

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des Sciences Economiques

Thèse de doctorat ès sciences économiques

Sujet :

Attractivité et dynamiques territoriales : impact de l'infrastructure portuaire de Cap Djinet sur son environnement géoéconomique

Présentée par :

M^{me} TADJINE-DAHMOUNE Rhadia

Pour l'obtention du grade de

Docteur ès sciences économiques

Soutenue publiquement devant le jury composé de :

M^f SI MOHAMMED Djamel, professeur UMMTO ,Président

M^{me} BOURAS Zohra, professeur, ENA,directeur de thèse

M^f TESSA Ahmed , professeur, UMMTO,examineur

M^f BELATTAF Maatouk , professeur, UAMB,examineur

M^f OUKACI Kamel, professeur, UAMB,examineur

M^{me} AGHARMIOU Naima, Maitre de conférence A ,UMMTO ,examineur

2017-2018

Remerciements

Je tiens à remercier Madame Zohra Bouras, Professeure à l'Ecole Nationale d'Administration d'Alger, qui m'a encadrée tout au long de cette thèse et qui m'a fait partager ses brillantes intuitions. Qu'elle soit aussi remerciée pour sa gentillesse, sa disponibilité permanente et surtout pour les nombreux encouragements qu'elle m'a prodigués.

Je remercie Monsieur Djamel Si Mohammed, président du Conseil scientifique de la faculté des Sciences Economiques commerciales et des Sciences de Gestion de Tizi Ouzou et responsable de l'équipe de recherche, dont j'ai eu l'honneur de faire parti, depuis plus de dix ans. C'est en travaillant à ses côtés que j'ai comprise ce que rigueur et précision signifiaient.

J'adresse tous mes remerciements à Madame Malika Ahmed Zaid, Professeure à la faculté des Sciences Economiques commerciales et des Sciences de Gestion de Tizi Ouzou, pour son aide et ses précieuses collaborations.

Je remercie aussi les membres de jury de l'honneur qu'ils m'ont fait en acceptant d'évaluer cette thèse, en l'occurrence Pr Ahmed Tessa. Malgré ses hautes fonctions administratives en tant que recteur de l'université de Tizi Ouzou, il a daigné accepter d'examiner mon travail. Pareil pour le Pr Kamel Oukaci, doyen de la faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion de l'université de Béjaïa, à qui j'adresse ma profonde gratitude.

Ma profonde gratitude va aussi au Pr Maatouk Belattaf de l'université de Ouargla et Dr Naïma Agharmiou de notre faculté qui n'ont pas hésiter à juger mon travail dans le cadre d'une évaluation scientifique.

Mes remerciements vont également à monsieur Mohammed SADAoui, Docteur à l'Institut National d'Agronomie d'Alger et à Monsieur Aziz Lalleg pour leurs aides techniques.

Mes remerciements vont aussi de toutes les directions de la wilaya de Boumerdes, particulièrement au personnel de la direction de la pêche et de la production halieutique et à ceux de la planification et de la subvention budgétaire, ainsi qu'aux fonctionnaires de la Direction des Ports et de la Marine Marchande du Ministère du Transports et des Travaux Publics, particulièrement à Madame MOKDAD, sous directrice de la Direction des Ports et de la Marine Marchande du Ministère des Transports et des Travaux Publics.

Je ne saurai oublier de remercier mon mari, mes parents, mes enfants et tous mes amis qui n'ont cessés de me soutenir dans les moments les plus rudes et qui m'ont encouragés dans les moments de doutes, oh combien nombreux. Un remerciement particulier pour mon amie et collègue, Karima Benamara qui m'a relue et soutenue tout au long de ces années, on ne peut plus difficile.

Dédicaces

A mes parents.

A mon mari et mes enfants

A mes amis.

Sommaire

Introduction générale	1
Partie I : Repères théoriques sur l'attractivité et les dynamiques territoriales	11
Introduction de la première partie	12
Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement	15
Introduction	15
1. Le concept de territoire.....	16
2. Le territoire dans l'analyse économique.....	22
3. L'analyse économique et les spécificités territoriales.....	32
4. Le territoire et le développement.....	38
Conclusion.....	46
Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires	48
Introduction	48
1. Les théories de l'attractivité territoriale.....	49
2. Quelle politique d'attractivité ?	57
3. Intelligence économique et attractivité territoriale.....	64
4. L'attractivité des territoires portuaires.....	70
5. la mesure de l'attractivité.....	74
Conclusion.....	76
Chapitre 3 : Les dynamiques territoriales	80
Introduction	80
1. Les dynamiques territoriales.....	82
2. Les dynamiques territoriales portuaires	97
André Vigarié construit son analyse pour appréhender le territoire portuaire sur trois volets : (Figure 4).....	99
Conclusion.....	110
Conclusion de la première partie.....	112
Partie II : Impact socioéconomique sur un territoire géoéconomique : attractivité et dynamiques des ports algériens, lecture à travers le port de Cap d'Alger.....	115
Chapitre 4 : le système portuaire algérien, vers la déréglementation.....	118
Introduction	118
1. Monographie des ports algériens	120
2. Analyse des contextes économiques et portuaires de l'Algérie	123
3. Les réformes du secteur portuaire : vers la déréglementation.....	132

4. Les programmes de développement du secteur portuaire	136
5. Les leviers de la gouvernance du système portuaire algérien	143
Conclusion	156
Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique ...	160
Introduction	160
1. Cap Djinet dans le cadre des instruments d'aménagement du territoire	162
2. Attractivité de l'environnement géoéconomique du port de Cap Djinet	170
Conclusion :	198
Chapitre VI : Le territoire géoéconomique de Cap Djinet : essai de modélisation.....	201
Introduction	201
1. Analyse cartographique des indicateurs socio-économiques	203
2. Essai de modélisation économétrique.....	222
Conclusion	241
Conclusion de la deuxième partie	245
Bibliographie	248
Liste des tableaux, cartes, graphes, photos, figures et schémas	255
Annexes	257
Table des matières	295

Introduction générale

Le secteur maritime est un domaine stratégique d'un point de vue militaire, économique et écologique. La polarisation côtière de la population mondiale en est une preuve : 80% des habitants de notre planète vivent à moins de 200 km des côtes. La mer est donc l'élément qui baigne les points vitaux économiques et démographiques. Les plus grandes villes du monde du XXIème siècle sont toutes des ports : en 2015, des agglomérations urbaines de 12 millions ou plus, Paris, Moscou et Londres disparaissent du premier plan et seules Delhi et Pékin ne sont pas maritimes¹.

Les ports à travers le monde, ont connu des réformes importantes allant vers la privatisation, la déréglementation et la décentralisation des infrastructures portuaires dont les objectifs sont l'amélioration de l'efficacité portuaire ainsi que la réduction de l'intervention de l'Etat dans la planification et la gestion des infrastructures maritimes pour réduire l'enveloppe financière à investir².

Les préoccupations officielles du gouvernement algérien, sont d'intégrer le système portuaire algérien dans la mondialisation, caractérisée par la déréglementation. Des dispositions législatives ont été prises mais certaines n'ont pas été appliquées.

L'Algérie dispose d'un littoral long de plus de 1622 km et compte 50 ports en service dont 11 ports de commerce mixtes (commerce, pêche et hydrocarbures), 2 spécialisés en hydrocarbures à Skikda Est et Bethioua (Oran), 31 ports et abris de pêche et un seul port de plaisance à Sidi Fredj.³

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la méditerranée, malgré leur importance étant donné que y transitent 95% des échanges de marchandises du pays, vu le faible volume d'échanges par voie routière, vers les pays du Maghreb et du Sahel.

Ils ont connu depuis l'indépendance, une gestion étatiste. L'investissement public dans ce secteur, n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale

¹ G. Chaliand et J.P. Rageau : Atlas du millénaire, Hachette, Paris, 1998

² C. Comtois et B. Slack : « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». Les cahiers scientifiques du transport, n°44, pp11-24, Lyon, 2003

³ Ministère des transports et des travaux publics 2017

vue la rente que génèrent les hydrocarbures. Face à cette situation, les autorités mettent au point des réformes touchant la législation portuaire dans l'espoir d'attirer des investissements privés étrangers et nationaux.

L'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire est essentiellement orienté vers les ports pétroliers et, depuis peu, vers les petits ports de pêche et de plaisance. Dotés d'infrastructures vétustes et anciennes, les ports polyfonctionnels accusent un retard énorme et sont considérés comme des ports de la première génération. En effet, l'économie nationale étant basée sur la rente pétrolière, les efforts consentis en matière de spécialisation des ports algériens sont concentrés sur le secteur du transport des hydrocarbures.

Construits selon des normes anciennes, la majeure partie des infrastructures portuaires algériennes ont une configuration adaptée aux navires de petites tailles caractérisée notamment par une modeste profondeur théorique réduite davantage par le phénomène d'envasement et le dragage. Cette situation oblige les armateurs desservant ces ports à recourir à des cargos de petites tailles considérés comme non économiques et engendrant des manques à gagner importants pour les chargeurs algériens qui doivent ainsi payer des taux de frets plus élevés, ceci d'une part. D'autre part, la globalisation et l'internationalisation de la compétition oblige les nations à se recentrer sur la création de la valeur rendant la logistique portuaire indispensable en tant qu'atout majeur pour faire face aux défis maritimes.

1- Objet de la recherche

Ce travail se veut d'être une étude académique sur la faisabilité et l'opportunité de la construction d'un port à eaux profondes à Cap Djinet dans l'optique de l'analyse de l'impact de ce port éventuel sur son environnement géographique et économique et dans sa capacité à drainer de l'attractivité pour ce territoire et des dynamiques capables de le rendre compétitif.

Or, le SNAT met l'accent sur la nécessité de promouvoir l'attractivité des territoires ainsi que la création des dynamiques de rééquilibrage territorial.

Pour assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires, le SNAT se donne comme objectifs le développement des échanges internationaux ; la recherche de l'attractivité par le système productif des biens et services afin d'attirer clients et investisseurs notamment les

IDE et la recherche de la compétitivité en vue d'accroître les parts de marché ainsi que d'organiser l'économie et le territoire. Ceci est dans le but d'accueillir et de sécréter, de traiter et de diffuser des informations recherchées étant donné que l'économie contemporaine est une économie de la connaissance et du savoir, force productive probable du XXIème siècle.

Parmi les axes prévus par le SNAT pour le renforcement ou la création de l'attractivité et la compétitivité territoriale, il y a la mise en œuvre d'une politique de développement régional.

Le schéma directeur présente un programme important en constructions et rénovations de plusieurs ports dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire prônant le développement régional par l'élaboration de stratégies d'attractivité et de dynamiques territoriales.

2- Problématique et hypothèses de travail

A partir des éléments de réflexion présentés ci-dessus, notre travail consiste à identifier l'impact du port de Cap Djinet sur son territoire en répondant à la problématique suivante : quelles seraient les retombées socio-économiques du projet de port de Cap Djinet sur son territoire géoéconomique susceptibles de drainer une attractivité et des dynamiques territoriales ?

La définition des problèmes posés par l'étude des impacts du port conduit à la recherche des données qui vont nous permettre d'appréhender les effets de la localisation d'un grand projet portuaire à proximité de la capitale.

Or, il convient de noter que la zone rurale limitrophe de l'investissement, n'est pas toujours prête à jouer le rôle qu'on lui impartit, et il convient donc, d'envisager cette implantation comme une action globale de développement.

D'une part, l'analyse d'une zone rurale impose l'étude détaillée des ressources agricoles des activités rurales non agricoles, des infrastructures, en particulier, de l'hydraulique, de la démographie et de l'habitat épars ; d'autre part, l'action globale de développement suppose que l'on étende l'investigation aux centres urbains et semi-urbains,

quelque soit leur taille ou leur rang administratif, pour en étudier les activités industrielles ou tertiaires, ces centres sont appelés à assumer les fonctions structurantes de l'espace.

Enfin, l'aire de dominance du port ne s'inscrit pas dans les seules limites de la wilaya de Boumerdes ; la détermination des impacts s'étend à des zones importantes de cette wilaya, pour les délimiter, il est donc nécessaire de considérer « la cellule de base de l'activité », c'est-à-dire la commune.

L'aire de dominance comprend un ensemble de communes dont certaines ont la fonction de chefs-lieux de wilaya, d'autres, de daïra, voir, même de simples agglomérations secondaires.

Il sera question ensuite, de mettre en relation ces préoccupations avec les problématiques de l'attractivité et des dynamiques territoriales au port, ainsi que sur son territoire géoéconomique.

Les usages croissants du terme d'attractivité depuis deux décennies, découlent de l'intérêt accordé à l'impact de la mondialisation, dont les délocalisations sont un exemple. Le terme désigne donc les nouvelles manières de penser l'économie internationale, les flux d'activité et de capitaux, les investissements. Ceci dit, quelle sera la place du territoire dans les stratégies d'attractivité actuelle et qu'est-ce qu'un territoire d'abord? Simple support d'actions ou sujet lui-même? Les différents niveaux et formes d'aménagement du territoire (super et infranationales) qui émergent actuellement, impliquent la multiplication des divisions territoriales des lieux, des politiques et des interventions. Cela pose la question des nouvelles logiques territoriales et des périmètres préétablis.

Un territoire peut se définir par le sentiment d'appartenance, les pratiques et les perceptions que l'on a de lui⁴. Il existe aussi une multi-territorialité, un territoire des réseaux à géométrie variable, dont le périmètre est difficile à cerner. Autant de territoires autant de formes de représentation et de projections. En tant que tel il est à la fois, lieu et source de projet. Il pose alors la question du maintien de l'héritage du passé (mémoire) tout en stimulant les changements et l'innovation par le projet (anticipation).

⁴Roncayolo, (M), la ville et ses territoires, coll.Folio essais, n°139, Gallimard, Paris, 1990

Concernant les dynamiques territoriales, Il est opportun de dire que depuis la crise du fordisme, il est devenu impossible d'expliquer les dynamiques industrielles par l'action des facteurs exogènes. La représentation des inégalités spatiales sur le modèle de rapport entre dominant -périphérie et celle de la bipolarisation industrielle (secteurs en développement/secteurs en déclin paraît insuffisante. Or, l'analyse économique prend en compte la variable territoire pour l'expliquer. La dynamique spatiale a été traitée par plusieurs auteurs ; en dehors des approches sociologiques, l'analyse économique fait référence à plusieurs conceptualisations tels que : la tectonique des territoires, les districts industriels, les SPL ainsi que les districts technologiques et les milieux innovateurs sous l'influence des évolutionnistes. Qu'en sera-t-il à Cap Djinet?

Il faut dire que Cap Djinet est un territoire à vocation agricole sans traditions industrielles. La commune de Djinet par sa position éloignée des axes majeurs n'arrive pas à connaître un développement important. Or, les territoires locaux sont confrontés à la mobilisation croissante des activités et des populations, ainsi qu'à la concurrence entre eux. Chaque territoire cherche à définir des politiques d'attractivité adaptées à son échelle et à son projet de développement. La capacité à attirer, mais aussi à maintenir les populations et les entreprises, apparaît désormais comme un enjeu portant des stratégies locales de développement. A cet effet, quelles seront les capacités du port de Cap Djinet à valoriser son territoire pour développer son attractivité? Quelle voie d'attractivité ce territoire peut-il trouver?

De part le monde, l'attractivité est l'un des objectifs de la stratégie que les territoires veulent mettre en œuvre pour leur développement; notre territoire est-il inscrit dans cette logique? Si oui, quels sont les critères et enjeux et quels sont les indicateurs permettant sa mesure au niveau de son territoire d'étude?

Conscientes d'un risque de marginalisation mais néanmoins très consensuelles avec les entreprises, les collectivités territoriales définissent des politiques d'attractivité des territoires. Les politiques traditionnelles s'efforcent de séduire les entreprises en leur offrant des avantages financiers ou bien, en termes d'infrastructures, ce qui nuit aux territoires puisqu'ils se mettent ainsi en concurrence et ne prennent pas en compte la face cachée de l'entreprise. Celle-ci n'est pas un acteur anodin, elle est acteur et auteur à la fois, dans le sens

où elle crée des normes de travail, de consommation ainsi que des conventions qui structurent à la fois les acteurs qui y travaillent et les territoires d'accueil, renforçant la dépendance des territoires à l'égard des entreprises. Mais y a-t-il une nouvelle politique d'attractivité territoriale qui serait fondée sur un projet défini préalablement par l'ensemble des acteurs /auteurs du territoire? Notre territoire d'étude est-il inscrit dans une logique de politique traditionnelle qui est à la recherche d'une politique d'attractivité participative, qui reposerait sur les spécificités distinctives du territoire et un projet défini par les acteurs/auteurs de ce territoire?

Qu'en est-il de la réalité algérienne ? Quelle est le rôle des acteurs locaux dans la promotion du territoire de Cap Djinet ? Comment sont –ils mobilisés pour drainer une dynamique territoriale ? Et comment organisent-ils leurs actions ?

Autrement dit, la question principale suggère les questions subsidiaires suivantes :

- Quelles sont les spécificités du système portuaire algérien ? et quel est son rôle dans les stratégies de développement ?
- Quelles sont les opportunités et les limites du territoire de Cap djinet ? est-il prédisposé à drainer une dynamique territoriale et une attractivité des territoires ?
- Quel serait le modèle géoéconomique qui permettrait de mettre en valeur la capacité du port à rendre le territoire attractif et dynamique ?

Les hypothèses de la thèse se poseront comme suit :

- 1- Le constat de l'échec des politiques publiques dans la gestion des ports. La centralité des ports n'est pas effective. Rappelons que la centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, d'une manière générale, de polarisation

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée malgré leur importance, étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays. Les ports ont connu depuis l'indépendance, une gestion centralisée et bureaucratique et ont continuellement souffert du manque d'investissement. L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale, vue la rente que génèrent les hydrocarbures. L'exercice de la fonction publique dans ce secteur n'a pas réussi le passage de la situation

passive des ports vers une situation plus active.

- 2- L'impossibilité des acteurs socioéconomiques de Cap Djinet à exploiter rationnellement les potentialités qu'elle recèle. Cela suppose l'échec de la politique d'aménagement du territoire dont les actions devraient être compatibles avec la vocation de la commune.
- 3- Le projet de port de Cap Djinet serait un facteur moteur de développement du territoire ; les acteurs territoriaux seront en mesure de mettre en valeur ce territoire en mettant en œuvre tous les mécanismes capables de le rendre attractif. Il s'agit de prendre en compte les différentes dimensions constitutives de l'attractivité territoriale, économique, résidentielle, touristique et y repérer les dynamiques y résultants.
- 4- L'inopportunité du projet de port à eaux profondes de Cap Djinet, en faveur du port de pêche réhabilité par le programme inscrit dans le schéma directeur portuaire. Il s'agit du fait que l'existence de ce port de pêche est adaptée aux spécificités territoriales de Cap Djinet où la construction d'un hub portuaire pourrait déranger les équilibres territoriaux existants.

5- méthodologie

L'attractivité et les dynamiques territoriales sont des concepts théoriques qui suggèrent des stratégies et des politiques économiques. Ainsi, nous avons adopté une approche pluridisciplinaire pour un essai d'explication inscrite dans la théorie de la régulation. D'ailleurs l'analyse territoriale nous autorise la consultation d'autres sciences sociales, en dehors de l'économie telle la sociologie, la géographie économique, l'anthropologie et l'histoire. Nous avons ainsi fait une revue de littérature concernant ces concepts en consultant les écrits de plusieurs auteurs ayant travaillé sur le sujet.

Une approche en termes d'aménagement du territoire s'impose d'elle-même, vue la nature du sujet. Une rétrospective des directives nationale et régionale concernant les stratégies de développement, s'est faite par la consultation des instruments d'aménagement du territoire et du développement durable(SNAT,SRAT,PAW, PDAU, SDP, lois, arrêtés,

décrets...) et des documents administratifs, annuaires statistiques et études émanant des collectivités territoriales.

Il est certain que l'approche économique est privilégiée, quand il s'agit de mesurer l'attractivité et les dynamiques territoriales, par l'utilisation des indicateurs appropriés ; ceci dit, il ya eu empreint des méthodes de la géographie économique pour mettre au point le modèle géoéconomique du port en utilisant entre autres, l'instrument cartographique et les schémas.

Ceci nous a permis l'application de notre première approche « diagnostic », propice pour dresser un état des lieux de l'activité portuaire en Algérie et de mesurer la prédisposition du port de Cap Djinet, à entrainer des dynamiques susceptible de rendre le territoire attractif (hypo1, hypo2).

Est-il opportun de rappeler que la méthode diagnostic de territoire est un recensement, un recueil de données sur un territoire, sujet de l'étude, concernant les potentialités et les contraintes qu'il peut receler. Ces données sont inscrites dans le temps, étant donné que cette méthode lie les construits du passé aux aspirations du futurs. Les étapes sont de poser le cadre de travail, de recueillir des données et les analyser, ensuite de définir une stratégie d'action et communiquer les résultats.

Dans une seconde phase, cela nous a outillé pour l'application de la seconde approche, la « prospective » par l'élaboration d'un modèle économétrique nous permettant d'identifier les paramètres qui ont un impact sur le territoire géoéconomique de Cap Djinet, (Hy3, hypo4).

La prospective est une démarche globale, interdisciplinaire, qui a pour mission de rendre compte de la situation passée et présente, de formuler les questions clés du devenir, de repérer et de dessiner les futurs possibles, de les confronter avec les buts que s'assignent ceux à qui elle s'adresse et avec les contraintes existantes de suggérer les procédures et les actions appropriées, pour transformer celles-ci en projets collectifs, pour permettre aux décideurs de choisir en connaissance de cause.⁵ .

Les étapes de la démarche sont :

⁵ DATAR, 1991

- La définition du problème et le choix de l'horizon.
- La construction du système et l'identification des variables clés.
- Le recueil de données et l'élaboration des hypothèses.
- La construction, souvent en forme d'arborescence, des futurs possibles.
- Les choix stratégiques.

Notre choix méthodologique a été orienté vers la démarche hypothético-déductive, qui est communément reconnue, comme étant la base d'un travail rigoureux.

. Cette démarche contient les phases suivantes :

- Observation / questionnement ;
- Élaboration d'une hypothèse (qui doit être réfutable) ;
- Déduction de prédictions (qui peuvent être testées et éventuellement invalidées) ;
- Définition d'expériences pour pouvoir tester les prédictions ;
- Validation ou invalidation des prédictions (et donc hypothèses) par l'expérience ;
- Validations permettant de consolider l'hypothèse qui devient alors théorie.

Pour conforter notre travail empirique, des entretiens ont été menés avec les acteurs locaux. Ils ont permis de cerner les perceptions de ces derniers, en ce qui concerne le développement de leur territoire.

6- Structure d'exposition

Le plan de la thèse est réparti en deux parties : la première retrace les aspects théoriques liés aux concepts de territoire, de dynamiques territoriales et d'attractivité des territoires. La deuxième partie traite, comme son titre l'indique de l'impact socioéconomique sur un territoire géoéconomique, attractivité et dynamiques des ports algériens, lecture à travers le port de Cap djinet.

Chaque partie se divise en trois chapitres. Le premier s'intitule « le territoire : un nouveau paradigme de développement. Il s'agit de donner succinctement les définitions du concept de « territoire » des différentes sciences sociales, pour comprendre la façon dont le territoire a intégré les sciences économiques comme nouveau paradigme.

Le chapitre II qui s'intitule « l'attractivité des territoires » et le chapitre III qui se nomme « les dynamiques des territoires » sont une revue de littératures des deux concepts ,

ce qui va nous éclairer sur les aspects théoriques susceptibles de conduire notre travail empirique.

« Le système portuaire algérien », intitulé et objet du chapitre IV offre une approche monographique des ports algériens, ainsi qu'une analyse structurelle et organisationnelle du système. Ceci donne un aperçu de la place des ports algériens dans leur environnement interne et externe.

Dans le chapitre V, «: présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique », il s'agit d'une approche descriptive de l'environnement géoéconomique de Cap Djinet, où il sera posé toutes les questions susceptibles de nous aider à définir les facteurs d'attractivité, drainant des dynamiques territoriales émanant du territoire de Cap Djinet.

Enfin, le dernier chapitre « le territoire géoéconomique de Cap Djinet : essai de modélisation prospective », sera une réponse aux questions posées par une approche analytique sur la base d'un modèle économétrique, précédé d'une présentation cartographique et statistique de l'évolution d'un ensemble d'indicateurs socioéconomique.

Partie I :

Repères théoriques sur l'attractivité et les dynamiques territoriales

Introduction de la première partie

Il est nécessaire, pour bien comprendre le changement de paradigme de développement, mettant le territoire au cœur de l'économie, d'affirmer que ce sont les différentes crises du capitalisme qui ont impulsé des réflexions sur une nouvelle façon de considérer le développement.

L'internationalisation de l'économie, les mutations des sociétés qui lui sont corollaires, la recherche de nouveaux modes d'organisation et de gestion territoriale donnent une intensité particulière à la réflexion sur le défi des territoires. Ne sont-ils pas des vecteurs sur lesquels doivent désormais s'appuyer les communautés pour mieux assoir leur bien être ?

Les paradigmes du développement territorial apparaissent comme une alternative capable d'engendrer une nouvelle dynamique de développement, et constitue ainsi un facteur pour limiter la prégnance d'une régulation fortement centralisée. Les mutations contemporaines du monde s'accompagnent d'une transformation du rôle de l'État et de l'émergence d'acteurs territoriaux capable, de mettre en œuvre un projet territorial.

L'emploi du concept de territoire est une évolution méthodologique donnant ainsi, plus d'épaisseur sociale et sociétale à l'espace. Vu les différentes publications qui traitent du territoire, on peut retenir les principales dimensions qui sont privilégiées pour bien comprendre sur quoi repose le concept de territoire : ⁶La porte d'entrée qui s'appuie sur la composante espace social, semble être une rupture par rapport à la référence spatiale qui est un élément constitutif majeur dans la définition de l'espace géographique. L'espace social se réfère au processus d'occupation, d'organisation, de gestion, de production et de reproduction de l'espace. La spatialisation est une socialisation qui témoigne d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes sociaux⁷. La deuxième composante explicative du concept de territoire a trait à l'espace vécu et perçu, qui renvoie aux formes de représentation, de perception et à la dimension sociétale investie de significations sociales, culturelles, développé par A. Frémont (1976) dans son ouvrage « la Région, espace vécue »⁸ en mettant en exergue la dimension imaginaire et affective que

⁶Diop, (A), Le territoire, un nouveau paradigme de développement et intégration sous-régionale, UCAD/GERAD, université de Dakar

⁷(Brunet, R, 1990 ; Pinchemel Ph et G, 1998 ; Di Méo. G, 1998) in, Diop (A), op.cité

⁸Frémont A., « la région, espace vécue »,

chaque individu se crée de son environnement, pour modeler l'image collective qui produit le territoire. Ces différentes approches sont l'objet du premier chapitre de notre thèse.

Dans un environnement de globalisation, les territoires doivent relever en particulier le défi de l'attractivité dans le but d'être compétitive, condition indispensable pour leur survie.

L'attractivité d'un territoire est généralement assimilée à la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou la population. C'est la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur, comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités ; cette attractivité est une attractivité perçue, qui n'implique que des personnes physiques, des individus, des ménages ou des équipes, par exemple des équipes dirigeantes d'une entreprise ou d'une administration publique.⁹ Deux types d'acteurs sont susceptibles d'être attirés par un territoire¹⁰ : les personnes physiques résidentes et les responsables ou équipes dirigeantes des organisations (entreprises, administrations, institutions du type association ou organisation non gouvernementale, etc.) qui investissent dans le territoire et y créent des emplois.

L'attractivité des territoires est un concept multidimensionnel. Les autorités locales, qui souhaitent accroître l'attraction de leur territoire sur les entreprises et les ménages, entrent directement en concurrence avec d'autres territoires. Deux grandes voies leurs sont ouvertes pour se différencier¹¹ : rendre durable leur territoire en accroissant les capacités d'être et d'agir de leurs résidents ; accroître l'attraction exercée sur les investisseurs, en favorisant la création de clusters, pour donner un avantage compétitif à leur territoire. Une forte attractivité n'est pas toujours désirée par tous les résidents. Souvent, elle est subie, car certaines franges de la population croient qu'elles n'en tireront aucun profit.

Notons que les intérêts des différents acteurs peuvent être divergents, ce qui nous conduit à cette question : l'attractivité pour quoi faire et qui en tire les avantages ?

Le chapitre II de notre thèse essaiera d'appréhender ce concept en insistant sur le fait que la nouvelle politique d'attractivité est organisée autour d'un projet de développement au

⁹GÉRARDIN (H) et POIROT (J), L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, in Monde en Développement, n°149, jan 2010. P5

¹⁰ Idem

¹¹ Idem, p18

sein duquel s'inséreraient les acteurs/auteurs du territoire. Cette lourde besogne a incité les pouvoirs décisionnels à réfléchir, à mettre au point d'autres dispositifs innovants d'aide à la décision : l'intelligence territoriale, dérivée de l'intelligence économique. Celle-ci traduit un besoin de nouveaux outils (qui doit être encore précisé dans sa formulation) de la part d'entreprises confrontées à des contextes concurrentiels durcis et complexifiés.

Ceci dit, cette attractivité est-elle mesurable ?

Dans un premier temps, les économistes ont essayé de mesurer la compétitivité d'un territoire. Cette notion est régulièrement évoquée, mais elle est relativement vague parce qu'il n'existe pas de définition communément admise, ni de mesure précise de cette compétitivité.

Mais l'attractivité des territoires a besoin d'un sous-bassement pour exister et pérenniser : des dynamiques territoriales, objet de notre troisième chapitre.

Les réflexions sur la définition des dynamiques territoriales n'est pas nouveau comme le montre la littérature consacrée aux *clusters*, aux milieux innovateurs, à l'économie géographique, aux proximités, aux *learningregions*, aux systèmes territorialisés de production, aux patrimoines et au capital social... il ya lieu de noter une sorte de « mutation paradigmatique »¹² qui s'illustre par le fait que l'intérêt est porté vers la compréhension des fondements micro-économiques et institutionnels qui se situent à la source des dynamiques spatiales et non vers l'aménagement des allocations des ressources dans l'espace.

Les travaux notent une ouverture de plus en plus marquée aux approches organisationnelles, notamment aux théories des réseaux. Cependant, les dimensions sociales et d'irréversibilité historique marquent l'ancrage institutionnalistes des auteurs travaillant sur ce concept de dynamiques territoriales. Ceci dit, il est important de noter la prédominance des approches du territoire-acteur, plus normative.

¹²Workshop organisé à l'Université de Savoie en mars 2006 intitulé « Les dynamiques territoriales, quelles nouveautés ? », p1

Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement

Introduction

Les réflexions sur la notion de territoire ont longtemps été menées sur deux volets : l'un dans le domaine des sciences, l'autre dans celui des humanités, pour ensuite s'unir sur cette idée impulsée par les biologistes, qui fait que notre évolution est la résultante de l'interaction entre les phénomènes culturels et biologiques¹³.

Plusieurs disciplines se sont intéressées à la notion de territoire. La première est l'éthologie, en privilégiant l'observation sur le terrain et l'étude des aspects de la survie et de l'évolution, avec toutefois une limite, concernant cette discipline : un manque d'intérêt pour les êtres humains. Ensuite, l'anthropologie démontre que le processus d'organisation territoriale doit s'analyser au niveau de l'action des hommes sur les supports matériels de leur existence et au niveau des systèmes de représentation. Ainsi, le territoire est à la fois objectivement organisé et culturellement inventé.

La géographie moderne a particulièrement intégrée le concept de territoire du point de vue des êtres humains, en mettant en évidence les facteurs historiques et culturels. Cette analyse est affinée par la géographie politique qui s'est focalisée sur la notion de limite, considérée comme un thème central de la territorialité¹⁴.

La psychologie a traité aussi du territoire par l'étude des phénomènes du comportement. Ensuite, les sociologues se sont intéressés à leur tour à ce phénomène, orientant leur recherche vers les sociétés urbaines et la discipline a été qualifiée d'écologie humaine.

Pour les Sciences économiques, le territoire est un espace de transformation des ressources, c'est une conversion de ressources disponibles en ressources latentes. Cette transformation, s'effectue grâce aux interrelations qui se tissent entre les différents acteurs territoriaux, instaurant un processus d'apprentissage. Or, l'action des acteurs est porteuse de projet, elle façonne et aménage le territoire grâce à la proximité et à la collaboration.

¹³Kourtessi-Philippakis, (G) et Treuil (R), La notion de territoire, définition et approche, in Archéologie du territoire, de l'Égée au Sahara, Le Comptoir des presses d'universités, 2011. Pp2-3

¹⁴idem

Le territoire subit les effets de la mondialisation, il devient alors, le trait d'union entre le global et le local.

Dans ce chapitre, il s'agit d'un essai de définition du concept de territoire en mettant en exergue le nouveau paradigme. En prenant en compte les pratiques du développement territorial nous allons essayer d'appréhender l'évolution de la réflexion de la science économique, par rapport au concept de territoire.

Ainsi, le chapitre est structuré en quatre sections : la première s'intitule le concept de territoire ; la seconde « le territoire dans l'analyse économique » qui sera suivie de « l'analyse économique et les spécificités territoriales » en troisième section. La quatrième section s'attèlera à lier le territoire au développement et s'intitulera « le territoire et le développement »

1. Le concept de territoire

Le terme « territoire » était rarement employé avant le XVII^{ème} siècle ; il dérive du mot latin territorium qui lui-même vient de terra qui veut dire (terre, globe terrestre)¹⁵. L'adjectif territorialis qui signifie un morceau de terre appropriée, donne aussi naissance au mot français terroir et territoire. Il s'est imposé avec la création d'Etats puissants : un royaume, c'est un roi associé étroitement à un territoire. C'est le prolongement du corps du prince.

Ce sens sera transféré aux sociétés animales au début du XX^{ème} siècle par l'éthologie. Le territoire exprimera désormais la prise de possession d'un espace par une espèce. Il sera associé aux concepts de domination, d'extension, de limite, d'invasion, de succession¹⁶ et de souveraineté. C'est ainsi que dans les années vingt, l'éthologie aboutit au sens suivant : « le territoire est une portion de la surface terrestre appropriée par un groupe social, pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux ».¹⁷

Le processus d'appropriation marqué par des conflits suggère que le territoire est un produit aménagé, géré et défendu par le groupe dominant pour protéger ses intérêts.

¹⁵Leberre (M) : « Territoires », in Encyclopédie d'économie spatiale, ed. Economica, Paris, 1992, p622

¹⁶ Bailly (A) : « Territoires et territorialités », in Encyclopédie d'économie spatiale, ed. Economica, Paris, 1994, p276

¹⁷Leberre (M), op. Cité.

Ceci dit, les pratiques spatiales font de chaque territoire un espace, produit original avec ses structures historique, sociale, culturelle et économique. Villeneuve ajoute que le territoire « est un espace marqué par le groupe ».¹⁸

Plusieurs auteurs Raffestin, Le Berre M, Brunet R, s'accordent à définir le territoire comme un construit couvrant à la fois une dimension objective et subjective. Et, est à ce titre assimilable à l'espace géographique qui, pour André Dauphiné est un « concept élaboré pour formaliser scientifiquement les caractéristiques de l'espace terrestre » ; un espace qui résulte d'un processus de « spatialisation » conduisant la société à le mettre en valeur, le transformer, assurer sa reproduction et l'édifier comme un construit social.

Selon C.Raffestin¹⁹, un territoire est un état de nature au sens où Moscovici définit cette notion, il renvoie à un travail humain qui s'est exercé sur une portion d'espace qui, elle, ne renvoie pas seulement à un travail humain, mais à une combinaison complexe de forces et d'actions mécaniques, physiques, organiques, etc.

Le territoire est une réorganisation de l'espace dont l'ordre est à chercher dans les systèmes informationnels, dont dispose l'homme en tant qu'il appartient à une culture. Le territoire peut être considéré comme de l'espace informé par la sémiotique. Les arrangements territoriaux constituent une sémiotisation de l'espace, espace progressivement traduit et transformé en territoire. Les mailles, les nœuds et les réseaux sont des invariants en ce sens que toutes les sociétés, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours, les ont mobilisés dans leurs pratiques et leurs connaissances, mais à des degrés divers et avec des morphologies variables.

Avec les civilisations contemporaines, c'est le troisième invariant qui est privilégié : le réseau. Aujourd'hui, l'écogénèse territoriale réside dans la maîtrise des réseaux de circulation, de communication et de télécommunication. L'information est, avec l'énergie, la ressource essentielle qui transite dans les réseaux de plus en plus complexes. C'est la théorie de la communication qui commande à l'heure actuelle, l'écogénèse territoriale et le processus de territorialisation- reterritorialisation.

¹⁸ In Bailly (A), op. Cité

¹⁹Raffestin (C) : « Ecogénèse territoriale et territorialité » in Brunet (R) : « Espace, jeux et enjeux », ed. Faillard, 1986, pp173- 185. In Bailly op. cité

Pour les pays développés, jusqu'au XXème siècle, la territorialité était encore fortement marquée par des relations, qui faisaient une large part aux lieux en tant que source d'identité. Il y avait une cohérence entre l'action d'une société et la sémiosphère à laquelle elle se referait. Cette relative unité, a volé en éclat et le processus de territorialisation-déterritorialisation- reterritorialisation n'est plus régulé de l'intérieur mais de l'extérieur.

Concernant Bachelard²⁰, il appréhende le territoire comme résultant d'un système de relations entre les hommes ; Moles²¹ partage le même avis, en dressant une typologie de catégories de territoires selon des échelles géographiques différentes :

- la peau (correspondant au corps propre) ;
- la sphère du geste (extension du corps) ;
- la pièce (clôture visuelle du monde extérieur) ;
- l'espace refuge (appartement, domaine d'appropriation accepté par la société) ;
- le domaine collectif familial (de la rue au quartier) ;
- le domaine collectif moins familial (centre- ville, lieu des services rares) ;
- la région et la nation (lieu des déplacements en environ une journée) ;
- le vaste monde (espace de projets, de l'inconnu et de l'aventure).

Il dira aussi que « l'individu se comporte comme s'il était plus ou moins maître et possesseur d'une petite fraction de l'espace environnant, qui lui sert de protection ». De cette notion apparaît le concept d'identité au sens appropriation de l'espace. A. Bailly relèvera l'évocation de J.B. Racine et M. Cosinschi qui traite « l'identité spatiale » d' « exclusivité » et de « compartimentage de l'interaction humaine dans l'espace », pour expliquer sa formation²². Les conflits d'appropriation de l'espace s'expliquent par l'analyse relationnelle du pouvoir, c'est-à-dire-, l'identité qui permet domination et ségrégation, se concrétise sur l'espace grâce aux jeux du pouvoir orchestré par le droit. Cette analyse donne lieu au concept de majorité/ minorité, groupe humain en supériorité ou en infériorité de pouvoir. Deux autres concepts décrivent un processus d'exclusion ou de dominance territoriale : marginalité et centralité.

²⁰ in Bailly (A), 1994, op. Cité, p276

²¹ MOLES(A), 1992, "vers une psycho-géographie", in Bailly (A), encyclopédie de géographie, Paris, Economica. In Bailly op. Cité

²² Bailly (A), 1994, op. cité

En fin de compte, c'est le concept de dominance qui sert de lien théorique entre une vision de l'espace urbain dérivée d'une théorie d'inspiration économique, comme la théorie des lieux centraux et une autre vision de l'espace écologique, développée par Racine et Cosinschi. J.M.Huriot et Perrier enrichissent la notion de dominance, en affirmant que la dominance dépend des capacités à attirer et à émettre des flux, en fonction de valeur de centralité économique. La dominance territoriale reflète quant à elle, des mécanismes complexes, qui permettent d'utiliser les différenciations spatiales pour créer du développement mais aussi de la marginalisation sociale et spatiale.

Selon Schwartz,²³ le territoire possède trois facettes : existentiel, physique et organisationnel. La première facette considère le territoire comme une entité dotée d'une identité propre et la territorialité est un sentiment d'appartenance à un morceau de terre et un mode de comportement au sein de cette entité ; la seconde facette, la dialectique « source-ressource » fonde l'interprétation du géo- système selon des éléments naturels, dotés de potentialités perçues par les effets qu'elles engendrent pour les sociétés. Ceci dit, il s'agit de procéder à l'observation de la matérialité des territoires qui se compose de propriétés naturelles, liées aux effets de la localisation du territoire, en un endroit précis et de propriétés matérielles, liées aux type d'utilisation que fait la société de son sol, en prenant en compte les contraintes naturelles.

Concernant la troisième facette, elle concerne l'étude des comportements territoriaux des acteurs sociaux. Il s'agit d'analyser les logiques de répartition spatiale des semis de points, des réseaux qui font l'usage de gradients et hiérarchies et leur degré de cohésion. Il en résulte ce que Paelink²⁴ appelle « les allocations spatiales » où des biens et services localisés, sont offerts à des agents économiques. Autrement dit, il s'agit de comprendre les configurations territoriales en observant les effets et causes.

Tout groupe social possède un degré de cohésion construit par des règles de fonctionnement issues d'un consensus. Mais il se construit des sous- groupes qui n'ont pas les mêmes centres d'intérêt avec le groupe ; ainsi, l'analyse territoriale va susciter l'organisation en termes de hiérarchie, domination, réciprocité, complémentarité.

²³ In Leberre (M), 1992, op. cité, p610

²⁴in Bailly (A), 1994, op. cité, p277

Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement

Le territoire comprend alors des réactions de type politique, caractérisées par exemple, par des propriétés d'assymétrie, de transivité et d'exclusivité qui définissent la notion de dominance et des relations géo- politiques, qui se traduisent par l'action d'acteurs en termes de flux d'informations et de décisions qui engendrent les flux et structures des territoires.

Le territoire n'est pas seulement un espace économique mais aussi un espace écologique, juridique et un espace vécu.

L'utilisation du concept de territoire marque une avancée sur le plan méthodologique, car il arrive à donner à l'espace une dimension sociale et sociétale. En consultant les différents travaux qui prennent le territoire pour sujet d'étude, il nous est possible de cerner ses contours.

La dimension espace social du territoire marque une évolution considérable dans la réflexion, donnant lieu à la définition de l'espace géographique. L'espace social représente un processus d'occupation, d'organisation, de gestion, de production et de reproduction de l'espace. Dans le même ordre d'idées, on conclue que la spatialisation est une socialisation qui est engendrée par une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes sociaux.²⁵

L'espace vécu et perçu est une autre dimension qui nous permet d'appréhender le concept de territoire. Cette notion développée par A. Frémont (1976) dans son ouvrage « la Région, espace vécue », illustre les configurations que se représentent et perçoivent les groupes sociaux de leur espace, de leur société et de leur culture. C'est une illustration virtuelle, liée à l'affect, que chaque membre du groupe social se fait du monde qui l'entoure. Ces configurations individuelles de l'espace aboutiront à définir « l'image collective » qui donne naissance au territoire.

Cette analyse confirme celle de Raffestin²⁶, en 1980 qui stipule que le territoire est une production à partir de l'espace, grâce aux dynamiques engendrées par les logiques de

²⁵Brunet. R, 1990 ; Pinchemel Ph et G, 1998 ; Di Méo. G, 1998, in Diop, « le territoire, un nouveau paradigme de développement », op. cité

²⁶Raffestin (C.), 1980, Pour une géographie du pouvoir Litec. In Bailly op. Cité

pouvoir et de domination ; c'est une dimension politique que l'auteur a introduit pour définir le territoire. Les notions pouvoir et domination sont liées à la construction et à la pérennité de toute institution étatique, car la recherche du pouvoir et de la domination permettent la main mise sur un espace pour le contrôler, tout en offrant des fonctionnalités différentes aux sous-espaces qui présentent des spécificités; ceci permet la reproduction du groupe social

D'autres concepts dérivés de celui de territoire, marquent leur entrée dans la littérature traitant du territoire : territorialité, territorialisation, développement territorial

Les deux premières notions sont interdépendantes : La territorialité englobe un processus d'apprentissage cognitif qui est mis en jeu pour construire les interrelations entre les différents individus, organisés en groupes, localisés sur un espace déterminé et ce dans le temps long ; ainsi, la territorialité est défini par Raffestin , qui en a fait un concept phare, comme l'ensemble des rapports qu'une société développe entre elle, ainsi qu'avec l'extériorité et l'altérité, en s'appuyant sur des intermédiaires. Le but est de contenter ses nécessités et ce, dans la perspective d'atteindre plus d'indépendance possible, en prenant en compte les ressources du système. Cette notion selon G. Di Méo²⁷ (2004) est un lien personnel et/ou commun dans une relation alambiqué aux territoires qui se construit par la connivence d'un système de relation existentielle, des espaces vécus et perçus et des empreintes représentés de différentes échelles de configurations territoriales.

