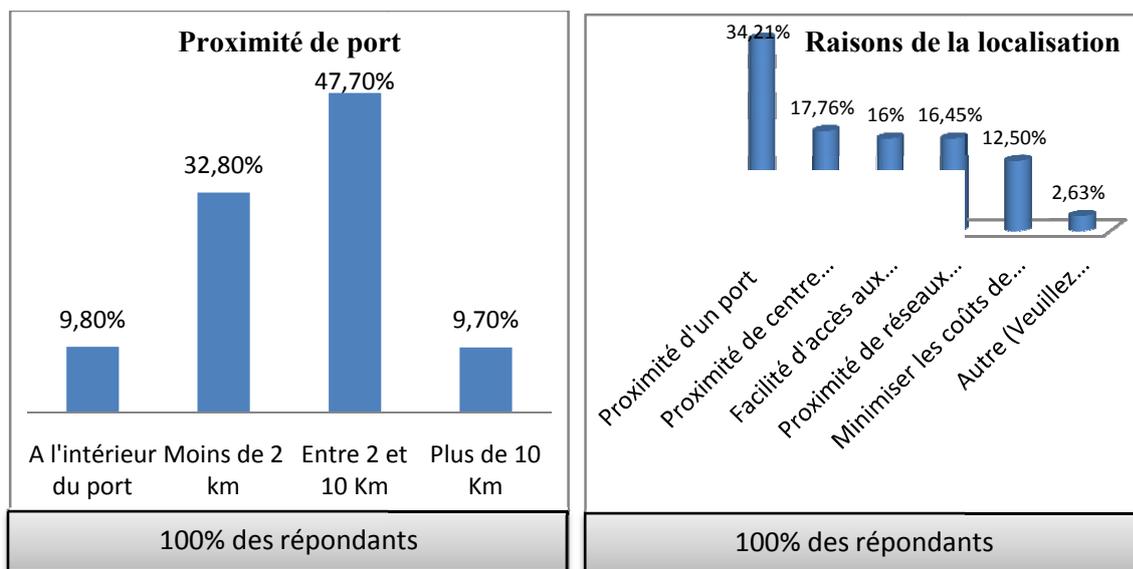
Notre enquête du terrain nous a permis de faire une analyse sur l'importance de port dans l'activité de l'entreprise, nous avons constaté que 65,25 % voient que la présence de ce dernier est primordiale. Par contre, 32,55 % voient que la présence de ceci est importante.

Toutes les entreprises exercent leurs activités avec le port de Bejaia localisant à leur proximité à cause de leur importance dans facilitation administrative et surtout par la qualité de service.

2.5.2. Les raisons de la localisation des entreprises

La figure suivant explique les différents raisons de choix de localisation des entreprises et leur proximité au port.

Figure n° 18 : Les raisons de la localisation des entreprises dans la ville de Bejaia



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

La majorité des entreprises enquêtées soit 47,70 % sont localisées entre 2 km et 10 km, et 32,80 % des entreprises sont localisées moins de 2 km de port.

On constate que l'activité des entreprises découle une grande partie de l'activité du port et de la zone portuaire afin de minimiser les coûts de transports et de déplacement.

L'analyse menée sur les entreprises dans la ville de Bejaia nous a permis d'avoir les raisons de localisation des entreprises. Nous avons constaté que 34,21 % préfèrent d'installer à proximité du port pour faciliter leurs déplacements. Cela indique que le choix d'implantation de la majorité des entreprises dépend de plusieurs facteurs à la fois.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

2.5.3. La localisation de l'entreprise près du port et de la ville

Le tableau suivant représente l'importance de choix de localisation des entreprises près de port et dans la ville.

Tableau N°5 : La localisation des entreprises enquêtées selon présence d'un port et près de la ville :

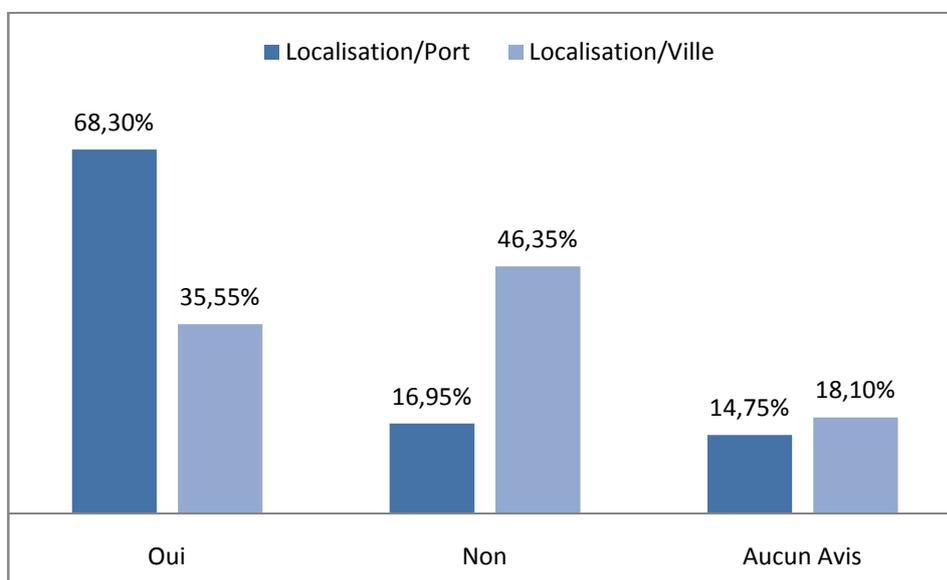
La majorité des entreprises préfèrent de se localiser dans la ville de Bejaia et à proximité de port. Ce qui a été constaté dans le tableau ci-dessous.

	Oui	Non	Aucun Avis
Localisation/Port	68,30 %	16,95 %	14,75 %
Localisation/Ville	35,55 %	46,35 %	18,10 %
Total	103,85 %	63,30 %	32,85 %

Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du questionnaire

On a constaté que, 68.30% des entreprises localisées à la proximité du port et dans la ville de Bejaia de 35.55%. Par contre, 16.95% des entreprises localisés au loin du port et dans la ville de Bejaia de 46.35%.

Figure n° 19 : La localisation des entreprises auprès de port et dans la ville



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Le choix de localisation des entreprises dépend de ce que le territoire où la présence d'un port peut offrir aux entreprises comme avantages comparatifs. D'après notre analyse sur les entreprises enquêtées, 68,30 % ont répondu que leur installation ou leur localisation dépend aujourd'hui étroitement de la présence d'un port pour exercer leurs activités. Cela s'explique

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

que leur localisation dans la zone portuaire est considérée importante pour maintenir un degré de service, et l'activité des entreprises découle en grande partie de l'activité du port et de zone portuaire.

Par contre 46,35 % des enquêtes ont répondu que leur localisation ne dépend pas aujourd'hui étroitement de la ville pour exercer leurs activités, puisque les entreprises sont attirées par la disponibilité de la main-d'œuvre (qualité et quantité). Aussi, l'accès au marché est mentionné comme important pour la localisation des entreprises et l'approvisionnement en matières premières, disponibilité des ressources nécessaires au bon déroulement des activités.

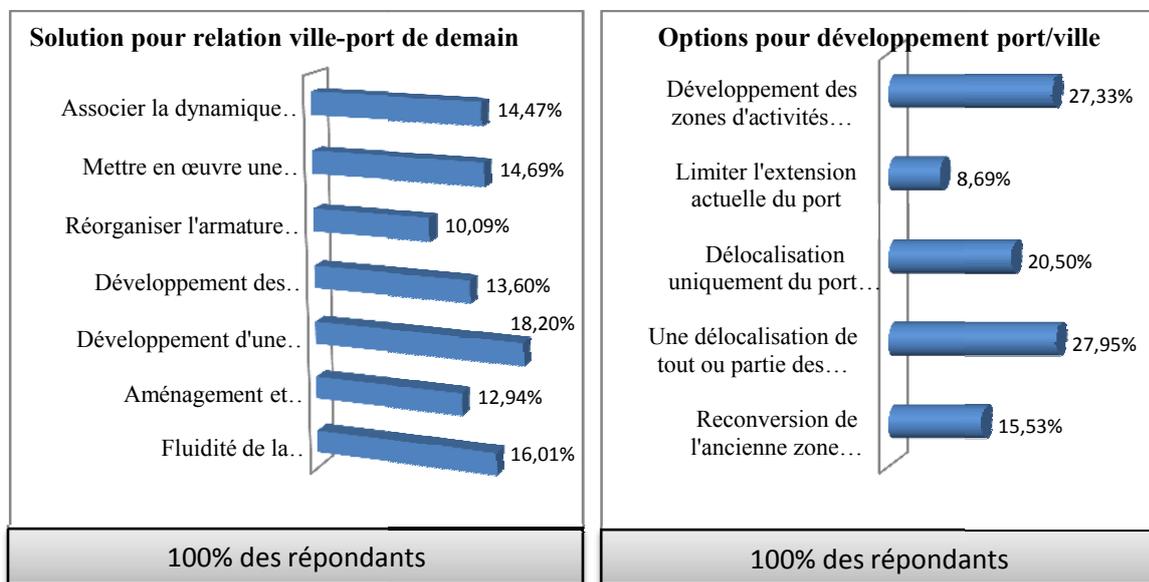
Section 3 : Recommandations pour une meilleure interaction entre le port et la ville

Dans cette section, nous avons proposé des solutions pour régler les problèmes qui menacent la ville et le port.

3.1. Les bonnes solutions et meilleures options pour développement de la ville et du port

La figure suivante représente les bonnes solutions et orientation pour développement la ville et la relation avec le port.

Figure n° 20 : La meilleure option pour développement de la ville et du port de Bejaia



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

18,20 % des entreprises enquêtées pensent que la bonne solution à adopter afin de définir la relation pour ville-port de demain est de développer une stratégie commune de valorisation de l'interaction ville-port, et 16,01 % ont choisi la fluidité de la circulation entre la ville et les ports comme une pratique afin de définir la relation ville-port de demain.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Ces différents résultats peuvent s'expliquer par le fait que les bonnes solutions inspirer entre la ville et le port ont différentes origines, elles peuvent provenir des plusieurs activités. Tous d'abord améliorer la politique d'attractivité de territoire par l'espace régional ou national, le développement des infrastructures, mettre un plan de circulation (minimiser les temps d'attente soit pour le contrôle, l'acquisition d'équipements).

Développer les réseaux routiers et s'inspirer de l'expérience de Japonais yutaka WATANA⁵⁸ c'est le meilleur exemple à suivre dans le cas des villes portuaires. 27.95 % des enquêtés voient que la meilleure option de développement entre la ville et le port est la délocalisation de toute ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville.

Le développement durable rentre actuellement dans un contexte économique et pour une croissance de toute ville portuaire. Pour cela, toutes les collectivités locales doivent travailler dans le même sens pour améliorer l'accès au port et en ville, mettre le plan de circulation et développer les nouvelles technologies dans la gestion du port.

3.2. Les infrastructures de transport sur l'aménagement du territoire

La figure suivante représente les infrastructures et les solutions pour développement la ville durable et la performance portuaire.

Tableau N°6 : Les systèmes obtenus pour des problèmes rencontrés

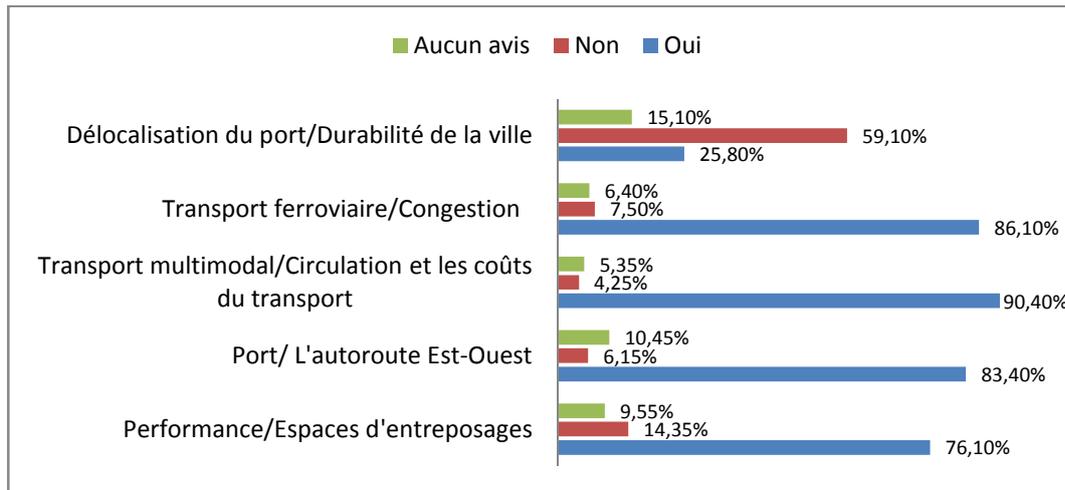
Réponses/Variables testées	Oui	Non	Aucun avis
Performance/Espaces d'entrepôts	76,10 %	14,35 %	9,55 %
Port/ L'autoroute Est-Ouest	83,40 %	6,15 %	10,45 %
Transport multimodal/Circulation et les coûts du transport	90,40 %	4,25 %	5,35 %
Transport ferroviaire/Congestion	86,10 %	7,50 %	6,40 %
Délocalisation du port/Durabilité de la ville	25,80 %	59,10 %	15,10 %

Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du questionnaire

⁵⁸Les des économies dues à un accès terrestre inadapté aux ports maritimes : l'expérience du japon Institution Universitaire de Marine Marchande Tokyo.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Figure n° 21 : Les infrastructures de transport sur l'aménagement du territoire



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

D'après les données statistiques de notre enquête, la majorité des répondants (76,10 %) pensent que le développement des espaces d'entrepôts à l'extérieur des périmètres urbains est une solution pour une performance portuaire et une ville durable.

Il aura pour avantage de désengorger le port commercial de Bejaïa et, surtout, de réduire les délais d'attente des navires en rade.

Dans le but d'exploitation de la pénétrante qui reliera le port à l'autoroute Est-ouest et la localisation des zones extra-portuaires près de cet axe autoroutier, 83.40 % constituent une solution optimale pour le port, la ville et les opérateurs économiques.

La pénétrante autoroutière de Bejaia sera d'un grand apport au port de Bejaia est la première du genre au pays en termes d'activités commerciales. Ce projet, qui s'inscrit dans le schéma directeur routier et autoroutier 2005-2025 donnera un nouveau souffle au port et à toute la région par un acheminement rapide des marchandises et le désengagement des autres axes routiers qui sont saturés sur le plan socio-économique. Cette pénétrante offre plusieurs avantages dont l'amélioration des conditions de déplacement et le gain de temps, la diminution du nombre d'accidents, le désengagement des axes routiers actuels, la fixation des populations rurales, le désenclavement des zones traversées et un développement bénéfique des activités industrielles, agricoles et touristiques de la région, et enfin d'optimiser les performances économiques de la vallée de la Soummam.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Les zones extra-portuaires constituent l'une des grandes ambitions du port de Bejaia qui s'inscrit dans une démarche de solutions logistiques structurantes pour optimiser la chaîne de valeur des opérations de commerce extérieur.