Dans le même temps, la territorialisation s'apparente à l'appropriation de ces individus de leur espace, dans le but de construire un projet sociétal commun, c'est une spatialisation qui va aboutir au territoire. Or, le temps est une dimension importante pour cerner le territoire ; ce dernier est une construction dynamique, lente, cyclique, influencée par les perceptions sociales, qui sont le fondement de son existence.D'ailleurs, cette notion est développée par l'économie publique qui l'inclut dans ses études de l'évolution des modes de gestion de l'action publique. Pour cette discipline, La territorialisation est une approche des politiques publiques qui s'inscrit au sein des territoires selon leurs spécificités avec une prise en charge plus localisée des besoins des populations.²⁸C'est une vision qui réfléchit à la meilleure échelle possible, pour instaurer une proximité vis-à-vis des citoyens dans une

²⁷ Di Méo, (G), 2004, Annales de géographie, t113,n°638-639, composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités,édit. Armand Collin, pp339-362

²⁸ Douillet, op. Cité

optique de démocratie participative, susceptible de construire un territoire spécifique équilibré.

Le territoire construit est généré par des interrelations que tissent les différents acteurs motivés par un objectif commun et intégrés dans une démarche collective. Actuellement, la notion de territoire est incontournable dans l'analyse économique ; la place des acteurs dans la construction territoriale offre à l'action publique plus de marge de manœuvre, car elle engendre de nouveaux modes de gouvernance territoriale multi-niveaux. L'acteur est devenu omniprésent sur le territoire. Jean Marie Miossecle traduit comme une zone de développement, permettant de recevoir des politiques d'aménagement et de gestion, à des échelles différenciées ; il représente aussi le lieu d'évolution de l'individu et de la société ; il renvoie à la localisation d'acteurs dont le rôle est la fourniture des services réclamés par les citoyens

Ceci dit, comment l'analyse économique a-t-elle intégré le concept de territoire comme nouveau paradigme ?

2. Le territoire dans l'analyse économique.

Le concept de territoire n'a été pris en compte dans l'analyse économique donnant naissance à l'analyse territoriale, que lorsque l'on s'est rendu compte des limites des analyses dites « orthodoxes » dans l'explication et la résolution des différentes crises économiques qu'a connu le monde contemporain.

Sans se débarrasser des analyses orthodoxes, l'analyse économique va intégrer l'analyse territoriale considérée comme hétérodoxe, transversale et dynamique. C'est une analyse qui va permettre de donner un certain nombre de réponses aux différentes problématiques de crises, que les analyses orthodoxes n'ont pas pu solutionner.

Ainsi, cette section va en premier lieu, suivre les étapes d'intégration du concept de territoire qui va de la notion d'espace homogène de Van Thunen jusqu'aux analyses de A. Marshal en 1900 et les différents travaux récents de notamment Beccatini.

En second lieu, la section traitera des contributions de chaque science sociale dans l'enrichissement des outils de l'analyse territoriale, ayant permis à cette dernière de devenir une discipline à part entière avec son objet, sa méthode..

2.1. L'espace économique : de l'espace au territoire

La crise économique a bouleversé les hiérarchies spatiales ; le modèle des trente glorieuses est en panne. La théorie économique s'interroge sur le remède en reconsidérant le mode de représentation de l'espace.

L'espace économique est au centre d'intérêt des économistes depuis le XVIIIème siècle. Le sujet a été appréhendé en analysant deux points essentiels :²⁹

- l'espace est considéré comme une distance qui engendre des coûts, la minimisation de ces coûts appelle l'élaboration d'une théorie de la localisation optimale des activités de production ;
- les disparités des coûts et donc de prix créent des espaces hiérarchisés (villes / campagnes) entre lesquels existent un déséquilibre structurel.

Richard Cantillon place le marché au cœur des échanges³⁰. L'espace est alors défini par des aires de marché délimitées par les frais de transport du lieu de production au lieu de vente. Le district du bourg devient sa limite, le lieu le plus coûteux pour la marchandise. L'espace intra –national se structure donc en aires de plus en plus vastes, hiérarchisées jusqu'à l'aire – nation. Le prix des marchandises et le potentiel dépensé sont des éléments dynamiques constituant cette structure.

Richard Cantillon³¹, physiocrate qui a beaucoup inspiré les classiques à posteriori, le considérant comme le précurseur de l'économie politique classique, saisit le problème des inégalités structurelles entre villes et campagnes : les villes se constituent et grossissent par la dépense des grands propriétaires. Cette dépense élargit les marchés urbains et établit une inégalité durable entre sa ville et sa campagne environnante. Mais cette inégalité est imminente, vue l'attractivité de la ville et ne peut être évitée que par des actions

²⁹ Pecqueur (A) : « évolution et analyse de l'espace économique » in Problèmes Economiques n°2009,1987

³⁰ Cantillon (R) : « essai sur la nature du commerce en général, 1755 » ed. INED, Paris, 1952. In Pecqueur, op.cité

³¹ Cantillon (R) : « essai sur la nature du commerce en général, 1755 » éd. INED, Paris, cité par Adam Smith dans son ouvrage « la richesse des nations »,1776. In Pecqueur (A), op. cité

volontaristes. Or, l'optimisation des coûts dans un espace affranchi des contraintes réglementaires serait le meilleur moyen de réduire ces inégalités. Cette représentation de l'espace éclipse les spécificités des territoires qui apparaissent comme autant d'obstacles à la rationalisation des localisations dans un espace conçu comme homogène.³²

L'épanouissement de la bourgeoisie manufacturière réclamait un espace de liberté pour le fonctionnement des mécanismes économiques du marché. Celui-ci devient le lieu privilégié de structuration de l'espace, rejetant toute action volontariste sur les inégalités spatiales. Or, la prépondérance du marché désolidarise l'espace économique de toute spécificité spatiale.

Ceci dit, l'espace économique sera considéré comme une « géographie abstraite modelée par les prix de marché. Les néo-classiques poussent l'analyse avec l'autonomisation de l'économie et de son espace. Or, dès 1826, J.H. Von Thünen proposera une théorie de la localisation agricole pour maximiser la rente foncière.³³ Le type de culture à effectuer sur un sol, sera fonction de la distance de celui-ci à la ville centre. A ce niveau d'analyse, les économistes intègrent la variable espace en la réduisant à des coûts de distance, dans un modèle d'équilibre général de type walrasien. D'ailleurs, A. Lôsçh, l'un des fondateurs de l'économie régionale, utilisera en 1940, les concepts néo-classiques de courbes d'indifférence et de substitution des facteurs de production pour déterminer les localisations d'activités productives.³⁴

Alors la question des inégalités commence à intéresser les analystes avec la crise économique et l'émergence des phénomènes urbains. On s'intéresse désormais à l'analyse des inégalités davantage qu'à celui de l'espace homogène (minimiser les coûts engendrés par la distance).

Ainsi, au XX^{ème} siècle, une nouvelle doctrine accompagne le fordisme faisant une altération au principe du « laisser-faire » : l'intégration massive des ouvriers producteurs dans le cycle de consommation devrait relancer la croissance en créant de nouveaux

³² Pecqueur (A), 1987, op. cité, p17

³³ Pecqueur (A), 1987, op. Cité, p18

³⁴ Losch (A), « l'ordre spatiale de l'économie », 1940, in Pequeur, 1987, op.cité.

débouchés. De nouveaux espaces s'imposent au nouveau processus d'accumulation, rejetant ainsi l'espace homogène qui exclue l'aménagement du territoire.

C'est dans cette optique que W.J. Reilly va publier en 1929 la loi de gravitation du commerce de détail, qui prône que les villes ont un pouvoir d'attraction qui n'est pas seulement déterminé par la proximité des lieux de production, mais aussi de la nature des produits qu'elles consomment.

A ce propos et beaucoup plus tard, François Perroux dira d'ailleurs, que l'espace économique est polarisé en ce sens que des forces centrifuges et centripètes y sont à l'œuvre. Ces forces traduisent des rapports de pouvoir qui s'inscrivent dans l'espace.³⁵

Ensuite, la théorie économique va s'intéresser aux nécessités concrètes, d'emploi, de logements, notamment, dont l'offre n'est pas égale par tout, en dénonçant les inégalités produites par la croissance. J.F. Granier notera que si l'espace est constitué de pôles qui attirent l'activité de production, il doit alors être possible de créer des pôles, là où il n'y en a pas encore, dans le but de rééquilibrer les localisations ; l'espace devient « contenu du plan ».³⁶

D'ailleurs, T.R. Boudeville accentuera ce point de vue en affirmant que « l'espace homogène et l'espace polarisé n'ont en eux-mêmes pour intérêt ultime que d'éclairer une politique et aider à construire un espace –plan le meilleur possible ».³⁷

Il y a lieu d'observer à l'instar de Pequeur³⁸, que cette nouvelle représentation de l'espace comme espace polarisé, complète l'autre (espace homogène) dans la mesure où la conception polarisée de l'espace, insiste davantage sur la gestion des inégalités, obstacles à l'accumulation, alors que l'hypothèse de l'autonomie de l'économique par rapport au politique n'est pas fondamentalement remis en cause. La gestion des inégalités se fera principalement sur la base d'une rationalité économique. La spécificité des territoires est encore évacuée puisque « l'aménageur est extérieur au territoire qu'il aménage ». L'espace

³⁵ Perroux (F) : « les espaces économiques », in *Economie Appliquée*, Tome III, n°3, mars 1950. In Pequeur, op. cité

³⁶ Granier (J.F.) : « Paris et le désert français », ed. Le Portulan, Paris, 1947. In Pequeur, op. cité

³⁷ Boudeville (T.R.) : « les espaces économiques », ed. PUF, Paris, 1964. In Pequeur, op. cité.

³⁸ Pecqueur (A), 1987, op. cité.

économique devient le territoire sur lequel on projette des politiques de réallocations/relocalisations d'activités productives.

A partir des années soixante, sous l'impulsion du phénomène de l'internationalisation des échanges, l'intérêt porté sur le paradigme de l'espace se renforce puisque désormais, les lois qui expliquent sa structure se situent à l'échelle mondiale.

Pour Samir Amin, les relations entre les formations du monde développé (le centre) et celle du monde sous-développé (la périphérie) impliquent des transferts de valeurs, qui constituent l'essence du problème de l'accumulation à l'échelle mondiale, reportant ainsi le problème des inégalités à cette échelle. Cet espace devient le lieu de l'échange inégal.³⁹L'espace est hétérodoxe.

L'analyse de l'espace mondialisé a été transposée aux espaces infra-nationaux par de nombreux auteurs tels : A. Lipietz.⁴⁰ Pour ce dernier, il ne s'agit pas de remettre en cause l'existence des pôles caractérisés par des rapports de domination, mais d'expliquer le fait que les pôles apparaissent dans un lieu de lutte des classes, c'est-à-dire lieu d'exercice de « la loi de la valeur » : « tout espace n'est rien d'autre que la dimension matérielle des rapports économiques et sociaux ». Lipietz nie le concept de territoire.

Cependant, les retournements spatiaux ne peuvent plus être expliqués par l'action des facteurs exogènes du territoire.

La bipolarisation industrielle (secteurs en développement/ secteurs en déclin) qui influe négativement sur les tissus économiques vient d'une optique verticale, macro-économique du développement. Ceci dit, une logique horizontale des territoires s'impose.

Un certain nombre d'économistes traitent le sujet, à l'instar de W. Stôhr⁴¹, qui a montré que le centralisme des décisions, son manque de flexibilité, conséquence de la pétrification des décisions, a poussé non seulement au pillage ou à l'abandon des ressources

³⁹ Amin (S) : « l'accumulation à l'échelle mondiale », ed. Union Générale d'Édition, Paris, 1970. In Pequeur, op.cité

⁴⁰Lipietz (A) : « le capital et son espace », ed. Maspero, Paris, 1977. In Pequeur, op. cité.

⁴¹Stôhr (W) : « la crise économique demande-t-elle de nouvelles stratégies de développement régional ? », ed. Economica, Paris, 1984. In Pequeur, op. cité.

régionales, mais aussi à une baisse de la capacité de flexibilité et d'innovation des communautés locales. Une doctrine du développement agropolitain se basant sur la solidarité communaliste et l'auto-satisfaction des besoins est publiée par Friedman et Douglas⁴². J. L. Guigou⁴³, spécialiste contemporain en aménagement du territoire et en économie rurale, parle de coopération intercommunale et J.L.Perrier⁴⁴ prône une analyse méso-économique de l'espace qui considère les territoires comme des éco-systèmes. Ainsi, l'espace est pluriel, composé de territoires qui sont, d'autant d'espaces de vie pour les groupes qui doivent et peuvent organiser leur propre développement.

Ceci dit, le territoire n'est pas complètement autonome et ne serait auto-suffisant. La variable territoire ne peut être le seul élément structurant de l'espace économique. Il ne faut donc pas exclure la contrainte extérieure. Les territoires doivent être confrontés aux logiques fonctionnelles par « l'adaptation innovante » du local à ces logiques contraignantes.

La problématique essentielle de l'économie spatiale serait alors, de localiser les modalités d'articulation entre le potentiel local (logique horizontale) et les contraintes extérieures, aux territoires (logique verticale ou fonctionnelle). Cette articulation est contenue dans le concept d'écosystème territorialisé.

Mais quelle était la contribution des différentes sciences sociales dans l'émergence de ce nouveau concept.

2.2. Le territoire et les sciences sociales.

Le bilan de l'ensemble des contributions des économistes consacrées à « l'économie du territoire » depuis l'apparition de cette thématique, notamment grâce aux apports des économistes néo-marshalliens dans les années 1970, donnent les conclusions suivantes : le territoire n'est pas au départ un concept économique, quoique l'espace se retrouve dans l'analyse économique dite « orthodoxe » à des échelles différentes.

⁴² Pecqueur (A), 1987, op. cité, p19

⁴³ Guigou (J.L.) : « coopération intercommunale et nouveau modèle de croissance », in RERU n°4, 1978. In Pecqueur, op. cité.

⁴⁴ Perrier (J.L.) : « économie spatiale et méso-analyse » in Aydalot : « crise et espace », ed. Economica, 1984. In Pecqueur, op. cité.

2.2.1. Les courants orthodoxes

Pour **la géographie**, le territoire est un produit de l'action humaine sur un espace. Ceci dit, le territoire est un fait culturel et géographique, inscrit dans une logique spécifique⁴⁵. C'est un système composé de relations interdépendantes entre l'espace et sa population. Il est le lieu de reproduction de cette population grâce aux ressources qu'elle y trouve.⁴⁶

Autrement dit, le territoire se construit dans le temps par les relations sociales qui se tissent entre les différents individus, qui font émerger un sentiment d'appartenance. Celui-ci naît d'un processus d'appropriation de l'espace qui se déroule grâce aux actions des différents individus ainsi qu'aux perceptions que les uns et les autres donnent à leurs actions, créant une identité collective.

Cette vision géographique qui perçoit le territoire comme espace de vie, espace vécu et espace social⁴⁷, se complète par l'analyse des **sciences politiques** qui offrent au territoire des frontières ; ces dernières sont tracées par le pouvoir politique qui cherche le contrôle et la domination. Cet objectif est atteint lorsque cette autorité politique accède à la légitimité par le biais de confrontations dont la finalité est d'aboutir au consensus.

Les **Sciences économiques** proprement dites, se sont penchées sur cette problématique. Nous allons voir en ce qui suit l'apport de certaines de ses disciplines.

L'économie spatiale, l'une des disciplines qui traite de l'espace, ne prend pas en compte le concept de territoire, niant par la même occasion cette relation édictée par les sciences politiques, vues plus haut, qui se tisse entre les citoyens et l'autorité.

Longtemps les sciences économiques ont considéré l'espace comme un réceptacle homogène pour les activités économiques, en vue d'une localisation. Or, cette dernière peut être révoquée, provoquant des délocalisations.

En observant les déséquilibres spatiaux, l'analyse spatiale parle d'hétérogénéité de l'espace et tracera comme objectif la recherche des conditions capables de mener vers un

⁴⁵Pacquot (T), « qu'est ce qu'un territoire ? », Vie Sociale, n°2, 2011

⁴⁶In Requier-Desjardins, op. cité

⁴⁷In Requier-Desjardins, op. cité

équilibre spatiale. Ces conditions vont être liées aux coûts de transport dans la vieille tradition vonthunienne. Dans cette optique, la concurrence pure et parfaite est réfutée au profit du monopole. Une autre hypothèse de l'économie spatiale est l'immobilité des facteurs de production incitant à la spécialisation. Ces différentes réflexions de l'analyse économiques conclue que l'espace est entouré de frontières figées, affirmant l'hypothèse de la fixité des facteurs de production et assimilant le concept de territoire à celui de nation. Ce dernier est développé par l'économie de la croissance et du développement en exposant son concept de croissance endogène.

Quant à **l'économie publique locale**, cette dernière s'intéresse à l'étude de l'impact des biens publics locaux sur l'espace géographique, qui est engendré par le coût d'accès à la zone où s'exerce les effets de non rivalité ou de non exclusivité ou que ce soit, du fait du débordement de ces effets au-delà d'une circonscription de financement. Ceci stipule que les gouvernements locaux doivent prendre en charge la distribution des biens publics, car leur impact géographique est restreint. Ces gouvernements doivent se multiplier autant que possible, pour pouvoir offrir les biens publics aux citoyens. Cette analyse introduit la notion de différenciation territoriale nait de la diversité des préférences des citoyens.⁴⁸

Ceci dit, la géographie économique se focalise sur la détermination de l'impact géographique de localisation des activités économiques, mettant l'accent sur l'hétérogénéité de l'espace due aux effets plutôt exogènes (taille de marché) qu'endogène.⁴⁹

Les théories de la croissance endogène complètent celles de l'économie géographique, même si elles introduisent les facteurs endogènes de croissance comme élément d'analyse. Elles mettent en évidence la relation entre les facteurs endogène de croissance et les liens sociaux évoluant, sur un espace déterminé. Là, on détecte les prémices d'une analyse territoriale, étant donné qu'il ya la mise en lumière de la dimension sociale dans la configuration spatiale donc la construction d'un territoire.

In fine, toutes ces analyses vues plus haut, nie le territoire. Qu'en est-il des approches dites « hétérodoxes » ?

⁴⁸Requier-Desjardins, op.cité

⁴⁹Requier-Desjardins, op. cité, p5

2.2.2. Le courant hétérodoxe

C'est les courants hétérodoxes qui ont introduit le territoire dans l'analyse économique et que la référence au concept de territoire est apparue explicitement.

Les économistes se sont rendu compte, sur le plan pratique, que la relation, entre un espace et une population imprégnée d'éléments identitaires spécifiques, augmente l'efficacité économique. Ceci suggère que la pertinence du concept de territoire pour l'analyse économique, est fortement liée à la pérennité de cette relation.

Les courants fondateurs initiaux en sciences économiques, explicités plus profondément dans la section 3 de ce chapitre, sont généralement référés à deux courants proches :

- le courant néo-marshallien des économistes italiens étudiant les districts industriels renforcés par la contribution, à la frontière de l'économie et de la science politique, de Piore et Sabel (1984) sur la généralisation de la « spécialisation flexible »;
- le courant en termes de « milieux innovateurs » développé notamment par le GREMI, pour expliquer les performances localisées de l'innovation.

Ces deux courants ont en commun, une vision de la dynamique économique niant le paradigme de la croissance équilibrée.

Que ce soit l'analyse d'arrangements organisationnels territorialisés où l'analyse de la constitution de savoir-faire spécifiques territorialisés, ils considèrent tous que la référence au concept de territoire est un emprunt aux autres disciplines des sciences sociales.⁵⁰

Par ailleurs, les études sur les districts industriels et les SPL prenant en considération les petites entreprises lorsqu'elles arrivent à s'organiser en réseaux, permettent de parler de territoire, car ces réseaux ont en commun, une identité sociale donnant à l'espace un caractère « socioéconomique ». Ceci dit, les études récentes basées sur la pérennité des réseaux socioéconomique dans certains districts industriels sont remises en cause.

⁵⁰Requier-Desjardins, op.cité p6.

Mais les travaux en termes de clusters apparentés à Porter ainsi que ceux liés aux chaînes de valeur globale, affine l'analyse. Les premiers, contrairement aux analyses en termes de chaînes de valeur globale, ne démarrent pas leur réflexion par la prise en compte de la concentration géographique, car le champ d'étude est plutôt nationale : ils définissent un « système national d'innovation ». ⁵¹ Les autres analyses parlent d'effets d'agglomération dus à la concentration d'activités spécialisées, avec une identité sociale commune. Cette réflexion ne suffit pas encore à introduire le concept de territoire explicitement dans l'analyse économique ; elle s'intéresse plutôt aux externalités de cette concentration et à la distribution des facteurs de production dans des sous-espaces qu'ils pensent pertinents.

Sur le plan académique, Pequeur introduit un nouveau concept de territorialité qui apparaît avec les interrelations des acteurs basées sur la proximité. A ce niveau d'analyse, on ne parle pas encore de territoire dans le sens d'une « dynamique productive territorialisée ». ⁵²

L'économie des proximités va développer l'analyse puisqu'elle va mettre au centre d'intérêt la proximité. Cette dernière peut être géographique ou organisée. La combinaison des deux formes de proximité, va produire la proximité territoriale. La première notion est liée aux caractéristiques physiques du territoire, la seconde s'apparente à l'existence d'un réseau d'acteurs formel ou tacite ayant une assise sociale commune, avec un fort sentiment d'appartenance. Ceci dit, l'évolution du territoire et de la proximité est interdépendante : la proximité territoriale est un élément important de la construction territoriale mais subit aussi à son tour les mutations de celui-ci.

La proximité géographique individuellement ne peut être source de dynamique ⁵³. L'économie des proximités identifie deux courants, en fonction du statut donné à la proximité géographique : ⁵⁴ l'un considère la proximité géographique comme secondaire, la

⁵¹ Cf. Gereffi G., 1999, « A commodity chain framework for analysing global industries », Duke University, <http://www.ids.ac.uk/ids/global/pdfs/gereffi/pdf> et Nadvi K., Schmitz H. (dir.), 1999, « Industrial Clusters in Developing Countries », *WorldDevelopment*, Vol. 27, n°9, pp. 1503-1734, in Requier-Desjardins, op.cité

⁵² Pequeur (B), territoire, territorialité et développement, Colloque Industrie et Territoire, IREPD, Grenoble, 20-22 1992, in Requier-Desjardins, op.cité

⁵³ Rorre (A) & Caron (A), « Réflexion sur les dimensions négatives de la proximité », *Economie et Institutions* n°6&7, 2005, in Requier-Desjardins, op.cité

⁵⁴ Requier-Desjardins, op.cité, p8

construction territoriale basée sur un réseau tissé dans le but de transformer les ressources génériques en ressources spécifique,⁵⁵ :la collaboration productive a le dessus sur la collaboration sociale et les NTIC arrivent à réduire les coûts de transports.

L'autre courant donne un rôle central à la proximité institutionnelle, qui par le jeu des actifs institutionnels arrive à donner une dimension territoriale basée sur une identité territoriale provenant d'un fort ancrage territorial.

En dernier lieu, il est pertinent de ne pas omettre les réflexions de la théorie de la régulation, qui prend en compte l'échelle territoriale dans les analyses qui concernent la forme institutionnelle de l'Etat-Nation. Le territoire se définit comme une configuration institutionnalisée localisée, chaînon d'un processus de régulation.⁵⁶

Ceci dit, l'analyse économique a introduit le territoire en démarrant de l'analyse spatiale et en intégrant les champs et les méthodes de diverses sciences sociales, donnant à l'analyse territoriale son aspect hétérodoxe et pluridisciplinaire garantissant la transversalité.

3. L'analyse économique et les spécificités territoriales.

Les travaux mettant en avant les analyses territorialisées de l'innovation et de l'organisation économique et sociale, ont connu un renouveau depuis la fin d'années 1970. Le succès et la croissance de régions industrielles seraient essentiellement dus à leurs dynamiques internes. Cette vision rompt aussi bien avec le structuralisme global, lequel peut sans doute rendre compte du déclin des régions qu'avec la théorie « des étapes de développement » initiée par Rostow.

L'appréhension des spécificités territoriales va nous permettre de contribuer à mettre en exergue les courants économiques territorialisés, par l'approche des SPL et districts industriels en un premier point, par les milieux innovateurs en un second point, suivi par l'approche néoclassique en un troisième point. Enfin, L'approche par les réseaux complètera cette analyse en un quatrième point.

⁵⁵Rallet, « l'économie de proximité, propos d'étape », Hal, Archives Ouvertes, 2002

⁵⁶Gilly et Pecqueur, 2000

3.1. L'approche des SPL et districts industriels.

Plusieurs grandes catégories de travaux sont à distinguer⁵⁷. Au départ, il y a ceux qu'on peut regrouper autour de la notion de district industriel, avec trois cas typiques : les agglomérations technologiques (exemple : SiliconValley), artisanales ou de PME (Troisième Italie), et financières et de services (les grandes métropoles). Ces travaux s'appuient sur les anciennes intuitions d'Alfred Marshall, réinterprétées à travers la théorie des coûts de transaction ou les théories évolutionnistes du changement technique. Les analyses tendent à privilégier les relations marchandes entre les firmes, mais, sous l'influence des régulationnistes, les nouvelles recherches prennent de plus en plus en compte les autres formes de coordination entre les entreprises, le type de relations capital-travail prévalant sur le territoire, les politiques de développement local menées par les élites, etc....

Or, des recherches furent menées en Italie, Giacomo Becattini en 1992, Arnaldo Bagnasco et Carlo Trigilia en 1993, en travaillant sur la « Troisième Italie », et en insistant sur le caractère socialement endogène du développement (la « construction sociale du marché ») ont analysé le type d'organisation industrielle de ces régions, qui se présentait comme un mélange de concurrence-émulation-coopération au sein d'un système de petites et moyennes entreprises très spécialisées. Le mode de régulation et le paradigme technologique de ce milieu productif ont permis de réintroduire un vieux concept : le « district industriel » décrit par Alfred Marshall en 1900, c'est-à-dire la coordination, par le marché et par une réciprocité fondée sur la proximité géographique, d'une division sociale du travail (désintégration verticale) entre des firmes petites se spécialisant dans un segment du processus productif.⁵⁸

Deux auteurs, M. Piore et Ch. Sabel⁵⁹ ont interprété les succès des districts industriels comme un cas particulier dans une tendance beaucoup plus générale. Se référant à l'approche de la régulation, ils avancèrent qu'à la production de masse fordiste, rigidement structurée, allait succéder un régime fondé sur la spécialisation flexible, dont la forme spatiale serait le district, comme le circuit de branche était une forme spatiale de déploiement du fordisme. Cette nouvelle bifurcation industrielle, rendait en effet sa place à la professionnalité de la

⁵⁷Benko (G) : 1996, « géographie économique et théorie de la régulation », finistera XXXI,62.

⁵⁸Benko (G) : 1996, « géographie économique et théorie de la régulation », finistera XXXI,62.

⁵⁹Piore (M) et Sabel (C) : « les chemins de la prospérité : de la production de masse à la spécialisation souple » ed. Hachette, Paris, 1989

main d'œuvre d'une part, à l'innovation décentralisée et à la coordination (par le marché et la réciprocité) entre les firmes d'autre part : deux caractères de l'atmosphère sociale du district industriel.⁶⁰

Simultanément, et en relation avec ces multiples influences, les recherches sont menées en France sur ces « systèmes industriels localisés » par une équipe grenobloise sous l'impulsion de Courlet et Pecqueur⁶¹, tant dis que J.P. Gilly⁶² et ses collaborateurs travaillent sur l'aspect territorial de l'industrialisation et de l'innovation.

Au même moment, l'école Californienne de géographie économique représentée essentiellement par Allen J. Scott⁶³, M. Storper et R. Walker, impressionnés par la croissance de leur Etat et tout particulièrement de Los Angeles, arrivaient à de semblables conclusions sur une base un peu différente. D'abord ils s'intéressaient à des métropoles, voire des mégapoles, dans lesquelles ils reconnurent ultérieurement des patchworks de districts. Ensuite quoique connaissant l'approche régulationniste dont ils reprenaient une partie de la terminologie, ils s'appuyèrent essentiellement sur les analyses, néo-marxistes ou néo-clasiques, celles de Coase et Williamson, de la dynamique de la division du travail et des effets externes d'agglomération.

Ainsi, va émerger un « paradigme Coase-Williamson-Scott », selon lequel l'organisation industrielle arbitrerait entre les coûts d'organisation interne à la firme et les coûts de transaction entre firmes⁶⁴. Or, l'agglomération de firmes en un même lieu minimise les coûts de transaction. Dès lors que l'importance croissante des économies de variété privilégie la flexibilité du système productif sur la concentration en grandes entreprises favorables aux économies d'échelles, les systèmes spatiaux fordistes (intégrés verticalement)

⁶⁰Benko (G), 1996, op.cité.

⁶¹Courlet et Pequeur : « systèmes locaux d'entreprises et externalités : un essai de typologie. RERU,3/4 :391-406,1991

⁶¹Courlet et Pequeur : « Les systèmes industriels localisés en France : un nouveau modèle de développement. In Benko et Lipietz ,ls régions qui gagnent, PUF, Paris, 1992, pp81-102.

⁶² Gilly J.P. et M. Grossetti : « organisation, individus et territoires. Le cas des systèmes locaux d'innovation. RERU, n°3, 1993, pp449- 468

Dupuy, C. et J.P. Gilly : « industrie et territoires en France. Dix ans de décentralisation. La Documentation Française, Paris, 1993.

⁶³ Scott A. J.: «technopolis, high-technology industry and regional development in Southern California, University of California Press, 1993, Benko (G), 1996, op.cité.

⁶⁴Benko G. : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité.

s'effaceraient devant les agglomérations d'entreprises à la recherche de coûts de transaction minimaux.⁶⁵

Storper et Walker proposaient un modèle d'émergence de pôles de croissance surgi presque de rien en Californie. Scott enrichissait progressivement son analyse des systèmes de production contemporains : division sociale du travail, transactions entre les acteurs d'un espace de production, différents types de systèmes de relations, atmosphère marshalienne et institutions, rôle des agences politiques ou quasi-politiques...⁶⁶

Une formes spécifique de districts fut étudiée par les économistes, géographes et sociologues tel :Benko, Scott, Castells et Hall, sous le nom de technopoles, espaces créés par une politique industrielle volontariste (Japon, Allemagne, France) ou comme un premier lieu de passage vers une accumulation flexible (Orange County, SiliconValley, etc).⁶⁷

Ainsi, du plus petit district italien aux mégapoles mondiales, le nouveau paradigme technologique de la « spécialisation flexible »impulserait non seulement le retour des usines et des bureaux vers les zones urbaines, mais encore la reprise de la croissance quantitative des métropoles : forme spatiale enfin trouvée de la sortie de la crise du fordisme. La future hiérarchie des villes et régions urbaines mondiales résulterait de la stratégie interne de ces districts ou amas de districts.⁶⁸

3.2. Les milieux innovateurs.

A la croisée des réflexions sur les districts et des approches évolutionnistes sur la diffusion des changements techniques, une autre approche considère le territoire lui-même comme « milieu innovateur ». Cette possibilité a été particulièrement développée par l'équipe européenne du GREMI⁶⁹. Au départ, on se pose cette question : quelles conditions extérieures sont-elles nécessaires à la naissance de l'entreprise et à l'adoption de l'innovation ? Ces chercheurs considèrent que l'entreprise ne préexiste pas aux milieux locaux, mais quelle est secrétée par eux⁷⁰. On cherche à théoriser les différentes formes d'interdépendances qui se

⁶⁵Benko G. : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité. P15

⁶⁶Benko G. : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité.

⁶⁷Voir référence in Benko G. « géographie économique et théorie de la régulation »).

⁶⁸Benko (G) : « géographie économique et théorie de la régulation », 1996, op.cité.

⁶⁹Aydalet Ph. : « les milieux innovateurs en Europe », GREMI, Paris, 19886.

⁷⁰Aydalet Ph. : « les technologies nouvelles et les formes actuelles de la division spatiale du travail ». dossier du centre Economie Espace, Environnement n°47, Paris, 1986.

tissent dans le territoire et interviennent dans le développement technologique, en incorporant des éléments très variés. Les études récentes recourent les travaux menés dans le domaine de la théorie de l'organisation industrielle, et les analyses des districts industriels⁷¹.

Elles rejoignent de plus en plus explicitement les approches évolutionnistes, qui ont révolutionné l'approche de l'émergence et de la diffusion de l'innovation. Faisant le chemin inverse, les évolutionnistes ont mis de plus en plus l'accent sur le « milieu », et donc sur le territoire propice à l'innovation.⁷²

3.3. L'approche néo-marxiste.

Face à ces travaux qui tous théorisaient une forme canonique de « post-fordisme » en empruntant quelques éléments à l'approche régulationniste, Danièle Leborgne et Alain Lipietz⁷³ tentèrent un recadrage utilisant plus systématiquement cette approche. Cette première réflexion fût complétée par deux autres essais. Dans ce triptyque largement traduit, ils soulignèrent plusieurs points :⁷⁴

- tous les territoires ne s'orientent pas vers une « flexibilité » du contrat salarial. Certains le sont mais d'autres privilégient l'implication négociée des salariés et leur qualification, et cette option est contradictoire avec une trop grande flexibilité.
- La tendance à la « désintégration verticale » des processus de production est en effet générale, mais il existe des formes très diversifiées de coopération et de hiérarchie entre les entreprises.
- Les territoires où les rapports capital-travail sont les plus flexibles présentent souvent des relations marchandes assez « brutales » entre les firmes elles-mêmes ; inversement, ceux où prévaut la « fidélité » entre capital et travail, voient souvent prévaloir des formes de partenariat entre les entreprises.
- Ces formes diversifiées d'évolution des territoires (pour lesquelles les auteurs proposent un rapprochement avec les différents types de SPL proposés par les géographes) correspondent à des stratégies « défensives » de leurs élites.

⁷¹Maillat et Perrin : « entreprises innovatrices et développement territorial ». EDES, Neuchâtel.

⁷²Voire référence in Benko G. « géographie économique et théorie de la régulation ». Op. Cité.

⁷³Benko G. : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité

⁷⁴Benko G. : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité.

Leborgne et Lipietz relativisaient la multitude de formes de relations inter-entreprise du modèle du « district industriel », mettant en doute la régulation de celui-ci par la combinaison des rapports marchands et d'une « atmosphère » de réciprocité.

Ceci dit, les régulationnistes français restent sceptiques sur l'unicité d'un « post-fordisme », l'accumulation flexible, et de sa traduction spatiale (le district). Seulement, les économistes et géographes belges travaillant selon la même méthodologie, avancent une vision plus unifiée de l'après-fordisme : Moulaert et Swyngedouw.⁷⁵

Les penseurs en économie et géographie vont être plus attentifs aux formes d'organisation des relations entre unités de production et sur leur déploiement spatial, la forme hiérarchisée de circuit de branche et la forme purement marchande du district à la « Coase-Williamson-Scott », ces deux formes n'étant considérées qu'extrêmes et caricaturales.

Ainsi, une approche en réseau sera privilégiée.

3.4. Le réseau.

Un « réseau » est la dimension spatiale d'une forme de régulation des rapports entre unités productives et, « gouvernance » le mode de régulation de ces rapports, qui est en général la combinaison de différentes formes : hiérarchie, sous-traitance, partenariat, « atmosphère », agences publiques ou para-publiques.

Veltz,⁷⁶ en ingénieur, a travaillé sur les systèmes à grandes entreprises et la hiérarchisation territoriale de la production. La logique de l'externalisation ne signifie pas nécessairement le retour du marché. L'organisation hiérarchisée se transforme en une organisation en réseau, construite autour des notions de partenariat, relations contractuelles, flexibilité, coopération inter-firmes. Les mêmes termes apparaissent bien sur dans les analyses des districts et des milieux.

⁷⁵ Voir référence op. Cité.

⁷⁶Veltz P. : « hiérarchies et réseaux dans l'organisation de la production et du territoire ». in Benko, G., A. Lipietz (eds). Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique. PUF, Paris, 293-313.

En plus, Storper et Harrison⁷⁷ introduisent dans l'analyse spatiale la notion de gouvernance (et montrent la grande variété des modes de gouvernance) comme forme d'organisation inter-entreprises allant au-delà des relations marchandes. Il s'agit d'une théorisation complexe issue de réflexions élargies dans les domaines de l'organisation industrielle, la division sociale du travail, les institutions et les conventions, les localisations possibles. Mais bien entendu, ce concept peut s'étendre à tous systèmes de relations humaines territorialisées.

D'ailleurs, Salais et Storper⁷⁸ analysent les modalités possibles de la coordination économique entre les personnes, les produits, les conventions, les registres élémentaires d'action et les formes d'incertitudes auxquelles sont confrontés les acteurs économiques, et les « mondes possibles » de production ainsi envisagés sont confrontés aux mondes réels, à travers des études empiriques régionales. Salais et Storper construisent de même les identités économiques nationales pour plusieurs pays. Ainsi émerge une acception large du concept de gouvernance⁷⁹ : l'ensemble des modes de régulation entre le pur marché et la pure politique (de l'Etat Nation), c'est-à-dire ce que Gramsci appelait « société civile ».

4. Le territoire et le développement.

L'analyse territoriale telle que vue plus haut, nous a permis d'appréhender le développement autrement, c'est-à-dire, par la prise en compte des acteurs territoriaux et la mise en œuvre d'une stratégie par projet multidimensionnelle et transversale.

Ainsi, cette section va nous éclairer sur les spécificités du développement territorial liées à la coordination des acteurs, en mettant en exergue le rôle primordial de l'acteur public, en un premier point.

En un second point, il ya lieu d'appuyer cette thèse en mettant en lumière le fait que les acteurs locaux ont une capacité impressionnante de créativité et d'innovation qui profitent

⁷⁷Storper M., B. Harrison : « flexibilité, hiérarchie et développement régional : les changements de structure des systèmes productifs industriels et leurs nouveaux modes de gouvernance dans les années 1990 », in Benko et Lipietz, les régions qui gagnent, 1992, op. Cité.

⁷⁸ Salais R., M.Storper : « les modes de production. Enquête sur l'identité économique de la France. Ed. de l'EHESS, Paris, 1993.

⁷⁹Benko (G) : « géographie économique et théorie de la régulation » op. Cité.

aux territoires. Cette dynamique n'est liée ni au développement technologique et industrielle ni à la spécialisation productive mais à la vitalité de ces territoires qui mobilisent leurs forces vitales.

4.1. Le territoire est une coordination d'acteurs.

Bernard Pequeur distingue le territoire construit qui est le résultat d'un processus de construction par les acteurs d'un territoire donné a priori qui constitue un support. Il s'agit généralement d'un territoire institutionnel.

Gumuchian. H ; Grasset. E ; Lajarge. R et Roux. E ; dans leur ouvrage intitulé « Les acteurs, ces oubliés du territoire »⁸⁰ montre que même si le territoire agrmente tous les discours au point de devenir « une banalité » ; ce qui l'est moins, sont les implicites qui accompagnent le recours à ce concept notamment: l'acteur. « Le territoire est une scène où se jouent des représentations en (plusieurs) actes ; l'acteur y est donc omniprésent.

Les politiques classiques en aménagement du territoire basées sur l'organisation administrative des territoires et sur des modèles centralisés et descendants de l'action publique, se sont essouffées: les dysfonctionnements territoriaux, la remise en cause de la centralité de l'Etat, la participation marginale des acteurs locaux dans les projets d'aménagement, etc.

Le glissement de l'aménagement du territoire au développement territorial s'est opéré, surtout en Afrique, dans les années 1990, en faveur des politiques de décentralisation. Il recouvre des réalités à la rencontre du développement durable, de la gouvernance territoriale. Le développement territorial est ainsi une démarche de mobilisation des acteurs locaux, pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet commun à un territoire donné en vue de le construire durablement. L'aménagement du territoire (macro) et le développement local (infra) ont le rôle, dans une démarche prospective, d'anticiper ces différentes formes de mutation.

Ce qui semble différencier l'aménagement du territoire au développement territorial, qui poursuivent les mêmes objectifs à différentes échelles complémentaires, c'est

⁸⁰Gumuchian. H ; Grasset. E ; Lajarge. R et Roux. E ; « Les acteurs, ces oubliés du territoire », 2003,

une approche davantage « Bottom-up » qui consacre l'émergence et le pouvoir des territoires que « Top-down » qui s'effectue selon une vision verticale.

Depuis quelques années, en effet, dans la plupart des pays, l'organisation socio-économique du territoire ne se conçoit plus, seulement, comme un processus imposé d'en haut, mais comme une démarche ascendante. La logique centralisatrice et unitaire de contrôle du territoire est en train d'être battue en brèche par l'adoption de la décentralisation comme modèle d'organisation du territoire et de transfert de certaines compétences jusque-là exercées par l'Etat.

Cette option, visant à responsabiliser les acteurs locaux, constitue un choix important dans le cadre de l'aménagement et du développement territorial. Mais « les processus de décentralisation dans lesquels la grande majorité des pays sont engagés, réclament non seulement un apprentissage de la démocratie locale, mais également la définition des politiques de développement, s'appuyant sur la proximité et la valorisation du territoire ».⁸¹

Le contexte de la décentralisation fait que les Etats ne sont plus les seuls acteurs de l'aménagement du territoire. Les collectivités territoriales, de même que les acteurs économiques et sociaux, occupent un rôle et une place de plus en plus importants dans les programmes de développement, induisant ainsi la nécessité d'une action politique de plus en plus négociée, concertée et contractualisée avec tous les opérateurs de développement. Par conséquent, la décentralisation constitue un véritable instrument de développement local qui implique des logiques de concertation et de contractualisation permettant d'instaurer un dialogue entre toutes les catégories d'acteurs.

Le processus de la décentralisation conduit, ainsi, à poser la question de la compétitivité, de la cohésion des territoires dans le cadre de l'organisation et de l'articulation des différentes échelles d'intervention, communautaire, nationale et locale. L'importance des mobilités, l'accroissement des interactions rural-urbain et urbain-urbain, les dynamiques migratoires, les crises politiques, transcendent les frontières administratives et exigent une solidarité entre les différents territoires.

⁸¹Christel ALVERGNE, « les nouveaux territoires de la gouvernance », 2005

Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement

La question de cohésion territoriale implique la promotion d'une intelligence territoriale en réconciliant les différents échelons de développement.

L'échelon supranational est une échelle de mise en cohérence territoriale. Le succès des politiques d'aménagement du territoire suppose de mener des actions à des échelles qui transcendent les frontières. Il est de plus en plus difficile pour les Etats de prendre des décisions isolées dans un environnement socio-économique de plus en plus caractérisé par la globalisation de l'économie. Les meilleures réponses sont aujourd'hui nécessairement collectives. Ce niveau est entendu comme étant le plus approprié, pour plusieurs pays, se regroupant autour d'un idéal économique, politique et social. Les stratégies communautaires d'aménagement du territoire doivent faire émerger des territoires de projet de développement en procédant à une régionalisation et priorisation dans l'allocation des ressources : les espaces frontaliers, les bassins fluviaux, les régions urbaines (partenariat ville-campagne), des territoires spécialisés (appuyer ces territoires).

La mise en réseau de ces territoires (transport, télécommunication, énergie) se joue au niveau de cet échelon ; l'échelon national est de plus en plus légitimé et requalifié. Les états face à la mondialisation assure la défense de leurs intérêts géoéconomiques et géostratégiques souvent divergents. Le maintien d'un cadre national solidaire de régulation de lutte contre les logiques de fragmentation et de concurrence des collectivités territoriales est important.

L'échelon local est celui des solidarités actives qui s'est imposé à la faveur des politiques de décentralisation. A ce niveau, il faut insister sur le rôle stratégique des relations de proximité articulées autour des proximités organisationnelles, qui permettent de développer des systèmes de gouvernance associant un grand nombre de partenaires – organismes communautaires, Etats membres, régions et villes au niveau vertical – et partenaires socio-économiques au niveau horizontal. La mise en place de la décentralisation stipule une intégration ou une contribution de tous les citoyens à la gestion du pouvoir, qui ne serait plus considéré comme une participation dans le but d'alléger l'Etat, mais plutôt sera considéré comme un droit citoyen aidant à la bonne gouvernance.

La cohésion spatiale à l'échelle infranationale peut favoriser des formes de coopérations territoriales. Elles permettraient d'éviter les compétitions pour l'accès aux

ressources naturelles, aux financements de l'État et des bailleurs de fonds, ainsi que les doubles emplois. Des coopérations faciliteraient également les synergies, permettraient de mutualiser les compétences et les moyens. Elles favoriseraient également l'organisation des migrations de compétences ou de travailleurs agricoles qui se réalisent souvent entre plusieurs régions ou communes. En outre, le manque de coordination des initiatives locales peut générer des duplications d'infrastructures et d'équipements. Ces collaborations pourraient prendre des formes variées allant de l'intercommunalité à la mise en place de réseaux de villes. Parmi elles, une attention particulière sera portée aux coopérations transrégionales, transfrontalières et à la formulation de projets communs sur ces espaces.

Les stratégies de développement territorial peuvent réconcilier ces échelons et faire émerger des territoires de projet tenant compte des interdépendances et des facteurs de cohésion économique et extra économique. La gouvernance territoriale représente une vision ouverte et non « localiste » du territoire. D'ailleurs, les acteurs qui y sont localisés développent des interrelations dans un cadre local et aussi globale...dans cette perspective, ils tissent en même temps, des proximités institutionnelles localisées et des proximités institutionnelles « éloignées » avec des acteurs exogènes qui évoluent à l'échelle globale. Ainsi, ils contribuent à mettre en relation gouvernance locale et régularité. Cette articulation pourvoit l'idée de l'emboîtement des échelles spatiales de la régulation.⁸²

C'est dans ce cadre qu'il faut inscrire la démarche d'une nouvelle politique de développement territorial qui vise à renforcer le pouvoir des collectivités en consacrant la territorialisation comme levier de performance des politiques publiques locales. La territorialisation des politiques publiques signifie les inscrire de manière coordonnée et complémentaire au sein des territoires et doit aboutir à une meilleure appropriation de celles-ci par les acteurs concernés au niveau local. Il ya lieu d'opérer une avancée qualitative, de repenser le système territorial ...dans une perspective de clarification et de simplification capable de faire émerger des territoires de développement pertinents et compétitifs. L'organisation territoriale s'inscrit dans un mouvement de coopération entre les collectivités, de dynamiques transfrontalières permettant de promouvoir des stratégies de développement susceptibles de stimuler l'attractivité.

⁸²J.-P.Gilly et J.Perrat « développement local et coopération territorialisée », 2002, colloque économie méditerranée monde arabe, Sousse

4.2. L'émergence de l'innovation territoriale.

La notion de développement territorial enrichit celle de développement local par l'intégration de trois dimensions essentielles⁸³ : les territoires, leurs parties prenantes et les usages des sols. Les territoires ne sont pas que des espaces géographiques car ils sont le champs de dynamiques productives émergeant de l'activité humaine ; cette dernière ne peut qu'être organisée par la gouvernance. Ses configurations renvoient aux actions organisées des groupes sociaux spécifiques qui renforcent leurs liens en représentant des projets communs. Ceci dit, la notion de développement s'enrichit par une dimension qui inclut les acteurs territoriaux (entrepreneurs, institutions, promoteurs,..) mais pas seulement, elle intègre aussi les autorités publiques centrales, locales et la société civile. Or, le développement renvoie aux problématiques d'occupation de l'espace étant donné que les terres sont rares et sujets à la concurrence, sans omettre leur caractère d'usure.

Actuellement, les actions, les initiatives et les nouvelles pratiques dans les espaces urbains, les zones périphériques ou les espaces périurbains, comme les indicateurs de bien-être ou de bonheur publiés par l'OCDE en 2014, sont des dynamiques d'innovation qui posent la question des nouvelles formes de développement des territoires.

L'innovation est considérée comme le moteur du développement depuis les travaux de Schumpeter, au point qu'on en fait souvent un marqueur des territoires dynamiques. Or, les décideurs ont adopté cette idée (pôles de compétitivité, grappes d'innovations et technopoles). Mais, le fait de vouloir favoriser le développement et la diffusion de la connaissance se réduit à la seule dimension technologique et organisationnelle. Cela est une limite aux bénéfiques qui ne vont toucher que quelques territoires.

Pourtant, un certain nombre d'exemples témoignent :⁸⁴

- d'une grande capacité d'innovation et de créativité des acteurs locaux, même dans des territoires qui n'arborent pas une forte intensité technologique ou périphériques, comme les espaces ruraux ;

⁸³ Torre(A) : « comprendre le développement territoriale », 2016, *Mondes Sociaux* (en ligne) <http://sms.hypotheses.org/6456#more-6456>

⁸⁴ Torre(A) : 2016, op cité.

Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement

- Ces innovations territoriales puisent leur dynamique de l'inventivité des populations locales, même si parfois, ces populations ne présentent pas un fort niveau d'industrialisation ou de spécialisation productive.
- Ces innovations territoriales exposent la vitalité des territoires, qui expriment leur dynamique et leur capacité d'innovation et de créativité par mobilisation des forces locales.

Cela concerne exemple⁸⁵ des circuits courts, de l'agriculture paysanne ou des épiceries solidaires, qui ont la capacité d'identifier la provenance des produits et de se passer des intermédiaires et en même temps pouvant lier dans une relation de proximité producteurs et consommateurs. C'est aussi le cas des expériences de coopérations comme les levées de financements communs (*crowdfunding*), le soutien collectif de projets, les prêts entre particuliers, ou l'épargne de proximité... voire la mise en place de monnaies locales. Ou du *crowdsourcing*, qui réunissent des collectifs innovants au sein de laboratoires d'idées, susceptibles de créer des produits et de dresser des solutions concrètes, mais aussi de se rencontrer et d'innover ensemble au service de leur territoire.

Ajouter à cela, l'économie sociale et solidaire développe ses réseaux de coopération locaux et contribue à l'innovation sociale ou sociétale⁸⁶. Entreprises partagées ou collaboratives (Scops), coopératives d'activité et d'emploi, organisations de transport communautaires, mutualisation des soins, crèches parentales, renforcent la résilience des territoires par leur capacité à créer des proximités et maintenir des solidarités locales, en particulier dans les territoires où reculent les structures économiques et sociales traditionnelles, avec la disparition des magasins, bureaux de postes ou antennes d'hôpitaux. Elles soutiennent les actions incluses dans le principe de durabilité de l'économie circulaire ou de l'écologie industrielle et territoriale, qui basent leur développement sur le recyclage et la réutilisation des ressources.

Ces exemples cités par Torre, montrent la nécessité d'élaboration d'une définition élargie de l'innovation dans le sens d'une nouveauté qui impulse un changement dans les modes de fonctionnement anciens. Cela peut être des innovations techniques ou

⁸⁵idem

⁸⁶Klein J.L., Laville J.L., Moulaert F. (eds), 2014, *L'innovation sociale*, Eires Editions, Toulouse, in Torre, op. cité

technologiques, de nouveaux modes de production industrielle (biotechnologies, électronique.....) ou de nouveaux produits (smartphones, chips...), mais aussi des changements en matière d'organisation (structures de gouvernance des entreprises, juste à temps, circuits courts...), ainsi que des innovations sociales (micro-crédit, mouvements de l'économie sociale et solidaire) et institutionnelles (implication de la société civile, nouvelles lois et règlements, changement des structures de pouvoir...). Ceci en prenant en compte les connaissances des scientifiques mais aussi et surtout celles de la société dans sa diversité.

Ainsi, des innovations importantes, sont proposées par les pouvoirs publics locaux et les entreprises privées ; ces innovations sont examinées et testées par d'autres acteurs par processus d'essais et d'erreurs.⁸⁷

Ceci dit, l'innovation est adoptée, rejetée, ou modifiée par la société⁸⁸. Il peut s'agir d'un accord associé à des changements profonds. Mais dans le cas de désaccord important, de contestation d'infrastructures, c'est le refus qui prédomine. Les conflits constituent ainsi la mise à l'épreuve des innovations, le tri au regard duquel sont sélectionnées les « bonnes » inventions, acceptées par la société, ou faisant l'objet d'une prise de parole des populations.⁸⁹ Chaque nouveauté est sujette à trois destins : rejet, modification des dimensions techniques ou des structures organisationnelles, ou acceptation dans la forme initialement proposée.

Or, les nouveautés adoptées par la société, la sphère économique privée et les pouvoirs publics seront seuls considérés comme de réelles innovations, en mesure de contribuer au développement territorial. Les autres vont rester à l'état d'inventions ou de prototypes jamais réalisés. Alors que le marché caractérise et détermine l'adoption de l'innovation technologique, c'est la réponse de la société qui contribue à l'acceptation de l'innovation sociale et institutionnelle, parfois au prix de modifications substantielles du modèle initial, voire de sa réorientation. Se met alors en place, en cas d'acceptation, un processus qui conduit à la diffusion de l'innovation au sein du territoire ou du système local, voire à l'extérieur.

⁸⁷Rey-Valette H., Chia E., Mathé S., Michel L., Nougaredes B., Soulard C.T., Maurel P., Jarrige F., Barbe E., Guiheneuf P.Y., Comment analyser la gouvernance territoriale ? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture, *Géographie, Economie, Société*, 16, 1, 66-89, 2014. In Torre (A) : 2016, op cité

⁸⁸ Torre (A) : 2016, op cité.

⁸⁹Hirschman A.O., 1995, *Défection et Prise de Parole*. Paris, Fayard. 212 p. in Torre (A) : 2016, op cité

Ceci dit, il ya lieu d'observer que les chemins empruntés par les processus de développement territorial dépendent avant tout des innovations et projets portés par les acteurs (du territoire ou extérieurs) et de leur adoption par les populations locales. Les nouveaux processus de développement territorial dépendent ainsi des innovations technologiques, économiques, sociales, institutionnelles et organisationnelles, en rupture avec les comportements routiniers, qui reproduisent les pratiques antérieures, souvent avec succès mais sans offrir de nouvelles perspectives.

Difficilement négociées par les acteurs locaux, les innovations ouvrent la voie sur des changements de trajectoires productives, sociales ou institutionnelles, et permettent de lancer les nouveaux chemins de développement.⁹⁰

Conclusion.

En guise de conclusion, nous dirons que cette brève révision des analyses, nous apprend que le concept de territoire est loin d'être enraciné dans l'analyse économique, même dans les courants institutionnalistes, à priori les plus ouverts à son intégration, la question de son fondement théorique dans la discipline reste posée. Pourtant, le territoire est désormais un concept incontournable pour l'analyse économique et un acteur indispensable pour la politique économique. Mais le territoire draine une dynamique économique spécifique et possède et utilise des outils spécifiques. Le territoire n'est pas défini comme un simple espace délimité de ressources, mais comme disait J.C. Perrin, le mode d'établissement d'un groupe, dans l'environnement naturel, qui dans l'organisation des localisations des activités, instaure et fait prévaloir les conditions de l'apprentissage collectif.

Les spécificités du territoire ont été appréhendées par l'approche des districts industriels, des SPL et des milieux innovateurs. Les concepts de réseau et de gouvernance sont des notions pertinentes comme outils de gestion territoriale.

Malgré leur diversité, toutes ces approches ont en commun une logique de proximité spatiale et parmi les différents systèmes territorialisés, les milieux innovateurs constitueraient la forme la plus aboutie en termes d'ancrage territorial, de proximité et d'innovation.

⁹⁰ Torre(A) : 2016, op.cité.

Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement

L'analyse territoriale permet d'appréhender le territoire autrement. Le processus de développement territorial va concerner non seulement les mutations productives mais également l'ensemble des changements sociaux et institutionnels à l'œuvre dans les territoires. Il relève avant tout d'une mutation des mentalités, d'un changement des structures économiques et sociales et de la mise en œuvre de projets nouveaux. Fruit de compromis souvent laborieux, parfois longs et rarement égalitaires, il dépend de la qualité du processus qui permet de sélectionner les innovations - consensuelles ou conflictuelles - et de mettre en place les projets pour le futur. Toute voie autre, signerait la sortie du territoire ou la fin des interactions locales.

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

Introduction

La notion d'attractivité des territoires est omniprésente dans le débat politique de développement de par le monde. Si le terme est relativement nouveau, les concepts qui les sous-tendent sont anciens, faisant partie de la théorie des sciences régionales⁹¹ : les effets de la polarisation de Perroux est une théorisation des effets locaux d'attraction d'activités complémentaires ; la théorie de la localisation développée au XX^{ème} siècle est une analyse sur les forces d'attraction d'activités mobiles à la recherche des meilleures conditions de production.

Selon R. Camagni⁹², s'intéresser à cette notion aujourd'hui souvent utilisée de façon hâtive et superficielle pour dégager des stratégies de développement local, s'avère crucial et incontournable pour les raisons suivantes⁹³ :

- on ne dispose pas de véritables recettes ou boîtes à outils suffisamment partagées et solides, pour une politique de l'offre, malgré la présence d'un corpus doctrinaire remarquable d'analyse spatiale ;
- l'intégration mondiale de l'économie présente des risques et des défis accrus aux collectivités territoriales.

L'attractivité territoriale est la capacité d'un territoire à attirer et maintenir des ressources, qu'elles soient humaines financières ou technologiques. Attirer de nouvelles ressources stipule une démarche offensive (attractivité exogène) et retenir les activités existantes stipule une démarche défensive (développement endogène).

Cette notion peut être difficile à saisir du fait de la difficulté à déterminer les critères génériques qui distinguent l'attractivité productive liée aux entreprises et l'attractivité résidentielles liées aux particuliers, présentant de forts liens d'interdépendance. Elle dépend aussi de la cible de l'implantation :

- entreprise : accès au marché, concurrent... ;

⁹¹Camagni (R) : « attractivité et compétitivité : un binôme à repenser », in DATAR, point de vue, mai 2005, n°1

⁹² idem

⁹³ idem

- groupe : logique financière.. ;
- unité de production : optimisation des coûts, temps de transport, accès à l'établissement...

L'attractivité des territoires a des critères matériels et immatériels qui donnent à la notion un caractère relatif. Les critères matériels sont certes nécessaires mais non suffisants ; ils sont représentés par les infrastructures, la main d'œuvre et les services publics (éducation, santé...). Quant aux critères immatériels, ils présentent la particularité d'être difficilement mesurables ; à titre d'exemple, l'image est une notion subjective et les synergies entre les acteurs locaux sont difficilement appréhendables par des indicateurs. Ces synergies inter-entreprises, entre privé- public, entre centre de recherche, entreprise, pouvoirs publics, développent la capacité d'innovation et de créativité d'un territoire. Le critère immatériel est générateur de dynamique locale ; dans une économie de la connaissance, c'est un facteur de différenciation.

Tel que présenté, ce chapitre traitera de façon succincte, des différentes approches de l'attractivité des territoires en première section. Pour cerner un aspect plus pragmatique de la notion, la deuxième section présentera les politiques d'attractivité territoriale, la troisième cernerá le rôle de l'intelligence territoriale pour assoir l'attractivité et la dernière section traitera de la mesure de l'attractivité.

1. Les théories de l'attractivité territoriale.

La question de l'attractivité a suscité depuis quelques années un intérêt croissant aussi bien dans le monde de la recherche en économie, qu'au sein des agences de développement territoriales. Il s'agit de tenter un recensement des différentes « visions » ou « définitions » de l'attractivité telles qu'elles ressortent de l'examen des diverses sources existantes.

1.1.L'attractivité vue par les différentes disciplines des Sciences Economiques.

L'attractivité des territoires est (la capacité d'un territoire donné à attirer une quantité importante d'activités productives). Plusieurs auteurs, recensés par Fabrice HAEM ont abouti à cinq grandes catégories de définitions qui sont : « macro », « méso », « micro », « processus de décision », et « image ».

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

Les sources théoriques de ces différentes approches diffèrent : la théorie du commerce internationale, les théories spatiales et territoriales, l'analyse financière

La théorie du commerce internationale d'E. Hecksher et B. Ohlin a donné naissance à l'approche « macro » en effectuant un changement de paradigme : Il ne s'agit plus de mettre l'accent sur la spécialisation des territoires mais plutôt sur la mobilité du capital productif ; ce dernier détermine l'attractivité d'un territoire.

L'approche « macro » considère les indicateurs globaux comme moyen susceptible de donner une appréciation acceptable de l'attractivité d'un territoire. C'est ainsi que plusieurs bureaux d'études ont élaborés des indicateurs de l'attractivité (entre autres les indicateurs de synthèse) pour la mesurer (voir annexe 1,2,3 et 4), mais aussi pour effectuer des comparaisons territoriales.

Ces bureaux d'études sont arrivés à constituer une base de données, considérables en prenant en compte des critères homogènes permettant de désigner les opportunités et les contraintes du territoire sujet de l'étude.

Certains de ces indicateurs ont permis aux investisseurs d'apprécier les territoires potentiels de localisation de leurs projets avec une notion centrale : la performance. Cette dernière permet de classer les territoires par rapport aux projets de ces investisseurs.

Ce résultat est obtenu aussi avec les études économétriques qui déterminent à leur tour, des variables susceptibles d'expliquer la localisation par rapport à la performance des différents territoires ciblés.

La théorie de l'économie spatiale et territoriale a donné naissance quant à elle, à l'approche dite « méso » par les effets d'agglomération ou clusters.

Ce courant d'analyse ne renie pas la prise en compte de la mobilité du capital productif comme l'affirme la théorie du commerce international, mais l'analyse des dynamiques locales susceptibles de drainer un pôle de compétitivité est un principe fondamental de cette approche. Ceci dit, la problématique essentielle de cette approche est

de déterminer les raisons qui ont abouties à ce que certaines activités spécifiques s'installent dans un territoire spécifique.

Il a donné lieu à des développements dans deux domaines distincts :⁹⁴ **les travaux de l'école dite de la « nouvelle économie géographique »** et les **approches en termes de «clusters »**.

Concernant l'attractivité des territoires, la nouvelle économie géographique domine aujourd'hui le discours économique, ce qui justifie notre intérêt suggérant plus d'éclaircissement. Sa problématique essentielle est d'appréhender les facteurs permettant la concentration des activités économiques.

Elle vient à contre sens des théories du commerce international, en se focalisant sur l'impact des économies externes sur les phénomènes de polarisation dont d'A. Marshall était à l'origine. Elle met l'accent sur le fait que l'agglomération des entreprises, source d'attractivité, est l'impact de deux forces contradictoires :

- les forces centripètes (forces d'agglomération) qui attirent le capital vers le capital déjà existant dans un espace donné pour bénéficier des économies d'échelle et des externalités, (externalités fiscales et technologique),
- les forces centrifuges (forces de dispersion) qui repoussent la localisation de nouvelles entreprises à cause d'économies externes négatives, une trop forte concurrence ou la rareté des ressources associée à la fixité de certains facteurs de production

Ceci dit, la nouvelle géographie économique ne prend en compte dans sa définition de l'attractivité que les facteurs strictement économique, en mettant l'accent sur les facteurs hors prix.

Associée à l'histoire économique, la nouvelle géographie économique s'enrichit avec les travaux de F. Braudel et son concept d'économies-monde.

⁹⁴Hatem (F), op. cité, p4

L'histoire économique a aussi étudié l'attractivité à travers le concept d'économies –monde. F. Braudel stipule que les économies-monde se caractérisent par la dominance de l'attractivité dans l'activité économique, insistant sur la localisation des activités.

Les économies-mondes se localisent sur un espace possédant des frontières claires, structurées autour d'une ville-centre, riche et dominante. C'est un territoire hiérarchisé où la ville-centre occupe le haut de l'échelle. La ville-centre, offrant entre autres, des effets d'agglomération concernant le mouvement de main-d'œuvre et les localisations des entreprises, produit des inégalités. Au sein de ce territoire, la ville-centre essaie d'établir sa dominance sur la périphérie d'autant plus que les limites du territoire sont fermées.

Cette structuration territoriale, rappelle celle du modèle concentrique de J.H.Von Thünen qui se définit par la dominance de la grande ville sur sa campagne avec des relations d'interdépendance.

En Algérie,⁹⁵ en termes de concentration, la population de façon générale et la population active particulièrement, est plus regroupée dans le Nord-Centre et avec un degré moindre dans le nord –ouest, nord-est et les Hauts-Plateaux-Centre, le Haut Plateau-ouest et le sud-est. Les régions Hauts-Plateaux-centre, le Haut-plateau-ouest et le sud-est sont les moins concentrées, alors le sud-ouest et le Grand sud sont les deux régions avec la plus faible concentration. Ceci permet de conclure que les inégalités de peuplement en Algérie représentent l'un des facteurs de l'hétérogénéité du territoire, auquel s'ajoute le facteur de l'organisation spatiale.

L'analyse descriptive spatiale montre que la concentration des activités économiques est fortement observée dans le Nord du pays et en particulier dans la région Nord-centre, alors que la concentration des entreprises est nettement observée dans 8 wilayas totalisant 41% des inscriptions au registre du commerce, dont 16% dans la wilaya d'Alger (et environ 4% dans chacune des wilayas suivantes : Sétif, Tizi Ouzou et Oran.

Ceci démontre la dominance d'un territoire-centre et la hiérarchisation du territoire

⁹⁵Saadaoui, M, « le choix de localisation des activités économiques en Algérie », thèse de doctorat dirigée par Pr Bouras, ENSSA, Alger, 2016

Une étude effectuée par J.J. Friboulet⁹⁶ a noté la tendance à la polarisation des activités économiques. Cette polarisation prônée par la géographie économique ne favorise pas le développement. Du fait des inégalités qui apparaissent entre le centre et l'arrière-pays, l'accessibilité des habitants de la périphérie pauvre, au centre riche devient difficile en termes de coûts de transport ainsi qu'en services publics.

Il est évident que pour y remédier, les pouvoirs publics adoptent la solution la plus facile, celle d'une politique fiscale favorable aux territoires en dépression.

Ceci dit, la concurrence fiscale n'est pas aussi simple à installer et ses résultats ne sont pas si évidents, car elle réclame un certain nombre de conditions comme la stabilité politique qui permet entre autres, une bonne redistribution et favorise plutôt les pays développés.⁹⁷

L'histoire économique observe les différentes délocalisations et faillites d'entreprises qui ont donné lieu à l'apparition de friches industrielles. Ce diagnostic permet de dire que des politiques a-territoriales ne peuvent être inscrites dans la durée et que toute politique d'attractivité doit être inscrite dans le temps long, s'alimentant de la volonté des acteurs territoriaux à construire un territoire attractif. Cette volonté s'exprime par la préservation et la promotion des ressources territoriales par ces acteurs. Le volet politique et historique de la construction territoriale devient une évidence.

C'est ainsi que F. Braudel réfutant l'attractivité statique, parle d'attractivité dynamique. Cette dernière, en plus de son inscription dans le temps long, se nourrit des potentialités intrinsèques du territoire provenant de ses ressources matérielles et immatérielles. C'est un raisonnement partagé par Krugman qui met l'accent sur la nécessité du processus de développement dans la construction de l'attractivité territoriale.

L'approche en termes **de « clusters »** s'apparente à celle de la nouvelle géographie économique, étant donné qu'elle puise ses origines des thèses d'Alfred Marshall.

⁹⁶Friboulet (J.J.), op. cité.

⁹⁷ Friboulet (J.J.), op. cité.

Or, les travaux menés par M. Porter plus pragmatiques, donnent la primauté aux études sur le terrain. Cette vision est plus pratique car vulgarisée, elle devient accessible à tous les acteurs et peut être un socle pour les politiques publiques à des échelles différentes.

Pour M. Porter, l'attractivité d'un territoire se construit par la réception en amont, de nouvelles activités provenant de l'extérieur du territoire ; celles-ci renforceront le pôle de compétitivité qui sera en mesure de promouvoir une « offre territoriale différenciée ».

Fabrice Hatem explique ici, que l'attraction des investissements étrangers est conçue comme un « accélérateur » des effets d'agglomération locaux, dont la mise en œuvre doit donc être étroitement articulée aux politiques de développement endogène.

L'analyse financière en offrant de nouveaux outils, permet à l'approche « micro » de remettre en cause les approches issues de l'économie spatiale et de l'économie internationale. Cette approche s'attèle à détecter la rentabilité d'un projet donné sur un territoire donné. Pour ce, elle utilise l'analyse financière en empruntant ses outils comme le business-plans plus ou moins détaillés, associés, éventuellement avec des scénarii permettant de prendre en compte les incertitudes liées aux différents facteurs, susceptibles d'influer sur le niveau des coûts et des recettes.⁹⁸ Cette approche a comme objectif d'appréhender concrètement les conditions de faisabilité d'un projet donné, sans le recensement de l'environnement attractif du territoire dans sa globalité.

Cela reste intéressant pour l'évaluation générale puisque l'évaluation des projets même individuellement peut aboutir à un résultat global en juxtaposant les différentes informations.

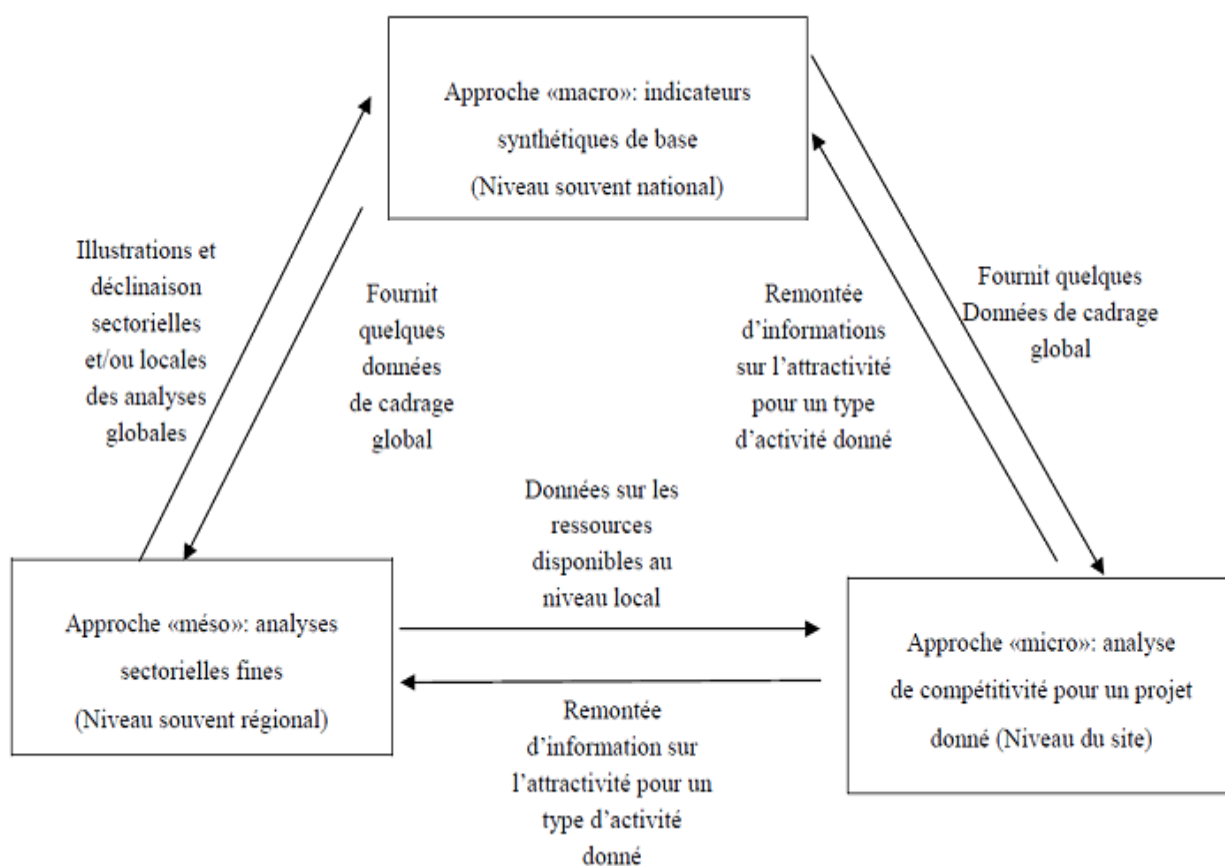
Dans le même ordre d'idées, **l'approche par les processus de décision** décrit les étapes entreprises par les investisseurs pour choisir le site. La différence avec l'approche « micro » qui étudie l'impact d'un projet individuel sur un territoire donné en termes de compétitivité, est que l'intérêt est porté à la logique de choix de l'investisseur. Autrement dit, c'est une approche qui met l'accent sur l'étude des différentes étapes menant un investisseur à faire un choix de localisation.

⁹⁸Hatem (F), op.cité, p5

Beaucoup d'écrits académiques et empiriques caractérisent cette approche. Ils prônent tous le « calibrage » des formes d'interventions auprès des décideurs en prenant en compte leurs centres d'intérêt au détriment d'une « promotion territoriale indifférenciée ».

Enfin, le **marketing territorial** s'est développé pour donner une image positive et marquer la spécificité du territoire à promouvoir en construisant une image de marque. Ainsi, il est plus aisé aux investisseurs de se rendre compte du type d'activités privilégié sur ce territoire. C'est une démarche de communication publicitaire inscrite dans le temps avec un processus stratégique qui détermine les activités ciblées susceptible de valoriser le territoire.

Schéma 1: Complémentarité entre trois approches de l'attractivité territoriale



Source : Fabrice Hatem, 2004, op. Cité

1.2. L'analyse critique.

F. Hatem a fait une étude critique sur les contraintes à traduire les analyses théoriques en un discours pragmatique susceptible de drainer des politiques économiques.

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

La première critique de F. Hatem est le fait que l'attractivité ne consiste pas uniquement à l'accueil des investissements productifs : car on ne peut pas nier l'existence de la mobilité des personnes et des capitaux que les territoires n'ont pas toujours intérêt à rejeter. Ensuite, les activités productives ne sont pas toujours suivies d'investissements, comme c'est souvent le cas des partenariats publics/privés (ppp), l'exemple des PPP contractés par les émiratis dans le domaine portuaire en est une illustration. Et si elles le sont, les objectifs des entrepreneurs peuvent diverger de ceux des territoires.

Il faut ajouter que les besoins des territoires peuvent être spécifiques et n'impliqueront pas la « mise en concurrence des territoires » qui est un principe des théories vues plus haut.

Une autre critique semble pertinente étant donné qu'elle pose la question de la place des entreprises locales par rapport à celles étrangères, privilégiées par les différentes théories de l'attractivité, dans la construction d'un territoire attractif. La problématique serait dans la création d'un environnement des affaires, innovant, favorables à tout type de projet capable de sauvegarder les spécificités des territoires et non dans la recherche des IDE à tout prix.

Or, il y a lieu de prendre en compte les caractéristiques et les objectifs des projets et leur adéquation avec ceux des territoires devant les recevoir. Ceci stipule que les politiques d'attractivité doivent s'élaborer en prenant comme principe fondamental la concordance de l'offre territoriale, comparée aux autres offres concurrentes avec la structure du marché des projets.

F. Hatem termine son analyse critique des différentes théories économiques en traitant de la logique politico-institutionnelle des découpages territoriaux existant, nait de la décentralisation. Ce type de découpage donne des territoires avec un emboîtement de gouvernements qui rend le suivi des projets difficiles, les prérogatives des différents acteurs locaux n'étant pas claires.

En plus de ces critiques conceptuels, F. Hatem s'interroge sur la mesure de l'attractivité qu'il rattache à celle de la performance territoriale.

Si cette dernière a au préalable des problèmes de définition, la mesure de l'attractivité se heurte à la fiabilité des informations et à la difficulté de les recueillir. Ajoutons qu'il ya un manque flagrant d'indicateurs de comparaison.

La mesure de l'attractivité est traitée dans la dernière section de ce chapitre où l'on démontre leur diversité et leur disparité.

Cette analyse critique introduit le changement de paradigme effectué par l'analyse économique en ce qui concerne les théories de l'attractivité des territoires.

2. Quelle politique d'attractivité ?

L'attractivité peut être définie comme la capacité pour un territoire d'attirer une quantité relativement importante d'activités productives.

Or, quelle est l'utilité et l'opportunité des analyses précédentes dans la mise en œuvre de politiques de promotion de l'attractivité? Il ya lieu de dire que nous avons des politiques d'attractivité a-territoriales puis sont devenues territorialisées.

Mais quelles peuvent être ces politiques d'attractivité ?

Les différentes politiques de l'attractivité étaient d'abord a-territoriales, dont le principe fondamental est d'attirer le plus d'entreprises possibles, quelque soit leurs centre d'intérêt. Celles-ci étaient des pourvoyeurs d'emploi à séduire à tout prix ; puis ont évolué en intégrant les analyses territoriales pour aboutir à des politiques de l'attractivité territorialisées. Ces dernières donnent toujours la primauté à attirer le plus d'entreprises possible mais pas n'importe lesquelles. Elles doivent répondre aux objectifs tracés dans le cadre d'un projet élaboré par les acteurs territoriaux.

2.1. Les politiques d'attractivité a-territoriale.

Ce sont des politiques traditionnelles, en vogue jusqu'aux années 1990. Elles ont comme base théorique l'économie dite « horthodoxe » et particulièrement le courant néclassique.

Les politiques d'attractivité se sont imposées vue la mobilité croissante du capital et du travail qui a abouti à des inégalités spatiales : certains territoires gagnent et d'autres

perdent.⁹⁹Cet état de fait remet en cause l'hypothèse de l'immobilité des facteurs de production, prônée par les néoclassiques lorsqu'ils traitent de la spécialisation internationale.

Dans le cadre de cette politique d'attractivité, l'entreprise est appréhendée comme une simple entité chargée de créer de l'emploi, l'objectif étant de remplir un espace-réceptacle où il arrive que certaines entreprises se délocalisent.

Il consiste alors à retenir et à attirer une entreprise pour remplacer celle qui a quitté le « territoire ». Tout se passe comme si nous étions dans une logique de substitution, l'objectif étant de récupérer exactement le même nombre d'emplois. L'entreprise est donc perçue exclusivement en termes de pourvoyeur d'emplois.

Dans cette perspective, il s'agit de créer le plus possible d'emplois grâce aux avantages offerts aux entreprises postulantes qui sont exogènes aux territoires. Ils n'ont aucun lien avec les spécificités des territoires. Il s'agit le plus souvent d'infrastructures visant à rendre plus accessible le territoire, de taux d'intérêts bonifiés, d'exonérations fiscales et de subventions accordées par les collectivités territoriales. Ces avantages, le plus souvent financiers, sont censés inciter les entreprises à s'implanter sur le territoire. Les avantages financiers sont souvent accompagnés d'infrastructures, (exemple de la multiplication des zones artisanales, commerciales et industrielles). Les zones franches industrielles, dont les formes sont multiples, entrent également dans le cadre d'une politique d'attractivité traditionnelle. En créant de la différenciation en terme de réglementation entre la zone franche et le reste du territoire, les pouvoirs publics espèrent attirer, séduire les entreprises.

Cette politique d'attractivité, le plus souvent non sélective, a pour objectif de renforcer les effets d'agglomération. Il s'agit d'attirer sur un espace des entreprises dont les activités ne sont pas nécessairement complémentaires. On n'attire pas pour créer du lien, construire un tissu industriel mais uniquement pour qu'il y ait des économies externes provenant des économies d'échelles dans le partage de certaines ressources. Ce sont des externalités pécuniaires résultant de la concentration des activités et des personnes, externalités ayant un impact sur le prix des facteurs de production.¹⁰⁰ Ces économies

⁹⁹Benko « les régions qui gagnent, *Economica*, 1990

¹⁰⁰ Léon (A) & Sauvin (T), « l'entreprise et son empreinte territoriale », *Monde en Développement* n°149, 2010

externes proviennent du partage des coûts fixes (infrastructures ou services) disponibles sur le territoire. Dans cette approche, le nombre d'entreprises et le nombre d'habitants du territoire considéré, sont des déterminants du choix de localisation des entreprises.

Les politiques d'attractivité traditionnelles provoquent bien souvent sur le territoire d'implantation une augmentation de la concurrence pouvant se traduire pour les entreprises déjà installées par des restructurations industrielles.

La figure ci-dessous élaborée par A. Léon et T. Sauvin résume de façon succincte la stratégie des acteurs qui élaborent les politiques de l'attractivité traditionnelle.

Figure n° 1: Attractivité traditionnelle et concurrence



Source : Léon(A) et Sauvin (T) : « l'entreprise et son empreinte territoriale » op.cité.

C'est un schéma politique qui peut nuire au développement du territoire car les avantages offerts aux entreprises peuvent attirer un nombre d'entre elles qui n'ont rien à voir avec son développement ; ceci est d'autant facilité, que l'on ne réclame pas à celles-ci de s'insérer dans aucun projet territorial proprement dit. C'est la raison qui rend incontournable la recherche d'une autre vision du développement territorial.

2.2. Les politiques d'attractivité territorialisées.

Le concept de territoire n'a été pris en compte dans l'analyse économique donnant naissance à l'analyse territoriale, que lorsque l'on s'est rendu compte des limites des

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

analyses dites « orthodoxes » dans l'explication et la résolution des différentes crises économiques qu'a connu le monde contemporain.

La littérature économique a longtemps envisagé le territoire comme un espace neutre et relativement flexible, chacun pouvant remplacer l'autre. Dans cette perspective, les territoires étaient considérés comme des « réceptacles passifs dont l'organisation spécifique est peu susceptible de sécréter et d'inhiber du développement »¹⁰¹

Sans se débarrasser des analyses orthodoxes, l'analyse économique va intégrer l'analyse territoriale considérée comme hétérodoxe, transversale et dynamique. C'est une analyse qui va permettre de donner un certain nombre de réponses aux différentes problématiques de crises que les analyses orthodoxes n'ont pas pu solutionner, notamment en ce qui concerne l'attractivité des territoires.

Avec le renforcement de la mondialisation, les territoires luttent pour survivre. Or, c'est le mouvement de globalisation de l'économie contemporaine qui va donner aux dynamismes locaux une pertinence. Il s'agit alors de comprendre « comment l'économie globale s'enracine dans les structures territoriales historiques, comment le global se nourrit en permanence du local en le transformant ».¹⁰²

Le territoire devient une organisation au sens d'une entité socioéconomique construite. Il est le résultat émergeant des différentes interactions entre les acteurs hétérogènes composant ce territoire, donnant naissance à tout un ensemble de ressources construites. Il n'est plus le réceptacle passif de son développement, conditionné par la qualité de ses ressources matérielles. Il a un rôle à jouer par la capacité qu'ont les acteurs à créer et mobiliser des ressources « spécifiques non transférables », renforçant son image identitaire et devient ainsi de moins en moins substituables.

L'analyse territoriale va être un outil théorique de base pour dresser une politique d'attractivité capable de prendre en compte les spécificités des territoires obligeant les entreprises voulant s'y installer de s'insérer dans un projet commun préalablement défini.

¹⁰¹ Greffe (X), « le développement local », Ed. de l'Aube, DATAR, 2000

¹⁰² Longhi (Ch) et Spindler (J), « le développement local », librairie générale du droit et de la jurisprudence, Paris, 1999

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

Ceci dit, la nouvelle politique d'attractivité est territoriale et dans ce cadre là, l'entreprise susceptible de s'installer sur un territoire, passe par une sélection dont les critères sont préalablement sélectionnés.

Cette nouvelle vision d'appréhender l'attractivité des territoires ne donne pas à l'entreprise le pouvoir de choisir les investissements. Le choix des investissements est établi en amont par les acteurs territoriaux dont la préoccupation est la sauvegarde et la promotion des spécificités.

Ainsi, l'entreprise n'est pas considérée comme une entité créatrice d'emplois seulement. C'est aussi un acteur structurant, susceptible de créer une dynamique de développement territorial Cette dynamique est drainée par l'interaction des acteurs et des entreprises qui sont choisies par le territoire en fonction de l'adéquation de celle-ci avec les attentes du territoire. Ces attentes sont explicitées dans le projet de développement territorial élaboré par les acteurs territoriaux.

Le développement territorial n'est plus l'affaire des entreprises, elles n'en sont que le moyen, car elles doivent s'insérer dans le projet territorial qui prendrait le rôle de filtre.

Si dans les politiques d'attractivité traditionnelle le pouvoir d'attraction s'illustre par les différents avantages offerts, dans les politiques territorialisées, c'est le projet lui-même qui joue ce rôle, faudrait-il qu'il soit convaincant et séduisant.

Le rôle des acteurs territoriaux est d'une grande importance étant donné qu'il leur advient de « vendre » le projet aux entreprises. La primauté est à l'établissement d'une relation de confiance entre les acteurs pour un objectif commun. Dans cette perspective, les pouvoirs publics s'impliquent dans l'instauration d'un climat de confiance permettant à toutes les parties de travailler ensemble.

Gumuchian et Pecqueur en citant Le Berre,) ajoute que le territoire est « un objet géographique dynamique construit par les acteurs autour d'une matrice de ressources », qu'il est un système composé de trois sphères : **matérielle** correspondant à l'espace objet, **idéelle** correspondant à l'espace des représentations et enfin **organisationnelle** vue comme l'espace des pratiques. Chacune d'entre elles est composée de conditions territoriales, c'est-à-dire

d'éléments du territoire qui ont un impact positif ou négatif sur le développement des actions coordonnées des acteurs comme déjà développé dans le chapitre 1.

Cela stipule que le territoire est un construit impliqué par la présence d'une proximité organisationnelle et institutionnelle en plus de la proximité géographique, qui traduit les complémentarités entre les différents acteurs dans le but d'une activité finalisée convergente et la présence de règles collectives régulant la coordination de ces acteurs. L'existence de cette proximité induit l'émergence d'un processus d'apprentissage facilitant le transfert des connaissances. Ce processus d'apprentissage qui est inscrit dans l'espace et le temps se base sur des constructions collectives mais peut être sujet à des tensions. Ces dernières sont éteintes par la compromission grâce à la négociation entre acteurs. C'est ce qui permet de produire des ressources spécifiques.

Cela dit, les politiques d'attractivité territorialisées arrivent à construire un territoire concurrentiel en mettant en évidence leurs spécificités sans tourner le dos aux intérêts des entreprises.

2.3. Spécificités d'un territoire attractif.

Selon Y Morvan (2005), un territoire attractif revêt cinq grandes caractéristiques. Il doit être :

1- Riche : sa richesse peut être appréciée par la variété des acteurs qui y vivent et qui y travaillent. Une diversité d'acteurs révèle l'existence de complémentarités en termes de compétences. Sa richesse dépend également de la diversité et de l'intensité des relations qu'entretiennent les acteurs, relations à partir desquelles naissent des projets. L'existence de relations de confiance facilite la coopération et, par conséquent, le croisement des compétences.

2- Différent : un territoire doit mettre en exergue ses spécificités économique, historique et socioculturelle. C'est à cette condition qu'il pourra se mettre à l'abri d'une concurrence entre territoires. Un territoire prospère et se protège par ses spécificités.

3- Organisé : un territoire n'est pas pour autant replié sur lui-même. Il doit échanger avec d'autres territoires. L'organisation de flux matériels et immatériels est alors nécessaire.

4- Accessible : l'existence d'infrastructures de communication, des NTIC et d'une offre variée de services logistiques assurent une certaine fluidité au sein du SPL. Se crée alors

une proximité temporelle et ainsi une certaine homogénéité en termes d'organisation du travail.