Selon le point de vue des enquêtes, le transport multimodal réduit les impacts sur la circulation routière et les coûts du transport. Ce mode de transport permet d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, le ferroviaire par rail qui reste, le mode de transport «le plus sûr et le moins polluant» en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail.

Les résultats de l'enquête permettent d'avoir l'avis des enquêtes sur le développement du transport ferroviaire. Selon eux, il est efficace pour diminuer la congestion dans le port et dans la ville. De ce fait, 86.10 % des répondants voient que le transport ferroviaire joue un rôle important dans le développement économique de la ville et améliorer les services portuaires.

Le transport ferroviaire entretient un rapport unique avec l'espace du fait qu'il s'agit du mode le plus soumis à la contrainte physiographique. Il est clair que le rail est de beaucoup plus efficace que la route en termes de capacité et de consommation d'espace. Il en résulte essentiellement un respect de délais, une adaptation aux longues distances et aux tonnages importants tout en contribuant au transport combiné permettant ainsi de réaliser le « porte-à-porte ».

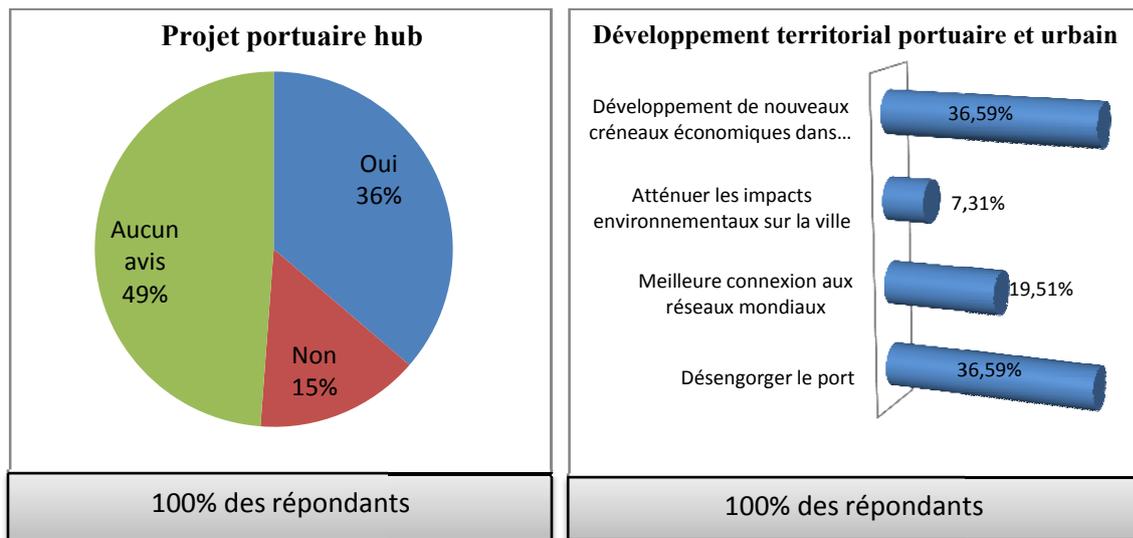
D'après les réponses collectées, on remarque qu'une minorité des entreprises questionnées disent que la délocalisation du port est une solution idéale pour la durabilité de la ville ce qui représente 25.80 % de l'échantillon. Tandis que la plupart des entreprises interrogées disent que la délocalisation du port n'est pas une solution idéale pour réduire les impacts dans la ville, ce qui donne le taux de 59.10 % de l'échantillon.

Afin de décongestionner les transports en commun et limiter la pollution, il s'agit d'inciter la population à éviter les heures de pointe et à utiliser des moyens de transport propres en les récompensant via un système de points.

3.3. Développement territorial portuaire et urbain

La figure suivante représente le développement territorial portuaire de Bejaia à partir de projet portuaire de développement de hub.

Figure n° 22 : Le développement territorial portuaire et urbain



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

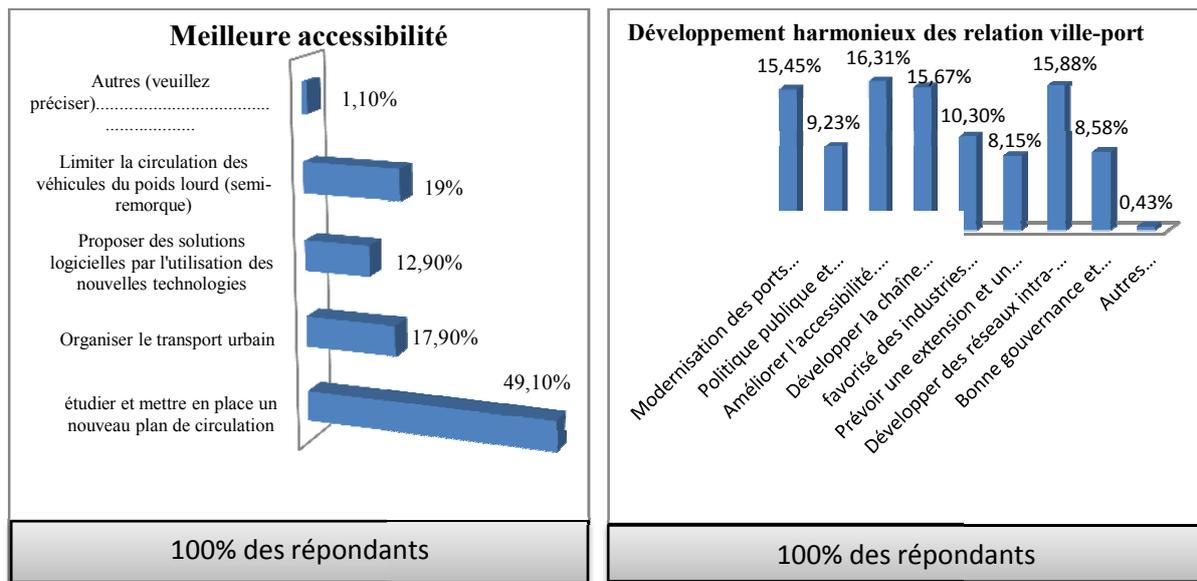
Les points de vue des entreprises enquêtées sont différents, sur la question de projet portuaire de développement de hub permis le port de Bejaia à profiter et favoriser le développement territorial portuaire et urbain. Nous avons constaté que 49 % des enquêtés ont répondu par aucune idée sur le projet portuaire de développement de hub, et 36 % voient qu'il est favorable pour le développement de port de Bejaia, territorial portuaire et urbain et proposer à désengorger le port aussi par développer de nouveaux créneaux économiques dans les activités maritimes portuaires et urbanismes.

3.4. Les actions pour meilleure accessibilité et développeur harmonieux des relations ville et le port

La figure suivante représente la meilleure accessibilité pour développement de la ville et le port.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Figure n° 23 : La meilleure accessibilité pour développement de la ville et le port



Source : Établir nous même à partir du logiciel sphinx

Selon les résultats obtenus, la plupart des enquêtes (49.10 %) choisies à étudier et mettre en place un nouveau plan de circulation comme une action pour une meilleure accessibilité. Dans ce cas, la politique urbaine dans la ville sur la mobilité de déplacement basée sur le développement du transport ferroviaire, et sur la réalisation de port sec à l'extérieur de la ville et même en dehors de la ville.

D'après les données statistiques collectées, nous avons constaté que 16.31 % voient que les actions envisageables et les dynamiques favoriser afin d'assurer un développement harmonieux des relations ville- port améliorent l'accessibilité (Aménagement urbain plan de circulation), alors que 15.88 % voient qu'il s'agit de développer les réseaux ferroviaires, et 15.67 % proposent le développement de la chaîne logistique globale à l'extérieur des périmètres urbain (port sec, plate-forme logistique), et enfin 15.45 % proposent la modernisation des ports (investissements physiques et intégration des nouvelles technologies). La modification du plan de circulation a pour objectif d'optimiser et d'harmoniser les différents modes de déplacements sur la ville en permettant une cohabitation harmonieuse entre la circulation automobile, piétonne et les transports en commun. Ce plan a été conçu pour: faciliter la circulation des véhicules et les itinéraires entrée-sortie, inciter au déplacement en bus par la création de la ligne transversale cadencée sur le réseau "La Navette", libérer le centre-ville du transit des bus de ligne; en apportant confort et sécurité aux déplacements, piétons, et favoriser la dynamique du commerce de centre-ville.

Chapitre III : Analyse des résultats de l'enquête

Conclusion

À travers ce chapitre, nous pouvons dire que les entreprises ont montré l'importance de port sur développement leur activité. Celle-ci s'avère être importante tant que, c'est de la pertinence de son déroulement dont sont les résultats que nous avons présentés, ensuite, nous avons procédé aux traitements et à l'analyse des informations collectées.

Dans l'analyse des données, la dynamique de localisation des entreprises de la ville de Bejaia repose sur la proximité de port pour satisfaire les différents besoins nécessaires à leurs activités, et aux autres infrastructures de transport.

Selon les résultats obtenus dans notre enquête, nous avons constaté que le développement d'un territoire nécessite la préservation de l'environnement urbain et portuaire dans l'activité de l'entreprise pour mieux répondre aux solutions et les actifs de développement la relation ville-port de demain.

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

-Le port est un facteur de l'épanouissement de l'activité économique et de la ville et des entreprises qui l'entourent.

-Le port de Bejaia est facteur déterminant dans la localisation des entreprises au revenu de la ville de Bejaia.

-Le port est parmi les déterminants d'attractivité des territoires et contribue à la durabilité de la ville.

A cet effet, nous avons constaté que le port de Bejaia est une source d'approvisionnement des entreprises, il est constitue le choix de localisation dans la ville. Cette étude a permis d'espère la sensibilisation de port pour assurer une croissance soutenue positive et non dégradante pour la ville de Bejaia.

Conclusion générale

L'interaction ville-port confirme un certain nombre de structures fondamentales bien que reliée les espaces et les nœuds diversifiés la théorie de localisation des entreprises, ceux qui tirent de la technique de leur activité dans le développement économique, où la logique spatiale de la distance (ex : aux routes maritimes, aux marchés) joue un rôle majeur.

La question principale à laquelle on se proposait de répondre était la suivante : comment les entreprises environnantes du port apprécient-elles ses activités? Quelles est stratégique mise œuvre pour la maîtrise des impacts générés sur la ville ? Pour y répondre, nous avons adopté une démarche d'abord sur concentration des principaux axes, notamment la localisation des entreprises (NGE), les impacts du port et les perspectives de développement durable sur la ville et port et les opérations afin d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement portuaire.

Afin d'apporter le maximum des informations, on a réalisé l'enquête de terrain en sein des entreprises dans la ville de Bejaia. Les résultats obtenus de notre échantillon sont exploités dans le but d'expliquer la situation actuelle de la relation du port avec l'ensemble des agents économiques avec qu'il rentre en interrelation.

Après avoir cerné le sujet, nous avons démontré l'importance du port de Bejaia vis-à-vis des autres ports nationaux et son impact dans le développement du commerce de l'Algérie.

Enfin, les résultats de l'enquête nous ont permis de confirmer nos hypothèses. Nous constatons que, la ville de Bejaia est dotée d'une véritable tendance à promouvoir la place de port dans la communauté de la ville, le développement de l'économie nationale et la dynamique de développement durable. Aussi, à partir de notre analyse, on a constaté l'absence de la communication entre la communauté de la ville et de port.

La localisation des entreprises à proximité de port réalise l'économie d'échelle (coût de transport), à travers l'utilisation de la performance portuaire pour intégrer la stratégie de développement économique dans la ville par les excellentes formalités qui favorise l'activité de développement durable dans la coopération des collectivités

Dans le souci d'apporter les solutions opérationnelles pour une meilleure interrelation ville-port pour le meilleur développement durable de la ville, nous avons bien voulu à conclure par des recommandations pratiques et des solutions réalisables sur le terrain tels que :

Conclusion générale

Mettre un plan de circulation et des moyens de transport dans la ville pour réduire les problèmes de congestion;

Préserver l'environnement au sein de l'espace portuaire et urbain et promouvoir l'activité portuaire;

Intégrer des nouvelles techniques de communication et d'informations entre les usagers pour l'intégrer dans le développement durable;

Améliorer les transports durables, notamment le transport urbain;

Améliorer la fluidité de circulation et alléger la charge sur les infrastructures de transport, notamment routier (un nombre important de véhicules de poids lourds entrent et sortent de la ville en fréquentant le port);

Encourager les recherches et développements de diverses opérations ayant une relation avec le thème, en particulier l'économie urbaine et l'économie de transports.

Bibliographique

Ouvrages

- ✓ **ANTHOY, R. (2005).** « Guide pratique du développement durable », Ed AFNOR.
- ✓ **BAUCHET, P. (1991).** « Le transport international dans l'économie mondiale », Ed Economica, Paris.
- ✓ **BAUCHET, P. (1998).** « Les transports mondiaux, instrument de domination », Ed Economica, Paris.
- ✓ **BELATTAF. M, (2009).** « Localisation industrielle et aménagement du territoire, aspects théorique et pratiques », OPU. Alger.
- ✓ **BEZOU. E, (1997).** « Système de management environnemental, audit, certification et règlement » Eco-audit, Ed AFNOR, France.
- ✓ **GOND, G .P et IGALENS, J. (2006).** « manager la responsabilité sociale de l'entreprise, déficit risque et nouvelle pratique », Ed DUNOD.
- ✓ **GROSDIDIER. M. J, (1999).** « Droit, économie et finances portuaires, Ed Presse Ponts de Chaussées, Paris.
- ✓ **GUERIN. F, et FRODOUET C. (2002).** « Le management portuaire, les nouveaux enjeux », e-thèque, Paris.
- ✓ **KHELADI. M, (2012).** « Le développement local », OPU, Alger.
- ✓ **LABARONNE.D (COORD), (2014).** « ville portuaire au Maghreb : Acteurs de développement durable, Ed presses des MINESS, Paris.
- ✓ **MERK, O. (2010).** « Compétitivité des villes portuaires, le cas de l'axe de seine, Ed OCDE, France.
- ✓ **Mohamed chérif. F-Z, (2004).** « l'activité portuaire et maritime en Algérie, problèmes et perspectives », Ed OPU, Alger.
- ✓ **NOJON. A, (1992).** « Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine », Ed Ellipses, Paris.
- ✓ **SALAMITOU. J, (2004).** « Management Environnemental, Application à la norme ISO 14001 révisée », Ed DUNOD.
- ✓ **VALERIE, B.** Pratiquer le management de l'environnement : les réponses à vos questions : Ed AFNOR.
- ✓ **WOLFF.D et DION. M, (2007).** « Le développement durable, théorie et application au mangement », Ed DUNOD, Paris.