5- Beau : la qualité de l'environnement renforce l'attractivité résidentielle du territoire. Il en découle un apport de revenus susceptible de créer, grâce à un effet multiplicateur, une dynamique de développement. L'attractivité résidentielle joue le rôle d'amortisseur économique.

Les caractéristiques (1), (3) et (4) révèlent qu'un territoire est un système, c'est-à-dire un ensemble d'éléments différenciés en interaction dynamique, organisés en fonction d'un ou plusieurs objectifs. La caractéristique (2) souligne qu'un territoire demeurera un territoire tant qu'il sera différent des autres. Un territoire qui perd sa spécificité, autrement dit qui se banalise devient espace et se trouve mis en concurrence. La différence se cultive en permanence d'autant plus que l'amélioration croissante de la diffusion des informations a tendance à remettre en cause, plus rapidement qu'autrefois, certaines spécificités des territoires.

Il convient toutefois d'être prudent. La spécialisation a une grande faiblesse : trop replié sur lui-même, le territoire serait déconnecté de la dynamique technologique. La spécialisation implique la construction d'actifs à caractère spécifique, c'est-à-dire pas ou peu redéployables vers d'autres activités, entraînant nécessairement des irréversibilités, irréversibilités limitant la capacité d'adaptation du territoire. En revanche, « le processus de spécialisation est aussi un moyen pour une collectivité d'encourager la formation d'actifs spécifiques sur son territoire et de diminuer la mobilité des entreprises ».¹⁰³

Peut-être pourrions-nous envisager plutôt un processus de spécification distinct du processus de spécialisation. Si la spécialisation renvoie à la mono activité et au risque de lier son destin à celui de l'entreprise, la spécification propose une diversification cohérente par rapport à un ou plusieurs métiers spécifiques au territoire. Celui-ci ne serait donc pas replié sur lui-même et la spécification des actifs, dont ont besoin finalement les entreprises pour construire leur avantage compétitif, freinerait la mobilité des entreprises.

¹⁰³Colletis, Gilly et alii, 1999, p.29

Tableau n° 1: distinction entre attractivité traditionnelle et attractivité territoriale

Attractivité traditionnelle	Attractivité territoriale
Absence de projet	Existence de projets de développement
Espace	Territoire
Avantage comparatif naturel (espace bloc de facteurs de production)	Avantage comparatif créés
Approche en termes d'activité	Approche en termes de compétence
Temps court	Temps long
Primat de la dimension économique	Approche multidimensionnelle
Incitations financières	Qualité et variété des acteurs
Infrastructures	Qualité de la relation
Absence de relation de pouvoir	Existence d'une relation de pouvoir sur autrui
Jeu à somme nulle	Jeu à somme positive
Effets d'agglomération	Spécification du territoire

Source : Léon, Sauvin, 2005, op.cité

3. Intelligence économique et attractivité territoriale.

Actuellement avec la mondialisation, les firmes multinationales, les entreprises industrielles, les PME-PMI et les laboratoires s'occupant de la recherche-développement dans les secteurs publics et privés, sont confrontés à une lutte ardue. Dans cette perspective, les Etats et même les territoires se lancent dans une compétition pour la production de biens matériels et immatériels.

L'époque contemporaine considère la collecte de l'information, son traitement, sa diffusion comme primordiale pour asseoir la souveraineté et la suprématie. L'outil adéquat pour y arriver est l'intelligence économique. Cette dernière trace comme objectif d'élaborer une stratégie dont le but est de réagir dans l'immédiat aux actions de la concurrence.

Ceci dit, si l'on considère qu'un territoire est dit attractif s'il est capable d'attirer des entreprises et des capitaux, quelle qu'en soit la provenance, à des fins résidentielles, l'intelligence économique est l'instrument capable de nous y conduire.

Dans cette section, un essai de définition sera présenté qui relatera le passage conceptuel de « l'intelligence économique » à « l'intelligence territoriale ». Ensuite, sera appréhendée l'intelligence territoriale comme outil de gestion territoriale rapprochée à la gouvernance hybride.

3.1. De l'intelligence économique à l'intelligence territoriale.

L'intelligence économique est reconnue comme une discipline à part entière et un dispositif concret et opérationnel. L'intelligence économique s'impose comme instrument économique à la fois défensif et offensif, vue l'environnement hautement concurrentiel que connaissent les acteurs économiques publics et privés.

3.1.1. L'intelligence économique.

L'intelligence économique¹⁰⁴ « constitue tout à la fois un savoir faire autonome et une perspective, une manière de penser (adossée à des connaissances spécifiques) permettant de lier entre elles et d'ordonner diverses problématiques majeures qui détermineront le visage du capitalisme dans les décennies à venir. Elle autorise en somme à donner du sens aux événements et évolutions économiques ».

Cette définition précise que c'est un outil qui va permettre de consolider l'indépendance et l'hégémonie des acteurs (Etat et entreprises) vis-à-vis des concurrents. C'est un instrument de guerre de l'information, utilisé pour se défendre contre l'espionnage industriel et la protection des périmètres contournant les marchés économiques.

L'intelligence économique connaît énormément d'enjeux dans un environnement d'abondance de l'information. Au-delà de la collecte de cette information, il s'agit de faire le tri et de récolter l'information stratégique, de qualité qui sera utile à la mise au point de

¹⁰⁴ R. PAUTRAT, E. DELBECQUE : « L'intelligence économique et territoriale : un défi majeur pour la prospérité des PME-PMI et des régions au XXI^e siècle »,

programmes susceptibles d'anticiper les initiatives des concurrents. Cela stipule qu'il faut procéder en amont à la vérification de toute information par rapport à sa véracité et à sa qualité. Il s'agit aussi de veiller, lorsqu'il faut la diffuser, à ce qu'elle soit transmise à bonne destination et à temps. Cette tâche n'est pas des plus aisées, étant donné le fonctionnement actuel des TIC très accessibles et peu sécurisées. Acquérir des avantages comparatifs est donc son objet.

3.1.2. Le rôle des acteurs dans l'organisation de l'intelligence économique.

Les acteurs du développement territorial sont nommés par Xavier Greffe, les entrepreneurs civiques : « ces entrepreneurs civiques innovent en contribuant à mettre en place de nouveaux lieux de décision ou de réalisation de projets, ils sont civiques en cherchant à optimiser les perspectives d'un développement durable et donc profitable à tous. »

L'entreprise est un acteur économique qui évolue dans un environnement concurrentiel, il est primordial qu'elle mette au point les conditions organisationnelles et les démarches d'une intelligence économique. Son but sera de se défendre contre l'espionnage économique en protégeant l'information stratégique, surtout celles innovantes qui est recherchée par la concurrence. Il est même important de se prendre en charge concernant cette action de défense, pour ne pas laisser le champ libre aux pouvoirs publics de prendre en main cette action, prétextant la sauvegarde de la souveraineté. Les experts employés par l'entreprise sont plus à même de s'en occuper, car seuls à détenir les clés de l'intégration et de l'enracinement de « l'approche intelligence économique » au sein de leurs entreprises.

Ceci dit, la place des pouvoirs publics reste importante lorsqu'il s'agit d'appuyer les efforts des entreprises à conquérir les marchés à l'extérieur, bien que conditionnée par la collaboration entre entreprise et services de l'Etat. Mais pas seulement. Les territoires deviennent des acteurs économiques, demandeurs d'une stratégie susceptible de les mener vers l'acquisition d'avantages comparatifs. C'est ainsi que les pouvoirs publics ont commencé à se focaliser sur l'élaboration d'une politique publique d'intelligence économique territorialisée : l'intelligence territoriale.

3.1.3.L'intelligence territoriale.

L'intelligence territoriale est un concept récent qui traduit le transfert des principes de l'intelligence économique, au profit des actions publics dans le cadre de l'élaboration d'une

politique territoriale de développement. C'est un dispositif d'aide à la décision utilisés par les acteurs territoriaux qui en collaborant tissent des réseaux permettant la circulation et la diffusion de l'information au profit de la construction d'un territoire attractif et compétitif.

Certaines observations¹⁰⁵ dans l'évolution de l'environnement politico-économique et géostratégique justifient l'émergence de l'intelligence économique territoriale, comme instrument d'aide à la prise de décision. Nous sommes passés d'environnements stables, prévisibles et rassurants à des contextes qui exigent rapidité de réaction, souplesse des organisations et capacité d'anticipation

Les territoires sont sujets à une concurrence ardue qui a pour conséquence une certaine forme de désindustrialisation, le chômage, et la désertification des territoires les plus fragiles économiquement (ce qui menace par ailleurs la cohésion sociale nationale). Or, les dynamiques nationales et l'innovation proviennent des territoires qui sont sources de savoir-faire locaux spécifiques d'entreprenariat, qu'il est important de valoriser grâce à l'interaction des acteurs publics et privés, territoriaux et nationaux. Ce constat réclame de tisser des réseaux qui semble être la voie ultime, pour se développer en construisant un territoire apprenant, la feuille de route des acteurs économiques devant être la coopération, la mutualisation des connaissances et des compétences et la préservation des savoir-faire.

In fine, entreprendre la prospection et la stratégie conduit à l'innovation et à la conquête des marchés.

Il s'agit toutefois, que les territoires adaptent les méthodes de l'intelligence économique à la construction de nouveaux réseaux territoriaux de compétitivité dans une action collective, coordonnée capable de drainer des dynamiques de développement. Pour ce, ces territoires doivent élaborer des stratégies susceptibles de capter les nouveautés, de promouvoir les spécificités. Les acteurs peuvent être des entreprises, des universités, des laboratoires, des experts, ce qui donne aux pôles de compétitivité un champ privilégié de l'intelligence territoriale.

¹⁰⁵ R. PAUTRAT, E. DELBECQUE : « L'intelligence économique et territoriale : un défi majeur pour la prospérité des PME-PMI et des régions au XXIe siècle »,

La coopération public/privé est un principe fondamental de la pratique de l'intelligence territoriale. Or, l'emploi dépendra de la compétitivité, laquelle se base principalement sur la coopération en réseau. Au sein de ce réseau construit, la collaboration de l'Etat et des entreprises implique des dynamiques d'influence susceptible de produire des savoirs supérieurs et de gagner de nouveaux marchés. Ce processus va aboutir au développement des territoires renforçant la suprématie nationale.

En résumé, le rôle de l'Etat comme acteur économique se modernise grâce à l'intelligence territoriale car : « il définit les règles du jeu national, propose des initiatives, supervise l'interaction des divers acteurs et contrôle la conformité des mouvements sur l'échiquier socioéconomique aux règles définies démocratiquement »¹⁰⁶ ainsi, il renforce sa fonction d'animateur au profit de l'intérêt collectif.

3.2. Intelligence territoriale et gouvernance hybride.

Bertacchini définit l'intelligence territoriale comme « un processus informationnel et anthropologique, régulier et continu, initié par des acteurs locaux, physiquement présents et distants qui s'approprient les ressources d'un espace, en mobilisant puis en transformant l'énergie du système territorial en capacité de projet. L'objectif de cette démarche est de veiller, au sens propre comme au sens figuré, à doter l'échelon territorial, à développer ce que nous avons nommé le capital formel territorial »¹⁰⁷.

L'évolution de l'environnement économique donne à l'économie de la connaissance un impact important sur les pratiques des acteurs. Les conditions de l'activité productive et les structures de l'entreprise sont bousculées.

L'intelligence territoriale prend en charge l'information qui est capable d'aider les territoires à s'inscrire dans une trajectoire de développement explicitée, dans une stratégie tracée au sein d'un projet fédérateur.

¹⁰⁶R. PAUTRAT, E. DELBECQUE : « L'intelligence économique et territoriale : un défi majeur pour la prospérité des PME-PMI et des régions au XXI^e siècle »,

¹⁰⁷Bertacchini (

Ceci dit, Yannick Bouchet développe un concept « la *gouvernance hybride*¹⁰⁸ », qui nous semble d'une grande pertinence pour expliciter les processus d'échange de l'information entre les différents acteurs ainsi que les conditions de cet échange.

Pour Jean-Pierre Gilly et Jacques Perrat, « un territoire est caractérisé par sa gouvernance » c'est-à-dire par « l'ensemble des processus institutionnels qui participent à la régulation locale du système économique territorial ». Et selon Claude Dupuy et Burmeister, l'émergence de la notion de territoire s'explique à travers les relations entre les acteurs et la mise en œuvre de processus d'apprentissage. La proximité encourage l'émergence d'interactions étroites entre les agents, firmes, décideurs et diffuse plus vite le progrès technique et l'information pertinente. Mais la proximité n'est pas nécessairement une notion de distance métrique. En effet, une distance et un espace sont relatifs, car ils dépendent des moyens de communication et des modes de diffusion de l'information

Bernard Guesnier¹⁰⁹ voit la gouvernance territoriale « comme une combinaison effectuant localement des actions de toutes les institutions publiques et des actions privées, leur mise en synergie débouchant sur l'excellence territoriale ». Ainsi, certaines synergies débouchent sur des partenariats locaux. Aussi, la gouvernance territoriale locale se définit comme : « la structure de pouvoir d'une institution qui est intégrée dans un environnement large et complexe qui ne peut pas être dominé. Cette institution voit son activité et ses performances être tributaires des relations qu'elle noue de manière contractuelle et paritaire avec les différents éléments composant son environnement ».

La mise en place du dispositif de gouvernance exige la construction d'un collectif d'acteurs conscient de la mise en commun de leurs efforts au profit du bien de la communauté. La valorisation des ressources territoriales est importante pour son développement mais cela ne peut se réaliser sans une bonne gouvernance fondée sur la coordination des acteurs

¹⁰⁸Yannick Bouchet, dispositif d'intelligence économique et gouvernance hybride, <http://isdsm.univ-tln.fr>

¹⁰⁹Guesnier B. (2004), « Gouvernance et performance des territoires », in, Guesnier B. et Joyal A. (textes réunis par) - « *Le développement territorial : regards croisés sur la diversification et des stratégies* » -ADICUEER - 280 p – 2004.

La gouvernance hybride pour Yannick Bouchet est « une organisation réticulaire, constituée de relations partenariales verticales et horizontales, d'où sa qualification de gouvernance hybride. Cette forme d'organisation réticulaire fait apparaître un mixage et une coordination des parties prenantes pouvant dans certains cas se limiter à une congruence des intérêts de chacun ».

L'intelligence territoriale contribue à la construction d'un territoire apprenant grâce à l'émergence de réseaux sociaux, qui par leur forme particulière marque l'identité du territoire. Mais ces réseaux sont évolutifs, ils se stabilisent grâce à la proximité.

Il existe une pluralité des réseaux territoriaux. Ce sont des ensembles coordonnés d'acteurs hétérogènes, jouissant d'une proximité géographique ; ils coopèrent et participent collectivement à un processus de production. La coordination s'effectue entre des organisations différentes pour favoriser un développement multisectoriel. Dans cette perspective, les réseaux révèlent une proximité organisationnelle car ils impliquent une mise en relation puissante des éléments de cette organisation et institutionnelle, étant donné qu'ils sont dotés d'une entité juridique.

4. L'attractivité des territoires portuaires.

Les changements que connaissent actuellement les chaînes de transport maritime, sa logistique ont des incidences considérables sur les ports et leur arrière-pays. Ces ports se retrouvent confrontés à une concurrence très rude, vue les effets de la mondialisation. Ce constat incite les autorités portuaires à penser une politique économique susceptible de rendre le territoire portuaire attractif.

L'analyse de la relation ville-port offre un cadre d'analyse pour évaluer l'attractivité des territoires portuaires.

Les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles de la ville-port est une grille de lecture pour voir si le port est un moteur de développement économique pour la ville.

Les innovations technologiques et le développement de la logistique engendrent des changements dans la logique de localisation des activités portuaires. Ensuite, depuis la contre-révolution conservatrice des années 1980, accentuant la libéralisation de l'économie et la

mondialisation, on constate l'augmentation des privatisations des activités commerciales portuaires ainsi que la propagation de terminaux portuaires. Ainsi, de nouvelles formes de gouvernance apparaissent comme les PPP et les communautés d'acteurs territoriaux portuaires.

En 2017¹¹⁰, un article est publié qui recense les études portuaires qui concernent les réflexions théoriques, aboutissant à un changement de paradigme :

En premier lieu, nous avons les travaux de Slack en 1993, inscrit dans la tradition macroéconomique, qui constate que les ports ne sont rien d'autres que des lieux de « rupture de charge », la propagation des terminaux portuaires en est la preuve. Ici, le rôle du port est à redéfinir.

En second lieu, les écrits de Rodriguez en 2002, mettent l'accent sur l'intégration des activités logistiques dans une chaîne de valeur unique. Ceci dit, les ports seront à l'affût de la valeur ajoutée à tout prix, collaborant de plus en plus avec une multitude d'acteurs de plus en plus hétérogènes. Ici, les ports ne sont plus des espaces homogènes mais des places recevant C'est un changement de paradigme qui se produit.

C'est ce dernier volet de la littérature qui nous intéresse pour répondre à notre problématique concernant l'attractivité d'un territoire portuaire.

Ainsi, il ya lieu de voir succinctement, deux types d'analyse, l'une à l'échelle locale, l'autre à l'échelle globale

4.1. A l'échelle locale

Les externalités positives territoriales ont un impact économique significatif sur l'arrière-pays et sa population.

Le rapport de synthèse de l'OCDE réalisé par Merck en 2013¹¹¹, conclue à la présence de quatre rôles comme moteur de développement économique : le port est facilitateur

¹¹⁰Jugie (J.H.), « les relations ville-port, croiser les littératures pour croiser les perspectives », centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, Montréal, 2017.

¹¹¹ Rapport de synthèse de l'OCDE

d'échanges (lieu de rupture de charge), il est un catalyseur économique (attirant les activités à forte valeur ajoutée), il est aussi un pourvoyeur d'emplois (directs et indirects), enfin, il est pourvoyeur d'innovation (économies d'agglomération).

Ceci dit, le port considère la ville comme un consommateur. Sa performance va dépendre donc, en plus du captage du trafic, du pouvoir d'achat de la population de l'arrière-pays. Pourtant, la congestion urbaine peut constituer un ralentisseur pour la performance du port.

Dans le même temps, l'activité portuaire peut gêner la ville étant donné ce qu'elles engendrent comme trafic routier. Cette situation suggère au port la spécialisation dans des activités moins encombrantes.

Cela stipule de réfléchir à mettre en place des dispositifs en mesure d'accroître la compétitivité portuaire, dans une perspective de construire un territoire attractif.

Les principaux critères de compétitivité portuaires sont :

- L'efficacité des opérations portuaires qui résulte de la fédération des objectifs d'acteurs portuaires hétérogènes.
- La connectivité maritime qui se mesure en évaluant la centralité du port ; c'est-à-dire, la place de ce port et son rôle au sein du réseau où il évolue.
- Soutien aux populations par une bonne gouvernance. Cette dernière doit être capable de mettre au point une politique économique et sociale coordonnée, (par les activités industrielles et urbaines, l'intermodalité).

4.2. A l'échelle globale et régionale.

Comme on l'a dit plus haut, l'efficacité du port dépend de son arrière-pays. Par ricochet, l'attractivité du port dépend de celle de son arrière et avant pays. La concentration des activités dans le gateway, influence positivement l'activité des foreway ainsi que celle du port. Les effets d'agglomérations engendrent des économies d'échelle qui à leur tour augmentent l'attractivité du territoire portuaire.

Par ailleurs, les trois éléments qui composent le système portuaire que les auteurs nomment triptyque (arrière-pays, avant-pays et port) est une grille d'analyse qui nous permet

de cerner les enjeux du territoire portuaire. Ces derniers sont macroéconomiques et exogènes qui impactent de façon significative l'avant et l'arrière pays.

Cependant, il y a lieu de rappeler que, la concurrence inter-port a toujours existé ; la seule nouveauté est que l'échelle d'analyse déplace de l'échelle terrestre et régionale à l'échelle océanique, et ce, avec la généralisation de la globalisation.

4.3. Les déterminants de l'attractivité portuaire.

La synthèse de l'OCDE, conclue que les analyses économiques en ce qui concerne l'attractivité du territoire portuaire, lient ce phénomène aux interrelations qui puissent se tisser entre les acteurs territoriaux portuaires privés et les autorités portuaires. L'analyse des relations entre le port et son territoire est primordiale.

Par contre, le concept de métropolisation des villes, usité par l'économie urbaine est une porte de lecture, qui se focalise sur les implications de la métropolisation sur sa région donc ces analyses essaient de définir les implications engendrées par l'insertion de la ville dans un réseau global et ne permettent pas de saisir la relation du port avec la chaîne logistique. Si on y ajoute la prise en compte du concept de durabilité, le port devient un élément encombrant étant donné les contraintes environnementales qu'il peut générer.

Les analyses urbaines négligent l'apport traditionnel du port comme pourvoyeur d'emploi. Ce dernier est aussi important par les apports fiscaux générés par son activité et par les approvisionnements. L'interdépendance de la ville vis-à-vis de son port est un constat étant donné que les territoires dépendent de plus en plus du fret provenant du reste du monde. La globalisation associée à la spécialisation a accéléré le processus.

Le port se reterritorialise : La ville dépend de plus en plus des moyens de transports pour s'approvisionner en fret, ce qui offre au port un rôle central dans le processus. Mais quel type de fret ? la nature du fret (vrac ou conteneurisé) détermine le type de relation entre la ville et son port.

5. la mesure de l'attractivité.

Généralement, les acteurs économiques publics et privés empreinte la notion de compétitivité au lieu d'attractivité dans leur discours. Le problème s'est posé quant à sa mesure car cette notion est relativement vague, parce qu'il n'existe pas de définition communément admise, ni de mesure précise de cette compétitivité.

Faute d'un consensus sur la compétitivité, les économistes se sont rabattus donc, sur l'attractivité. Celle-ci est définie comme la capacité à attirer les activités des entreprises et en premier lieu, le capital productif. La tâche de comprendre et de mesurer l'attractivité semble plus simple. L'analyse se situe dans le domaine du capital, beaucoup plus familier aux économistes que celui des capacités.

Les mesures de l'attractivité paraissent évidentes (montants des investissements directs, emplois créés par les entreprises sous contrôle étranger, formation brute de capital). Parler d'attractivité, revient à raisonner en termes de compétition entre les territoires. Autrement dit, à prendre en compte le fait que les régions ou les Etats n'ont jamais été sur une même ligne de départ, mais bénéficient d'avantages ou de désavantages, légués par l'histoire et la géographie.

Ce passage de la compétitivité à l'attractivité est opportun du moment que celle-ci est mieux définie que celle-là, elle en constitue une condition nécessaire. Elle est fondée sur cinq variables : la taille du marché du pays d'accueil, le nombre de firmes déjà présentes sur le marché, le coût du travail et du capital dans la région d'accueil après prise en compte des mesures fiscales incitatives, la qualité des infrastructures publiques et du capital humain.

Mesurée, définie, expliquée, l'attractivité pourrait passer pour un concept solidement établi dans l'espace et le temps. Elle laisse à penser que le territoire dont elle est un attribut est un pur ensemble de fonctionnalités économiques.

La définition de l'attractivité n'est pas très précise parce qu'elle englobe de nombreux aspects de la politique économique. L'attractivité ne peut donc s'observer ou se mesurer par un indicateur unique.

Cependant, de nombreuses tentatives sont faites pour essayer de la mesurer par différentes approches. Sont distinguées les mesures directes de certains aspects de l'attractivité, les mesures « en amont » qui tendent à décrire les facteurs favorables ou défavorables à l'attractivité et enfin les mesures « en aval » qui cherchent à décrire les conséquences de l'attractivité d'un territoire¹¹².

5.1. Les différentes formes de mesure de l'attractivité.

Il s'agit des mesures directes, en amont et en aval. (Voire annexe1).

5.2. Les indicateurs de compétitivité.

Mais quels sont ces indicateurs qui permettent la mesure de la compétitivité ?

Un indicateur est défini comme un « Instrument, dispositif servant à fournir des indications » ou plus précisément une « Variable ayant pour objet de mesurer une évolution économique ». Donc, les indicateurs révèlent la compétitivité. (Voire annexe 2)

5.3. Les indicateurs de synthèse.

De nombreux consultants et organisations internationales (IMD, Forum économique mondial, ONU, AT Kearney, etc.) publient aujourd'hui des indicateurs de synthèse destinés à classer les différents pays du monde en fonction de divers critères, tels que la compétitivité, le développement humain, la liberté économique, le coût des affaires, etc. (voire annexe3).

5.4. Les indicateurs des institutions internationales

Comme il a été cité plus haut, en pratique, les institutions internationales donnent en pratique, des méthodes de calcul de la compétitivité propres. (Voire annexe4).

En résumé, il ya lieu de souligner qu'il existe des approches qui permettent d'établir une relation entre le principal indicateur de l'attractivité, qu'est l'évolution du taux de création d'entreprises et les variables explicatives (indicateurs socioéconomiques, démographiques et institutionnels) constituant les différents facteurs ou critères de

¹¹²Mulkay (B) : « la compétitivité d'un territoire », document pour le colloque du CRIES, 9/10 octobre 2006

localisation. Ces indicateurs économétriques permettent d'expliquer l'attractivité comparée des différents territoires.

Toujours dans le cadre d'une vision microéconomique, on élabore des enquêtes d'opinions auprès des investisseurs. L'intérêt est de se rendre compte des besoins des entrepreneurs en vue d'investir et de détecter les potentialités d'accueil des territoires en fonction des demandes des investisseurs.

Ceci dit, lorsqu'il s'agit de l'attractivité à l'échelle internationale, les institutions internationales se chargent d'élaborer des indices et des baromètres sur la base d'un très grand nombre d'indicateurs macroéconomique.

Les approches méso économiques, étant une analyse plus affinée, s'intéressent plutôt aux indicateurs susceptibles de trier les facteurs de localisation constituant l'offre territoriale destinée aux entreprises.

Conclusion

L'attractivité des territoires est un concept ambigu. Comme nous avons pu le constater dans ce chapitre, les auteurs ne s'accordent pas toujours sur les variables à prendre en compte pour définir l'attractivité. Celles-ci vont dépendre de l'objectif de l'auteur et ceci est plus apparent avec les indicateurs de mesures. Or, ils se sont entendus sur cette définition : « la capacité d'un territoire à attirer des activités nouvelles et des facteurs de production ».

La nouvelle géographie économique a pour objectif l'explication des choix de localisation des activités sur un espace alors que les autres approches vues plus haut, s'apparentant à l'économie industrielle, analysent des liaisons interindustrielles et étudient des systèmes territoriaux de production (clusters, technopôles, district industriel et pôle de compétitivité...). Ces approches nous ont aidées à comprendre les choix de localisation, dans la mesure où les ressorts de la compétitivité d'une entreprise ne sont pas liés uniquement aux caractéristiques naturelles de son territoire d'implantation mais dépendent également de certaines ressources dites spécifiques (matériels ou immatériels) du territoire.

Il en ressort qu'il y'a lieu d'inscrire le processus de développement territorial par l'attractivité dans le temps long. Si la géographie économique s'entête à lier les dynamiques économiques à la polarisation des entreprises, qui aboutiront nécessairement à la

hiérarchisation des territoires, le constat est que certains de ces territoires en bat de l'échelle arrivent à s'en sortir en propulsant une dynamique provenant de leurs spécificités culturelles et de leur sentiment d'appartenance qui ne peut qu'être inscrit dans la durée.

Ceci dit, toutes ces approches théoriques poseront des difficultés lorsqu'il sera question d'élaborer des politiques économiques. Est-ce qu'il faut attirer le plus d'entreprises possibles au risque d'attirer les pires comme les meilleures? Dans ce cas, il faut leur offrir le plus d'avantages possibles, au risque qu'elles partent ailleurs ; ou bien mettre au point une sélection en construisant en amont un projet fédérateur donnant la primauté aux attentes des territoires ?

Les politiques économiques étaient d'abord a-territoriales, favorisant la première option. Celle-ci considère l'entreprise comme une simple entité chargée de créer de l'emploi sur un espace « réceptacle ». Le but est de retenir le plus d'entreprises possible tout en attirant de nouvelles. Cette politique est source d'inégalités puisqu'elle agit par effet d'agglomération qui hiérarchise les territoires. Mais pas seulement, car les entreprises développent un comportement hégémonique par l'imposition de normes de production, de consommation et de conventions qui rendent ces territoires dépendants.

L'intégration du territoire dans l'analyse économique a influencé les concepteurs des politiques d'attractivités des territoires. Ces politiques deviennent territorialisées dans l'espoir de corriger les externalités négatives des politiques traditionnelles.

Dans cette perspective, l'entreprise n'est pas considérée comme un simple pourvoyeur d'emploi. Elle est appréhendée comme un acteur structurant susceptible de propulser une dynamique de développement territorial. Ainsi, les entreprises sont triées en fonction de leur capacité, potentialité et volonté à s'insérer dans un projet territorial. Ce dernier est élaboré par plusieurs acteurs qui peuvent être hétérogènes mais en interaction. Grâce à la proximité, ils arrivent à développer une relation de confiance nécessaire au bon fonctionnement du système.

Or, la spécification du territoire devient un atout pour construire une attractivité. Cette notion doit être différenciée de la spécialisation du fait que cette dernière ferme le

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

territoire sur une mono activité, au moment où la spécification l'ouvre sur une variété d'activités liées aux spécificités territoriales.

Et depuis quelques années un dispositif est pris en compte pour la gestion des territoires, emprunté des sciences de gestion de l'entreprise : l'intelligence territoriale.

L'intelligence territoriale représente la mise en œuvre des principes de l'intelligence économique au profit de la compétitivité d'un territoire donné. C'est une politique publique au même temps qu'elle est considérée comme une discipline de gestion. Elle peut être appréhendée par le volet information/décision pour la prendre pour un outil de veille et d'investigation ou par le volet sécurité afin de l'appréhender comme un instrument de guerre économique dans le but de protéger l'information stratégique.

Dans cette perspective, on peut définir l'intelligence territoriale comme une politique publique visant à améliorer la compétitivité économique d'un territoire par la maîtrise et la protection de l'information stratégique.¹¹³

C'est un dispositif entre les mains d'acteurs territoriaux, économiques et institutionnels, avec l'implication des pouvoirs publics dans la mise en œuvre des stratégies d'intelligence territoriale, c'est-à-dire, le pilotage stratégique global.

L'intelligence territoriale peut être un levier du développement territorial, car un territoire qui gagne ne dépend pas tant de sa capacité d'attraction que de sa capacité à développer des projets, à constituer un capital social, en associant les acteurs du territoire dans une logique de partenariat.

Le concept de « *gouvernancehybride* » offre une porte d'analyse qui permet de focaliser la logique qui gère l'action des acteurs travaillant à l'élaboration de cette stratégie.

Yannick Bouchet explique cette gouvernance d'organisation réticulaire et elle est hybride car elle mêle des partenariats verticaux à ceux horizontaux.

¹¹³ François (L), « intelligence territoriale », Ed. Lavoisier, Paris, 2008, pp6,7.

Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires

L'intelligence économique agit sur un territoire construit qui a su révéler ses ressources latentes, de préférence spécifiques, non transférables et qui les a identifiées et activées par la mobilisation des acteurs dans le cadre de réseaux. Ces derniers sont évolutifs mais sont aussi canalisés par la proximité qui existent entre les différents acteurs, ce sont des réseaux qui se caractérisent par un ancrage territorial, seul susceptible de produire des ressources construites. Ils offrent ainsi plus d'efficacité pour la production territoriale.

La mesure de l'attractivité n'est pas une chose aisée. Un panel d'indicateurs est conçu par les économistes, les institutions internationales pour y remédier. Ainsi avons-nous des indicateurs plus globaux et généralistes alors que d'autres sont plus spécifiques. Chaque type d'indicateurs nous éclaire sur certains aspects et en occulte d'autres à cause des limites de chaque méthode.

Chapitre 3 : Les dynamiques territoriales

Introduction

Le territoire n'est pas une étendue neutre sur laquelle se déroulent des activités économiques. Il n'est pas seulement le réceptacle des facteurs de production. Si dans l'analyse économique, le fait spatial résiste toujours, c'est que nous observons le changement de hiérarchies régionales, les conflits apparaissant entre les zones dynamiques et les autres.¹¹⁴

Dans l'économie spatiale contemporaine, le précurseur est Von Thünen¹¹⁵ qui pose comme problématique la façon dont se répartissent, se caractérisent, ou se positionnent les activités des hommes sur la surface de la terre. Pour cet économiste allemand, l'espace est une distance dont le coût influe sur la localisation des activités. Son modèle est agricole. La distance est calculée du point de culture, jusqu'au marché qui est la ville. Dans une perspective d'équilibre et d'optimisation, il prend en compte la distance ville-marché, localisant les activités à forte valeur ajoutée et les plus rapidement périssables au premier cercle concentrique. En 1933, Walter Christaller fonde sa théorie des lieux centraux. Celle-ci est basée sur un modèle de hiérarchisation des réseaux urbains liée aux différentes activités y évoluant. Mais Alfred Weber développe un algorithme qui prend en compte les coûts de transports et les coûts de main d'œuvre.

Pour ces précurseurs de l'économie spatiale, l'espace est homogène et le coût de transport est lié à la distance.

Ensuite, la pensée économique s'est intéressée à de nouvelles formes d'organisation de la production pour expliquer les disparités régionales et ce, avec G. Benko et A. Lipietz¹¹⁶: pour eux, d'ailleurs « les régions qui gagnent et celles qui perdent, n'obéissent pas aux règles simples de la concurrence pure et parfaite. Mais cette réflexion selon B. Pecqueur, a été sans véritable continuité¹¹⁷. Par contre avec l'analyse menée en Italie par G. Becattini sur les districts marchalliens¹¹⁸, la pensée économique avance dans la réflexion de façon significative car là, on s'interroge réellement

¹¹⁴ Pecqueur (A) : « dynamiques territoriales et mutations économiques », ed. L'Harmattan, Paris, 1996, p14

¹¹⁵ Von Thunen (J.H.) : (1783-1850), économiste allemand, inventeur de l'économie spatiale, initiateur du modèle radio-concentrique et pour Fujita, initiateur de la géographie économique. C'est un mercantiliste dont vont s'inspirer les classiques tels : A. Smith et D. Ricardo.

¹¹⁶ Benko (G) et Lipietz (A) : « les régions qui gagnent, district et réseaux », ed. PUF, Paris, 1992

¹¹⁷ Pecqueur (A), op.cité

¹¹⁸ Becattini : le district marchallien : une notion socio- économique », in Benko et Lipietz, 1992, op. Cité.

sur le rôle joué par de nouvelles formes d'organisation industrielle dans la compétitivité des régions. Ceci dit, la réflexion marque une limite du fait que ces districts ou systèmes productifs locaux (Garofoli) s'ils ont fait figure de modèles de développement, n'ont pas su à eux- seuls servir de base explicative aux mutations spatiales « post- fordiste ». Or, les auteurs posent le problème du rôle de la proximité dans la compétitivité des espaces infra- nationaux ou celui du « milieu » comme actif économique intangible. Il s'agit de montrer les convergences qui existent entre l'économie spatiale et l'économie industrielle. « Ainsi les configurations spatiales particulières comme les districts peuvent être analysés comme des réducteurs d'incertitudes, des alternatives au marché pour diminuer les coûts de transaction ou encore comme des systèmes institutionnels d'innovation et d'apprentissage ». ¹¹⁹

Du fait de l'impossibilité de réduire les inégalités régionales par le seul jeu du marché, une question s'impose, celle de la concurrence des territoires et de la nature de l'acteur économique.

Ainsi la production n'est plus le fait d'agents économiques et d'acteurs qui se définit par une pluralité de fonctions et une capacité à avoir des jeux stratégiques. Car il est influencé par sa propre action et par l'activité des autres ; Ponsard et Kreps parlent de rationalité interactive de l'acteur. Ensuite, les relations qu'entretiennent les acteurs vont engendrer des configurations productives particulières. ¹²⁰

Ceci dit, le territoire n'est pas un acteur en lui-même car il est presque impossible de démontrer l'existence d'une rationalité collective qui donnerait au territoire une capacité stratégique, cependant, il est une configuration organisationnelle au service des firmes et des institutions. Mais il ne faut pas omettre le fait que cette « configuration spatialisée entre en concurrence avec d'autres pour attirer des entreprises.

Or, la question est de saisir le mouvement qui amène les acteurs à constituer du territoire pour se situer dans le processus de production, la concurrence et plus généralement le rapport au marché par la problématique des dynamiques territoriales.

Dans ce chapitre, il s'agit d'appréhender les dynamiques territoriales suivant les différentes approches en section1 ; ensuite, de faire un essai d'analyse sur les dynamiques territoriales portuaires pour déterminer l'impact des ports sur le développement de son territoire en section2, pour ensuite essayer de mesurer ces dynamiques en section 3.

¹¹⁹ Pecqueur (A), op. Cité.

¹²⁰ Idem

1. Les dynamiques territoriales.

Les dynamiques territoriales s'interrogent sur les critères de localisation, leur pérennité, leur mutation.

1.1. La théorie de l'autopoïèse.

Le terme autopoïèse signifie dans le vocabulaire systémique l'auto-production. Le système est considéré autopoïétique lorsqu'il est capable de fonctionner dans son environnement en maintenant sa structure grâce aux interactions existant entre ses composants : la structure assure le fonctionnement, le fonctionnement en maintient la structure.¹²¹

L'application du principe d'autopoïèse à la dynamique territoriale stipule l'intégration des trois facettes : l'ensemble des interactions entre le projet du groupe sur son territoire (niveau existentiel), les configurations territoriales (niveau physique) et le fonctionnement du groupe social (niveau organisationnel) qui doit être pris en compte.

Leberre (M) donne une figure qui illustre l'application de la notion d'autopoïèse aux systèmes spatiaux. L'idée de base est que tout groupe social utilise l'espace dont la matérialité territoriale est le médiateur de toute son action.

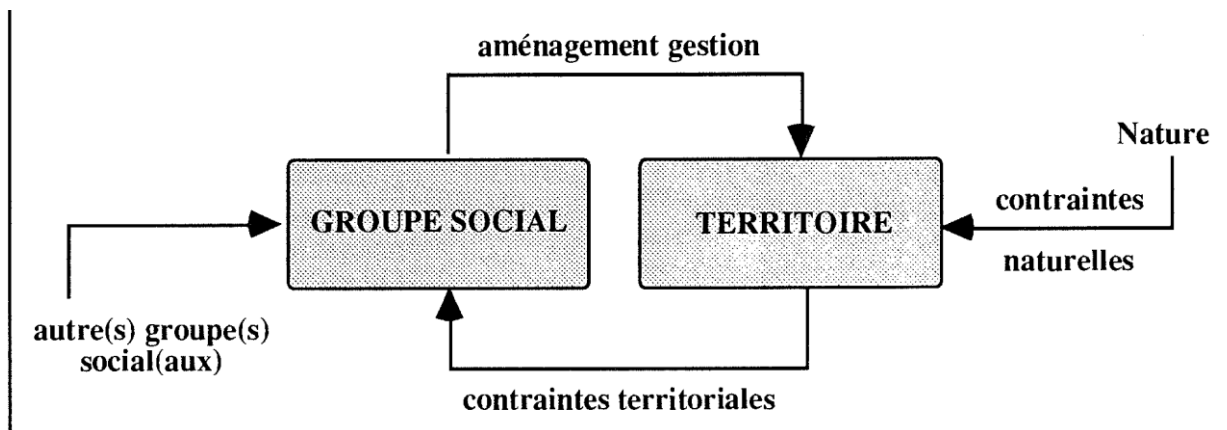


Figure n° 2 : fonctionnement territorial in Leberre, op. cit.

¹²¹Leberre (M), Territoires ». In Antoine Bailly et al., *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, 1992, p. 617–638

La dynamique territoriale peut donc s'analyser en termes d'autopoïèse, c.à.d. des interactions dans une boucle de causalité (causalité circulaire). Ces causalités sont engendrées par trois types d'acteurs :¹²²

- le groupe agit, entreprend des actions sur son territoire et le territoire reçoit ;
- le territoire agit, le groupe reçoit (« actions » du territoire sur le groupe).

Ainsi, le territoire n'est pas un simple support de vie du groupe social mais un véritable acteur du système spatial par les contraintes positives ou négatives exercées sur les comportements du groupe.

- Les contraintes naturelles localisées et créatives de diversité spatiale, se déroulent à des échelles de temps très variables, elles sont pour certains d'entre elles soumises à des fluctuations.

- Les contraintes engendrées par les configurations territoriales héritées des aménagements passés, elles constituent ce que Maryvonne Leberre a appelé l'inertie territoriale ou encore la rigidité du territoire aménagé qui peut constituer la mémoire du territoire.

- Entretenir des relations avec l'extérieur par le biais d'un certain nombre d'échanges avec d'autres groupes sociaux qui constituent l'environnement du système.

1.2. La tectonique des territoires.

La tectonique des territoires est une métaphore inspirée des plaques tectoniques des géophysiciens. Elle est née de travaux limités concernant le développement local. Ensuite, Lacour (c) a pu en faire un cadre de théorisation possible des problématiques liées à l'analyse territoriale. Il a rendu compte à travers la métaphore de la tectonique des territoires des phénomènes cachés ou latents des dynamiques productives. Le territoire pour cet auteur, est un objet assez flou ; il fonctionne comme un espace qui à un moment donné et pour une durée provisoire remplit les conditions, lui permettant de jouer un rôle d'intermédiation entre les différentes trajectoires d'acteurs.¹²³

Le terme dynamique nous intéresse à ce niveau quant à la reconnaissance du processus d'évolutions longues et fractales, l'importance de l'environnement culturel, politique, historique, technologique que l'on considère souvent comme étant extérieur, données à l'analyse. Pour Lacour, c'est une préoccupation néo- historisiste et néo- déterministe, néo- institutionnaliste ; autrement dit, c'est un renouveau évolutionniste.¹²⁴

¹²²Leberre (M), 1992, op.cité.

¹²³ Lacour (C) : « la tectonique des territoires » in Pecqueur, 1996, op. cité, pp25- 33

¹²⁴ Lacour (C) : « la tectonique des territoires » in Pecqueur, 1996, op. cité, pp25- 33

La tectonique des territoires veut illustrer ce que l'on a appelé dans les années quatre vingt, fractures, changements, mutations, cassures, renversements...., qui s'est substitué à une certaine forme de mouvement, que l'on croyait long, qualifié de « développement par le haut ».

Cependant au même moment où le terme dynamique constitue la base commune et le fondement majeur de la plupart des approches scientifiques, il peut donner lieu à des sens complètement différents :¹²⁵

- c'est une longue histoire, marquée par des destructions et des créations. Celle-ci pour être irréversible, s'inscrit dans une sorte d'évolution « intuitive ou déterministe » du monde. Lacour dira que la dynamique est une sorte de déterminisme, d'évolutionnisme au long cours.

- Une dynamique pourrait aussi être une vision « fractale » avec deux approches différentes : pour la première, le recours au territoire n'est pas forcément une opposition à la macro- économie, car le territoire ne s'enferme pas dans une frontière ; la seconde conception renvoie à la notion classique de fracture, qui signifie « casser, briser ». la dynamique vient des changements, des cassures, des transformations profondes. Il s'agit davantage de changement total de logique, de rupture intégrale avec le « passé » que l'idée d'une mutation prolongeant une tendance longue du passé.

Ceci dit qu'est ce qui produit la dynamique ? qu'est ce qui assure la pérennité invisible ou la rupture ?

Pour répondre aux questions, la tectonique utilise les mêmes mots que la théorie du chaos (plis, faille, déformations avec ou sans rupture). Ainsi, la réintroduction de facteurs culturels, sociaux, religieux, historique est- il possible et indispensable, expliquant alors ce que Lacour appelle la « fusion anatexique » moins pour planter un décor que pour faire que ce décor soit processus et comportement

Lacour conclut que la tectonique est bien une métaphore pour tenter de représenter cette complexité, cette ampleur d'interprétation que traduit le terme de dynamique. Elle véhicule des essais pour expliquer des mouvements divers et pourtant liés.¹²⁶

¹²⁵ Idem

¹²⁶ Lacour (C), 1996, op. Cité

1.3. Les systèmes productifs locaux et les milieux innovateurs

Étant donné les retournements spatiaux observés, une question s'impose : quels sont les facteurs de dynamique et/ ou de renouveau des tissus sociaux- économiques locaux ? Autrement dit, quel est le rôle des variables endogènes aux systèmes productifs locaux (caractéristiques des SPL et leur capacité à s'adapter et à innover)?