Mémoire et Thèses

Bibliographique

- ✓ **ALILAT. T, (2007)**, « Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia ». Mémoire de Magister : en science économique, Université de Bejaia.
- ✓ **BEDJGUELEL. F, (2007)**, « Essai d'analyse des déterminantes de la localisation des entreprises dans la willaya de Bejaia », Mémoire de Magister : en science économique, Université Bejaia.
- ✓ **MERADI. O, (2008)**, « Essai d'analyse et la dynamique de l'aménagement du territoire en espace littorale : Cas de la willaya de Bejaia-Défis et perspectives ». Mémoire de Magister : en science économique, Université Bejaia.
- ✓ **MERZOUG. S, (2014)**, « Etude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie ». Thèse de Doctorat : en science économique, Université de Bejaia.
- ✓ **TEZKRATT. O, (2006)**, « Essai de déterminante et d'analyse des facteurs de localisation des activités industrielles privées et leurs impacts sur l'espace : cas de l'ANSEJ dans la commune de Tizi-Ouzou », Mémoire de Magister, Université Bejaia.

Rapport

- ✓ **BRUNDRTLAND. G. H, (1988)**. « notre avenir à tous », Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.
- ✓ Rapport de la 113^{ème} table ronde d'économie des transports, La desserte terrestre des ports maritimes, Paris, centre de recherche économique, 1998.
- ✓ **TERASSIER. N, (1997)**. Synthèse n°3 « La mesure de la valeur ajoutée liée aux activités portuaires, Ed ISEMAR.

Autres

- ✓ CNUCED : « L'étude les transports maritimes, 2002.
- ✓ CNUCED : « Etude sur les transports maritimes », 2011.
- ✓ CNUCED : L'organisation d'un système portuaire, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genève, février 2004.
- ✓ CNUCED. M. A. Pesquera, J. R. RUIZ, p 25.

Bibliographique

- ✓ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, janvier.
- ✓ Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2013.
- ✓ Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2013.
- ✓ Guide client, entreprise portuaire d'Oran, 2011.
- ✓ Guide client, entreprise portuaire de Bejaia, 2013.
- ✓ Guide client, entreprise portuaire de Djen -Djen, 2013.
- ✓ IRSIT : Les villes portuaires en Europe, Analyse comparative. 2004.
- ✓ VIGARIE. A. (2000), transport maritime. <http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures/conteneursmaritimes.pdf>.

Communications articles

- ✓ Laffort. B. Économie sociale et développement durable : dynamiques d'innovation sociale dans la métropole lilloise, de la coordination des acteurs pour un développement durable des territoires euro-méditerranéens », premier colloque international, Université de Bejaia, Compus Aboudaou, 16, 17 et 18 Mai 2011.
- ✓ MERZOUG S. et BLEKHIRI A. : La problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale : cas de l'Algérie, Communication, Bejaia, 2010.

Site internet

- ✓ <http://développementdurable.net>
- ✓ <http://marche.agroligne.com/content/18-bejaia-port-mediterranee>
- ✓ Guide de clients de port d'Annaba, <http://www.annaba-port.com/presentation.php>
- ✓ Guide de clients de port de djen djen, <http://www.djendjen-port.com/present.php>
- ✓ <http://www.environnement.gouv.fr>
- ✓ www.mémoireenligne.com

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Les 4 générations de ports.....	12
Tableau n°2 : Nouveaux facteurs de localisation des entreprises.....	32
Tableau n°3 : Le statut des entreprises enquêtées au niveau de la ville de Bejaia.....	52
Tableau n°4 : Les effets du port sur la ville de Bejaia.....	62
Tableau n°5 : La localisation des entreprises enquêtées selon présence d'un port et près de la ville.....	67
Tableau n°6 : Les systèmes obtenus pour des problèmes rencontrés.....	69

Listes des figures

Figure n°1 : Flux physique.....	18
Figure n°2 : Flux informationnels.....	19
Figure n°3 : Flux financiers.....	21
Figure n°4 : Infrastructure et localisation des entreprises.....	31
Figure n°5 : Incidence des groupes de facteurs de localisation sur le choix d'en placement..	33
Figure n°6 : Les dimensions des développements durables.....	42
Figure n°7 : Localisation de la ville de Bejaia.....	50
Figure n°8 : Secteur et statut d'activité de l'entreprise.....	54
Figure n°9 : Profil personnel répondant.....	55
Figure n°10 : Les principes de développement durable.....	56
Figure n°11 : les acteurs de développement durable.....	58
Figure n°12 : Les environnements et les activités portuaires.....	59
Figure n°13 : La ville et les autorités portuaires.....	60
Figure n°14 : Importance de port sur la ville.....	61
Figure n°15 : Les impacts de ports sur la ville.....	63
Figure n°16 : Les problèmes rencontrés pour le développement du port de Bejaia.....	64
Figure n°17 : Répartition des entreprises selon l'activité portuaire de Bejaia.....	65
Figure n°18 : Les raison de la localisation des entreprises dans la ville de Bejaia.....	66
Figure n°19 : La localisation des entreprises auprès de port et dans la ville.....	67
Figure n°20 : La meilleure option pour développement de la ville et du port de Bejaia.....	68
Figure n°21 : Les infrastructures de transport sur l'aménagement du territoire.....	70
Figure n°22 : Le développement territorial portuaire et urbain.....	72
Figure n°23 : La meilleur accessibilité pour développement la ville et le port.....	73

Questionnaires

Nous vous serions reconnaissants de répondre à ce questionnaire qui s'inscrit dans le cadre d'un travail de recherche académique de Master. Les informations recueillies lors de cette enquête étant tout à fait anonyme destinées à des fins scientifiques.

Le sujet d'étude s'inscrit aussi dans le cadre de la préparation de thème de Doctorat en Sciences Economiques, de notre encadreur M. BELKHIRI Aimadedine sous le thème : « Evaluation d'impacts de l'activité portuaire sur le développement de la ville. Cas ville portuaire de Bejaia ».

L'objectif de ce travail de recherche vise à analyser l'interaction de la ville et du port et les impacts de ce dernier sur la durabilité de la ville

Profil du répondant

Votre catégorie socioprofessionnelle

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Cadre supérieur | <input type="checkbox"/> Cadre moyen |
| <input type="checkbox"/> Cadre dirigeant | <input type="checkbox"/> Autre |

Si 'Autre' précisez :

Le secteur d'activités

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Consignation | <input type="checkbox"/> Entreprises de services |
| <input type="checkbox"/> Transitaire | <input type="checkbox"/> Entreprises de réparation navale |
| <input type="checkbox"/> Banque | <input type="checkbox"/> Entreprise d'import-export |
| <input type="checkbox"/> Entreprise de transport | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Entreprise industrielle | |

Si 'Autre' précisez :

Quel est votre niveau de formation?

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Primaire | <input type="checkbox"/> Universitaire (Bac +....) |
| <input type="checkbox"/> Moyen | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Secondaire | |

Si 'Autre' précisez :

Dans quelle tranche d'âge situez-vous?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Moins de 25 ans | <input type="checkbox"/> De 41 à 60 ans |
| <input type="checkbox"/> Plus de 60 ans | <input type="checkbox"/> De 25 à 40 ans |

Statut de votre entreprise

- | | |
|---------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Public | <input type="checkbox"/> Mixte, Autre "veuillez préciser" |
| <input type="checkbox"/> Privé | |

Statut juridique de votre entreprise

- | | |
|-------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> SARL | <input type="checkbox"/> EURL |
| <input type="checkbox"/> SNC | <input type="checkbox"/> Entreprise industrielle |
| <input type="checkbox"/> SPA | <input type="checkbox"/> Autre "veuillez préciser" |

Effectif (salariés)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Moins de 9 | <input type="checkbox"/> entre 50 et 250 |
| <input type="checkbox"/> entre 10 et 49 | <input type="checkbox"/> plus de 250 |

Notion du développement durable

La notion de développement durable

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Vous savez ce que c'est | <input type="checkbox"/> Vous n'avez jamais entendu parler |
| <input type="checkbox"/> Vous en avez entendu parler | |

Selon vous, le développement durable est fondé principalement sur la dimension

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Economique | <input type="checkbox"/> Environnementale |
| <input type="checkbox"/> Sociale | |

Pour vous, le développement durable c'est (plusieurs réponses sont possible, les indiquer par ordre d'importance, 1=plus important)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> L'instauration du bien-être social | <input type="checkbox"/> Le développement maîtrisé du territoire |
| <input type="checkbox"/> La concrétisation du développement économique et la consolidation de la croissance | <input type="checkbox"/> Equité sociale |
| <input type="checkbox"/> La préservation de l'environnement | <input type="checkbox"/> La bonne gouvernance |
| <input type="checkbox"/> La coordination entre les différents acteurs | <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser)..... |

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

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> La communauté de la ville | <input type="checkbox"/> Entreprises industrielles |
| <input type="checkbox"/> Les entreprises avoisinant le port | <input type="checkbox"/> Les décideurs locaux |
| <input type="checkbox"/> Toutes les collectivités | <input type="checkbox"/> L'Etat |
| <input type="checkbox"/> Les opérateurs économiques | <input type="checkbox"/> Chacun peut agir à son niveau |

Quelle est la priorité donnez-vous au développement durable?

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Primordiale | <input type="checkbox"/> Accessoire |
| <input type="checkbox"/> Secondaire | <input type="checkbox"/> Autre |

Si 'Autre' précisez :

Préservation de l'environnement urbain et portuaire

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

- Oui Aucun avis
 Non

Si "oui" quels sont les problèmes engendrés par le port sur la ville?

- Problème de circulation, congestion et saturation sur les axes principaux de la ville Pollution atmosphérique et bruit
- Risques industriels 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
- Périurbanisation et émergence des quartiers périphériques Autres (veuillez préciser).....

Selon vous, quels sont les impacts environnementaux de l'activité portuaire?

- Dégradation des milieux marins Pollution atmosphérique
- Dégradation des sols et de l'atmosphère Congestion dans la ville (Congestion interrompue)
- Bruit Autres précisez.....
- Poussières

Payez-vous des taxes écologiques?

- Oui Aucun avis
 Non

Si "oui"

Le port a-t-il pris des mesures nécessaires et dispositions d'atténuation de l'impact environnement sur la ville?

- Oui Aucun avis
 Non

Selon vous, quelles sont les mesures qui peuvent contribuer à la protection de l'environnement par les autorités portuaires?

Utilisation des moyens de manutention les plus modernes

L'aménagement moderne des superstructures

Mise en place d'un bon système de management

L'organisation de la recherche scientifique pour le développement durable et renforcement du plan de formation liée à l'environnement

Respect des dispositions réglementaires

Favoriser la mise au point et diffusion de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement

Réduire de temps de séjours à quai des navires et la réalisation d'économie d'échelle

Autres veuillez préciser

Interaction ville-port

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

La relation est très importante

la relation peu importante

La relation importante

La relation pas importante

Etes-vous satisfaits du rôle joué par le port dans l'économie de la ville?

Oui

Aucun avis

Non

Pensez-vous qu'au-delà des impacts négatifs, le port génère des effets économiques importants et profitera pour la population locale?

Oui

Aucun avis

Non

Comment qualifieriez-vous vos relations avec les services portuaires?

Très importantes

Pas importantes

Importantes

Inutiles

Peu importantes

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

- Oui Aucun avis
 Non

Selon vous, en termes d'occupation spatiale entre le port et la ville, il existe une situation:

- Conflictuelle Sans avis
 Entente

Pensez-vous que le trafic portuaire est la cause de la congestion dans la ville?

- Oui Aucun avis
 Non

Classez les problèmes rencontrés pour le développement du port?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Pouvoir de prise de décisions (centralisation des décisions) | <input type="checkbox"/> Problème d'infrastructures (réseau routier par exemple) |
| <input type="checkbox"/> Difficulté pour la mise en place d'un bon système de management | <input type="checkbox"/> Problèmes du foncier et manque d'espace |
| <input type="checkbox"/> Problème financier | <input type="checkbox"/> Un port de très faibles capacités et soumis à un enclavement urbain (totalement étouffés par le tissu urbain) |
| <input type="checkbox"/> Problèmes manque de main-d'œuvre qualifiées | <input type="checkbox"/> Autres veuillez préciser..... |

Interaction Port-Entreprise

Quelle est la part de votre chiffre d'affaires par rapport aux activités portuaires?

- 2% à 10% de 21%
 11% à 20%

Le pourcentage de l'effectif de vos employés en relation avec les activités portuaires?

- 2% à 20% de 41%
 21% à 40%

Lieu de résidence de vos employés occupant des postes en relation avec les activités portuaires

- Ville de Bejaia..... En dehors de la ville.....

Localisation de votre entreprise ou organisme

- A l'intérieur du port
- Entre 2 et 10 Km
- Moins de 2 km
- de 10 Km

Quelles sont les raisons de la localisation de votre entreprise?

- Proximité d'un port
- Proximité de réseaux routiers
- Proximité de centre urbain proximité de vos clients
- Minimiser les coûts de déplacement et /ou les coûts de transport
- Facilité d'accès aux installations
- Autre (Veuillez préciser):.....

Pour l'activité de votre entreprise ou organisme, considérez-vous la présence du port comme?

- Primordiale
- Secondaire
- Importante
- Sans intérêt

Pensez-vous que votre localisation dépend aujourd'hui étroitement de la présence d'un port?

- Oui
- Aucun avis
- Non

Pensez-vous que localisation dépend aujourd'hui étroitement de la localisation près de la ville?

- Oui
- Aucun avis
- Non

Meilleure interaction et proposition de solution pour les problèmes rencontrés

Quelles sont les bonnes solutions et pratiques dont vous inspirer afin définir la relation ville-port de demain?

- Fluidité de la circulation entre la ville et les ports
- Réorganiser l'armature urbaine, par une meilleure gestion du foncier
- Aménagement et réaffectation des espaces portuaires
- Mettre en œuvre une politique d'urbanisation réfléchie et la mise en place d'instruments d'urbanisme fiable
- Développement d'une stratégie commune de valorisation de l'interaction ville-port
- Associer la dynamique de l'activité industrielle avec les tendances extension de la ville
- Développement des infrastructures de transport

Est-ce que le développement des espaces d'entrepôts à l'extérieur des périmètres urbains est une solution pour une performance portuaire et une ville durable (port sec, plate-forme logistique....)?

- Oui Aucun avis
 Non

Pensez-vous que l'exploitation de la pénétrante qui reliera le port à l'autoroute Est-ouest et la localisation des zones extra-portuaires près de cet axe autoroutier constitue une solution optimale pour le port, la ville et les opérateurs économiques?

- Oui Aucun avis
 Non

L'intégration du transport multimodal (route + rail) permettrait-elle de réduire les impacts sur la circulation routière et les coûts du transport?

- Oui Aucun avis
 Non

Le développement du transport ferroviaire de marchandises est-il efficace pour diminuer ou du moins atténuer la congestion dans le port et dans la ville?