C'est dans cet ordre d'idées que s'inscrivent les approches en termes de dynamiques territoriales et de milieux innovateurs.

1.3.1. L'approche marshallienne

Il s'agit par cette approche d'aborder la dynamique territoriale à travers l'analyse du district industriel et de systèmes productifs locaux, qui trouvent leur origine dans la thèse d'Alfred Marshall et celle du district technologique et des milieux innovateurs qui trouvent leur inspiration de la théorie évolutionniste.

1.3.1.1. Le district marshallien

Pour Marshall (A), la dynamique économique est fondée sur deux concepts complémentaires :¹²⁷ les économies externes et le district industriel. Il définit le premier comme des économies découlant de l'organisation industrielle à l'échelle d'un ensemble d'entreprises jouissant des avantages d'une localisation comme de leurs activités.

La définition du second concept, le district industriel, marque un complément au premier puisqu'il le définit comme une organisation industrielle fonctionnant de manière efficace et reposant sur une concentration spatiale d'entreprises. Celles-ci sont généralement de petite taille, mais coexistent avec des unités de production plus grandes (production à grande échelle).

Ceci dit pour cet auteur, l'efficacité du district industriel repose sur ce que l'on appelle les « économies externes d'agglomération ». Ce sont des bénéfices que tire chaque entreprise du district du fait de son insertion dans une agglomération industrielle suffisamment grande.¹²⁸

Or, le D.I. est une organisation industrielle fondée sur la concentration géographique et la proximité territoriale offre plusieurs avantages :

¹²⁷Ferguène (M) : « dynamiques territoriales et milieux innovateurs » in la revue du CREAD n°50, 1999, p113

¹²⁸Courlet (CI), Pecqueur (A) : « districts industriels, systèmes productifs localisés et développement », in Abdelmalki, Courlet : « les nouvelles logiques du développement », ed. l'Harmattan, Paris, 1996, pp91- 102

- une division approfondie du travail et un meilleur partage des tâches des entreprises spécialisées ;
- une facilité des échanges de biens et services avec des coûts de transport avantageux ;
- une facilité des contacts personnels entre les agents favorisant un accroissement des transactions et la rapidité de leur exécution.

En plus de ces avantages concrets, Marshall met l'accent sur des avantages moins matériels, engendrés par la localisation des activités sur un même lieu. Ils concernent certains aspects de la dynamique économique :

- la circulation des idées et des informations ;
- la transmission des compétences, des connaissances et de savoir-faire ;
- la diffusion des innovations.

Tout ceci est rendu fluide par la proximité spatiale et par les contacts directs entre les acteurs de la vie économique et sociale locale. Cette fluidité est due dans le D.I. à l'existence d'une « atmosphère industrielle » qui favorise les économies externes d'agglomération. Donc pour Alfred Marshall,¹²⁹ les économies externes d'agglomération résultent des prestations de services non marchands, que se fournissent mutuellement les entreprises appartenant au même district. Puisqu'ils sont gratuits, ces prestations de services induisent des économies d'échelles plus fortes, une baisse des coûts de transaction et des coûts de formations de la main d'œuvre, une diffusion des connaissances et des innovations...

1.3.1.2. Les systèmes productifs locaux (SPL)

Dans la foulée des travaux sur les districts industriels italiens, de nombreuses études ont permis d'identifier des formes similaires et comparables d'organisations localisées, c'est à ce niveau que la notion des SPL apparue pour synthétiser les différentes formes d'organisations territoriales.

Pour Becattini,¹³⁰ la source de dynamique de la troisième Italie vient de leur organisation industrielle qui repose à son tour, sur une synthèse dense de PME et entretenant des relations de concurrence-compétition en même temps que celle de solidarité-coopération. Pour cet auteur, le D.I. st une « entité socio- territoriale caractérisée par la présence active d'une communauté de personnes et d'une population d'entreprises dans un espace géographique et historique donné. Dans le district, à l'inverse de ce qui se passe dans d'autres types d'environnements, comme par

¹²⁹inFerguène (M), 1999, op. cité, p116

¹³⁰Becattini : « le district marshallien : une notion socio- économique », in Benko et Lipietz : « les régions qui gagnent », ed. PUF, Paris, 1992, pp35- 55.

exemple les villes manufacturières, il tend à y avoir une osmose parfaite entre communauté locale et entreprises ». ¹³¹

Ainsi, le D.I. se compose pour Becattini, de deux éléments :

- une collectivité humaine soudée par un système de valeurs culturelles partagées par tous ;
- une population d'entreprises entretenant des relations de concurrence et de coopération.

L'osmose de ces deux éléments est fondamentale pour le D.I puisque c'est ce qui détermine les économies externes d'agglomération. Leurs rôles est d'autant plus important, qu'elles sont ancrées territorialement et reposent sur les structures historiques et sociales du district.

Quant au SPL, il peut être défini comme une configuration d'entreprises regroupées dans un espace de proximité autour d'un métier, voire de plusieurs métiers industriels ou tertiaires. Ces entreprises entretiennent des relations entre elles et avec leur milieu socio- culturel d'insertion. ¹³² Les SPL se distinguent des DI par le fait que les entreprises ne sont pas concentrées sur une branche, et qu'ils contiennent des PME en même temps que des grandes entreprises ainsi que des centres de recherche et de formation. ¹³³

Certains auteurs ont affilié les SPL aux DI. Cette affiliation sans être fausse, reste partielle puisque le concept de SPL est une notion synthétique qui est au carrefour de plusieurs approches théoriques tendant à repenser la question de développement à partir d'une réflexion centrée sur les dynamiques productives et organisationnelles et leurs rapports à l'espace.

Leurs caractéristiques sont : ¹³⁴

- ils ont des formes de production et d'organisation relevant de la « spécialisation souple ». celle- ci se distingue de la production de masse par trois éléments : ¹³⁵
 - la petite taille des unités de production et leur organisation en réseaux ;
 - le morcellement des processus de production en phases et en produits, avec comme corollaire une grande spécialisation des entreprises ;

¹³¹ Idem, pp36- 37

¹³² Courlet (C), Ferguène (M) : « globalisation et territoire, le cas des SPL dans les pays du sud », paris, 2003

¹³³ Courlet (C) et Hsaïni : « savoir- faire territorialisée, développement et SPL, ed. Publisud, Paris, 2006

¹³⁴ Ferguène (M), 1999, op. cité, p118- 120

¹³⁵ Piore (M) et Sabel (C) : « les chemins de la prospérité : de la production de masse à la spécialisation souple » ed. Hachette, Paris, 1989

- et l'extrême flexibilité des ateliers de production ainsi que du marché du travail.
 - leur dynamique fondée sur un ancrage territorial de l'activité de production et sur une inscription de cette activité dans le tissu de relations sociales et culturelles locales ;
 - ils sont totalement inscrits dans leur environnement et leur milieu. Or, ils se forment et se développent là où existent des conditions favorables non seulement économiques mais aussi institutionnelles et socio- culturelles.
 - On y rencontre une grande variété des formes de production et d'organisation.
- Cette polyvalence illustre le fait que dans un SPL, la main d'œuvre n'est pas soumise à une spécialisation rigide et utilise des machines à usages multiples. Or, la polyvalence de la main d'œuvre constitue un élément décisif d'adaptation et d'innovation des SPL.

1.3.1.3. Les technopôles

La politique technopolitaine s'inscrit dans le mouvement de décloisonnement, de valorisation des territoires et de leurs ressources. Le terme technopôle apparaît à la fin des années soixante –dix. Les technopôles « sont des concentrations géographiques locales d'entreprises innovantes, situées à proximité de centres de recherche et de formation scientifique, dans le but de former ensemble un micro- système innovant ». ¹³⁶ Donc, le technopôle est identifié à travers les caractéristiques suivantes : ¹³⁷

- une concentration dans un espace géographique bien déterminé d'un grand nombre d'entreprises innovantes et notamment des PME évoluant dans le domaine de la haute technologie ;
- les relations entre l'industrie et la recherche scientifique ; il s'agit de relations entre deux ou plusieurs agents en vue d'un produit qui n'existe pas encore ;
- l'effet d'agglomération d'entreprises du secteur de la haute technologie et notamment par la création d'un micro- système innovant.

L'analyse des technopôles a été renforcée grâce à l'étude de la création de pôles technologiques aux USA, qui fut impulsée par une initiative politique, celle de Fred Terman qui permet de pérenniser le développement de la Silicone Valley à travers un processus historique

¹³⁶Ruffieux, 1991 in (Calmé et Chabault : « les pôles de compétitivité : renouvellement ou continuité dans l'étude des systèmes territorialisés ? »XVIème conférence internationale de management stratégique, Montréal, disponible sur le site web

¹³⁷Fontain et Levesque : « initiation au développement économique local et au développement économique communautaire », disponible sur le site web : www.Omd.Uqam.ca/publications/téléchargements/DL-DEC.pdf

cumulatif de développement. Ce phénomène de concentration s'accroît par l'arrivée de nouveaux entrants attirés notamment par les économies externes et particulièrement celles d'agglomérations.¹³⁸

Ceci dit, les technopôles reposent sur la prépondérance du rôle de l'innovation et du transfert de technologie dans la dynamique économique et sociale. La caractéristique principale de ces systèmes est la relation spécifique entre recherche et industrie¹³⁹.

1.3.2. L'approche en termes de districts technologiques et de milieux innovateurs (approche évolutionniste)

Jusqu'au début des années quatre-vingt, l'économie spatiale a très peu intégré la dimension technologique dans ses analyses, la considérant du ressort de l'économie industrielle. Ce n'est qu'au moment où l'économie du changement technique a pris en compte dans ses analyses le concept de milieu dans le processus de l'innovation en considérant la variable territoire dans le développement de la technologie.

1.3.2.1. Les districts technologiques (DT)

Le concept de district technologique se fonde aussi sur les économies externes d'agglomération mais contrairement au district industriel, ces économies sont tournées vers l'accélération du changement technologique.¹⁴⁰

Antonelli définit le DT ainsi : en partant du concept marshallien du district industriel, on constate que les activités innovatrices ont tendance à se regrouper et à développer entre elles des relations intenses, formant ainsi des districts technologiques.¹⁴¹

Les conditions inhérentes à la naissance des DT :

- la présence initiale d'un district industriel au sens marshallien ;
- l'existence d'un potentiel scientifique relativement important ;
- des entreprises dynamiques et innovatrices qui jouent un rôle d'entraînement.

Ceci dit, le DT est le produit d'un processus d'intégration forte entre un système scientifique créatif et un système industriel et de services dynamiques, dont les différents acteurs sont habilités à

¹³⁸Chabault (D) : « les systèmes territoriaux de production : revue de littératures et approche théorique d'un concept évolutif », in Cahier de recherche CERMAT, vol19, 2006

¹³⁹Calmé et Chabault, 2007, op. cité.

¹⁴⁰ Pecqueur (A) et Rousier (N) : « les districts technologiques, un nouveau concept pour l'étude des relations technologies- territoires » in Revue Canadienne des Sciences Régionales, vol. XV, n°3, 1992, pp437- 455

¹⁴¹Ferguène (M), 1999, op. Cité, p121

l'innovation. Autrement dit, le concept de DT apparaît d'une vision et fait apparaître une vision territorialisée de l'innovation et du changement technologique.¹⁴²

1.3.2.2. Les milieux innovateurs.

Le concept de milieu innovateur a été développé par le GREMI (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs) à l'initiative de Ph. Aydalot. Cette approche met l'accent sur le milieu ou le territoire considéré comme source d'innovation¹⁴³ ; cette approche considère aussi que le processus d'innovation n'est pas indépendant du territoire où il se déroule, c'est une innovation territorialisée.

Le milieu innovateur se définit comme un ensemble territorialisé dans lequel les interactions entre agents économiques se développent par l'apprentissage qu'ils font de transactions multilatérales génératrices d'externalités spécifiques, à l'innovation et par la convergence des apprentissages vers des formes de plus en plus performantes de gestion en commun des ressources¹⁴⁴. Les chercheurs du GREMI tentent de comprendre pourquoi certains territoires se développent et innoveront alors qu'ils ont été longtemps sous développés au moment où d'autres très industrialisés connaissent la récession.

L'approche en termes de milieux innovateurs met l'accent sur le rôle du territoire dans la formation de regroupements spatiaux d'entreprises et son incidence sur l'adoption des innovations. Crevoisier dira que « dans la perspective des milieux innovateurs, le territoire est entendu comme une organisation liant entreprises, institutions et populations locales en vue de son développement économique ». L'idée novatrice de ce courant de recherche est d'avancer le fait que les entreprises ne préexistent pas aux milieux locaux mais apparaissent comme le fruit d'un milieu innovateur associé à une forme de coopération ou encore de liaisons locales.¹⁴⁵

On peut définir le milieu innovateur par trois composantes :¹⁴⁶

- l'espace géographique : il se caractérise par un ensemble de ressources matérielles et immatérielles, génériques et spécifiques. Ces ressources sont gérées par des acteurs (entreprises, pouvoirs locaux,...) capables de faire des choix stratégiques et jouissant d'une certaine autonomie par rapport aux pouvoirs de décision extérieurs. En outre, cet espace se caractérise aussi sur le plan socio- culturel, par une certaine homogénéité de la communauté humaine qui y vit.

- La logique d'organisation : elle représente l'ensemble des formes d'organisation existant dans le milieu ou sur le territoire et qui ont un impact direct sur les

¹⁴² Idem

¹⁴³ Tremblay (S) : « du concept de développement au concept de l'après développement : trajectoire et repères théoriques », université du Québec, col. Travaux et études en développement régional, 1997

¹⁴⁴ Maillat et al : « entreprises innovatrices et développement territorial », GREMI, IRER, Neuchâtel, 1992

¹⁴⁵ Tremblay (S), 1997, op. Cité.

¹⁴⁶ Ferguène (M), 1999, op. Cité.

stratégies d'entreprises, dans le double sens d'une forte intégration organique et d'un renforcement des liaisons externes avec les acteurs présents sur le territoire.

- La dynamique d'apprentissage : c'est les aptitudes des acteurs évoluant dans le milieu à s'adapter rapidement et efficacement aux transformations de l'environnement proche et lointain. elles dépendent des compétences et des connaissances acquises au fil du temps et transmises de génération en génération ainsi que du dynamisme de marché local du travail et du système local de formation qui favorisent la circulation des savoir-faire et le développement des compétences techniques. ainsi, ils contribuent à entretenir une dynamique forte d'apprentissage dans ce milieu qui renforce la capacité des acteurs concernés à s'adapter et à innover.

Ceci dit, nous allons conclure ce point par le schéma de C. Fourcade ¹⁴⁷:

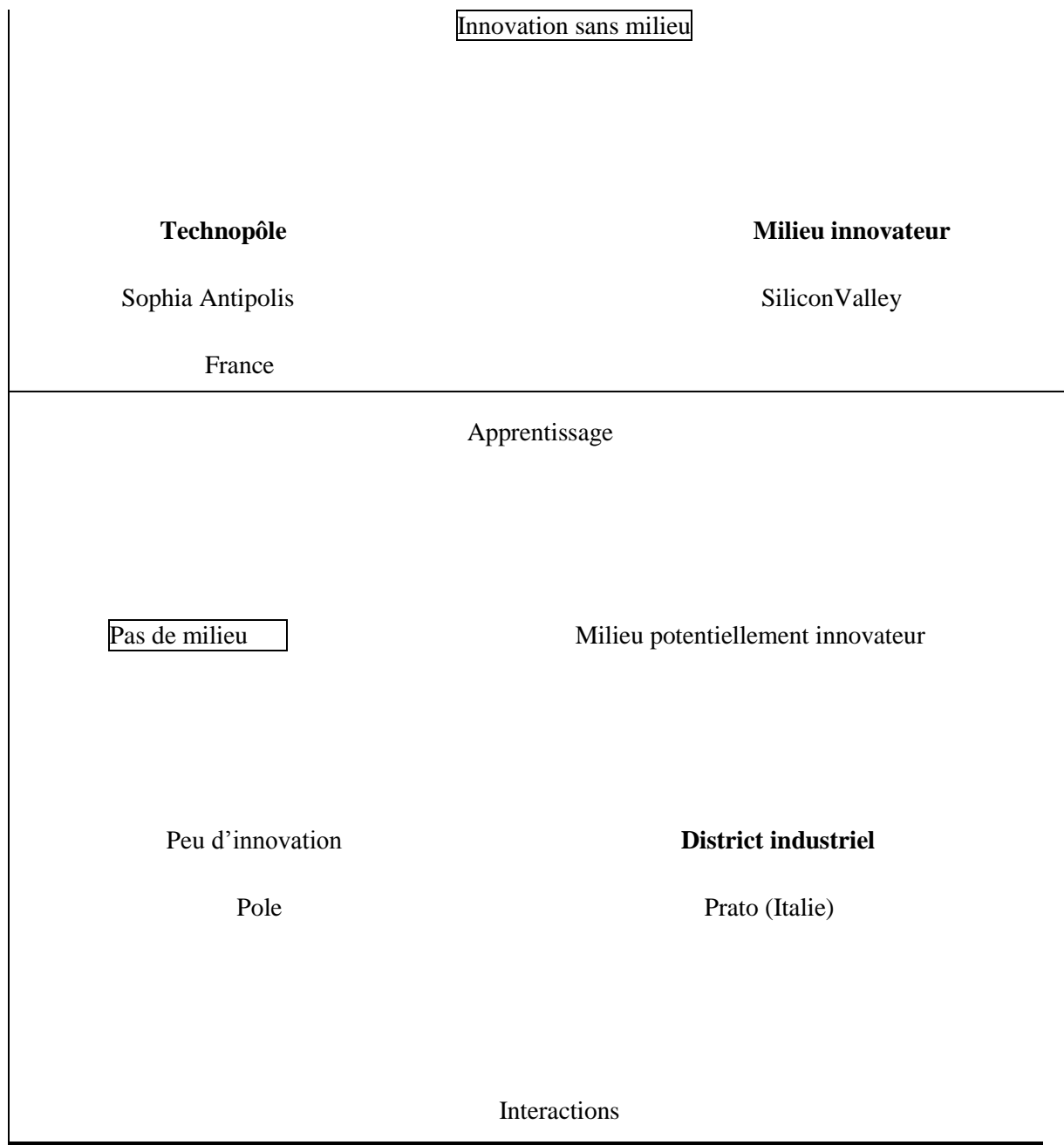


Figure n° 3 : typologie des SPL in Fourcade op. Cit.

Ce schéma fonctionne selon trois critères ¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Fourcade (C) : « petites entreprises et territoire dans les pays en transition : de nouveaux petits mondes », 7^{ème} congrès international francophone en entrepreneuriat et PME, 2004.

¹⁴⁸ Calmé et Chabault, 2007, op. cité.

- la dimension d'ancrage localisé des entreprises apparaît dans les trois concepts (district, technopôle, milieu innovateur), la coopération au niveau des districts industriels se limite aux acteurs sélectionnés, majoritairement les PME, alors qu'au niveau des milieux innovateurs, le territoire se présente comme une identité sociale et solidaire ;
- la dimension d'interaction fait référence à deux logiques : la logique d'apprentissage et celle de compétition. La première est la capacité des acteurs à modifier leurs comportements face aux changements internes et environnementaux ; la seconde logique exprime la capacité des acteurs à coopérer tout en se trouvant dans une situation de concurrence.
- L'aspect dynamique constitue le troisième trait commun : district, technopôle, milieu innovateur, apparaissent tous comme des lieux de processus d'adaptation, de transformation et d'évolution permanente, même si les modalités d'expression de ces processus traduisent des différences, voire des divergences, d'où des dynamiques de développement diversifiés

Cette typologie permet de ressortir selon les mêmes auteurs¹⁴⁹ que parmi les différents systèmes territorialisés, les milieux innovateurs constituent en quelques sortes, la forme la plus aboutie en termes d'ancrage territorial, de proximité et d'innovation. Les capacités d'apprentissage y semblent plus fortes autour de savoirs technique et scientifique, en raison de la présence de réseaux d'innovation. L'idéal-type est la SiliconValley, puisqu'elle est caractérisée par la présence d'un milieu innovateur qui assure une grande interaction entre grandes et petites entreprises.

1.4. Les dynamiques territoriales, coordination, ressources.

Un certain nombre d'idées rassemblent la plus part des approches vues plus haut, concernant la définition des dynamiques territoriales, qui sont de les appréhender par la grille de lecture de la coordination et des ressources.

Or, Les dynamiques territoriales peuvent être définies à travers l'interaction de deux concepts : la *coordination* et ses répercussions à l'échelle territoriale, les *ressources* construites sur un territoire.

¹⁴⁹ Calmé et Chabault, 2007, op. cité.

Des relations de bouclage apparaissent entre ces processus de construction de ressources et la coordination. Les dynamiques territoriales peuvent donc être expliquées comme suit :¹⁵⁰

- La dynamique territoriale est basée sur l'interaction d'acteurs. Cette interaction est un processus de mise en rapport des acteurs qui utilisent à cette fin un système de règles.¹⁵¹
- Les ressources sont appropriées par les acteurs au sein de la coordination. Elles peuvent être de nature différente : génériques et spécifiques suivant une terminologie évolutionniste, mais aussi latentes et disponibles suivant la distinction de HIRSCHMAN (1958).¹⁵²
- Des ressources sont créées et transformées au cours de la coordination. La définition de la coordination est variable et dépend des positionnements théoriques initiaux des auteurs.
- Les territoires peuvent être appréhendés à travers cette interaction entre coordination et ressources. Il ne s'agit pas pour autant de systèmes fermés. En effet, des phénomènes exogènes comme la globalisation et la financiarisation, les politiques économiques nationales se répercutent sur les dynamiques territoriales. Il en résulte que les dynamiques territoriales sont multiformes, il n'existe pas de modèle unique de développement territorialisé.

1.4.1. La coordination.

Pour définir la coordination, Il s'agit de répondre à la question suivante : qui se coordonne avec qui, comment et pourquoi ? Les individus se mettent en rapport avec d'autres individus à travers la réalisation d'activités conjointes. Ils utilisent à cette fin des facteurs de production au sens large (capital, travail, savoirs, informations, technologies, ...). Ils peuvent s'appuyer sur plusieurs formes organisationnelles ou bien en créer de nouvelles, leur but est la création de ressources.

Concernant les dynamiques territoriales, la coordination a été approchée à travers deux grilles de lectures : les proximités et la gouvernance.¹⁵³

¹⁵⁰Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?

¹⁵¹BILLAUDOT B., 2004, « Proximité, réseaux et coordination industrielle : quelle articulation conceptuelle ? », *Quatrièmes Journées de la proximité*, Marseille, 17 juin.

¹⁵²HIRSCHMAN A. O., 1958, « *Stratégie du développement économique* », Les Éditions Ouvrières, coll. Économie et Humanisme, Paris.

¹⁵³Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?

1.4.1.1. Les proximités

La grille de lecture est basée sur une distinction entre trois formes de proximités (institutionnelle, organisationnelle et géographique). Une autre grille de lecture plus récente est présentée plus haut. Elle ne distingue plus que deux formes de proximités : géographique et organisée. À ce jour, cette grille de lecture semble prédominer, accompagnée parfois de formes de proximités inédites (culturelle, cognitive, technologique, circulatoire). Ces formes sont utilisées pour décrire la qualité de la coordination. En fonction des formes prédominantes de proximité, la nature de la coordination est variable. Il est alors possible de distinguer des archétypes de coordination qui ont alors des répercussions différenciées sur les dynamiques territoriales.

1.4.1.2. La gouvernance

La coordination n'est pas une relation mécanique et impersonnelle. Elle implique le jeu d'acteurs ayant des statuts et des intérêts différents. La difficulté, dans le champ de l'observation, comme dans celui de l'action publique, est d'identifier l'intérêt commun à quelques-uns et de voir s'il est compatible avec l'intérêt général. Les risques de « décrochages » sociaux sont réels. Deux types de conditions peuvent être évoqués : la gouvernance, comme mode d'articulation d'enjeux privés et publics, apparaît plus facile quand les jeux d'acteurs sont bien identifiés, et la gouvernance comme mode d'intégration des logiques individuelles et institutionnelles, est d'autant plus facile s'il y a un projet, si un milieu le porte.

1.4.2. La question des ressources

Au niveau des ressources, une double distinction porte sur les couples générique - spécifique, latent - disponible.¹⁵⁴

1.4.2.1. La nature générique et spécifique

Les ressources utilisées exercent un effet sur la coordination. La nature générique ou spécifique des facteurs de production influence le déroulement ainsi que les formes prises par la coordination. L'utilisation d'un facteur générique n'exerce de l'influence que sur la coordination, alors que l'utilisation d'un facteur spécifique provoque des modifications, notamment à travers des formes d'apprentissage se traduisant par la constitution de routines et d'irréversibilités.

1.4.2.2. La nature latente et disponible

Une autre distinction repose sur la nature disponible ou latente des ressources. Cette distinction différencie :

- Les ressources disponibles - entendu au sens de pouvant être achetées et vendues sur un marché-, directement utilisables. Elles sont caractérisées par une

¹⁵⁴PECQUEUR B., ZIMMERMAN J.-B., 2004, Les fondements d'une économie de proximités, in PECQUEUR B., ZIMMERMAN J.-B., *Économie de proximités*, Éditions Lavoisier, Paris.

quantité, un prix et une qualité. Ce qui entre en compte est la dotation en ressources. Elle permet d'évaluer des potentialités de développement à travers l'orientation de trajectoires de développement.

- Les ressources latentes ne sont pas immédiatement disponibles - au sens de faisant l'objet de relations d'achat/vente sur un marché. Ces ressources latentes ont un rôle de catalyseur des dynamiques économiques, transposable aux dynamiques territoriales.

Une explication des dynamiques territoriales réside dans la capacité des coordinations territorialisées à identifier, révéler et utiliser des ressources latentes. Cette capacité est clairement définie comme un processus de nature collective.

1.4.2.3. Les formes des dynamiques économiques

Deux types de dynamiques peuvent être fondés à travers l'interaction entre coordination et ressources : territoriales ou résiliables¹⁵⁵. La préférence pour l'une ou l'autre de ces dynamiques découle des positionnements théoriques initiaux des auteurs. Ceux qui optent pour une approche de type interactionniste ont une propension à utiliser les formes résiliables, alors que les tenants d'une approche institutionnaliste historique, optent plutôt pour des formes territoriales.¹⁵⁶

Ceci pose problème car différentes approches des dynamiques résiliables inspirées des deux positionnements théoriques, coexistent dans la littérature consacrée aux réseaux :

- Les approches interactionnistes considèrent que le territoire est une forme particulière de dynamique résiliable, marquée par une proximité spatiale des membres du réseau. Le territoire est une exception dont le rôle est souvent minoré. Il reste considéré comme un support de ressources, au plus un valorisateur de ressources.

- Dans la tradition de PIORE et SABEL (1984), les approches institutionnalistes historiques jugent que le territoire est une forme spécifique de dynamique économique basée sur des interactions et une mémoire collective. Le territoire est alors une portion d'espace approprié, où les hommes et les sociétés

¹⁵⁵Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?

¹⁵⁶Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?

décident de leurs diversités, leurs divergences voire leurs conflits pour bâtir des projets de développement.¹⁵⁷

L'analyse des dynamiques territoriales utilise ces deux positionnements théoriques qui demandent encore à être clarifiés. Cependant, deux axes peuvent aider à structurer la souche de problématique commune :¹⁵⁸

- Une perspective constructiviste qui fait valoir l'idée selon laquelle les phénomènes que nous cherchons à décrire, ne sont pas stables et donnés, mais qu'ils renvoient à des processus qui engagent des rationalités, ou du moins des intentionnalités plus ou moins partagées. Ceci vaut pour une large partie des nombreux travaux qui s'interrogent sur les modalités de la construction territoriale à partir du rôle d'acteurs (firmes ou acteurs publics), mais aussi pour les travaux qui, plus récemment, s'intéressent à la prise en compte plus largement des populations, dans le jeu des interrelations, des processus de concertation susceptibles de concourir à cette construction.
- L'hypothèse d'une performance spécifique des organisations territoriales : les travaux en termes de Systèmes Productifs, et ceux qui s'intéressent à la proximité proposent des éléments analytiques de cette spécificité de la performance territoriale. Il faut alors souligner l'intérêt à croiser les problématiques en termes de filières et/ou de réseaux avec celle des territoires.

2. Les dynamiques territoriales portuaires

Les dynamiques territoriales portuaires sont assez spécifiques pour mériter une section dans ce chapitre qui traite de façon générale, sur les dynamiques territoriales. C'est l'objet de la section qui suit.

Or, le port se développe grâce à des mécanismes très complexes en s'inscrivant à la fois dans un système de transport, maritime et terrestre, et dans un système de peuplement, celui de la ville qui lui est attaché.¹⁵⁹ Ces deux systèmes sont :

- Un système focalisant la circulation des marchandises en réseaux, accentuée par la mondialisation qui a induit une nouvelle structuration du commerce international.
- Un deuxième système qui prend en compte la structuration, l'organisation et le fonctionnement de la société ; contrairement au premier, c'est un système local, ancré territorialement et fonctionnant avec des éléments endogènes et exogènes au port.

¹⁵⁷PIORE M. J., SABEL C. F., 1984, *The second industrial divide. Possibilities for prosperity*, Basic Books, in Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, op.cité.

¹⁵⁸Colletis-Wahl (K), Peyrache-Gadeau (v), Serrate (B), 2006, les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?

¹⁵⁹Lavaud-Letilleul(V), 2007, « les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires. Ports : la tentation du Tout-réseau face aux pesanteurs du territoire. », ASRDF.

Les dynamiques territoriales portuaires peuvent s'expliquer par l'évolution des villes-ports. Or, un port est un aménagement infrastructurel construit en front de mer dans le but de recevoir et arbitrer les bateaux et permettre à ceux-ci de charger et décharger leur cargaison. Ainsi, les villes-port ont compté de tout temps sur les externalités positives que pouvaient leur offrir les activités portuaires. Par ailleurs, les intérêts des armateurs peuvent être à l'opposé de ceux des riverains ce qui est inducteur de conflits. Ces derniers apparaissent du fait que le transport maritime réclame une fluidité qui est ajusté par les oppositions spatiales et sociétales.

Ces forces antagoniques sont productrices de dynamiques territoriales portuaires : Les uns veulent transformer les ports en un simple chaînon dans le trajet origine-destination des marchandises, alors qu'ils étaient des lieux de « rupture de charge » ; les autres essaient de réduire les externalités négatives, ainsi que les activités à faible impact sur le développement du territoire.

2.1. Les interactions ville-port et la construction du réseau de port.

Dans le but d'analyser les dynamiques territoriales portuaires, il ya lieu d'analyser le territoire portuaire en priorité. C'est l'objet de cette section. Trois niveaux d'analyse vont être appréhendés pour comprendre le territoire portuaire: en premier lieu, il s'agit d'appréhender les spécificités du territoire portuaires, ensuite, il s'agira de déterminer le triptype du système portuaire et ses logiques spatiales en dernier lieu.

2.1.1. Spécificités du territoire portuaire

Il y'a lieu de rappeler que le territoire est une structure sociale au même titre que toute organisation. Il se construit par les actions individuelles et collectives en interrelation. Les relations entre ces différents acteurs, influent sur l'initiative territoriale et induit des tensions qui régulent la complémentarité des rôles. Ce processus exigera en avale la mise au point d'une coordination permettant le fonctionnement du système, facilité par l'innovation. Ces comportements façonnent le territoire.

Or, le territoire est « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, gèrent et aménagent d'autre part ». ¹⁶⁰

¹⁶⁰MOINE (A)., 2006, « Le territoire comme système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 115-132.

Ainsi, le territoire se compose de trois sous-systèmes en interaction :¹⁶¹

- Le sous-système social des acteurs qui modèlent le territoire,
- Le sous-système de l'espace géographique, qui se compose lui-même, de trois sous-systèmes : le géosystème, l'espace anthropisé et l'espace social
- Et le sous-système des représentations que les acteurs se font de l'espace géographique à travers les trois filtres de perception individuel, sociétal (valeur) et idéologique (théorie, modèle).

Ceci dit, le port est un espace maritime et terrestre. C'est un lieu de transport mais aussi le lieu où se coordonnent les différentes étapes de charge et de décharge.

Il est utile de rappeler que le port a trois fonctions historiques¹⁶² :

- Le port interface entre terre et mer ;
- Le port centre de commerce et d'échange ;
- Et le port pôle de développement industriel.

La première fonction s'inscrit dans une logique de chaîne logistique ; la seconde se base sur l'évolution historique du commerce international et la dernière fonction s'inscrit à son tour dans une logique qui pose comme hypothèse le fait que le port tire sa puissance de la force de son arrière-pays.

2.1.2. Le triptyque et les logiques spatiales du système portuaire

André Vigarié¹⁶³ construit son analyse pour appréhender le territoire portuaire sur trois volets¹⁶⁴ : (Figure 4).

- Il ya l'arrière-pays portuaire (ou hinterland) qui correspond à l'espace terrestre, lieu d'échanges et de transactions commerciales du port ;
- l'avant-pays portuaire (ou foreland) qui désigne l'ensemble de la zone maritime qui constitue l'espace d'influence du port, car composé de toutes les lignes régulières que ce port entretient avec le reste du monde.
- Et le port lui-même, déterminant sa propre structure en influençant les politiques de développement qui lui sont suggérées.

¹⁶¹Lavaud-Letilleul(V), 2007,op.cité.

¹⁶²Mathonnet Reynaud (C)&Mathonnet (C), "les ports dans une logique de réseau", observatoire économique et maritime, 1988.

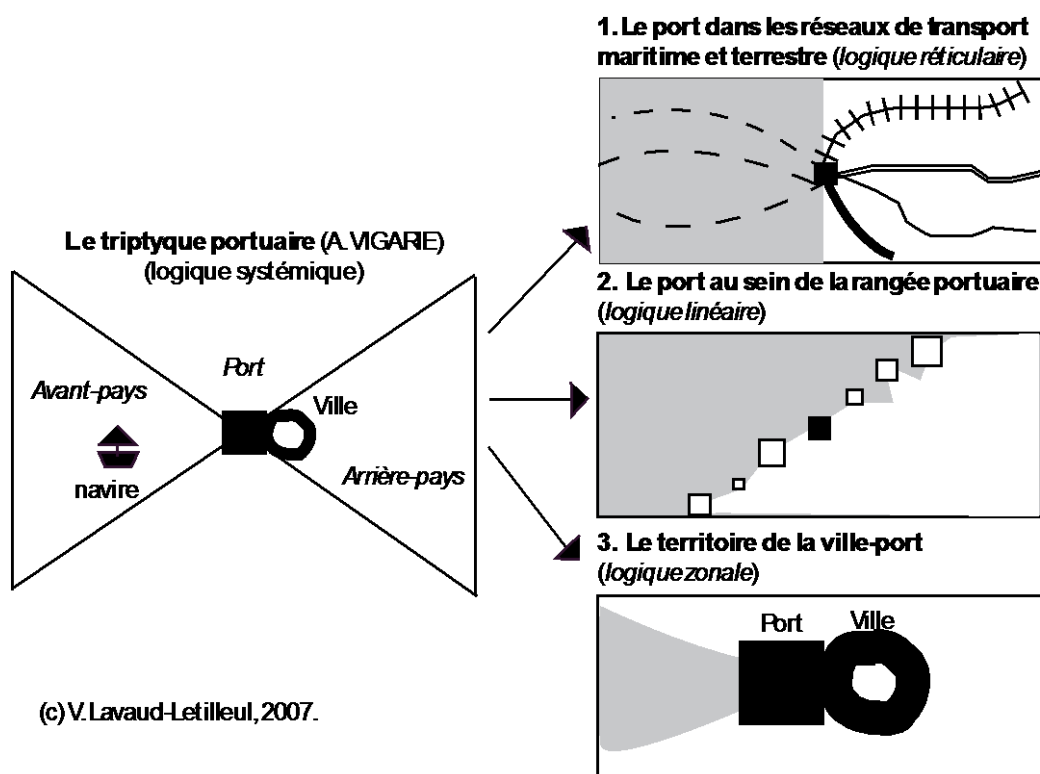
¹⁶³VIGARIE A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, coll. Université,

¹⁶⁴In Dubreunil (D), « le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? Flux, n°59, 2005

Cette analyse basée sur les trois concepts : **maritime**, **port** et **terrestre**, intéresse la littérature économique, car elle place le port au centre du système. Il est l'interface directe entre le maritime et le terrestre, organisant les activités de transport. En plus, l'influence des trois éléments sur la dynamique portuaire est équivalente et interdépendante

Ceci dit, ce raisonnement est contredit par les flux conteneurisés qui donnent la primauté au volet maritime sur le volet terrestre où la fonction portuaire devient secondaire. Cet état de fait a obligé les ports à se retourner vers leur hinterland car la concurrence portuaire se déroule à leur niveau non sur les quais des ports. Concernant les ports proprement dit, l'analyse de leur rôle dans l'impulsion d'une dynamique stipule la prise en compte de la chaîne de transport. L'analyse de ses relations va nous aider à appréhender les dynamiques territoriales portuaires.

Figure n° 4 : Les trois logiques spatiales du système portuaire



Sources : D'après VIGARIE A., 1979, Ports de commerce et vie littorale, Paris, Hachette, coll. Université, in Lavaud-Letilleul(V), 2007, op.cité.

Ce constat suggère à Lavaud-Letilleul trois logiques pour comprendre les ports : une logique réticulaire dans le cadre global, une logique linéaire dans le cadre intermédiaire et une logique zonale dans le cadre local.

La première conception appréhende la place du port dans les réseaux de transport qui achemine les marchandises. Ici le port est le maillon le plus important du réseau puisqu'il organise le flux des marchandises entre les lignes maritimes et les routes terrestres. C'est une logique réticulaire ; mais que signifie ce concept ?

La réticularité dérive du réseau. César Ducruet la définit comme « la propriété d'un lieu à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. ». La réticularité représente aussi le niveau d'insertion des villes-ports dans les réseaux des acteurs liés au transport maritime.¹⁶⁵

Or, le port correspond à la nodalité qui représente, pour paraphraser César Ducruet¹⁶⁶, toutes les infrastructures portuaires principalement, ainsi que leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre. Le choix du port va dépendre des trajets effectués par les navires, et le choix du trajet est déterminé par l'environnement socioéconomique et géopolitique du territoire.

La deuxième logique qui se situe à l'échelle intermédiaire est linéaire. Elle traite de la place du port dans sa « rangée portuaire ». Cette dernière est l'ensemble des ports qui se situe sur un littoral déterminé. Cela représente le système portuaire de base concurrentiel et très hiérarchisé. Ces ports peuvent être complémentaires mais aussi en compétition pour capter les armateurs desservant un même arrière-pays.

Enfin, pour la logique zonale, le port est un territoire. Dans cette perspective, il ya lieu de considérer non plus les chargements et déchargements des navires, mais de prendre en compte toutes les interrelations des acteurs territoriaux localisés sur les trois composantes du territoire portuaire : le port, l'hinterland représenté par la ville et le foreland représenté par le navire. Le territoire portuaire est ainsi, une entité socioéconomique construite par la mise en relation des actions des différents acteurs (population, armateurs, chargeurs, navires,..) qui prennent en charge des activités portuaires spécifiques.

¹⁶⁵Ducruet (C), « typologie mondiale des relations villes-ports », Cybergéo, 2008

¹⁶⁶ Idem

Les trois logiques, vues plus haut, que l'auteur a développé, permettent de cerner les dynamiques territoriales portuaires.

2.2. Les déterminants des dynamiques territoriales portuaires

L'évolution des ports est hétérogène. Chaque port se développe, en fonction des changements qui ont pu toucher son environnement. Ceci dit, quels peuvent être ces déterminants qui ont eu une influence sur le devenir des ports ?

2.2.1. Au niveau des moyens transports

L'événement le plus important qui a touché les ports est l'évolution technologique des navires qui sont en plus grande capacité, exigeant des ports une réorganisation et des investissements, consommant de plus en plus de foncier et utilisant plus d'équipements, pour les rendre plus réceptifs au gigantisme des navires.

Ces ports sont devant une exigence de profondeur pour accueillir des navires de plus en plus grands, d'accessibilité à toute heure pour que ces navires gagnent du temps et ne perdent pas d'argent et de disponibilité du foncier, qui va rassurer les acteurs portuaires dans l'espoir d'un agrandissement futur du site.

Ceci dit, les changements qui ont touché le transport maritime ne s'arrête pas là, en plus du gigantisme, il ya la spécialisation : après l'apparition des superpétroliers, puis des superminéraliers, des porte-conteneurs ont vu le jour ; certains ports sont complètement dédiés aux porte-conteneurs. Cette « révolution », pour paraphraser Lavaud-Letilleul, avait pour objectif de baisser les coûts de transports grâce aux économies d'échelle.

Cette révolution a eu comme conséquence une dichotomie entre les chaînes de transport et la logistique. Il ya eu une industrialisation de l'arrière-pays dont les entreprises présentes générant d'importants trafics, ont gagné le qualificatif « d'*hinterland* captif » du port.¹⁶⁷ c'est une situation qui profite plutôt aux céréaliers, pétroliers, minéraliers, ..et le port a un rôle de rupture de charge.

¹⁶⁷Lavaud-Letilleul(V), 2007,op.cité

Cependant, la chaîne de transport conteneurisée qui est la plus usitée, fonctionne autrement. Insérée dans une logique d'intermodalité, les armateurs ainsi que les chargeurs réclament une rapidité et une souplesse dans le transfert des conteneurs d'un type de transport à un autre tout en réduisant le coût de passage portuaire.

Ceci dit, les systèmes d'information mis en œuvre par les entreprises portuaires arrivent à donner une aide précieuse quant à la gestion de la logistique portuaire et des chaînes de transport.

2.2.2. Au niveau des acteurs territoriaux portuaires

L'organisation du travail a muté. Les entreprises portuaires ont besoin de moins en moins de travailleurs et de plus en plus de qualifications, ce qui rend les recrutements difficiles, offrant au salariat des avantages qu'il n'a pas dans d'autres secteurs.

En même temps, la libéralisation des activités commerciales et le développement de la sous-traitance deviennent incontournables dans la gestion des ports. Les anciens monopoles se désagrègent, donnant lieu parfois à l'émergence de contestations sociales.

Ces activités commerciales se sont développées, offrant à leurs détenteurs plus de puissance, étant donné qu'ils étaient de simples acteurs locaux, ils se sont constitués ensuite, en firmes multinationales. Ces dernières sont pour la plupart du temps, un chaînon important de réseaux de terminaux localisés ou non, profitant au maximum des externalités induites de la proximité. C'est une intégration hybride (horizontale et verticale) puisqu'il y a une présence de ces firmes au niveau mondial dans des réseaux de terminaux internationaux comme ils peuvent être en même temps, dans des réseaux de terminaux à l'échelle locale sur un front de mer homogène.

L'internationalisation des échanges et l'augmentation de leurs volumes a fait prendre conscience aux Etats de la nécessité de mettre en œuvre des politiques de sécurité maritime efficaces. Celle-ci devenant de plus en plus chères, il s'agit de trouver le moyen d'alléger la charge pécuniaire sur les acteurs portuaires. En plus du coût, ces mesures de sécurité augmentent les congestions des ports à cause, entre autres des bateaux en rade, ce qui réduit la fluidité dans le chargement et le déchargement des marchandises et exige plus d'espace de stockage (multiplication des ports secs).

Les changements qu'a connus l'environnement portuaire n'a pas réduit le rôle de l'Etat comme régulateur. Or, il doit s'occuper de libéraliser le transport maritime, l'aider à se développer pour réduire la demande sur les transports routiers sources d'embouteillage et de pollution. Il s'agit aussi d'intervenir pour éviter les situations de monopole et réduire les subventions gouvernementales. Enfin, une prérogative importante de l'Etat, exiger la durabilité pour le développement portuaire.¹⁶⁸ D'autant plus que l'activité commerciale portuaire ne cesse de s'accroître, augmentant son lot d'externalités négatives.