- Oui Aucun avis
 Non

Choisir une action parmi les suivantes pour une meilleure accessibilité:

- étudier et mettre en place un nouveau plan de circulation Limiter la circulation des véhicules du poids lourd (semi-remorque)
 Organiser le transport urbain Autres (veuillez préciser).....
 Proposer des solutions logicielles par l'utilisation des nouvelles technologies

Pensez-vous que la politique publique et le rôle des collectivités est une voie vers une meilleure cohabitation ville port?

- Oui Aucun avis
 Non

Adaptation du cadre organisationnel et managérial des ports au contexte économique mondial constitue-t-il un instrument pour maîtriser les impacts environnementaux sur la ville?

- Oui Aucun avis
 Non

Un projet portuaire de développement de hub (plate forme de transbordement grand port d'EL Hamdania (Cherchell) va-t-il profiter au port de Bejaia et favoriser un développement territorial portuaire et urbain?

- Oui
- Non
- Aucun avis

Si "oui", choisir une réponse parmi les suivantes:

- Désengorger le port
- Meilleure connexion aux réseaux mondiaux
- Atténuer les impacts environnementaux sur la ville
- Développement de nouveaux créneaux économiques dans les activités maritimo-portuaires et urbaines

Pensez-vous que la délocalisation du port est une solution idéale pour la durabilité de la ville?

- Oui
- Non
- Aucun avis

La meilleure option et orientation de développement de la ville et du port consiste à:

- Reconversion de l'ancienne zone portuaire en port de plaisance (tourisme)
- Une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville
- Délocalisation uniquement du port pétrolier
- Limiter l'extension actuelle du port
- Développement des zones d'activités portuaires on appuyant le développement et l'optimisation des espaces actuels

Quelles sont les actions envisageables et les dynamiques qui devront être favorisées afin d'assurer un développement harmonieux des relations ville-port?

- Modernisation des ports (investissements physiques et intégration des nouvelles technologies)
- Politique publique et implication des collectivités locales
- Améliorer l'accessibilité. (Aménagement urbain, plan de circulation...)
- Développer la chaîne logistique globale à l'extérieur des périmètres urbain. (port sec, plate-forme logistique...)
- favorisé des industries propres plus soucieuses des problèmes environnementaux
- Prévoir une extension et un agrandissement de la structure portuaire et la création de nouveaux espaces portuaires modernes
- Développer des réseaux intra-régions ou inter-régions par exemple le développement du réseau ferroviaire
- Bonne gouvernance et accentuer la décentralisation en facilitant les coopérations entre niveaux de collectivités
- Autres (précisez).....

A votre avis, quel est le mode de management stratégique pour une bonne relation ville port?

- Encourager le partenariat public-privé
- Instaurer une démocratie participative
- Mettre en place des outils managériaux les plus efficaces
- Autres (précisez).....
- Accentuer la décentralisation

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

- Services portuaires publics
- Service portuaire privé
- Partenariat Public/Privé
- Une gouvernance multi-échelles impliquant les collectivités territoriales

Selon vous, comment les villes portuaires doivent répondre à des attentes, celles de concilier les intérêts portuaires et le développement harmonieux et durable de la ville?

Afin de clôturer cette enquête, merci de nous faire part de vos remarques éventuelles.

Annexe : Les entreprises enquêtées

N°	Les entreprises	Statut juridique	Distribution	récupération
1	CE vital	Privé	9	9
2	STH	Public	5	5
3	Naftal	Public	7	7
4	Sonatrach	Public	3	3
5	Mehleb	Privé	3	3
6	EPLA	Public	2	2
7	Somacob	Public	5	1
8	ENMTP	Public	2	2
9	SCS sommam	Privé	1	1
10	Bejaia Emballage	Public	5	5
11	Profit	Privé	5	4
12	Empirie Milli	Privé	1	1
13	Liège	Public	5	5
14	Terastone	Public	1	1
15	Gadouche	Privé	5	5
16	GOGB	Mixte	5	5
17	SCS	Privé	5	5
18	ENAB	Public	2	2
19	SICAM	Privé	4	2
20	ETDE	Privé	2	2
21	MSC	Privé	4	4
22	Maresk	Multinational	2	2
23	Idras	Privé	1	1
24	Manami	Privé	1	1
25	Boujaloul	Privé	1	1
26	Buodebza	Privé	1	1
27	MTA	Privé	4	4
28	ISSA	Privé	1	1
29	PSSA	Privé	2	2
30	CPA	Public	3	3
31	SG	Multinational	2	2
32	BADR	Public	1	1
33	CNEP	Public	1	1
34	BDL	Public	1	1
35	GOLF	Privé	1	1
36	BA	Public	1	1
37	BEA	Public	1	1

Table des matières

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre 01 : Notion de port4

Introduction4

Section 1 : Généralités sur les concepts de port4

1.1. Définition de port.....4

1.2. Différents types de port.....5

1.2.1. Localisation.....6

1.2.1.1. Ports de Maritimes.....6

1.2.1.2. Ports de fluviaux.....6

1.2.1.3. Ports de lacustres6

1.2.1.4. Ports à sec.....6

1.2.2. Activités.....6

1.2.2.1. Ports de commerce.....6

1.2.2.2. Ports de pêche.....6

1.2.2.3. Ports de plaisance.....7

1.2.2.4. Ports de militaires.....7

1.3. Fonction de statut des ports.....7

1.3.1. Fonction des ports.....7

1.3.1.1. La fonction maritime.....7

1.3.1.2. La fonction commerciale.....	8
1.3.1.3. La fonction industrielle.....	8
1.3.1.4. La fonction logistique.....	8
1.3.2. Statut des ports.....	9
1.3.2.1. Les ports municipaux.....	9
1.3.2.2. Les ports autonomes.....	9
1.3.2.3. Les ports d'Etat.....	9
1.3.2.4. Les ports privés.....	10
1.4. Evolution et caractéristique des ports.....	10
1.4.1. Les ports de première génération.....	10
1.4.2. Les ports de deuxième génération.....	11
1.4.3. Les ports de troisième génération.....	11
1.4.4. Les ports de quatrième génération.....	11
1.5. Les stratégies des ports.....	12
Section 2 : Les principaux intervenants au niveau des opérations portuaires.....	13
2.1. Les différents acteurs.....	13
2.1.1. Une communauté d'acteurs.....	13
2.1.1.1. Les clients du port.....	13
2.1.1.2. Les services à la marchandise.....	14
2.1.1.3. Les services aux navires.....	14
2.1.1.4. Les entreprises de manutention.....	15
2.1.1.5. Les services administratifs.....	15
2.1.1.6. Les acteurs de transport terrestre.....	15

2.1.2. Les acteurs portuaires.....	16
2.1.2.1. Les différents intermédiaires.....	16
2.1.2.2. Les sociétés de manutention.....	16
2.1.3. Les acteurs publics.....	16
2.1.3.1. L’autorité publique.....	16
2.1.3.2. L’établissement portuaire.....	17
2.2. Les différents flux portuaires.....	17
2.2.1. Les flux physique.....	17
2.2.2. Les flux informationnels.....	18
2.2.3. Les flux financiers.....	20
2.3. Les principaux ports en Algérie.....	21
2.3.1. Le port d’Alger.....	21
2.3.2. Le port d’Annaba.....	22
2.3.3. Le port d’Oran.....	22
2.3.4. Le port de Djen-Djen.....	23
2.3.5. Le port de Bejaia.....	24
Conclusion.....	25
Chapitre 02 : Impact de port sur la localisation des entreprises et sur la durabilité de la ville.....	26
Introduction.....	26
Section 1 : La localisation des entreprises.....	26
1.1. Les théories économiques des choix de la localisation d’entreprises.....	26
1.1.1. La théorie de la localisation agricole et Von Thünen.....	27