2.2.3. Au niveau de la ville-port :

Les villes portuaires ont connu des mutations. Les travaux concernant l'étude des relations entre les ports et les villes, s'accordent sur la rupture qui s'est produite en termes d'espace et de fonctions. Nous sommes devant une réalité qui s'illustre par le fait qu'il ya une demande d'accessibilité et de productivité maximale par les transporteurs, en même temps, les villes mettent au point des stratégies de développement urbain, basées sur la valorisation et la promotion de l'industrie et des services. Les effets de ces deux dynamiques antinomiques sont renforcés par les contraintes environnementales qui marquent davantage la fracture entre le port et sa ville. Toutefois, le port est une fonction urbaine et arrive à rayonner sur un vaste territoire.

L'analyse de d'interdépendance entre fonctions urbaines et fonctions portuaires à l'échelle mondiale faite par un ensemble d'auteurs¹⁶⁹, conclue que certains centres de l'économie-monde abandonnent des fonctions matérielles, au profit des avants ports mieux équipés au moment où apparaissent des hubs portuaires sans aucun lien avec la ville. Or, pour César Ducruet, la nature et l'intensité des relations ville-port au niveau local sont largement influencées par l'ancrage territorial spécifique.

Ceci dit, comment le territoire portuaire a-t-il évolué ? Quelles sont ses dynamiques ?

2.3. Pour un nouveau territoire portuaire

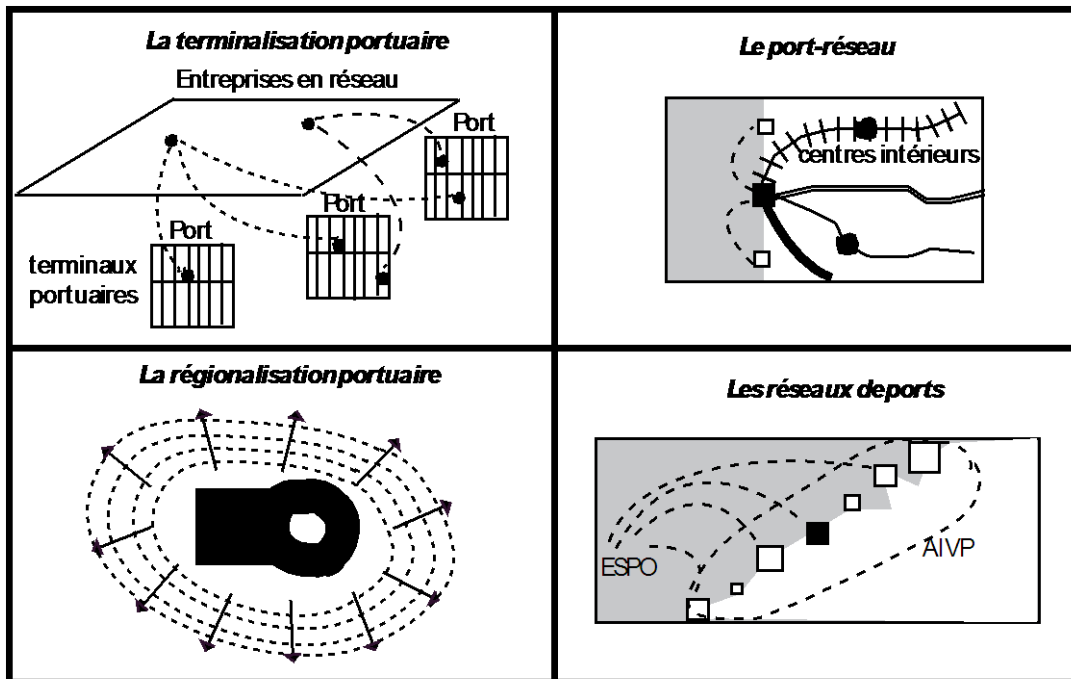
Les mutations socioéconomiques subits par le territoire portuaires influence nécessairement l'évolution des relations existant entre les différents acteurs portuaires. Ces derniers fonctionnaient dans une synergie, offrant au territoire un certain équilibre, impulsé par le lien qui existait entre le port et sa ville. L'industrialisation de cette dernière et la

¹⁶⁸Lavaud-Letilleul, op. Cité.

¹⁶⁹Ducruet (C), 2008

conteneurisation donne lieu à l'émergence de nouvelles dynamiques que Lavaud-Letilleul décline sous quatre formes principales¹⁷⁰ (Figure 5).

Figure n° 5: Les nouvelles dynamiques portuaires entre réseau et territoire



(c) V. Lavaud-Letilleul, 2007.

La première forme, pour paraphraser l'auteur, s'observe sur le plan spacio-fonctionnel touché par la spécialisation. C'est une « fragmentation du territoire portuaire » en trois parties différentes :

- Les anciens ports s'occupent de recevoir les transports passagers, RO-RO, les conventionnelles et les petits vracs exploités par des entreprises de taille modeste ;
- les zones industrialo-portuaires vont s'intéresser aux industries lourdes ;
- et enfin les terminaux à conteneurs spécialisés, plus récents, qui se chargent d'accueillir les porte-conteneurs.

Cette fracture territoriale qui se produit, associée à une spécialisation des fonctions a pour conséquence une difficulté à gérer le territoire portuaire. L'éclatement est accentué par la privatisation de l'espace portuaire observée dans certains ports par le biais de concessions. Les autorités compétentes se trouvent dans l'impossibilité d'élaborer une politique homogène d'autant plus que l'hétérogénéité du territoire portuaire ne permet plus d'appréhender le port comme une entité homogène ; Slack¹⁷¹ parle de « terminalisation portuaire ». Ce concept oriente la recherche au niveau des dynamiques portuaire, sur l'analyse du réseau d'entreprises localisées, où la terminalisation portuaire serait un maillon du réseau.

¹⁷⁰Lavaud-Letilleul(V), 2007, op.cité

¹⁷¹ Slack (B), « terminalisation of ports », 2005 in Lavaud-Letilleul, op. cite.

La deuxième forme dont parle l'auteur est le port-réseau. Il s'agit de l'extension du port au-delà de ses limites conventionnelles. C'est des concessions avancées sur les terres, que les autorités portuaires créent en partenariats avec des acteurs publics ou privés, nationaux ou étrangers, dans le but d'accroître les capacités de réception des marchandises. Ce sont des investissements qui semblent nécessaire pour les autorités portuaires dans l'espoir d'asseoir une attractivité pérenne et capter les trafics de marchandises susceptibles de se diriger vers d'autres territoires portuaires.

Ce sont des ports secs que l'auteur nomme aussi de « centres intérieurs », « centres satellites » ou bien de « ports avancés ». Leur fonction ne peut être optimisée que si l'intermodalité est développée.

La troisième forme est la régionalisation portuaire. C'est une notion qui est apparue pour expliquer les politiques d'aménagement du territoire intégrant les ports.

Ces derniers, voyant leur activité s'accroître, ils sont à l'affût d'espaces supplémentaires pour absorber le surplus. Ceci dit, les économies régionales dans lesquelles évoluent ces ports influent beaucoup sur la performance de ces derniers,¹⁷² étant donné le lien qui existe entre activités portuaires et développement régional.

La région portuaire est un ancrage territorial du port. Ce territoire se compose du port lui-même associé à sa ville et aux villes limitrophes

Guy Baudelle cité par notre auteur, définit la régionalisation portuaire comme « un territoire avec des acteurs politiques et des institutions qui agissent et tissent des alliances aussi bien pour échapper aux menaces, que pour tirer partie des opportunités de la mondialisation, élaborent une gouvernance – cette entente entre acteurs publics et privés pour parvenir au bien collectif ».

Un rapport de l'ISEMAR¹⁷³, rédigé en 2002 sur la régionalisation des ports européens, stipule que la régionalisation est une « contractualisation participative entre l'Etat et les acteurs régionaux, dépassant le cadre des contrats de plan « Etat-région », mais reposant sur une pleine participation et association des acteurs locaux et régionaux, à la définition d'actions de progrès et à la mise en œuvre de réformes rendues nécessaires par les évolutions européennes ». Il ajoute que « la décentralisation est un outil de performance si elle se base sur l'élaboration d'une politique portuaire et des règles de gestion, gestion de services, soutien aux projets et à l'investissement, en prenant en compte les spécificités de chaque port ».

¹⁷² Ducruet (C), « régions portuaires et mondialisation », villes portuaires, 111, 2008

¹⁷³ Synthèse N°47 ISEMAR, « ports et régionalisation », sep, 2002

La dernière forme induite par les différentes mutations infligées au territoire portuaire est la mise en réseau des ports qui se base sur le concept de « *coopétition* », inventé par D. W. Song¹⁷⁴ en 2003 qui lie la « compétition » à la « coopération ». Dans cette perspective, les acteurs locaux évoluant dans une atmosphère de compétition, se rendent compte de la nécessité de collaborer pour bénéficier des économies d'échelles. La mise au point de stratégies gagnant-gagnant, permet de travailler ensemble dans un environnement de confiance étant donné que les risques sont partagés. La coopétition renforce la capacité des acteurs à contrecarrer la concurrence.

2.4.La mesure des dynamiques territoriales portuaires

Il s'agit d'appréhender le rôle des ports dans le déclenchement de dynamiques territoriales par l'analyse de l'impact économique des activités portuaires, la mesure de l'interdépendance port-région et de cerner la performance des ports.

2.4.1. L'impact économique des activités portuaires

La vaste production des idées sur les relations entre ports et développement territorial peut être classée en deux catégories¹⁷⁵ : La première considère le port comme un moteur pour le développement économique, tandis que la seconde voit les ports comme des nœuds quelconques dont la fonction est de suivre, non de provoquer, le développement ; La problématique va concerner le degré d'influence de l'infrastructure de transport sur le développement en général.

L'article de César Ducruet op. Cité, recense une approche plutôt optimiste ; celle de Fujita et Clark, définit les ports comme pôles de croissance permettant aux activités productives et commerciales de réaliser des économies d'échelles, conférant par là aux villes et aux régions concernées un avantage comparatif durable. Dans cette perspective, l'efficacité portuaire augmente les profits ainsi que le trafic lui-même, alors que « les ports inefficients » peuvent isoler un pays ou une région des ressources ou des marchés utiles, pour la production¹⁷⁶. Il ya lieu de noter aussi l'importance des 'effets multiplicateurs' locaux et régionaux dans les pays en développement et développés¹⁷⁷. Pour cette conception, le port est créateur de richesses et favorise le commerce

¹⁷⁴SONG D.-W., 2003, « Port co-opetition in concept and practice », *Maritime Policy and Management*, Vol. 30, n°1, pp. 29-44.Cite par Lavaud-Letilleul, op.cité.

¹⁷⁵ DUCRUET C., « région portuaire et mondialisation », *Méditerranée* n°111,2008,pp15-24, p5.

¹⁷⁶ Voir Haddad et al. (2006) et Hall (2003) pour une revue exhaustive des travaux sur les infrastructures de transport et le développement régional, ainsi que Bird (1984) au sujet des études portuaires en général. In César Ducruet (2008), op. cite.

¹⁷⁷VoirOmiunuF.G.I., (1989), The port factor in the growth and decline ofWarri and Sapele townships in theWestern Delta regionof Nigeria, *Applied Geography* 9, p. 57-69 et WitherickM.E., (1981), Port developments, port-city linkages and prospects for maritime industry: a case study of outhampton, in: Hoyle B.S. and Pinder D.A. (eds.), *Cityport Industrialization and Regional Development*, Oxford Pergamon Press, p. 113-132.in In César Ducruet (2008), op. cite.

international, d'où l'importance de la modernisation des infrastructures portuaires et le développement de l'intermodalité.

L'autre approche, contredit celle vue plus haut car elle considère que l'effet systématique des bénéfices des investissements portuaires ainsi que l'*effet structurant* des infrastructures de transport ne sont pas prouvés¹⁷⁸.¹⁷⁹ Or, les avantages locaux et régionaux de la croissance portuaire restent restreints pour les ports éloignés des concentrations économiques et urbaines¹⁸⁰. D'ailleurs, on peut observer un impact relatif sur le territoire local malgré l'augmentation du trafic desservant l'arrière-pays dans des conditions de transit optimales.

La croissance du trafic peut enclencher automatiquement des externalités négatives sur le territoire au même temps qu'il augmente les profits des armateurs, chargeurs et autres acteurs portuaires.¹⁸¹ Un certain nombre d'analyses démontrent que la spécialisation dans les transports maritimes est source d'effets négatifs dans le cas des villes portuaires européennes américaines : ceci se traduit par la baisse des emplois directs sur les ports due au déclin des attractivités manufacturières, et d'une réorganisation des arrière-pays et chaînes de transport, comme à Liverpool, Plymouth et Hambourg¹⁸²

Enfin, Vallega propose une approche intermédiaire, plus modérée. Il stipule que le développement portuaire et le développement urbain/régional sont deux processus complètement différents, qui entrent en interaction de façon épisodique et indirecte. Il tire sa conclusion des travaux de Langen¹⁸³ sur les clusters portuaires, et dans l'analyse mondiale inscrite dans le temps long des liens cycliques ville-port.¹⁸⁴ Ceci dit, les activités portuaires peuvent connaître des contraintes provenant de facteurs liés aux relations internationales.¹⁸⁵

¹⁷⁸Voir Goss R., (1990), Economic policies and seaports (1) The economic functions of seaports, *Maritime Policy and Management* 17(3), p. 207-219 In César Ducuet (2008), op. cite.

¹⁷⁹ Voir Offner J.-M., (1993), Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace Géographique*, n°3, p. 233-242. In César Ducuet (2008), op. cite.

¹⁸⁰Voir Stern E., Hayuth Y., (1984), Developmental effects of geopolitically located ports, in: Hoyle B.S. and Hilling D. (eds), *Seaport Systems and Spatial Change*, John Wiley and Sons, p. 239-249. In César Ducuet (2008), op. cite.

¹⁸¹Voir Rodrigue J.-P., (2003), Maritime transportation and the Port Authority of New York and New Jersey: Global changes, regional gains and local pains, *Maritime Transport, Globalisation, Regional Integration and Territorial Development*, Le Havre, France, June 5. In César Ducuet (2008), op. cite.

¹⁸²Ducuet C, région portuaire et mondialisation, op. cité.

¹⁸³Langende P., (2004), Analysing the performance of seaport clusters, in: Pinder D., and Slack, B. (eds), *Shipping and Ports in the 21st Century*, London, Routledge, p. 81-97. In Ducuet C, 2008, op. cité

¹⁸⁴Ducuet C., Lee S.W., (2006), Frontline soldiers of globalization: port-city evolution and regional competition, *GeoJournal* 67(2), p. 107-122. In Ducuet C, 2008, op. cité

¹⁸⁵Jo J.C., DUCRUET C., (2007), Rajin-Seonbong, new gateway of Northeast Asia, *Annals of Regional Science*, 41(4), p. 927-950. In Ducuet C, 2008, op. cité

2.4.2. La mesure de l'interaction port-territoire

La mesure de l'impact du port sur son territoire dans le but de quantifier l'interrelation entre ces deux entités, stipule la détermination des indicateurs capable, de prendre en charge le calcul des bénéfices.

Si l'économie régionale s'est consacré très vite aux études d'impact, mettant en évidence la performance, mais peu ont pris comme objet d'étude les infrastructures de transport, encore moins les ports.¹⁸⁶ Les analyses régionales ont tiré avantage de l'existence de bases de données intéressantes dans certaines régions du monde. Ceci a permis d'avoir des indicateurs statistiques harmonisés des territoires portuaires, calculant l'impact du port sur l'activité locale. Mais ces études restent confidentielles étant donné qu'elles n'ont traitées que de certaines régions.¹⁸⁷ Ces études ne pouvaient dépasser le cadre national vu la rareté de l'information.

D'autres travaux fondent leur analyse sur le constat évident qu'il existe des nations maritimes et des nations continentales en divisant le tonnage de port en lourd de la flotte nationale par le nombre d'habitants du pays. Mais la mesure la plus efficace est la comparaison du trafic maritime aux caractéristiques démographiques et économiques : les études faites sur 116 Etats, calculant corrélations avec le commerce international et le Produit Intérieur Brut (PIB) sont très convaincantes. Le résultat est que la corrélation avec la taille démographique n'est pas considérable, mais se stabilise sur dix ans. Or, la baisse de la corrélation avec le commerce international trouve, son origine dans la réorganisation des réseaux terrestres et maritimes, vu plus haut.¹⁸⁸

2.4.3. Ports et performance

L'article de César Ducruet a pu montrer que les économies régionales intégrant des ports à conteneurs, ont un impact énorme sur la performance de ces derniers. En plus, la spécialisation industrielle désavantage plus qu'elle n'avantage ces économies. La conséquence est que les villes et régions littorales essaient d'attirer des activités et des populations à revenus plus riches. Par contre, l'agglomération des services et des richesses est source de performance portuaire, quoique cela se ressent négativement au niveau des populations. Ceci dit, il ya lieu d'associer la croissance portuaire, l'évolution structurelle de l'économie, au chômage, donnant au principe de la flexibilité des territoires et à l'économie de la connaissance un rôle primordial, dans le développement au détriment des activités productives qui resteront nécessaires.

¹⁸⁶ See Hall (2003) and Haddad et al. (2005) for a synthesis of the vast literature on port impact studies and on regional development versus transport infrastructure.

¹⁸⁷ Voir Ducruet C, 2008, op. cité, p5.

¹⁸⁸ Voir Ducruet C, 2008, op. cité, p5.

Enfin, il ya lieu de dire que les dynamiques portuaires actuelles ne sont pas indépendantes des spécificités des territoires dans lesquelles elles émergent. On voit bien que l'évolution des ports illustre en premier lieu, l'évolution des territoires. La détresse économique de certains territoires, dans un environnement mondialisé, ralentit les liens physiques que ces territoires espèrent avoir avec les chaînes de valeur et de logistiques,¹⁸⁹ dans le même temps, cette situation économique territoriale en crise, freine la compétitivité des ports qui y évoluent.

Conclusion

En guise de conclusion, il est opportun de dire que depuis la crise du fordisme, il est devenu impossible d'expliquer les dynamiques industrielles par l'action de facteurs exogènes. La représentation des inégalités spatiales sur le mode de rapport entre dominant- périphérie et celle de la bipolarisation industrielle (secteurs en développement/secteurs en déclin paraît insuffisante. Or, l'analyse économique prend en compte la variable territoire pour l'expliquer.

La dynamique spatiale a été traitée par plusieurs auteurs ; en dehors des approches sociologiques, l'analyse économique fait référence à plusieurs conceptualisations telle la tectonique des territoires, les districts industriels, les SPL ainsi que les districts technologiques et les milieux innovateurs sous l'influence des évolutionnistes. Malgré leur diversité, toutes ces approches ont en commun une logique de proximité spatiale et parmi les différents systèmes territorialisés, les milieux innovateurs constitueraient la forme la plus aboutie en termes d'ancrage territorial, de proximité et d'innovation.

Quant aux dynamiques territoriales portuaires, nous aboutissons à l'émergence d'un modèle portuaire nouveau basé sur la naissance d'un territoire portuaire complètement éclaté. Cette dynamique est nommée par certains auteurs « la *fragmentation du territoire portuaire* » qui est la conséquence des mutations socioéconomiques et géopolitiques, stratégiques et organisationnelles de l'environnement mondialisé. Ces mêmes changements ont fait apparaître dans le même temps, « la *région portuaire* », le « *port-réseau* » et les « *réseaux de ports* ». Ces nouvelles restructurations

¹⁸⁹VoirKaplinskiR., (2004), Sustaining income growth in a globalising world: The search for the nth rent, *Institute of Development Studies*.In Ducruet, C, 2008, op. cite.

territoriales portuaires ont comme source l'interrelation de plus en plus complexe entre trois logiques spatiales du local au global:¹⁹⁰

- la logique du transport fondamentalement réticulaire, qui se déploie au niveau global ;
- celle de la compétition/complémentarité entre ports d'une même rangée, qui se situe à un niveau intermédiaire,
- et celle de l'inscription territoriale du port, généralement à proximité d'une ville et sur un espace littoral fragile, qui relève du local.

Les spécificités de l'interrelation de ces trois niveaux, conduites par les acteurs territoriaux déterminent le devenir des ports.

Autrement dit, les dynamiques territoriales portuaires sont difficiles à saisir étant donné l'hétérogénéité des acteurs qui peuvent avoir des motivations antagoniques : Les acteurs privés voudront développer le port réseau, alors que les autorités publiques préféreront les autres configurations citées plus haut, plus compatibles à fournir une assise à leurs politiques de développement durable et d'aménagement du territoire.

¹⁹⁰Lavaud-Letilleul(V), 2007,op.cité.

Conclusion de la première partie

Il ya lieu de conclure que le territoire renvoie à une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes humains qui se donnent une image virtuelle particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur spécificité¹⁹¹. Le territoire est un investissement affectif et culturel que les sociétés installent dans leur espace de vie. Le territoire s'apprend, se défend, se produit et se reproduit. Il est lieu d'ancrage identitaire. C'est aussi un phénomène symbolique car le territoire social se construit dans l'imaginaire de chacun d'entre nous.

Or, le territoire est défini par plusieurs auteurs (Raffestin C, 1980 ; Le Berre M, 1992 ; Brunet R et al, 1993) comme un construit enrobant à la fois une dimension objective et subjective, ainsi, comparable à l'espace géographique qui, pour André Dauphiné (Bailly et al. 2005), est un concept dont le but est de formaliser scientifiquement les caractéristiques de l'espace géographique ; c'est un espace qui vient d'un processus de « spatialisation » exhortant la société à le valoriser, le transformer, assurer sa reproduction et l'ériger comme un construit social.

L'une des définitions la plus reconnue du territoire, qu'il est une production à partir de l'espace (Raffestin.C, 1980) mettant en jeu des logiques de pouvoir et de domination ; un label essentiel de l'Etat qui aménage et contrôle l'espace. Cette action volontariste garantit la spécificité et la pérennité, la reproduction des groupes humains qui s'y localisent (Di Méo. G, 1998).

Ainsi, on peut affirmer que le développement territorial ne peut être qu'un modèle « spécifique », notion chère à B. Pequeur, se basant principalement sur la dynamique de « spécification » des ressources propres par différents acteurs constitués en « territoire». Il renouvelle ainsi toutes les notions de développement connues jusque là. Ce nouveau modèle prend en compte la notion de proximité pour expliquer la coordination des acteurs.

¹⁹¹ Moine (A.), « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », l' Espace Géographique, Tome 35, 2006

L'action publique devient primordiale puisqu'elle va au delà de l'action de l'Etat. Et ce dernier, s'il est capable d'agir, pose la condition de l'expression de l'action publique territorialisée. Ceci dit, le modèle exige une action publique appropriée d'autant plus qu'avec la globalisation, le modèle peut avoir des difficultés dans sa capacité à s'appliquer en des lieux dominés par une production générique, sans possibilité évidente de spécification de ressources.

Cette nouvelle vision du développement, n'exclue pas la recherche de la compétitivité. Les acteurs publics mettent au point des actions pour l'attractivité de leur territoire.

Krugman nous apprend que la géographie économique a développé le concept car l'utilisation du temps long par la construction d'un minimum de capacité pour tous, a été efficace pour remettre sur les rails un nombre de régions condamnées par le sous-développement. Il ajoute que l'utilisation du temps dans la longue durée, exige de mettre l'accent plus sur les stratégies que sur les politiques d'attractivité. Un travail sur la construction des capacités impose une continuité dans les perspectives et les finalités. Cette continuité a nécessairement une dimension politique. Le contenu de la stratégie doit être légitimé et approprié par les acteurs du territoire considéré.

Dans une approche pluridisciplinaire du développement, il y'a lieu d'apprendre à concilier attractivité et équilibre des territoires

L'attractivité des territoires a une dimension politique et culturelle. La déclaration de Lisbonne indique que celle-ci est « la capacité d'une nation à améliorer durablement le niveau de vie de ses habitants et à leur procurer un haut niveau d'emploi et de cohésion sociale. »

Cette déclaration montre que la compétitivité possède une dimension politique et sociale en plus du caractère économique. Elle va au-delà de la productivité, comme elle s'inscrit aussi dans la durabilité et donc la construction de capacités. Dès lors aucun indicateur synthétique n'est susceptible d'être satisfaisant pour la mesurer, car cet instrument fait nécessairement appel à des pondérations fragiles. C'est pourquoi, on s'est rabattu sur la mesure de l'attractivité des territoires.

L'attractivité des territoires prend forme sous l'effet de dynamiques territoriales. Ces dernières ne peuvent être pensées indépendamment de leurs origines historiques et sociales et du fait qu'elles reposent aussi sur une dimension collective.

Le territoire est porteur d'une communauté d'intérêts. C'est un objet de l'analyse spatial de nature collective autour duquel se construit la pluridisciplinarité (LAURENT, 2005). Mais cette observation est source de limites, dont celui de séparer les organisations et les institutions dans l'analyse. Rendant la recherche de l'origine des dynamiques, difficile à mener. C'est pourquoi on suggère que les dynamiques territoriales sont en priorité expliquées par l'interaction interindividuelle, au lieu de l'être par le couple formé par les individus et les institutions.

Les dynamiques de proximité prennent une place importante dans l'analyse des dynamiques territoriales. Car cette approche apparaît comme l'expression d'une « dominante instrumentale » permettant notamment de concevoir une multitude de choix de développement et stipule de déduire les dynamiques territoriales de la coordination des individus et non de les présager.

Ceci dit, qu'en est-il des dynamiques territoriales portuaires?

Le port relève de trois logiques différentes : celle du réseau de transport quand on prend en compte le trajet de la marchandise de son origine à sa destination ; celle de la rangée portuaire au sein de laquelle se tissent des relations de compétition et/ou de complémentarité entre ports ; et celle du territoire de la ville-port où s'insèrent les activités portuaires en fonction du jeu des acteurs concernés.

Les dynamiques territoriales portuaires sont pilotées par le fait que plus qu'une confrontation entre réseaux et territoires, c'est plutôt un ajustement mutuel que l'on observe aujourd'hui à travers l'émergence de quatre nouvelles configurations : la terminalisation portuaire, la régionalisation portuaire, le port-réseau et le réseau de ports.

En deuxième partie, nous allons tenter d'analyser le territoire géoéconomique de Cap Djinet en nous outillant des aspects théoriques vus plus haut.

Partie II :

**Impact socioéconomique sur un territoire
géoeconomique : attractivité et dynamiques des ports
algériens, lecture à travers le port de Cap djinet**

Avant la dernière décennie, l'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire a longtemps été orienté vers les ports pétroliers et un petit effort a été consenti pour la modernisation des petits ports de pêche et de plaisance. Dotés d'infrastructures vétustes et anciennes, les ports polyfonctionnels accusent un retard énorme et sont considérés comme des ports de la première génération. En effet, l'économie nationale étant basée sur la rente pétrolière, les efforts consentis en matière de spécialisation des ports algériens sont concentrés sur le secteur du transport des hydrocarbures

Construits selon des normes anciennes, la majeure partie des infrastructures portuaires algériennes ont une configuration adaptée aux navires de petites tailles caractérisée notamment par une modeste profondeur théorique, réduite davantage par le phénomène d'envasement et de dragage. Cette situation oblige les armateurs desservant ces ports à recourir à des cargos de petites tailles considérés comme non économiques et engendrant des manques à gagner importants pour les chargeurs algériens, qui doivent ainsi payer des taux de frets plus élevés, ceci d'une part. D'autre part, la globalisation et l'internationalisation de la compétition, oblige les nations à se recentrer sur la création de la valeur rendant la logistique portuaire indispensable, en tant qu'atout majeur pour faire face aux défis maritimes.

Des efforts de modernisation ont été entrepris, particulièrement au niveau de la gouvernance de ces ports, plus décentralisée, avec l'introduction de nouveaux acteurs dans le système. Ces réformes avaient pour objectif d'améliorer la performance par l'augmentation des capacités logistiques.

L'objet de notre quatrième chapitre est de mettre en lumière les limites des ports algériens, justifiant les réformes entreprises jusque là et de faire un constat sur le niveau de leur efficacité. Ceci dit, le niveau d'efficacité sera d'autant plus analysé dans les deux derniers chapitres de la thèse, qui seront consacrés à une étude de cas, le port de Cap Djinet.

L'étude de l'attractivité et les dynamiques territoriales par le biais de la centralité, produite par le port de Cap Djinet, est notre objectif, à ce niveau de la thèse.

La centralité désigne une concentration d'activités, ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. L'importance des activités (économique, politique, culturelle, etc.) et les

Introduction de la deuxième partie

caractéristiques physiques du lieu (emplacement, accessibilité, densité, etc.) renforcent à la fois l'effet d'attraction et de diffusion d'une centralité.

On distingue deux types de centralités. La centralité d'agglomération (centre-ville, centre secondaire) a un pouvoir structurant tant à l'échelle du quartier qu'à l'échelle de l'agglomération et exprime parfois une thématique dominante, comme les loisirs ou l'éducation. La centralité locale (noyau villageois, rue principale, cœur de quartier) a un pouvoir structurant à l'échelle du quartier, voire, en milieu peu densément urbanisé, à l'échelle d'un territoire plus vaste.

La centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, d'une manière générale, de polarisation.

Cap Djinet est un port de pêche situé dans la wilaya Boumerdes. Nous considérons la wilaya de Boumerdes comme le territoire géoéconomique du port.

Le développement des territoires, voire leur survie, dépend largement de leur capacité à s'adapter et à innover dans un contexte globalisé, marqué par une concurrence de plus en plus rude, à laquelle se livrent les territoires, pour gagner la bataille de l'attractivité et de la compétitivité.

La loi relative à l'aménagement du territoire et au développement durable met l'accent sur la nécessité de détecter les dynamiques territoriales, capables de drainer une attractivité des territoires.

C'est ce que nous allons essayer de voir dans cette deuxième partie de la thèse, en utilisant la méthode diagnostic pour un état de lieu, susceptible de nous éclairer sur éléments de dynamiques et une méthode prospective pour détecter les potentialités en terme d'attractivité de ce territoire

Chapitre4 : le système portuaire algérien, vers la déréglementation

Introduction

Le système portuaire algérien, contraint d'offrir aux ports une meilleure attractivité, en vue d'améliorer sa compétitivité, a subi un certain nombre de réformes. Les autorités algériennes prennent conscience de la nécessité de l'intégration dans la mondialisation.

Les effets de la globalisation de l'économie, ont incité les autorités portuaires à travers le monde à mettre au point une série de réformes. Or, Le secteur portuaire a connu ces dernières années une révolution au niveau socioéconomique technologique et de gouvernance¹⁹² :

- augmentation et diversification du fret qui a conduit à la spécialisation des navires et des ports,
- libéralisation des activités commerciales et l'apparition de nouveaux modes de gouvernance, comme les PPP et la sous-traitance,
- l'internationalisation des échanges de plus en plus accrue impliquant l'augmentation du coût de la sécurité maritime,
- gigantisme des navires exigeant des ports à avoir de plus en plus de profondeur.

Toutes ces réformes ont pour objectif la performance, l'efficacité et l'efficience des ports qui peut être atteints par la mutation du rôle de l'Etat. Or, ce dernier, en maintenant sa fonction de régulateur, peut libéraliser et développer les transports maritimes, améliorer l'infrastructure portuaire, éviter les situations de monopole, attirer les investisseurs et réduire les subventions, tout en exigeant des acteurs portuaires la durabilité de leurs actions.

La fonction de l'acteur public est aussi centrale dans l'organisation et la régulation des actions de tous les acteurs portuaires à des échelles différenciées. Il effectue la passerelle entre le global et le local, ce dernier étant de plus en plus impliqué dans les affaires du port.

Par ailleurs, le rôle des autorités portuaires est aussi de s'intégrer dans un réseau de port en contribuant à la mise au point d'alliance, des stratégies de ports d'escale et choix de

¹⁹² Voir section 2, chapitre3 de la thèse.

route¹⁹³. Car l'environnement maritime est fortement influencé par des acteurs de marché internationaux de plus en plus hétérogène et de plus en plus puissant.

Autrement dit, le territoire portuaire est confronté aujourd'hui à une exigence d'accessibilité et de productivité maximale, provenant des transporteurs pour un territoire dont la stratégie de développement se fonde sur la valorisation des services et de l'industrie. En outre les contraintes environnementales sont de plus en plus intégrées dans ces stratégies. Dans cette perspective, les autorités portuaires élaborent des politiques pour accroître l'offre des terminaux, développer de la conteneurisation et réviser l'appréhension de la productivité et de la rentabilité du port.¹⁹⁴

Ces actions s'inscrivent dans les préoccupations officielles du gouvernement algérien qui sont d'intégrer le système portuaire algérien dans la mondialisation, caractérisée par la déréglementation. Des dispositions législatives ont été prises mais certaines n'ont pas été appliquées. La création des autorités portuaires Est, Ouest et Centre aura à les concrétiser.

Ceci dit, l'analyse de l'intervention publique, en Algérie, en faveur du développement économique sur le territoire portuaire est primordiale étant donné que l'acteur public est important dans la mise en relation de la question de la régulation économique et celle de la dimension territoriale. Il s'agit de caractériser la politique économique conduite dans les ports, dans un environnement de déréglementation appelant à des partenariats public/privé, devant servir l'attractivité.

Or, pourquoi cette politique économique ? Comment et par qui est-elle définie et mise en œuvre ? Quels sont ses contenus, ses modes de fonctionnement et ses cibles ? Quelles évolutions profondes de la régulation économique territoriale et du rôle des pouvoirs publics au niveau sectoriel révèle-t-elle ? Quels sont les moyens financiers alloués à ce secteur pour sa mise à niveau ?

¹⁹³ C. Comtois et B. Slack : « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». Les cahiers scientifiques du transport, n°44, pp11-24, Lyon, 2003

¹⁹⁴ C. Comtois et B. Slack : « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». Les cahiers scientifiques du transport, n°44, pp11-24, Lyon, 2003

Pour répondre à ces questions, nous allons tenter de comprendre l'émergence, l'organisation et les modalités de mise en œuvre des dynamiques d'intervention économique territorialisées dans le secteur portuaire.

Pour ce faire, une monographie des ports algériens est dressée pour montrer la place du secteur portuaire dans l'économie algérienne. Un aperçu concernant l'évolution du système portuaire algérien sera ensuite réalisé pour analyser l'action publique à travers le processus des réformes.

Il s'agit aussi de montrer l'évolution structurelle et organisationnelle du système portuaire algérien, en essayant de préciser les différentes contraintes des ports algériens. Elle met en exergue les nombreux problèmes qui constitueront des freins à leur performance.

La question est de savoir quel est le niveau de performance des ports algériens dans l'espace méditerranéen, au regard de leurs capacités logistiques. Il s'agit aussi de mesurer les efforts accomplis pour la modernisation du secteur, en examinant la teneur des mesures prises à contribuer à l'augmentation des capacités logistiques des ports algériens et du trafic. Il ya lieu de déterminer les leviers qui permettent une gouvernance portuaire en délimitant son domaine, ses enjeux et ses finalités.

L'objet de la première section est de dresser une monographie des ports algérien ; la seconde traitera du contexte économique et portuaire de l'Algérie ; les réformes qui ont été appliquées au secteur portuaire seront revues dans la section trois, suivi d'un examen des programmes de développement du secteur dans la section quatre. La cinquième section s'intitulera « les leviers de la gouvernance portuaire algérienne »: elle mettra l'accent sur les efforts fournis dans ce secteur dans le but d'atteindre une meilleure compétitivité.

1.Monographie des ports algériens

L'Algérie dispose d'un littoral long de plus de 1.622 km, il représente 2% du territoire national et regroupe plus de 40% de la population.¹⁹⁵ L'Algérie compte 50 ports en service dont 11 ports de commerce mixtes (commerce, pêche et hydrocarbures)), parmi eux il existe

¹⁹⁵ Ministère des travaux publics et des transports, Annuaire statistique des ports de commerce algériens 2016

quatre ports qui sont considérés d'une grande envergure par rapport à leurs caractéristiques et à leur volume de marchandise traité, 2 spécialisés en hydrocarbures à Skikda Est et Bethioua (Oran), 36 ports et abris de pêche dont six à l'intérieur des ports commerciaux et un seul port de plaisance à Sidi Fredj.

Avec un trafic total d'une centaine de millions de tonnes, ils traitent 95% du commerce extérieur du pays¹⁹⁶ ce qui dénote de l'importance des ports en tant que facteur de dynamique de l'économie algérienne.

Depuis la fin de la colonisation, les politiques de modernisation des infrastructures portuaires élaborées par les autorités publiques algériennes, n'ont pris en compte que les ports pétroliers. Sans aucune vision à long terme, elles participaient ainsi largement à assoir la mono activité de l'économie algérienne. Le reste des ports, dont la fonction est l'import et l'export de tout type de fret, sont restés dans un état d'obsolescence, ne garantissant pas l'efficacité de la fonction primaire : la rupture de charge.

L'internationalisation des échanges de plus en plus accrue, exige une meilleure prise en charge de l'infrastructure portuaire car cette globalisation fait apparaître un marché unique, hautement concurrentiel, où les FMN sont de plus en plus puissantes. Il ya lieu d'ajouter que le transport maritime est réticulaire en ce qui concerne la distribution et le stockage du fret. Ceci stipule que pour gagner sa place dans ce secteur, il est nécessaire de considérer les normes standards du transport maritime ainsi que l'homogénéisation des services, qui sont les spécificités contemporaines de ce secteur. Dans cette perspective, moderniser la logistique au niveau de tous les ports est vital.

Ceci dit, l'économie algérienne est fortement dépendante du commerce des hydrocarbures, par ricocher de son espace maritime étant donné que cette activité est largement dépendante des ports.

Cette réalité n'a pourtant pas poussé les autorités algériennes à plus d'efforts, pour offrir un système portuaire efficient. Ce phénomène est nommé par SETTI, M,

¹⁹⁶In la revue Le Phare n° 61 de Mai 2004, édition KGN Multimédias, Alger, Interview du Président de la SGP

MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C, « le paradoxe portuaire algérien », à l’instar d’autres pays émergents, opposant une forte dépendance maritime à l’absence d’infrastructures portuaires modernes.¹⁹⁷ Face à cette situation, les autorités mettent au point des réformes institutionnelles relatives à la législation portuaire, pour plus d’assouplissement, et ce dans l’espoir d’attirer des investissements privés étrangers et nationaux.

Ce sont des réformes qui urgent, vue la mutation extraordinaire des ports des pays limitrophes. Ces derniers accueillent des opérateurs portuaires internationaux qui auront pour tâche, d’impulser une dynamique en usant de techniques de management modernes. Ces dernières seront susceptibles d’aider ces ports à s’intégrer dans les chaînes logistiques mondiales, en passant par la création au préalable d’une chaîne logistique performante au niveau de chaque port. On observe la prédominance des opérateurs asiatiques en ce qui concerne les investissements portuaires africains.¹⁹⁸ Le projet Tanger Med au Maroc en est un exemple significatif. Ce dernier s’intègre petit à petit dans le système logistique mondial.¹⁹⁹

Le décret n° 2006-139 du 15 avril 2006 présente la réforme juridique la plus importante concernant la gestion des ports algériens. Ce dernier permet la formation des joint-ventures avec des partenaires étrangers. Malgré l’existence de la loi 98-08 du 28 juin 1998 portant “code maritime modifié et complété” consacrant la réforme, le constat est le statuquo. Il a fallu attendre les années 2000 pour que les choses évoluent.

La réforme de la gestion portuaire en Algérie a pour objectif d’assurer, un environnement juridique en adéquation avec les mutations des règles régissant ce secteur à travers le monde. Ce dernier est une condition incontournable pour attirer les investisseurs privés susceptible, de réduire les dépenses de l’Etat dans ce secteur ; en outre, il s’agit

¹⁹⁷SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., 2011, « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », *Méditerranée : Revue Géographique des Pays Méditerranéens*, n° 116, p. 85-93

¹⁹⁸CHAPONNIERE, J.R., (2010), « Le basculement de l’Afrique vers l’Asie : enjeux pour les ports africains », *Afrique Contemporaine*, vol. 234, n° 2, p. 25-40.

¹⁹⁹INVEST IN MED (2009), « Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée », *Salon International de la Logistique et de la Manutention*, Barcelone, 2 juin 2009.

d'augmenter l'efficacité du port en baissant les coûts de transport et en créant des chaînes logistiques performantes et de nouvelles lignes maritimes.²⁰⁰

Les ports créent des emplois. Ils génèrent 14 000 emplois directs. Le port d'Alger, le principal port algérien, possède un effectif de 12000 employés. Il est important de préciser qu'il y avait peu d'emplois induits, puisqu'il n'existait pas de chantiers navals dans tout le pays, mais il existe un emploi lié au transport maritime tels : les armateurs, consignataires, transitaires, dockers et les administrateurs du port. Mais depuis 2009, des entreprises de construction navale sont créées en partenariat public/privé avec des entreprises françaises et sud-coréennes à l'instar de l'entreprise Cartena Construction Navale à Tenes et qui emploie une centaine de personnes.

Paradoxalement, les ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), sont peu pourvoyeurs d'emplois. Or, le choix de la localisation de l'industrie algérienne au long des côtes a donné une configuration spatiale particulière, celle de l'émergence de pôle de développement au sein des villes du littoral comme Annaba, Skikda et Arzew et n'a fait qu'entériner la concentration côtière léguée par la colonisation.²⁰¹

L'Algérie n'a pas développé le tourisme balnéaire. Les centres urbains du littoral ne drainent aucune potentialité dans le domaine. Ceci est dû au fait que l'Algérie n'en a jamais fait une priorité, malgré les richesses que ce secteur peut drainer, comptant davantage sur la rente pétrolière.

Quel est le contexte global de cet état de fait ?

2. Analyse des contextes économiques et portuaires de l'Algérie

Il s'agit de présenter les contextes socio-économiques, réglementaires et portuaires de l'Algérie qui sous tendront notre analyse.

²⁰⁰MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., (2012), "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", *L'espace politique*, vol.6, n°1

²⁰¹ Fatma Zohra Mohammed-Cherif, « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », *La Revue Maritime* n°480, déc, 2007

2.1. Contexte économique et commercial

Les exportations de marchandises hors hydrocarbures et services sont modestes malgré une forte progression en valeur et en volume. La forte expansion de la valeur des importations des biens et services, provient des biens alimentaires qui ont subi les effets de la considérable inflation des cours mondiaux, ainsi que de l'acquisition de biens industriels dont la valeur a augmenté de 50,6 % en 2008²⁰². La part des importations de biens énergétiques dans le total des importations, a été multipliée par 4, passant de 1,2 % à 4,7 %. L'importante croissance de la demande intérieure, si elle stimule l'activité et contribue à l'expansion de l'emploi et des revenus, reste cependant fragile et peut engendrer des effets pervers. Fortement corrélée à la dépense budgétaire et générant de considérables importations non compensées par des exportations de biens hors hydrocarbures, la croissance tirée par la seule demande intérieure est vulnérable et ne peut être durable. Bâtir une économie de l'offre fondée sur la production agricole, industrielle et les services devient essentiel.

En 2016, en analysant le bilan des onze ports de commerce Algériens, nous constatons une baisse de trafic importante de 0,96 % pour les principaux ports de commerce qui ont traité un volume de 128,98 millions de tonnes en 2016 contre 133,44 millions de tonnes pour l'année 2015.²⁰³

Le port de Mostaganem (1,005 million de tonnes) et Ghazaouët (1,006 million de tonnes), ont respectivement chuté de 31 % et 22 %. Avec 5,2 millions de tonnes, le port d'Annaba a enregistré un repli de 18 %. Quant au port de Ténès, avec ces 1,19 million de tonnes, il a reculé de 13 %. Et enfin, le trafic annuel du port de Djen-Djen est de 3,9 millions de tonnes, avec une régression de 18 %.²⁰⁴

A 45,47 millions de tonnes, le port d'Arzew a progressé de 1 %, grâce à une bonne gestion des vracs liquides à l'export (hydrocarbures). Le port d'Alger, avec ces 15,6 millions de tonnes, a affiché en 2016 une stabilité où les marchandises diverses ont toutefois baissées de 9 %, soit 3,6 millions de tonnes, quant au port pionnier de Bejaia, il a enregistré une baisse légère de 0,96 % par rapport à l'année 2015.