1.1.2. La théorie de la localisation industrielle de Weber.....	27
1.1.3. La localisation du secteur tertiaire Walter Christaller.....	27
1.1.4. La théorie générale de l'économie spatiale A. L□sch.....	28
1.1.5. La nouvelle économie géographique Krugman.....	28
1.2. Les facteurs de localisation.....	29
1.2.1. Les facteurs de production.....	29
1.2.2. Les facteurs d'organisation.....	29
1.2.3. Les facteurs infrastructurels.....	30
1.3. Les stratégies de la localisation.....	34
1.4. Les espérances des entreprises de la zone portuaire.....	34
Section 2 : L'impact socio-économique et environnemental du port sur la ville.....	35
2.1. Notion d'avant et arrière-pays.....	36
2.1.1. Définition d'avant-pays.....	36
2.1.2. Définition arrière-pays.....	36
2.2. L'impacts économiques.....	36
2.2.1. Valeur ajoutée.....	36
2.2.1.1. Valeur ajoutée directe.....	37
2.2.1.2. Valeur ajoutée indirecte.....	37
2.2.1.3. Valeur ajoutée induite.....	37
2.2.2. La fiscalité.....	37
2.3. Impact social.....	37
2.3.1. La création de l'emploi.....	38
2.3.1.1. L'emploi direct.....	38

2.3.1.2. L'emploi indirect.....	38
2.3.1.3. Emploi induit.....	38
2.3.2. Impacts environnementaux.....	38
2.4. La relation entre le port et la ville.....	39
Section 3 : le développement durable et l'activité portuaire.....	40
3.1. La notion de développement durable.....	40
3.2. Les dimensions de développement durable.....	41
3.2.1. La solidarité sociale.....	41
3.2.2. L'efficacité économique.....	41
3.2.3. La responsabilité écologique.....	41
3.3. Les différents indicateurs de développement durable.....	42
3.3.1. Indicateur de développement humain.....	43
3.3.2. L'indicateur de bien-être économique et social.....	43
3.3.3. Indice de la durabilité environnementale.....	43
3.3.4. L'empreinte écologique.....	43
3.4. Le développement durable et l'environnementaux.....	43
3.4.1. L'implantation du développement durable au l'entreprise.....	43
3.4.2. L'implantation du développement durable au la ville.....	44
3.4.2.1. Développement durable et augmentation du trafic portuaire au cœur d'une ville.....	44
3.4.2.2. L'aménagement urbain et la transformation de l'hinterland de la ville-port.....	44
3.4.2.3. L'impact environnemental.....	45
3.4.2.4. Les enjeux économiques et les équilibres sociaux.....	46
3.4.2.5. La dimension culturelle de la ville-port.....	47
Conclusion.....	47

Chapitre 3 : Analyse des résultats de l'enquête.....	49
Introduction.....	49
Section 1 : Présentation du terrain de l'enquête.....	49
1.1. Présentation la ville de Bejaia.....	49
1.2. Présentation de l'enquête de terrain.....	50
1.2.1. Objectif et méthodologie de l'enquête.....	50
1.2.2. Présentation de l'échantillon.....	51
1.3. Déroulement du questionnaire et outils méthodologiques utilisés pour la collecte d'informations.....	52
Section 2 : Analyse des données de l'enquête.....	53
2.1. Profil du répondant.....	53
2.1.1. Secteur et statut d'activité de l'entreprise.....	53
2.1.2. Profil personnel répondant.....	55
2.2. Notion de développement durable.....	56
2.2.1. Notion, dimension et l'importance de développement durable.....	56
2.2.2. Acteur et Signification de développement durable.....	58
2.3. Préservation de l'environnement urbain et portuaire.....	59
2.3.1. Les effets et les obstacles engendrés par le port sur la ville et les objectifs environnementaux de l'activité portuaire.....	59
2.3.2. Les mesures nécessaires et dispositions d'atténuation de l'impact environnemental sur la ville et sur les autorités portuaires.....	60
2.4. Interaction ville-port.....	61
2.4.1. La relation du port avec la ville de Bejaia.....	61
2.4.2. Les impacts de port sur la ville.....	62

2.4.3. Les problèmes rencontrés pour le développement du port.....	63
2.5. Interaction port-entreprise.....	64
2.5.1. Répartition des entreprises selon l'activité portuaire.....	65
2.5.2. Les raisons de la localisation des entreprises.....	66
2.5.3. La localisation de l'entreprise auprès de port et de la ville.....	67
Section 3 : Recommandations pour une meilleure interaction entre le port et la ville	68
3.1. Les bonnes solutions et meilleure option pour développement de la ville et du port.....	68
3.2. Les infrastructures de transport sur l'aménagement du territoire.....	69
3.3. Développement territorial portuaire et urbain.....	71
3.4. Les actions pour meilleure accessibilité et développer harmonieux des relations ville et le port.....	72
Conclusion.....	74
Conclusion générale.....	75
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Annexes	
Table des matières	

Résumé

La localisation des entreprises à une relation directe et indirecte avec le port, de fait que cette localisation dépend de la proximité au port, en plus le port participe au développement de l'économie de la ville.

L'objet de notre recherche consiste à savoir le point de vue des importantes entreprises de la ville de Bejaia sur les impacts de port sur la durabilité de la ville et leur activité. À cet effet, nous avons réalisé une enquête représentative auprès d'un échantillon de 37 entreprises localisées dans la zone urbaine.

Les résultats de notre enquête ont permis de constater que l'existence du port dans la ville est essentielle pour le développement économique de celle-ci, il est même profitable pour les entreprises localisées près de cette infrastructure stratégique. Néanmoins, le port engendre des effets négatifs sur le développement durable et la durabilité de la ville, et peut dans certains cas nuire aux activités de ces mêmes entreprises suite aux désagréments causés.

Mots clés : Localisation des entreprises, développement durable, port, ville de Bejaia, impacts.

Abstract

The business location directly and indirectly related to the port, that this localization depends on the proximity to the port, in addition to the port participating in the development of the economy of the city. The purpose of our research is to find out the views of the major companies in the city of Bejaia on shipping impacts on the sustainability of the city and their business. To this end, we conducted a representative survey of a sample of 37 companies located in the urban area. The results of our survey have shown that the existence of the port in the city is essential to the economic development of the latter, it is even profitable for businesses located near this strategic infrastructure. Nevertheless, the port has negative effects on sustainable development and sustainability of the city and in some cases may adversely affect the operations of these companies following the inconvenience caused.

Keywords: Location businesses, sustainable development, port city of Bejaia, impacts.

ملخص

تموقع الأعمال التجارية لها علاقة مباشرة و غير مباشرة مع الميناء, و هذا بسبب تمركزها بالقرب من الميناء بالإضافة إلى هذا فالميناء يساعد في تطوير اقتصاد المدينة, و الغرض من بحثنا هو معرفة وجهات نظر الشركات الكبرى في مدينة بجاية على الآثار التي تؤدي إلى استدامة المدينة و تؤثر على أعمالهم. لهذا قمنا بإجراء تحقيق لعينة من 37 شركة الواقعة في مدينة بجاية, و قد كشف تحليلنا لنتائج تحقيقنا أن وجود الميناء في المدينة ضروري لتنمية اقتصاد المنطقة ومع ذلك, فإن ميناء له آثار سلبية على التنمية المستدامة واستدامة المدينة, وفي بعض الحالات قد تؤثر سلبا على عمليات هذه الشركات

الكلمات الرئيسية □ موقع المؤسسات, التنمية المستدامة, ميناء بجاية, الآثار.