²⁰² Ministère des Transports, Direction des ports et de la marine marchande, Annuaire statistiques, 2008.

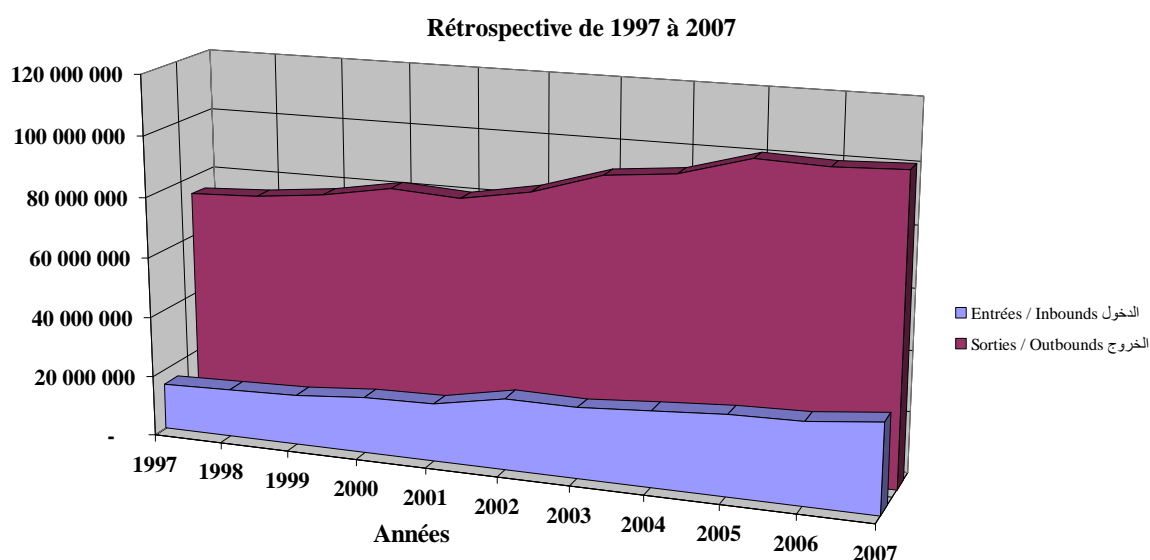
²⁰³ Ministère des travaux publics et des transports, Annuaire statistique des ports de commerce algériens, 2016

²⁰⁴ Ministère des travaux publics et des transports, Annuaire statistique des ports de commerce algériens, 2016

Le trafic maritime algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations et les exportations. L'Algérie est un pays mono- exportateur, ceci engendre des conséquences sur les coûts du transport maritime sur les lignes à destination du pays et vers l'Europe qui est caractérisée par une dissymétrie accentuant la baisse de rentabilité de la flotte algérienne.

Le graphique n°6 illustre le déséquilibre entre exportations et importations ainsi que la croissance de l'activité portuaire au cours d'une décennie.

Grphe n° 1 : l'activité maritime, tous ports confondus, 1997/2007(en tonnes).



Source : annuaire statistique, Ministère des Transports, 2011

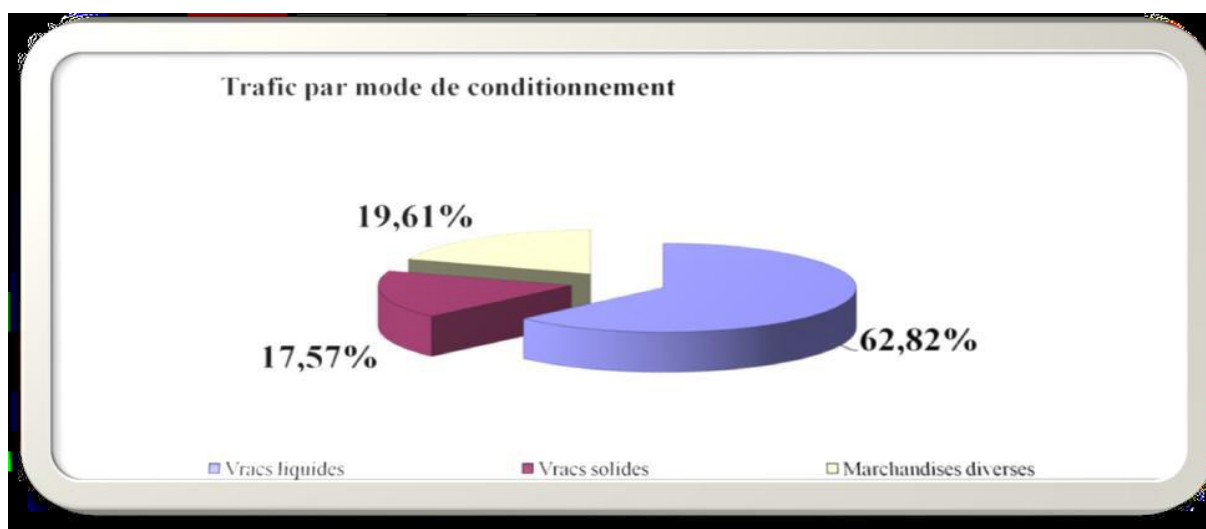
Pour 2016²⁰⁵, les exportations représentent 76,99 millions de tonnes, il se caractérise par la prédominance des vracs liquides, qui représente 92,16 % du volume total des exportations, avec 70,95 millions de tonnes. Quant aux importations, elles représentent 40,31 % du commerce extérieur soit 51,99 millions de tonnes pour l'année 2016 avec la prédominance des marchandises diverses qui enregistrent un volume de 22,58 millions de tonnes soit 43,45 % des marchandises importées.

²⁰⁵Ministère des Transports direction de la marine marchande et des ports Annuaire statistiques des ports nationaux de commerce algériens, 2016.

Ces chiffres nous indiquent la baisse de l'activité portuaire en Algérie. Elle est évaluée à 9,62% par rapport à l'année précédente, avec un volume de 128,98 millions de tonnes. Cette décroissance est observée au niveau de tous les ports de commerce algériens.

En 2016, on constate que le trafic global par mode de conditionnement est majoritaire pour les vrac liquides avec 62,82 %, suivis des marchandises diverses avec 19,61 % et enfin les vrac solides ne représentent que 17,57 %, comme l'illustre la figure suivante :

Graphes n° 2: Trafic par mode de conditionnement (en pourcentage).



Source : Ministère des Transports direction de la marine marchande et des ports Annuaire statistiques des ports nationaux de commerce algériens, 2016.

2.2. Contexte réglementaire du transport maritime

Le 10 avril 1977, l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 mentionnant le code maritime a fait l'objet d'une publication officielle. Ce code répondait à un besoin évident car l'économie algérienne dépend de son commerce extérieur, qui est réalisé par voie maritime. Par la suite, certaines dispositions ont été ajoutées afin d'adapter le fonctionnement du Code Maritime Algérien (CMA) à la réalité économique. C'est ainsi qu'est née la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 relative au code maritime. Par ailleurs, l'Algérie a ratifié la convention portant le nom de Règles de Hambourg au moyen de la loi n° 80-33 du 20 mai 1980.

L'acteur principal du secteur des transports est l'État algérien, qui intervient à titre principal par l'intermédiaire du ministère des Transports et des Travaux publics. Néanmoins, un grand nombre d'autres ministères (Intérieur, Finances, Aménagement du Territoire et Environnement) interviennent d'une façon ou d'une autre dans ce secteur.

Pour le transport maritime, Le Ministère des Travaux Publics (MTP) est chargé de la gestion des infrastructures maritimes. Il assure la tutelle des activités de transport maritime au moyen de la Direction de la Marine Marchande (DMM), qui est entre autres, chargée d'établir des objectifs de politique nationale en matière de transport et de navigation maritime pour l'étude, la recherche, la participation dans la mise en place, le suivi et le contrôle, en association avec les structures pertinentes, ainsi que de mettre à exécution les plans et les programmes et de veiller au respect des normes établies. Actuellement, les deux ministères ont fusionné pour ne faire qu'un : ministère des travaux publics et des transports

Par ailleurs, la gestion des ports est à la charge d'établissements publics régionaux portant le nom d'Autorités Portuaires, dont la mission consiste à développer, entretenir, gérer, exploiter, préserver et conserver le domaine public portuaire, ainsi que de coordonner les différents acteurs participant à l'activité portuaire et à la promotion commerciale des ports relevant de sa compétence. Ceci dit, les ports algériens sont gérés par des entreprises portuaires. L'entreprise portuaire est une entreprise publique économique qui relève actuellement de la SGPSOGEPORTS. Le Portefeuille de SOGEPORTS est constitué de dix entreprises portuaires : Alger, Oran, Annaba, Arzew, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Ghazaouet, Djen-Djen et Tenes.

Pour ce qui est de l'exploitation, le service de transport maritime comprend un grand nombre d'opérateurs :²⁰⁶

- les armateurs : équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale
- les chargeurs : ce sont les propriétaires de la marchandise et ceux qui expédient une marchandise dans le cadre d'un voyage international
- les acteurs offrant des services aux navires
- les acteurs offrant des services administratifs
- les acteurs offrant des services à la marchandise
- les acteurs offrant des entreprises de manutention
- les acteurs offrant des entreprises de transport terrestre

Le secteur public occupe une place prépondérante par le biais de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN), armateur algérien, qui assure environ 20 % du

²⁰⁶ KERMA (A), « Vers le réseau national des ports maritimes de commerce », revue économie et management, n°11, nov 2012.

volume de marchandises du pays et se consacre exclusivement aux transports maritimes de marchandises et par le biais de la Société HYPROC Shipping Company, société par actions appartenant à la Société de Valorisation des Hydrocarbures (SVH) et agissant pour le compte du groupe SONATRACH. Sa principale activité est le transport maritime d'hydrocarbures et de produits chimiques, ainsi que la consignation de bateaux.

2.3.Contexte portuaire algérien

L'effort de l'Algérie en investissement portuaire a concerné, jusqu'aux années 2000, uniquement les ports pétroliers. Les ports polyfonctionnels restent prisonniers de problèmes liés à la vétusté de leurs infrastructures : ce sont des ports de la première génération qui sont simplement des points de rupture de charge avec très peu de compétences logistiques. Construits au début de la colonisation française sous forme de bassins courts et étroits avec des hangars rapprochés des quais, séparés entre eux par des môles étroits. Les pouvoirs publics se sont contentés de les gérer.

Cette configuration était adaptée aux navires de petites tailles étant donné que ces ports datent de l'époque coloniale. Elle est incompatible avec l'évolution actuelle caractérisée par de grands navires et par l'inter-modalisme. Cet état de fait oblige les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petite taille. 60% se situent dans la gamme de 2000 à 10 000 Tpl (tonnes de port en lourd). Ce sont des navires non économiques qui engendrent des manques à gagner importants pour les chargeurs algériens, qui ne peuvent tirer profit des opportunités offertes par les ports d'embarquement et payent ainsi des taux de frets plus élevés. D'ailleurs, l'unique spécialisation à laquelle les ports algériens ont consenti des efforts est celle du transport des hydrocarbures.

Il y a lieu aussi de prendre en compte la profondeur des ports qui est réduite par le phénomène d'envasement et par le dragage qui n'a pas été fait depuis plus de vingt ans ; la profondeur de ces ports ne dépasse pas 11 mètres. Cette réalité engendre des conséquences négatives sur l'activité d'accostage : il arrive que certains navires qui se voient confrontés à un tirant d'eau insuffisant, s'allègent dans d'autres ports et reviennent vers le port initial ce qui est bien sûr très coûteux (en temps, frais, manutention supplémentaires).

En outre, le rendement portuaire algérien est le plus faible en Méditerranée, notamment en raison du sous-équipement des terminaux, de la mauvaise gestion du stockage, et des faibles tirants d'eau.²⁰⁷

Les défaillances sur le plan des superstructures sont aussi lourdes de conséquences : seul le port d'Alger possède une grue automotrice de 300 tonnes et le seul à posséder un poste céréalier important de 30 000 tonnes, alors que l'Algérie est grande importatrice de céréales. Cette contrainte impose aux navires céréaliers des temps d'attente hors normes (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et cela contraint les armateurs au conditionnement en sacs au lieu du vrac qui est plus rentable. En 2005, la compagnie française CMA CGM a créé de ce fait, un port sec à Rouiba dans la banlieue Est d'Alger.

L'Algérie occupe la 140^{ème} place au sein du classement mondial des ports. C'est le dernier rang en Afrique en matière de coût de transport maritime et d'importation. Les tarifs des transports vers l'Algérie ont connu une augmentation de 50 % depuis le début de l'année 2011, les entreprises portuaires cherchant à pratiquer depuis près d'une décennie la vérité des prix. Les pertes pour chaque conteneur ont cependant atteint 120 dollars par jour. La faiblesse des capacités de déchargement et la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité de service, de la productivité et de la compétitivité – prix. Actuellement, le gouvernement tente de mettre fin à ces tares au port d'Alger en obligeant les importateurs de marchandises non conteneurisées à opérer leur déchargement dans d'autres enceintes portuaires.

La décision gouvernementale de 2009 consistant à réorienter les marchandises non conteneurisées vers des ports autres que celui d'Alger, a été dans l'ensemble bien accueillie par les opérateurs, qui jugent toutefois nécessaire son renforcement par des mesures complémentaires. Parmi celles préconisées, la création de magasins sous douane de stockage de marchandises, des parcs à feu pour le stockage des produits dangereux et la réalisation de ports secs. Ainsi, les cinq wilayas du centre (Alger, Boumerdes, Blida, Tipaza et TiziOuzou) totalisent 4000 ha (soit environ 40 km²) de ports secs, de magasins et d'aires de transit temporaire. Ces mesures peuvent être l'œuvre des opérateurs eux-mêmes sauf pour les ports secs où une intervention de l'Etat est nécessaire.²⁰⁸

²⁰⁷Setti et Al, 2011, op.cité.

²⁰⁸ Rapport de la CNAN, 2007

Or, Notteboom et Rodrigue²⁰⁹ parle de « régionalisation portuaire », concept illustrant, à partir du cas d'Anvers, le glissement vers l'intérieur des fonctions portuaires et logistiques afin de faciliter la circulation des marchandises et d'améliorer leur distribution depuis et vers l'arrière-pays.

Il demeure important que les ports algériens trouvent le moyen de redynamiser leurs activités en mobilisant les ressources spécifiques, seules susceptibles d'améliorer leur attractivité en suivant une stratégie résolument commerciale. En outre, il est à relever la mauvaise répartition des rôles dévolus à chaque port ; le port d'Alger, à titre d'exemple, monopolise le trafic, l'Etat algérien étant de tradition jacobine, bloquant ainsi l'émergence des ports secondaires. Le cabotage national n'est pas développé alors qu'il pourrait alléger les insuffisances des réseaux de transport terrestre en prenant en compte le cabotage dans la chaîne logistique de transport. Et il n'existe aucune structure à l'échelle locale pour promouvoir cette pratique qui pourrait dynamiser les petits ports.

Or, le constat est l'imbrication des ports dans des trames urbaines ce qui génère un effet de congestion et des problèmes de fluidité du transit de la marchandise. C'est tout particulièrement le cas du port d'Alger. Il ne possède pas un système de roulage propre. Actuellement, il ne dispose que de trois sorties, toutes donnant directement sur l'avenue de l'ALN, qui est le raccordement urbain des routes nationales de pénétration Est (RN5) et Ouest (RN11). Ce tronçon routier principal du quartier portuaire connaît des embouteillages à longueur de journée, les accès menant au port et à la zone industrielle sont souvent confondus. Cela se répercute directement et d'une manière néfaste sur la rapidité des opérations d'évacuation des marchandises.

L'entreprise portuaire EPAL, attend que le projet de l'échangeur de la sortie Est soit réalisé pour une meilleure fluidité. Car actuellement, les camions ne peuvent effectuer que deux rotations par jour au maximum ; la conséquence est que les navires à quai y restent plus longtemps que prévu. Si certains ports s'étendent, voire se perdent dans d'immenses zones industrielles, l'établissement portuaire algérois « fait corps » géographiquement et physiquement avec sa ville. Cet étouffement urbain des ports influe négativement sur la

²⁰⁹Notteboom et Rodrigue, 2005, in Setti et Al, 2011, op.cité.

fluidité du transit de la marchandise. Certaines de ces contraintes sont liées aux multiples réaménagements inaboutis de l'organisation et du fonctionnement du système portuaire algérien depuis l'Indépendance.

Les infrastructures conçues de longue date, pour un trafic conventionnel de type colonial tourné essentiellement vers l'exportation de produits agricoles et de matières premières en vrac, sont toujours là et ne répondent plus aux exigences d'un trafic axé sur les importations de produits manufacturés dans des supports de transport modernes. Les ports sont largement inadaptés et n'intègrent pas suffisamment l'évolution technologique, la preuve étant donnée par les délais d'attente et de séjour des navires.

Pour le port d'Alger, l'insuffisance des surfaces d'entreposage, due à l'exiguïté naturelle du site portuaire, a rendu difficile, voire impossible, l'aménagement de terminaux ou de « véritables centres intégrés » pour le traitement des conteneurs. Ils nécessitent des surfaces très importantes. Le port s'est vu ainsi contraint de se séparer dès 1992, de tout un bassin de six postes à quai et de détruire quatre magasins représentant une superficie totale de 10 000 m², pour pouvoir enfin réaliser son terminal à conteneur. L'aménagement de ce dernier a permis de dégager deux postes à quai d'un linéaire de 320 m avec un tirant d'eau de 11 mètres et a nécessité une superficie totale de 17 ha.²¹⁰

Dans ce contexte, il faut signaler l'inexistence d'aires de stockage propres aux importateurs à proximité raisonnable du port, ce qui pousse alors ceux-ci à prolonger l'entreposage de leurs marchandises dans l'enceinte même du port. De ce fait, le port d'Alger connaît des périodes d'encombrement chronique avec tous les effets négatifs sur l'économie locale, régionale et même nationale. Face à ce problème, les autorités portuaires se fondent sur la problématique des palliatifs et des opérations ponctuelles et limitées. Ces dernières ne résoudront pas à long terme les difficultés de l'établissement maritime. Il est donc impératif, faute de pouvoir récupérer une partie de ses surfaces commerciales légitimes sises au quartier portuaire, de procéder à la réservation et à la préservation d'espaces nécessaires à son développement futur, surtout que le trafic, déjà en 2010, avoisinait 13 millions de tonnes.

²¹⁰Tadjine R- Ahmed Zaid M, "Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Colloque international LOGISTIQUA5° édition, ENSA Rabat, 30-31 mai 2012.

Cependant depuis une décennie, le système portuaire algérien se trouve dans une phase de déconcentration, suivant le modèle de Hayuth,²¹¹ sur l'évolution spatiale d'un système de port. Il se présente par des déséconomies d'échelles, affectant le port principal (Alger), engendrant une augmentation du trafic, dans un ou plusieurs ports secondaires ou dits « périphériques », en l'occurrence Bejaia où le trafic conteneurisé a décuplé entre 2001 et 2010 alors qu'il a seulement doublé à Alger pour la même période.

Les modalités de mise en œuvre des réformes ont suscité la confusion des rôles, les autorités portuaires se devant de spécifier à la fois les missions publiques et de développer leur activité commerciale. Les entreprises ont dès lors négligé leurs missions de service public. En 2007, l'ensemble des ports d'Algérie a réalisé un trafic de 130 millions de tonnes de marchandises, dont 102 millions étaient des produits pétroliers. En 2006, un total de 126 millions de tonnes de marchandises sont passées par ces ports, ce qui a permis d'enregistrer un chiffre d'affaires de 25,5 milliards DA. En termes de chiffre de trafic et de chiffre d'affaires, les ports les plus importants sont ceux d'Arzew, avec 71 millions de tonnes et 7,4 milliards DA ; de Skikda avec 19,9 millions de tonnes et 3,5 milliards DA ; de Béjaïa avec 14 millions de tonnes et 2,4 milliards DA, et d'Alger avec 10,1 millions de tonnes et 7 milliards DA.

Ceci dit, des réformes ont été menées dans le secteur portuaire algérien, sujet de notre prochaine section. Sans pouvoir résoudre tous les problèmes du système portuaire algérien, certaines améliorations ont été constatées : La durée moyenne d'attente en rade a enregistré une amélioration importante de 2,57 jours concernant l'activité portuaire pour l'année 2016. On constate une baisse de 32,98 % de séjour en rade pour l'ensemble des navires de marchandises, soit un gain de temps de 1,26 jour par rapport à l'année 2015.

3. Les réformes du secteur portuaire : vers la déréglementation

Le système portuaire algérien est passé par cinq étapes de développement. Il s'agit d'appréhender sa physionomie et ses caractéristiques spécifiques. Un certain nombre de transformations organisationnelles importantes sont enregistrées à mesure que l'économie algérienne se réformait.

²¹¹HAYUTH, Y, « Containerisation and the load centre concept », *Economic geography*, vol. 57, n° 2, p.160 - 176, 1981.

L'évolution des ports algériens a connu cinq phases depuis l'indépendance :

- première phase (1962-1971) est celle de l'autonomie des trois grands ports Alger, Oran et Annaba et des ports secondaires concédés aux chambres de commerce.
- deuxième phase (1971-1982) : la rupture avec l'héritage colonial en se dotant d'un code maritime et en créant des sociétés nationales abolissant l'autonomie des ports et annulant le statut des ports secondaires.
- troisième phase (1982-1989) : la restructuration des sociétés nationales en entreprises nationales par secteur d'activité en créant les entreprises portuaires et SOGEPORTS.
- quatrième phase (1989-2006) : l'autonomie de gestion des entreprises portuaires (création des EPE).

Lors de la restructuration des sociétés nationales en 1982, les entreprises portuaires créées regroupaient des fonctions de manutention (SONAMA) et étaient sous l'autorité de l'Office National des Ports (ONP) auxquels est venue s'ajouter l'activité de remorquage dévolue précédemment à la CNAN. Les missions des entreprises portuaires ainsi créées sont la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et des superstructures portuaires.

- La cinquième phase (de 2006 2015) est celle d'une volonté de la libéralisation et de la privatisation du secteur portuaire, cependant retardée par le défaut de mise en œuvre des décrets instituant les autorités portuaires.

Il ya lieu d'ajouter une sixième étape (de 2016 à nos jours) avec la création de Serport dont le rôle est de travailler à créer des synergies entre les ports algériens ainsi que d'informatiser le secteur.

Dès l'indépendance, le statut public de l'appareil économique n'a pas permis l'application du décret de 1962, adoptant le régime d'autonomie à certains ports algériens. Le décret stipulait que les ports autonomes évolueraient dans un environnement concurrentiel, ce qui n'était pas conforme à la démarche socialiste, qui voulait que l'organisme portuaire soit l'instrument de l'Etat. Cette politique a été pratiquée par le biais de deux organismes étatiques : l'ONP et la CNAN.

A partir de cette période, les défaillances dans le domaine de la gestion des ports se sont développées et à plusieurs niveaux : Plusieurs opérateurs exercent des activités portuaires et appartiennent à différents ministères ce qui engendre d'énormes problèmes de

coordination. Une organisation portuaire unifiée à l'ensemble des ports, ne tient pas compte des particularités de chaque port. Les tarifs sont unifiés à l'ensemble des ports. Cette situation est en défaveur des petits ports qui ne peuvent pas être compétitifs, à l'instar de l'activité de pilotage qui est obligatoire dans tous les ports algériens mais sans aucune sorte de flexibilité car les tarifs sont unifiés.

Un autre exemple illustrant les défaillances des ports algériens sur le plan organisationnel concerne les rendements. Les Rendements de chargement ou de déchargement dans le port de Hong Kong sont de 40 conteneurs de l'heure, alors qu'à Alger atteindre les 15 conteneurs dans le même laps de temps sera tout simplement considéré comme un exploit.

. En décembre 2007 par exemple, plus de 100 conteneurs ont été bloqués plus d'un mois au terminal à conteneurs du port d'Oran, en raison d'un conflit entre les propriétaires de la marchandise et les services de la douane. Le directeur du port n'avait aucun pouvoir pour les évacuer.

Concernant leur relation avec les partenaires étrangers, les acteurs maritimes algériens présentent de nombreuses faiblesses : perte de conteneurs ; délais de paiements très lents ; pratiques discriminatoires, accordant la préférence d'amarrage aux navires de pavillon algérien. Quant aux armateurs de lignes régulières, ils ne peuvent garantir la date d'arrivée aux ports européens, étant donné l'imprévisibilité de la durée de séjours dans ces ports.

Les investissements portuaires qui suscitent des coûts élevés interviennent dans le cadre d'une planification portuaire. Le constat est que les pouvoirs publics n'ont pas abouti à l'instauration d'une institution stable. La planification portuaire est du ressort de plusieurs tutelles : les ministères des transports, des équipements et des travaux publics ; remarquons l'absence de l'autorité portuaire. Cet état de fait a engendré des lourdeurs administratives dues à la planification centralisée. Le cas du port de DjenDjen est très illustratif : au lieu de réhabiliter et de moderniser les installations déjà existantes, les pouvoirs publics ont décidé de construire un nouveau port « DjenDjen », à proximité des ports de Béjaia et Jijel. Ce port devait desservir une aciérie à Mila. Sa construction a généré près de 400 milliards de dinars de dettes.²¹²

²¹²Fatma-Zohra MOHAMED-CHERIF, 2007, op. Cité.

Ainsi, cette inadaptation des infrastructures et des équipements existants, une gestion centralisée de l'ensemble des activités portuaires (fonction régaliennne et fonction commerciale au sein d'une seule entreprise publique) et l'absence totale de concurrence se traduisent par :

- des surestaries engendrées par les séjours prolongés des navires en mer ;
- une lenteur de l'activité de manutention (faible rendement) ;
- une insatisfaction de la clientèle.

Les autorités algériennes ont cependant adopté un nouveau code maritime en 1998²¹³ qui préconise :

- la réhabilitation de l'Etat dans son rôle de puissance publique ;
- la démonopolisation et l'ouverture à la concurrence des activités portuaires commerciales ;
- l'encouragement de l'investissement privé dans le secteur portuaire.

Ces réformes devaient être suivies par des actions de type intersectoriel ainsi que par la concrétisation de la réorganisation portuaire en clarifiant et en identifiant les règles qui doivent régir le fonctionnement des ports.

L'objectif de ces réformes est la séparation des aspects régaliens et commerciaux; ainsi les autorités portuaires régionales (Est, Centre et Ouest) seraient responsables de la gestion des domaines portuaires sous leur juridiction et de l'octroi des concessions, en plus bien sûr des questions liées à la régulation au sens large du terme.

Les autorités portuaires ainsi créées auraient donc comme tâches principales le développement, l'entretien et la maintenance des infrastructures, les opérations de dragage. Les aspects commerciaux tels que la manutention, l'acconnage, le relevage...devaient être dévolues à des entreprises commerciales publiques et/ou privées soumises à agrément (Cf. décret du 16 et 17 avril 2006).

²¹³Les amendements de la loi 98/05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant, l'ordonnance 76/80 du 23 Octobre 1976, portant Code Maritime Algérien

Les raisons qui ont amené les ports à ne pas se doter des capacités portuaires en temps voulu et poursuivre la cadence d'expansion du trafic maritime sont les suivantes²¹⁴:

- l'absence d'un plan portuaire national : durant longtemps les autorités nationales n'avaient pas considéré l'importance d'une politique continue et de long terme de développement des ports. Un plan portuaire aurait pu jouer un rôle capital dans la redynamisation de l'économie. Une planification nationale aurait eu pour effet de déterminer les objectifs économiques nationaux et dans quelle mesure cela affecte les ports. On aurait pu assigner à chaque port son trafic et échafauder des plans d'investissement ;
- L'absence de plan directeur : un plan établi au niveau des autorités portuaires aurait pu être l'émanation du plan national donnant ainsi le schéma d'aménagement à long terme des ports, comportant notamment, une analyse de trafic et une prévision à long terme sur les besoins en surface et en plans d'eau pour les futurs courants de trafic, des avants projets d'infrastructures ;
- l'absence de regroupements de communautés ou de places portuaires : De tels regroupements auraient pu contribuer tant à la rigueur des prévisions de trafic, que jouer leur rôle de groupes de pression et de centres d'intérêt, coopérant avec l'administration portuaire,

Les modalités de mise en œuvre des réformes ont suscité la confusion des rôles, car les autorités portuaires se devaient de spécifier à la fois les missions publiques et de développer leur activité commerciale. Les entreprises ont dès lors négligé leurs missions de service public, voyant que celui-ci est pris en charge par les autorités portuaires.

Ces réformes ont été accompagnées de programmes de développement devant remédier aux insuffisances du secteur.

4. Les programmes de développement du secteur portuaire

L'Algérie, malgré le regain d'intérêt pour le développement du secteur portuaire, le constat le plus frappant est une allocation financière insuffisante ne permettant pas d'atteindre les objectifs fixés. Or, le ministère des travaux publics a alloué plus de 100

²¹⁴ ALILET Toufik : « les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : cas du port de Béjaia », mémoire de magister, soutenu à l'université de Béjaia, nov. 2007.

milliards de dinars, dans le cadre du plan quinquennal 2010/2014, pour financer une soixantaine de projets de réalisation et d'aménagement de plusieurs infrastructures portuaires. Pourtant, le programme d'investissements publics réserve près de 40% de ses ressources à la poursuite du développement des infrastructures de base et à l'amélioration du secteur public, avec notamment plus de 3.100 milliards de DA destinés au secteur des travaux publics pour poursuivre l'extension et la modernisation du réseau routier et l'augmentation des capacités portuaires.²¹⁵

4.1. Les réalisations

Dans le contexte régional, la somme de 100 milliards de dinars reste bien au dessous des besoins des autorités portuaires, étant donné par exemple, le gigantisme du port Med II de Tanger qui a suscité un investissement global de 3 milliards d'euros.

Le programme de développement prévoit, dans l'ensemble, la réalisation et l'extension de ports et d'abris de pêche, ainsi que le confortement et le rempiètement de plusieurs ports. Les autorités publiques s'attendent ainsi à la création de quelque 18.000 emplois dont près de 3.000 directs grâce à ces projets au moment où l'on préconise la création de 145 000 emplois à Tanger Med horizon 2015.

La réalisation de ces projets est en priorité sous la responsabilité des entreprises nationales, notamment de l'Entreprise nationale des travaux maritimes (Meditram) et de la Société nationale des travaux maritimes de l'Est (Sotramest). Le contrôle et le suivi de ces travaux seront aussi assurés par le Laboratoire national des études maritimes (LEM).

Outre la réalisation de 4 ports de pêche et de plaisance à Sidna Youcha (Tlemcen), Béni K'sila (Bejaia), Oued Z'hor (Skikda) et Madagh (AïnTémouchent), ce programme comprend le dragage de certains ports et la protection contre l'ensablement des bassins portuaires et de rivages. A cela s'ajoute l'extension des ports de pêche de Rais Hamidou (Alger), de Cherchell (Tipasa), de Honaine (Tlemcen), de l'ancien et du nouveau port d'El Kala, opérationnel durant le premier semestre 2011.

²¹⁵Tadjine R. & Ahmed Zaid M., op. cite.

Les opérations de réhabilitation concernent aussi le confortement de jetées (principales et secondaires) du terminal à conteneurs du port d'Oran et des ports de commerce de Ténès, de Skikda, de Annaba, de Chtaïbi (Annaba) et d'Arzew (Oran). Il est prévu également le confortement de jetées et le rempiétement des quais des ports de Mostaganem et de Bejaia.

Les opérations de protection de rivages devraient être menées sur le front de mer du port de Bejaia, à Tichy et Aokas (Bejaia), sur la zone littorale d'Azzefoun (Tizi-Ouzou), le site du Lido (Bordj El Kiffan-Alger), de la ville de Skikda, du port de Sidi Medjdoub à Mostaganem, de la zone d'El Kala et Berrihane (El Tarf) et du front de mer de Bousmaïl(Tipasa). Au titre de ce programme quinquennal, des opérations de dragage seront effectuées au niveau du port pétrolier de Skikda, aux ports de commerce d'Annaba et de Ténès (Chlef).

Des opérations similaires sont également prévues dans les ports de pêche de Béni Haoua (Chlef), de Bouzedjar et de Béni Saf (AïnTémouchent), de Sidi Lakhdar (Mostaganem) et de Cap Djenet (Boumerdès). Les ports de pêche de Sidi Lakhdar, de Cap Djenet et de Tighzirt (Tizi- Ouzou) bénéficieront également d'opérations de protection contre l'ensablement.

Les entreprises du secteur et les bureaux d'études spécialisés doivent faire appel suivant la volonté des autorités, aux compétences nationales pour la réalisation des projets et à se doter d'équipements modernes, pour mener à bien leurs missions. Résumant les retombées positives de ce programme, le directeur des Infrastructures maritimes a expliqué qu' « il permettra essentiellement la préservation du patrimoine existant, l'extension des capacités d'accueil des ports et l'augmentation de la production halieutique ».

Près d'une cinquantaine de projets, dans le domaine des infrastructures maritimes, ont été livrés au cours du programme quinquennal 2005-2009, pour un montant avoisinant les 85 milliards de dinars. Il faut noter que le coût total du programme quinquennal 2004-2009 pour les opérations de développement était de 175 milliards de DA.

Il y a lieu de constater que le programme de développement portuaire n'a pas pris en compte les besoins financiers colossaux du secteur.

C'est dans l'objectif d'une meilleure maîtrise des activités portuaires et de leur développement en égard aux standards internationaux, qu'un nouveau programme d'investissements a été décidé. Ce nouveau programme d'équipements permettra de prendre en charge et d'améliorer la qualité des services dans le traitement des navires et de la marchandise. Pour ce nouveau programme, l'accent a été mis sur l'acquisition des équipements spécialisés, notamment les grues motrices, les chariots élévateurs performants ainsi que les remorqueurs de grande puissance à l'instar de celui déjà acquis en 2012 par le Port d'Alger.

Dans ce nouveau programme, figurent également d'autres actions d'investissement et de développement, notamment le projet de réalisation du port Centre, les travaux portant sur la consolidation des terre-pleins dans le cadre de la concession avec l'opérateur émirati DP World pour l'exploitation du terminal à conteneurs du port d'Alger, la création du guichet unique électronique, la valorisation et la modernisation du port de DjenDjen. Ce programme prévoit l'aménagement de ce port pour développer le trafic conteneurisé. Il s'agit aussi de la réalisation d'un terminal à conteneurs et de l'extension des ouvrages de protection notamment le prolongement de la digue, dont les travaux sont en cours de finalisation.

Des résultats encourageants ont été notés. Les infrastructures portuaires nationales ont enregistré durant l'année 2015 des résultats encourageant qui se traduisent par un trafic de marchandises global de 129 834 191 tonnes soit une hausse de 3 % par rapport à 2014. La répartition de ce trafic démontre que la part des hydrocarbures est de 82 392 947 tonnes en 2015, alors que le trafic conteneur est de 1 783 485 evp.

Comparativement à 2015, les statistiques de l'année 2014 arrêtées au 30 septembre représentent une baisse importante soit un trafic global de 96 millions de tonnes de marchandise (58 millions de tonnes à l'export et 38 millions de tonnes à l'import). S'agissant de l'exportation des hydrocarbures, celle-ci représente 95% du trafic global et 5% hors hydrocarbures.

4.2.Processus de développement

Dans le cadre du processus du développement des ports, une série de mesures ont été prises pour renforcer les capacités des ports algériens. Il s'agit notamment de la création et du développement de terminaux à conteneurs pour des prévisions du trafic conteneurs en 2025 d'environ 3,2 millions evp pour l'ensemble des onze ports déjà existants. L'accent est mis également pour le développement d'un terminal à conteneurs à Bejaia en partenariat avec Portek pour un traitement prévisionnel de 250 000 evp, la création d'une joint-venture (EPAL-DPW) au port d'Alger pour la modernisation, le développement et l'exploitation d'un terminal à conteneurs de 900.000 evp, la création d'une joint-venture (EP Djen-Djen) ;DPW pour l'exploitation d'un nouveau terminal à conteneur, pour le trafic domestique et le transbordement. Pour ce port, le trafic projeté est de 2 millions evp dont 500.000 pour le trafic domestique.

Il s'agit aussi du développement du terminal à conteneurs d'Oran dont la première phase consiste en l'aménagement d'un bassin pour traiter un trafic de 500 000 evp; alors que la deuxième phase est consacrée à l'aménagement d'un deuxième bassin pour traiter un trafic de transbordement de conteneurs.

Le port de Mostaganem est également concerné par la réalisation d'un deuxième bassin et d'une nouvelle gare maritime.

Au plan de développement d'espaces extra-portuaires, le ministère des Transports a donné son accord pour la création des ports secs par les entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Djen-Djen, Bejaia, Alger, Ténès, Mostaganem, Oran et Ghazaouet dont certains ports sont en partenariat avec des filiales de la SNTF.

Avec la création de Serport en 2016, Le groupe a reçu pour mission de mener un programme d'investissements pour les ports du pays. Il est prévu sur la période 2018-2022, la mise à niveau des infrastructures et des superstructures des ports du pays. L'extension du port d'Annaba va être une priorité pour y exporter des produits chimiques. À propos de Béthioua, près d'Arzew, où l'industriel turc Tosyali est installé, Serport a prévu la construction d'un quai minéralier de 1.100 mètres équipé d'une bande transporteuse destinée aux produits sidérurgiques. L'objectif est de traiter 6 millions de tonnes.

La logistique occupe aussi une place importante dans le développement portuaire. Il s'agit aujourd'hui de la mise en place d'un plan de développement de la logistique avec l'élaboration d'un schéma national de plateformes logistiques. Dans ce cadre, l'étude pour la création d'une plateforme logistique à Oran a été finalisée.

Autre projet qui va prendre la primauté concernant ce secteur est la réalisation du port centre de Cherchell (El Hamdania).

Le projet hub port de Cherchell s'inscrit dans le cadre du développement durable de la zone centre du pays à l'horizon 2050, pour répondre aux enjeux stratégiques de la région et essayer de rattraper le retard qu'a accumulé l'Algérie dans le domaine maritime.

Le mégaprojet sera situé à El Hamdania à l'Est de la ville de Cherchell. Il sera le méga port commercial de la rive sud de la méditerranée, un axe incontournable pour les échanges commerciaux avec l'Afrique, son coût de réalisation estimé à 3,2 milliards de dollars 4,2 selon le ministre du transport, il sera financé dans le cadre d'un crédit chinois à long terme (son financement est assuré par une banque chinoise sous forme d'emprunt remboursable sur 25 ans). Le futur port sera réalisé dans un délai de sept ans, deux groupes chinois sont chargés de la réalisation du nouveau port pivot de la méditerranée (CSEC et CHEC).²¹⁶

Le management et l'exploitation de ce nouveau grand port seront confiés à Shanghai port. Ce dernier port a été choisi par l'État algérien, en se basant sur son expérience dans le domaine des activités portuaires, sa place et sa renommée dans le monde. Il est considéré comme le plus grand port du monde avec un trafic de plus de 37 millions d'EVP.²¹⁷

Ce port hub se distingue par deux phases de réalisations qui sont d'une durée de quatre (04) ans pour la première phase et de trois (03) ans pour la seconde phase :²¹⁸

La première phase est d'une durée de réalisation de quatre ans, son objectif est de construire quinze (15) quais, dont sept (07) quais pour les conteneurs d'un linéaire de 2280 mètres d'une capacité de traitement de 4,33 millions EVP par an, sept (07) quais pour les

²¹⁶Ighssanene A. &Tensaout M., « Contraintes des ports de commerce algériens et le rôle attendu du projet hub portuaire de Cherchell », mémoire de Master, Université A.M., de Béjaia, 2017

²¹⁷idem

²¹⁸ Idem

marchandises générales d'un linéaire de 1610 mètres d'une capacité de 15 millions de tonnes par ans, un (01) quai de servitude avec 200 mètres et une desserte autoroutière de 42,2 km 2x3 voies. Ce port hub va entrer en exercice à la fin de cette première phase.

La deuxième phase est d'une durée de réalisation de trois ans, son objectif est la construction de quatre (04) quais à conteneurs pour un linéaire de 1080 mètres d'une capacité de 2 millions EVP par an et de cinq (05) quais d'un linéaire de 1150 mètres pour les marchandises générales d'une capacité de 10,7 millions de tonnes par an.

Les raisons qui ont encouragé les autorités du pays à créer un grand port ayant des capacités à absorber les flux du trafic maritime futur, c'est dans le but de répondre aux exigences de développement du trafic portuaire du pays, engendré par l'accroissement du volume des échanges commerciaux avec l'extérieur et de ne plus être dépendant des grands ports de la région qui engendrent des coûts supplémentaires et un manque à gagner pour l'économie algérienne, car actuellement la façade maritime algérienne est desservie par des feeders via des ports hub de la région tels que valence, Algésiras.²¹⁹

Ce projet a trois objectifs principaux :²²⁰

- Répondre aux besoins du trafic commercial maritime futur du pays.
- La prise en charge d'une partie du trafic de transbordement international du bassin méditerranéen.
- Création d'une plateforme logistique pour le développement de l'activité industrielle susceptible d'intéresser les investisseurs.

A travers la réalisation de cette nouvelle infrastructure portuaire, l'Algérie vise à développer sa façade maritime et les échanges maritimes internationaux pour devenir un pays de transit vers les continents : africain, européen et asiatique.

Etant donné les spécificités du commerce extérieur algérien dont 95% s'opèrent par voie maritime, le projet hub portuaire s'impose. Si l'Algérie a l'ambition de mettre au point un projet de développement socioéconomique, l'amélioration de la situation de ses ports y

²¹⁹Ighssanene A. &Tensaout M., « Contraintes des ports de commerce algériens et le rôle attendu du projet hub portuaire de Cherchell », mémoire de Master, Université A.M., de Béjaïa, 2017.

²²⁰idem

contribuera largement. Ceci est une évidence, sans démontrer davantage le lien entre développement économique et développement portuaire.

Cet état des lieux fait dans ce chapitre est nécessaire, afin de caractériser les marchés locaux ainsi que les contraintes des ports algériens, lesquelles conditionnent l'état de la demande de services logistiques. De la sorte, la détermination des leviers qui permettent une gouvernance portuaire en délimitant son domaine, ses enjeux et ses finalités s'avère d'une impérieuse nécessité.

5. Les leviers de la gouvernance du système portuaire algérien

L'examen de la situation qui a prévalu depuis 1962 dans les ports, nous a éclairés sur les mutations et montre que le développement des ports est un processus qui doit être long, réfléchi et planifié. La composition du trafic est allée nettement dans le sens de la spécialisation et ce phénomène apparemment irréversible, exige de profonds changements dans la conception des infrastructures d'accueil, soit la réalisation de terminaux spécialisés entre autres, à conteneurs.

Comme il a été développé plus haut, les autorités publiques essaient de réformer des mécanismes de régulation pour améliorer la performance dans la gestion de ces ports. En effet, les pouvoirs publics se sont rendu compte de la nécessité de réorganiser et redynamiser un secteur vital pour le pays, à savoir celui des ports de commerce. Ils optent pour une privatisation des activités portuaires commerciales : décret des 16 et 17 avril 2006²²¹. Ce décret précise que la privatisation touche l'ensemble des ports algériens et que les ports pétroliers Arzew, Skikda et Bejaia seront concédés à la société nationale pétrolière Sonatrach.

Autre nouveauté permise par le décret de 2006, le gouvernement travaille sur la séparation de la fonction commerciale des entreprises portuaires et leur mission de puissance publique, l'objectif étant la création d'un organe de régulation pour arbitrer les activités concurrentielles qui se développent dans nos ports. Il y a lieu de recentrer les ports maritimes sur leurs activités régaliennes et le transfert du chargement et du déchargement des navires au

²²¹Décret exécutif n° 06-139 du 15 Avril 2006, fixant les conditions et modalités d'exercice des activités de manutention, d'acconage et de remorquage dans les ports algériens.

privé étranger. Les joint-ventures se concluent et promettent d'en améliorer la compétitivité et la rentabilité.

Il s'agit donc de délimiter de façon claire les activités relevant du ressort de la puissance publique et celles relevant du secteur concurrentiel. La mission de régulation des activités portuaires incombe, de fait, aux entreprises portuaires qui assurent le rôle d'autorité portuaire. Or, le caractère conjointement commercial et monopolistique les met en porte-à-faux avec cette attribution.

Les pouvoirs publics se préoccupent aussi de la création d'un observatoire des coûts des passages portuaires : une institution publique qui disposera de l'autorité d'exiger de l'information aux acteurs des secteurs maritime et portuaire. Aussi, le secteur a besoin d'accélérer l'application des réformes décidées il y a quelques années, l'objectif étant de permettre aux ports algériens de rattraper leur retard sur leurs concurrents méditerranéens

Le gouvernement a décidé d'agir pour remédier aux faibles performances des ports algériens, d'autant plus que le trafic maritime entre les deux rives de la Méditerranée a explosé. Les causes de cette contre-performance sont le manque de fiabilité sociale et la faible productivité des terminaux et un coût plus élevé que celui des concurrents.

Un fret Marseille – Alger coûte 40 % plus cher qu'un Marseille – Tunis. Les transporteurs facturent la non performance du port d'Alger.²²²

Dans ce contexte mondial, les autorités algériennes réfléchissent à de nouveaux modes de gouvernance en s'associant avec des partenaires privés étrangers. L'enjeu est d'arriver à avoir le mode de Partenariat Public Privé qui convienne aux spécificités algériennes réticentes aux réformes domaniales. Depuis quelques années, les autorités publiques essaient de réformer les mécanismes de régulation pour améliorer la performance dans la gestion de ces ports.

Appréhender les leviers de la gouvernance à travers la présentation des failles du service logistique et l'identification des nouveaux acteurs et les actions de l'acteur public va nous éclairer sur la situation des ports et les limites du nouveau mode de régulation.

²²² Difficultés de passage portuaires, rapport REG MED, 2007

5.1. Les failles du service logistique

Le parc maritime commercial algérien se compose de 29 bateaux, dont 10 spécialisés en hydrocarbures et 3 dans le transport de passagers. Les bateaux ont en moyenne 22 ans (ils sont légèrement plus vieux que ceux des parcs régionaux) et les investissements réalisés pour leur entretien sont peu élevés. Néanmoins, une stratégie de renouvellement et d'agrandissement du parc maritime algérien a été mise en place, pour pallier la vétusté du parc actuel et inverser la tendance de ces dernières années (78 bateaux dans les années 80 et 29 actuellement). Le directeur de la marine marchande a envisagé en juillet 2009 le renouvellement du parc au moyen d'un partenariat avec des sociétés étrangères, tout en maintenant un taux de participation algérienne de 51 %. Les pouvoirs publics ont lancé en mars 2010 une campagne de renfort pour la CNAN, et il a été prévu de commander 26 bateaux.

Par ailleurs, les équipements destinés à la manipulation de marchandises ont besoin d'une mise à niveau et ceux servant à la gestion des conteneurs, doivent être actualisés de toute urgence. L'organisation multimodale est quasiment absente du système de transport algérien. La définition des missions du ministère et l'organisation qui en a découlé à la fin des années quatre-vingt, n'accordent pas de place particulière à l'intermodalité des modes de transport et à une structure de planification ou de régulation en ce sens. Dans son article 9, la loi 01-13 mentionne la priorité à donner aux investissements «visant la promotion du transport combiné intermodal », mais cette priorité n'a pas encore été traduite dans les faits, ce qui s'explique en partie par les retards accumulés en matière ferroviaire.

Sauf peut être, des réalisations majeures dont la création de l'autoroute est-ouest connectant l'ensemble des ports, ainsi que l'extension du réseau ferré et l'électrification de certaines lignes. Ces réalisations s'intègrent dans un projet plus vaste de la mise en place d'un "corridor multimodal" trans-maghrébin.

Le fonctionnement actuel du système de transport est basé sur une organisation quasi cloisonnée par mode. L'intégration de bases logistiques et de plates-formes de correspondance et de transit intermodal n'en est qu'à un stade de réflexion et de conception. La création de ports secs, tels qu'ils sont conçus actuellement, soulage certainement l'utilisation des espaces portuaires mais ne résout pas les problèmes d'intermodalité du système.

En outre, il ya lieu de noter la faible présence des opérateurs logistiques internationaux en Algérie, DHL, CEVA et Maersk n'y ayant qu'un bureau chacun de taille modeste, en comparaison des entrepôts et zones dédiées de ces mêmes opérateurs au Maroc et en Tunisie. La logistique algérienne repose essentiellement, de fait, sur les entreprises locales (ex : transitaires), de tels critères ayant permis de mieux différencier les ports européens par rapport à l'importance variable des transitaires dans l'intégration verticale du secteur des transports.²²³ Au niveau purement portuaire, les investissements en cours (agrandissement et amélioration des infrastructures) s'élèvent à environ 507 millions d'euros, soit moins de 7% du total des investissements de ce type à l'échelle du Maghreb.²²⁴ Il n'y a pas, à proprement parler, de corridors Nord-Sud de transport en Algérie à cause de l'importance écrasante du littoral dans l'organisation territoriale et du caractère captif des arrière-pays portuaires concentrés autour de chaque port.²²⁵

Toutefois, l'importance actuelle de l'offre de services logistiques est indéniable et, même si elle en est à un stade embryonnaire en Algérie, des opérateurs logistiques appartenant au secteur privé y consacrent leurs efforts. En outre, certaines actions menées par les autorités indiquent qu'elles se sont engagées à développer ce domaine.

En effet, en novembre 2007, SOGEPORIS a lancé une recherche de partenaires nationaux et étrangers pour la gestion de la plate-forme logistique du port de Skikda. Parmi les conditions requises, le futur partenaire doit fournir les principales expériences de transfert de technologies ou de savoir-faire qu'il a réalisées afin de renforcer les connaissances acquises et de pallier ainsi le manque de formation de l'Algérie dans ce domaine.

Aussi, en 2016, le groupe SERPORT est créé dont le but est de créer une synergie entre les ports algériens. Son conseil d'administration doit mettre en place une stratégie de développement portuaire, une organisation pour les ports de commerce qui avaient auparavant une certaine autonomie.

²²³MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., (2012), "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", *L'espace politique*, vol.6, n°1

²²⁴Invest in Med, 2009

²²⁵MOHAMMED-CHERIF F. Z. et DUCRUET C., (2011) : « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale » in *revue Mappemonde* n°101, janv. 2011.

Autre projet sur lequel travaille Serport, l'informatisation des ports algériens avec la mise en place d'un guichet unique. Enfin, Serport a passé une convention de partenariat avec le Grand Port maritime de Marseille (GPMM).

Une école de management portuaire doit être également construite dans la capitale du pays pour former des dirigeants. Les travaux devraient être achevés fin 2018-début 2019. En attendant, des étudiants vont être envoyés à Marseille, Anvers et Barcelone.

Les préoccupations officielles du gouvernement algérien étant d'intégrer le système portuaire algérien dans la mondialisation, des dispositions législatives ont été prises ayant permis l'apparition de nouveaux acteurs.

5.2. L'identification de nouveaux acteurs

Le changement important dans la législation portuaire devrait ouvrir aux entreprises publiques et privées la possibilité d'intervenir dans le secteur portuaire. Il conviendrait pour ce faire, d'appuyer sur une communauté portuaire soudée, ce qui n'est pas le cas : le syndicat des travailleurs de l'EPAL demande l'abrogation pure et simple du décret de privatisation des ports. Dès sa publication le décret a cependant suscité l'intérêt d'acteurs économiques nouveaux, voulant investir le domaine portuaire. Le groupe algérien CEVITAL a demandé l'autorisation de la construction d'un *hub* portuaire à Cap Djinet, mais sans résultat.

A travers cette privatisation partielle des ports, l'Etat algérien espère obtenir l'efficacité des ports et augmenter ses capacités en infrastructures. Mais la réforme domaniale qui permettrait à l'investisseur de jouir de tous les droits d'un propriétaire, n'est pas encore à l'ordre du jour. Cette politique portuaire devait être adaptée aux mutations en cours de l'économie mondiale, mais l'Algérie connaît du retard dans le mouvement de privatisation qui a touché plusieurs ports des pays en développement tel le Maroc.²²⁶ Dès les années 1990, ce pays a en effet, privatisé la manutention dans ces ports et les résultats ont été un dédoublement de la productivité de cette activité.

La nouveauté dans l'organisation du système portuaire algérien est néanmoins l'apparition d'un partenariat privé étranger, en l'occurrence avec l'Emirati Dubaï World Ports

²²⁶ MOHAMMED-CHERIF, 2007, op.cite.

(DWP). Par ailleurs, Djazaïr Port World (DPW), une deuxième entreprise *joint-venture* a officiellement été créée le 15 février 2009 à la faveur d'un marché passé de gré à gré, entre l'EPAL et Dubaï World Ports (DWP), troisième opérateur mondial dans les terminaux à conteneurs, a pris les commandes du terminal à conteneurs du port d'Alger.

En 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale, pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008 et la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion est en cours. Le port d'Oran est considéré comme une installation portuaire qui accueille depuis en 2017, des bateaux de dernière génération et dont la capacité est de 1,5 à 2 millions de conteneurs par an. À titre d'information, signalons qu'à l'heure actuelle, les ports algériens peuvent uniquement accueillir l'entrée de bateaux transportant un maximum de 400 conteneurs. Il est également envisagé de privatiser les ports de Mostaganem et d'Annaba

En 2008, au port d'Alger, le trafic annuel n'a pas dépassé les 400 000 conteneurs avec une moyenne horaire de déchargement de 10 conteneurs, la plus faible de toute la Méditerranée. A terme, le trafic annuel doit passer, avec DPW, à plus de 700 000 conteneurs. L'entreprise *joint-venture* permet au port d'Alger d'encaisser une redevance en fonction du chiffre d'affaires.

En tant que partenaire étranger, Djazaïr Port World a payé un ticket d'entrée de 16 millions d'euros. Le capital de la société DPW atteint 20 millions d'euros, réparti à raison de 50-50 entre l'EPAL et Djazaïr Port World. La société bénéficie d'une concession du terminal à conteneur sur 30 ans. L'objectif à terme de DPW est de faire du port d'Alger une infrastructure rentable. Il faut donc bien investir massivement : l'EPAL partage à moitié avec son partenaire, les dépenses d'investissements de près de 10 milliards de dinars, prévus notamment pour les infrastructures, (environ 4,1 milliards de dinars), l'acquisition d'équipements (dont des portiques) et la mise en place d'un système de gestion informatique (250 millions de dinars) et autant pour les ressources humaines. Le nouveau partenariat vise à induire une baisse des coûts et de la durée du passage dans ce port algérois. Un bateau perd de l'argent quand il est au port et en gagne quand il est en mer. Le port algérois s'étendra sur 18 hectares de surface, supérieure à sa surface initiale qui était de 12.

Le système de management est confié à Dubaï Port World selon deux modalités. La première est un contrat de performance, payé durant sept ans par la société concessionnaire. La seconde, au-delà, prévoit un management sans paiement, à la responsabilité de Dubaï Port World avec un encadrement qui sera totalement assuré par des Algériens. Le business plan prévoit de faire progresser de 20 % la rentabilité au bout de dix ans. Les deux sociétés concessionnaires payeront à l'Etat algérien une redevance fixe sur le m² et une redevance variable sur le chiffre d'affaires.

L'EPAL doit fournir à Djazaïr Port World 660 employés, durant la première année. Et le terminal va devoir encore recruter mais de façon modérée, à long terme, par souci de productivité, les effectifs sont même appelés à baisser. En 1982, à sa naissance, l'EPAL faisait travailler 7.000 travailleurs pour manutentionner environ 4 millions de tonnes de marchandises par an. En 2008, ce port traite plus de 6 millions de tonnes, avec la moitié de cet effectif. La réduction d'effectif est un processus naturel de la modernisation des équipements et de l'organisation. Les ports algériens sont en retard dans les qualifications requises pour un terminal moderne. Il est prévu que les opérateurs étrangers se chargeront de la mise à niveau. Selon des données officielles, 70 navires attendaient en moyenne chaque jour pour s'arrimer à un quai en 2009, ce qui a coûté à l'État 700 millions de dollars (490 millions d'euros à l'époque) de dédommagements. À croire que l'effet Dubaï Port World n'a pas encore eu lieu.

Djazaïr Port World a également obtenu la concession du port de Djendjen. Ce port en eau profonde est destiné à devenir un véritable port de transbordement et d'éclatement dont l'objectif est de d'accroître le trafic pour atteindre 1,5 million d'EVP (conteneurs) par an, alors qu'il se situe à moins de 100.000 EVP en 2009, l'année de la conclusion du contrat. L'entreprise *joint-venture* conclue avec un opérateur étranger et un contrat a été signé par le port de Béjaïa avec le singapourien PORTEK.

Les ports algériens ont besoin autant de savoir-faire étranger que d'une injection massive d'argent public, et l'État est appelé à doubler ses investissements. Concernant les acteurs maritimes, la CNAN (Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) a été créée par décret le 31 décembre 1963 et a détenu le monopole pendant plus de trois décennies. En 2005, la Société Nationale de Transport Maritime (SNTM/CNAN) ou CNAN a été restructurée dans le cadre d'une stratégie mise en place par la Chambre du Commerce et d'Industrie de l'Oranie (CCIO). Ceci a donné lieu à la naissance de quatre filiales, CNAN

Nour, CNAN Mediterranean, CNAN Maghreb et NASCHO. Les trois premières se consacrent au transport maritime de marchandises et la dernière à la consignation de bateaux. En 2006, chacune des filiales se consacrant au transport de marchandises a été privatisée à titre de partenariat avec des opérateurs français, italien et saoudien.

À l'heure actuelle, l'activité de consignataire est entièrement libéralisée. Il n'existe aucun critère de partenariat mentionnant la part de participation d'un organisme algérien dans l'installation d'un consignataire étranger en Algérie. La tutelle ou le registre d'une société consignataire incombe au Ministère des Transports. Un total de 195 sociétés de consignation est enregistré, alors que 12 seraient suffisantes pour satisfaire les besoins du marché. Par ailleurs, 70 % du marché des conteneurs est contrôlé uniquement par trois sociétés : CMA CGM, MSC Algérie et MAERSK Alger. La tutelle ou le registre de transitaire ou de commissionnaire en douanes relève des Douanes Algériennes. Ces deux figures, même si elles sont différentes, 23 réalisent des fonctions semblables et selon les professionnels, elles peuvent être considérées comme une seule et unique figure, c'est-à-dire qu'il existe une absence de définition conceptuelle propre à chacune d'elles. Cette profession se déroule entièrement à l'échelle nationale, les opérateurs enregistrés comme transitaires ou commissionnaires en douanes sont tous des Algériens. À l'heure actuelle, un effectif d'environ 1 500 personnes exerce l'activité de commissionnaire en douanes ou de transitaire sur le marché maritime algérien.

En ce qui concerne la manutention et l'acconage, huit entreprises nationales s'y consacrent à l'heure actuelle, chacune dans un port (Alger, Annaba, Arzew, Béjaïa, Ghazaouet, Mostaganem, Oran et Skikda). Ces entreprises réalisent des opérations de manutention, mais leur responsabilité en cas de perte ou de détérioration de la marchandise n'est pas définie. En outre, en raison de la libéralisation de l'activité en 2006 et de la stratégie gouvernementale de privatisation visant à améliorer la productivité, certains opérateurs internationaux proposent également ces mêmes services dans les ports algériens notamment DP World à Alger et PORTEK à Béjaïa.

La mise en œuvre des leviers fondamentaux a été permise grâce au décret de 2006. Ainsi, la séparation de la fonction commerciale des entreprises portuaires et leur mission de puissance publique a été rendue possible. L'objectif était la création d'un organe de régulation pour arbitrer les activités concurrentielles qui se développent dans les ports algériens. Il y a

lieu de recentrer les ports maritimes sur leurs activités régaliennes et le transfert du chargement et du déchargement des navires au privé étranger. Les joint-ventures se concluent et promettent d'en améliorer la compétitivité et la rentabilité.

Il s'agit également de délimiter de façon claire les activités relevant du ressort de la puissance publique et celles relevant du secteur concurrentiel. La mission de régulation des activités portuaires incombe, de fait, aux entreprises portuaires qui assurent le rôle d'autorité portuaire. Or, le caractère conjointement commercial et monopolistique les met en porte-à-faux avec cette attribution.

Les pouvoirs publics se préoccupent aussi de la création d'un observatoire des coûts des passages portuaires : une institution publique qui disposera de l'autorité d'exiger de l'information aux acteurs des secteurs maritime et portuaire. Aussi, le secteur a besoin d'accélérer l'application des réformes décidées il y a quelques années, l'objectif étant de permettre aux ports algériens de rattraper leur retard sur leurs concurrents méditerranéens. Il a été décidé d'agir pour remédier aux faibles performances des ports algériens, d'autant plus que le trafic maritime entre les deux rives de la Méditerranée a explosé. Les causes de cette contre-performance sont le manque de fiabilité sociale, la faible productivité des terminaux et un coût plus élevé que celui des concurrents. Un fret Marseille – Alger coûte 40 % plus cher qu'un Marseille – Tunis, les transporteurs facturant le manque de performance du port d'Alger.²²⁷

Associé à ses partenaires étrangers, les autorités publiques élaborent des programmes de développement intégrant le secteur portuaire dans le but d'améliorer ses performances. L'acteur public en tant que maillon déterminant de la chaîne, entreprendra des actions pour l'extension, la modernisation et la réhabilitation du secteur par une allocation financière quoique conséquente mais reste insuffisante.

5.3. L'acteur public

En plus des réformes législatives présentées plus haut, l'acteur public s'attèle à améliorer le fonctionnement des ports en inscrivant un certain nombre d'actions à entreprendre dans le cadre des programmes de développement.

²²⁷Rapport REG MED, 2007

La part du secteur des transports avec le secteur de la communication s'élève à 9,7 % du PIB. Il absorbe 10 % des investissements du pays. Le secteur des transports et communication, commerce et services hors administration, emploie 24,1 % de la population active. Le constat le plus frappant dans l'action publique algérienne, se résume à une allocation financière insuffisante ne permettant pas d'atteindre les objectifs fixés. Or, le Ministère des Travaux Publics a alloué plus de 100 milliards de dinars, dans le cadre du plan quinquennal 2010/2014, comme vu plus haut, pour financer une soixantaine de projets de réalisation et d'aménagement de plusieurs infrastructures portuaires. Pourtant, le programme d'investissements publics réserve près de 40% de ses ressources à la poursuite du développement des infrastructures de base et à l'amélioration du secteur public, avec notamment plus de 3.100 milliards de DA destinés au secteur des travaux publics pour poursuivre l'extension et la modernisation du réseau routier et l'augmentation des capacités portuaires.

Il ya lieu de rappeler que dans le contexte régional, la somme de 100 milliards DA restent bien en dessous des espérances des autorités portuaires étant donné le gigantisme du port Med II de Tanger qui a suscité un investissement global de 3 milliards d'euros. Le programme de développement prévoit, dans l'ensemble, la réalisation et l'extension de ports et d'abris de pêche, ainsi que le confortement et le rempiètement de plusieurs ports. Les autorités publiques s'attendent ainsi à la création de quelque 18.000 emplois dont près de 3.000 directs grâce à ces projets au moment où l'on préconise la création de 145 000 emplois à Tanger Med à l'horizon 2015.

La réalisation de ces projets est en priorité sous la responsabilité des entreprises nationales, notamment de l'Entreprise Nationale des Travaux Maritimes MEDITRAM et de la Société Nationale des Travaux Maritimes de l'Est SOTRAMEST. Le contrôle et le suivi de ces travaux seront aussi assurés par le Laboratoire National des Etudes Maritimes (LEM).

Outre la réalisation de 4 ports de pêche et de plaisance à Sidna Youcha (Tlemcen), Béni K'sila (Béjaia), Oued Z'hor (Skikda) et Madagh (AïnTémouchent), ce programme comprend le dragage de certains ports et la protection contre l'ensablement des bassins portuaires et de rivages. A cela s'ajoute l'extension des ports de pêche de Rais Hamidou (Alger), de Cherchell (Tipasa), de Honaïne (Tlemcen), de l'ancien et du nouveau port d'El Kala, qui est opérationnel depuis 2011.

De nombreuses opérations conforteront ce processus. D'abord, les opérations de réhabilitation concerneront aussi le confortement de jetées (principales et secondaires) du terminal à conteneurs du port d'Oran et des ports de commerce de Ténès, de Skikda, de Annaba, de Chtaïbi (Annaba) et d'Arzew (Oran). Il est prévu également le confortement de jetées et le rempiétement des quais des ports de Mostaganem et de Béjaïa. Ensuite les opérations de protection de rivages seront menées sur le front de mer du port de Béjaïa, à Tichy et Aokas (Béjaïa), sur la zone littorale d'Azzefoun (Tizi-Ouzou), le site du Lido (Bordj El Kiffan-Alger), de la ville de Skikda, du port de Sidi Medjdoub à Mostaganem, de la zone d'El Kala et Berrihane (El Tarf) et du front de mer de Bousmaïl (Tipasa). Au titre de ce programme quinquennal, des opérations de dragage seront effectuées au niveau du port pétrolier de Skikda, aux ports de commerce d'Annaba et de Ténès (Chlef). Enfin, des opérations similaires sont également prévues dans les ports de pêche de Béni Haoua (Chlef), de Bouzedjar et de Béni Saf (AïnTémouchent), de Sidi Lakhdar (Mostaganem) et de Cap Djinet (Boumerdès). Les ports de pêche de Sidi Lakhdar, de Cap Djinet et de Tigzirt (Tizi-Ouzou) bénéficieront également d'opérations de protection contre l'ensablement.

Par ailleurs, cette volonté de confortement de l'acteur public, incite les entreprises du secteur et les bureaux d'études spécialisés à faire appel, suivant la volonté des autorités, aux compétences nationales pour la réalisation des projets et à se doter d'équipements modernes pour mener à bien leurs missions. Résumant les retombées positives de ce programme, le Directeur des Infrastructures Maritimes note qu'« il permettra essentiellement la préservation du patrimoine existant, l'extension des capacités d'accueil des ports et l'augmentation de la production halieutique».

Près d'une cinquantaine de projets, dans le domaine des infrastructures maritimes, ont été livrés au cours du programme quinquennal 2005-2009, pour un montant avoisinant les 85 milliards de dinars. Il faut noter que le coût total du programme quinquennal pour les opérations de développement était de 175 milliards de DA. Il y a lieu de constater que le programme de développement portuaire n'a pas pris en compte les besoins financiers colossaux du secteur.

5.4. Les limites du nouveau mode de régulation du système portuaire algérien

Si l'arrivée du singapourien PORTEK est une réussite, l'émirati *DUBAI PORTS WORLD (DPW)* peine à concrétiser ses objectifs. La nouvelle gestion du terminal à conteneurs d'Alger depuis le 17 mars 2009 n'a pas engendré d'impact significatif sur la fluidité du trafic. Des chiffres récents montrent, en effet, que la part de DPW dans le trafic algérois aurait même baissé de 13% sur la période janvier-mai 2011 par rapport à l'année précédente ; cependant, le bilan est contrasté puisqu'en termes de trafic conteneurisé, l'Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL) accuse une baisse bien plus forte que DPW en référence aux mêmes périodes, soit -27% et -9% respectivement.²²⁸

Le développement du trafic conteneurisé sur le terminal concédé, semble souffrir des difficultés financières. Le groupe émirati a prévu d'équiper le terminal de 4 portiques, mais cette démarche ne peut pas avoir lieu sans la consolidation des quais et le prolongement de la jetée, des œuvres à la charge de l'Etat. Le même problème se pose pour le port de DjenDjen. D'après la vision de DPW, le port d'Alger pourrait recevoir 100 millions d'euros de nouveaux investissements et celui de DjenDjen, 400 millions d'euros pour devenir le second port à conteneurs du pays. Mais, le groupe émirati veut que l'Etat soutienne ses investissements puisque ce n'est pas une concession domaniale. Le malaise est tellement important qu'une révision du contrat de concession serait envisagée. La « formule » de concession à l'émirati affiche déjà ses limites. Le manque d'expérience et les lourdeurs de gestion portuaire étatique perdurent. Le concessionnaire émirati a d'ores et déjà affronté plusieurs problèmes localement : les grèves à répétition des dockers due au changement de la cadence du volume horaire ainsi que le manque d'équipement accentuent l'absence du respect de l'engagement de l'Etat établi dans le contrat.

Le concessionnaire émirati, en étendant son réseau aux deux ports algériens, pensait réaliser des investissements à un endroit stratégique, l'Algérie pouvant jouer le rôle de passerelle entre les ports européens de la rive sud de la Méditerranée et ceux de l'Afrique noire. DP World semble avoir surestimé cet aspect, l'Algérie n'ayant pas de culture de la gestion portuaire privée. Par ailleurs, les ports algériens sont de taille modeste, par rapport l'exemple du port de Lattaquié (Syrie) venant d'être octroyé à l'armateur français CMA CGM, avant la guerre et s'étalant sur une surface de 69 ha, soit plus du double de celles

²²⁸MOHAMMED-CHERIF et DUCRUET, 2012, op.cité.

d'Alger, DjenDjen et Béjaïa réunis. Par ailleurs, le port d'Alger a un autre handicap, celui de sa configuration : la pression spatiale urbaine reste un problème de taille face aux exigences de la logistique moderne. Or, les grands investisseurs, surtout dans le domaine portuaire, dans le monde, ne s'intéressent pas aux marchés nationaux, mais interviennent sur le plan mondial. L'évolution des *hubs* concurrents de DjenDjen (Maroc, Tunisie) ainsi que l'imbrication entre port et zone franche peut rendre le projet algérien caduc.

La réforme a eu des effets sur l'activité portuaire : l'augmentation des flux conteneurisés des terminaux gérés par les manutentionnaires étrangers mais ceci ne peut occulter le fait que certaines pratiques du modèle de gestion étatique algérien demeurent surtout au port d'Alger, où les retards et la congestion perdurent mettant en difficulté la coopération avec les nouveaux acteurs étrangers.

A l'analyse du bilan 2016 des ports de commerce algériens, on constate que la situation ne s'améliore pas. Une baisse de trafic plus importante pour les ports de petite taille que pour les autres est notée. Ainsi, Mostaganem (1,006 million de tonnes) et Ghazaouët (1,005 Mt) ont chuté respectivement de 31 % et 22 %. Avec 5,2 Mt, Annaba a enregistré un repli de 18 %. Quant à Ténès, avec 1,19 Mt, il a reculé de 13 %. Enfin, le trafic annuel de Djen-Djen, à 3,9 Mt, a diminué de 18%.²²⁹

Mais il reste une compensation pour le groupe qui gère l'ensemble des sites portuaires algériens, serport, ceux faisant figure de leaders de la classe nationale ont plutôt bien tiré leur épingle du jeu. A 45,47 Mt, Arzew a progressé de 1 %, grâce à une bonne tenue des vracs liquides à l'export (hydrocarbures). Alger, avec 15,6 Mt, a affiché en 2016 une stabilité (0 %), où les marchandises diverses ont toutefois baissé de 9 %, à 3,6 Mt, malgré une hausse de 5 % du conteneur, à 900.000 EVP. En revanche, les vracs liquides y ont baissé de 5 % pendant que les solides ont progressé de 16 %. Quant à Oran, il est à l'équilibre, selon le PDG du groupe. À 8,64 Mt, il a gagné 2 % en un an. Il a perdu 7 % de marchandises diverses vu, son trafic progresser de 10 % dans les vracs solides, mais les vracs liquides y ont baissé de 10 %. Une lueur d'espoir toutefois, se fait sentir avec la progression globale de 6 % en matière de conteneurs mais surtout "un bond de 67 % pour les autres ports du pays.

²²⁹ Ministère des travaux publics et des transports, 2016, op. cité

Conclusion

L'organisation des ports algériens a connu plusieurs phases de développement passant d'une centralisation accrue après l'annulation du décret de 1962, abrogeant l'autonomie des ports vers une déréglementation progressive grâce aux amendements de la loi 98/05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant, l'ordonnance 76/80 du 23 Octobre 1976, portant Code Maritime Algérien, ainsi que le décret exécutif n° 06-139 du 15 Avril 2006, fixant les conditions et modalités d'exercice des activités de manutention, d'acconage et de remorquage dans les ports algériens.

Le manque de performance des ports algériens s'illustre par un grand nombre d'inefficacités : sureffectif, faible productivité, vétusté des équipements, pannes, délais d'attente en rade imprévisibles... Cela a amené les autorités à mener des réformes pour la mise à niveau du secteur portuaire dans un environnement plus concurrentiel avec la création des entreprises portuaires et la privatisation de leurs activités.

Toutes ces réformes réclament une enveloppe financière importante. Mais la faiblesse des dépenses publiques dans le secteur semble décalée par rapport aux politiques d'investissement menées dans le secteur portuaire dans la méditerranée qui représentent un maillon important dans les programmes de développement plus globaux. La question est celle de la négligence des pouvoirs publics vis-à-vis du développement du secteur alors que la rente pétrolière s'élève à plusieurs milliards de dollars.

En outre, il y a lieu de constater la lenteur de la mise en œuvre des réformes qui génère des manques à gagner considérables. La législation a créé les autorités portuaires dans le but de distinguer les fonctions régaliennes des fonctions commerciales, mais cette réforme n'a jamais été appliquée. La gestion bureaucratique des réformes induit des lenteurs et des imperfections qui coûtent à la collectivité. Ces lenteurs sont illustrées par des externalités négatives considérables que nous avons longuement développées dans ce chapitre, les plus importantes d'entre elles sont les surestaries.

Les réformes ont permis l'introduction dans le système portuaire algérien d'un mode de régulation nouveau : les partenariats public/privé.

Il est clair que la joint-venture du port de Bejaia est présentée par l'entreprise SOGEPORIS qui gère les participations comme une réussite, mais celle du port d'Alger n'a pas pu atteindre les objectifs, car le port d'Alger ne représente qu'un positionnement stratégique d'attente pour Dubai World Port qui gère des ports plus importants dans le reste du monde. Nous attendons mieux avec SERPORT.

Cet état de fait ramène à la question du choix des partenaires et des modes de partenariats public/privé et une meilleure organisation institutionnelle dans le but de garantir l'intérêt général. Or, il y a lieu de définir les missions publiques des ports pour leur permettre d'atteindre de bien meilleures efficacité et performance.

Toutefois, des questions se posent d'elles-mêmes : pourquoi cette structure d'autorité portuaire n'a pas fonctionné ? Pourquoi cette carence dans une vision d'investissement à long terme dans ce secteur ? Ceci est-il dû à des logiques sociopolitiques ou bien au manque de compétence dans ce domaine ? Historiquement, le peuple algérien a toujours tourné le dos à la mer abandonnant ce domaine aux pirates. Ces questionnements pourront être développés dans un travail ultérieur.

Etant donné que l'Algérie manque d'attractivité pour les IDE pour plusieurs raisons liées au poids de la fiscalité, aux lourdeurs bureaucratiques pour l'enregistrement des actes de propriétés et aux retards dans la modernisation de son système bancaire, la négociation de concessions portuaires devient ardue. L'Etat algérien a choisi de confier la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères dans le but de développer ses ports qui accusent un retard considérable. Il est dans l'obligation d'entamer des réformes portuaires pour éviter le risque d'être mis à l'écart définitivement du système de transport méditerranéen et mondial, d'autant qu'il est largement dépendant du transport maritime vue la spécificité mono-exportatrice de son économie.

Le maillage commercial local doit être renforcé et développé et les PME algériennes doivent satisfaire les normes internationales, afin de disposer du maximum d'options sur le marché international. Si elles sont bien comprises, les procédures douanières pour l'exportation ne constituent pas, selon les professionnels du secteur, un obstacle aux échanges commerciaux. Le transport maritime ou logistique portuaire algériens sont considérés comme l'un des moins solides de la région d'Afrique du Nord et des pays euro-méditerranéens. Les ports commerciaux algériens, à l'exception des ports pétroliers, présentent de graves

déficiences pour ce qui est des équipements et de l'espace, comme il a été présenté tout au long de ce chapitre. Afin de pallier cette situation, l'Algérie a mis en place le projet du port de DjenDjen, qui consiste à transformer ce port en un futur *hub* de transfert pour les opérateurs mondiaux et à le doter de toutes les conditions nécessaires pour pouvoir remplir cette fonction. Un autre projet de « port centre » est en phase d'étude, le projet du port de Cap Djinet (50 km d'Alger) étant rejeté.

Les aspects de la dynamique portuaire entraînant des coûts logistiques des plus importants sont d'une faible productivité venant s'ajouter au manque d'espace et aux procédures douanières ; ce qui entraîne un séjour prolongé des marchandises dans le port. Les conditions des procédures douanières sont considérées comme la principale raison du long transit des marchandises dans le port en raison de leur faible informatisation, ce qui représente un frein pour les échanges commerciaux. Il existe d'importants problèmes de connexion informatique entre la douane et les transitaires ou les autres acteurs et surtout, les procédures douanières requièrent des connaissances professionnelles relatives à la législation et aux circuits administratifs, que les acteurs concernés ne possèdent pas toujours. En outre, la concentration de l'activité commerciale sur Alger a créé une tendance à la concentration des acteurs et des administrations peu propices à la décentralisation et à la rapidité des opérations.

Enfin, les opérateurs logistiques sont peu nombreux. Il existe quelques sociétés internationales implantées en Algérie, mais leur activité reste réduite. La plupart des organismes algériens demeurent centrés sur le transit et le transport routier. L'activité de groupage n'existe pratiquement pas en tant que telle et devrait se développer correctement lorsque les plates-formes logistiques devant être installées seront en fonctionnement. Les principaux obstacles au développement de ces plateformes logistiques, semblent résider dans la disponibilité de réserves foncières, la proximité des espaces où des services logistiques sont nécessaires et la difficulté d'effectuer le dédouanement des opérations à valeur ajoutée sur la marchandise. Le renouveau dans la gestion des ports algériens, donne l'espoir d'une amélioration de leur performance grâce à la privatisation et aux Partenariat Public-Privé.

Les objectifs que se sont fixés les concessionnaires étrangers de développer ces ports algériens n'est possible que s'ils s'inscrivent dans une stratégie plus globale, allant dans le sens d'être des plates-formes portuaires à conteneurs et s'éloigner de l'enclave du port

secondaire polarisé par les autres *hubs* méditerranéens. Or, le temps joue contre le projet algérien, vu la dynamique lancée par les projets voisins.

Qu'en est-il à Cap Djinet ?

Chapitre V : Présentation de Cap Djinnet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Introduction

L'attractivité d'un port est donc fondamentalement influencée par les dynamiques de son environnement géoéconomique.

De nos jours, les territoires évoluent dans la mondialisation. Cette dernière est source d'importantes potentialités et d'immenses opportunités, mais aussi engendre des inquiétudes, des menaces et des défis à relever, car la compétition n'est plus localisée aux seules entreprises, elle s'est déplacée vers les territoires et les régions.

Le développement des territoires, voire leur survie, dépend largement de leur capacité à s'adapter et à innover dans un contexte globalisé, marqué par une concurrence de plus en plus rude, à laquelle se livrent les territoires pour gagner la bataille de l'attractivité et de la compétitivité.

La loi relative à l'aménagement du territoire et au développement durable met l'accent sur la nécessité de détecter les dynamiques territoriales capables de drainer une attractivité des territoires.

Ceci dit, la politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire est initiée et conduite par l'Etat. Elle est conduite en relation avec les collectivités territoriales, dans le cadre de leurs compétences respectives et conformément aux principes de la démocratie participative. Les citoyens sont associés à son élaboration et à sa mise en œuvre, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur au même titre qu'avec les agents économiques et sociaux du développement.

La politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire vise un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, selon les spécificités et les atouts de chaque espace régional.

Ainsi, il s'agit de la création de conditions favorables au développement de la richesse nationale et de l'emploi, de l'égalité des chances de promotion et d'épanouissement entre tous

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

les citoyens et l'incitation à la répartition appropriée, entre les régions et les territoires, des bases et moyens de développement, en visant l'allègement des pressions sur le littoral, les métropoles et grandes villes et la promotion des zones de montagne, des régions des Hauts Plateaux et du Sud.

Il s'agit aussi de soutenir et de dynamiser des milieux ruraux, des territoires, des régions et zones en difficulté, pour la stabilisation de leurs populations.

La politique nationale d'aménagement du territoire et du développement durable met l'accent sur le rééquilibrage de l'armature urbaine et la promotion des fonctions régionales, nationales et internationales, des métropoles et des grandes villes tout en promouvant la protection et la valorisation des espaces et des ensembles écologiquement et économiquement sensibles et la protection, la mise en valeur et l'utilisation rationnelle des ressources patrimoniales, naturelles et culturelles et leur préservation pour les générations futures.

Ceci dit, la protection des territoires et des populations contre les risques liés aux aléas naturels reste primordiale vue les spécificités du territoire algérien à fort risque sismique, entre autres.

Pour atteindre ces finalités, l'Etat assure la compensation des handicaps naturels et géographiques des régions et des territoires, pour garantir la mise en valeur, le développement et le peuplement équilibrés du territoire national. La correction des inégalités des conditions de vie, à travers la diffusion des services publics et la lutte contre toutes les causes de la marginalisation et de l'exclusion sociales, tant dans les campagnes que dans les villes, a toujours été à l'ordre du jour de toutes les politiques d'aménagement du territoire de l'Algérie depuis l'indépendance. Le soutien aux activités économiques, selon leur localisation en garantissant leur répartition, leur diffusion, ainsi que leur renforcement sur l'ensemble du territoire national et la maîtrise et l'organisation de la croissance des villes fait aussi parti des préoccupations de l'Etat.

Qu'en est-il de celui du territoire de Cap Djinet ? Existe-il un milieu favorable pour le développement d'un port par l'attractivité de son arrière-pays ?

Quel est le rôle des instruments d'aménagement du territoire dans la stratégie de développement de Cap Djinet dans la perspective de la dynamisation du port et des activités économiques liées à sa vocation ?

Ainsi le chapitre se structure en deux sections : la première retracera le rôle des instruments d'aménagement du territoire dans la stratégie de développement de Cap Djinet. La deuxième section s'attèlera à analyser l'attractivité de l'environnement géoéconomique de ce territoire.

1.Cap Djinet dans le cadre des instruments d'aménagement du territoire

Concernant les instruments d'aménagement et de développement durable du territoire, le schéma national d'aménagement du territoire, énumère plusieurs schémas directeurs. Parmi ceux qui nous intéressent, vu les spécificités territoriales de Cap Djinet, il y'a le schéma directeur d'aménagement du littoral qui, en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, traduit, pour les zones littorales et côtières du pays, les prescriptions spécifiques de conservation et de valorisation de ces espaces fragiles et convoités ; les schémas régionaux d'aménagement du territoire qui précisent en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, les orientations et prescriptions spécifiques à chaque région-programme ; les schémas régionaux concernés par les zones littorales et côtières, prennent également en charge les prescriptions du schéma directeur d'aménagement du littoral et les plans d'aménagement du territoire de wilaya, qui précisent et valorisent, en conformité avec le schéma régional d'aménagement du territoire concerné, les prescriptions spécifiques à chaque territoire de wilaya, en matière notamment d'organisation des services publics, d'aires inter-communales de développement, d'environnement et de hiérarchie et seuils relatifs à l'armature urbaine.

Le SNAT, le SRAT, le PAW et le PDAU sont les instruments d'aménagement du territoire et du développement durable autorisés par la loi. Il s'agit, dans cette section, de situer le territoire de Cap Djinet à travers ces instruments.

1.1.Le SNAT

Le schéma national d'aménagement du territoire constitue le cadre de référence pour l'action des pouvoirs publics. Il établit, entre autres, les principes régissant la localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et des services collectifs d'intérêt national, les principes et les actions d'organisation spatiale ainsi qu'il tient compte des situations spécifiques, qui caractérisent le territoire. Il fixe les modalités de conservation, de sauvegarde et de valorisation des zones littorales et du plateau.

Le schéma national d'aménagement du territoire fixe des dispositions et prescriptions pour le développement renforcé et différencié des zones à promouvoir comme Cap Djinet, qui comprennent : les territoires caractérisés par leur faible niveau de développement économique et par l'insuffisance du tissu industriel et tertiaire, les territoires ruraux défavorisés caractérisés par leur faible niveau de développement économique et confrontés à des difficultés particulières et tout autre territoire nécessitant des actions de promotion particulières de l'Etat.

Il est institué des schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national ; parmi eux :

- le schéma directeur du transport (les routes et autoroutes ; le chemin de fer les aéroports ; les ports) ;
- le schéma directeur de développement agricole ;
- le schéma directeur de développement de la pêche et des produits halieutiques ;
- le schéma directeur des réseaux d'énergie ;
- le schéma directeur des services et infrastructures de communication, de télécommunication et d'information ;
- le schéma directeur d'aménagement touristique ;
- le schéma directeur des zones industrielles et d'activités ;

L'élaboration et la révision des schémas directeurs sectoriels des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national, font l'objet d'une coordination intersectorielle au titre de l'aménagement du territoire.

Ces différents instruments ont pour objectif de déterminer les conditions de renforcement, de modernisation et de développement des infrastructures de transport, de

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

favoriser les actions de désenclavement à l'échelle du territoire national, de prévoir les modes de transport adaptés pour les zones sensibles et de favoriser des approches multimodales permettant d'améliorer les complémentarités, les performances et la rentabilité des systèmes de transport.

Concernant le territoire de Cap Djinet, le schéma directeur qui touche le plus à son développement est celui de la pêche et de l'aquaculture qui vise la promotion et le développement des activités de pêche et d'aquaculture en autorisant notamment, la création des ports et abris de pêche et de toutes autres installations et industries destinées à la pêche et à l'aquaculture.

Il précise également les modalités de préservation des systèmes aquatiques et des ressources halieutiques.

D'autres schémas visent à promouvoir le développement économique en favorisant l'accès de tous aux différents services publics, (éducation, santé, information, multimédias..).

Dans le cadre des options nationales d'aménagement et de développement durable du territoire, le schéma directeur des zones industrielles et d'activités projette le développement et la localisation des zones industrielles et d'activités.

A ce titre, il prend en charge en ce qui concerne Cap Djinet, le renforcement des potentiels industriels régionaux et locaux, à travers la valorisation des ressources locales et le développement de la PME-PMI tout en protégeant l'environnement, (la gestion des déchets industriels et l'économie de l'eau et de l'énergie.).

Le SNAT a rendu ainsi, lisible les faiblesses et forces du territoire ; il a identifié les opportunités et les menaces, ainsi que les enjeux qui encadrent les dynamiques territoriales en mouvement.

Quatre lignes directrices sont préconisées par le SNAT 2025 :²³⁰

- La durabilité des ressources ;
- Le rééquilibrage du territoire ;

²³⁰ SNAT 2025

- L'attractivité et la compétitivité des territoires ;
- L'équité sociale et territoriale.

Ces 04 lignes directrices se déclinent à leur tour en vingt (20) Programmes d'Action Territoriale : « Les PAT ».

La ligne qui nous intéresse est la ligne directrice³: L'attractivité et la compétitivité des territoires

Pour le SNAT, créer les conditions de la compétitivité et de l'attractivité des territoires en affirmant leurs capacités à produire et échanger et à attirer les savoir-faire, les technologies et les investissements nationaux et (IDE), constitue un axe fort de la politique d'aménagement du territoire, dont l'action est organisée autour de :

- la modernisation et le maillage des infrastructures des travaux publics, de transport par autoroute et par rail, de plateformes logistiques et de communication.
- la métropolisation : faire des 4 grandes villes du pays Alger, Oran, Annaba et Constantine des vecteurs de compétitivité, un environnement d'affaires et des générateurs de croissance.
- Les villes nouvelles et les pôles de compétitivité et d'excellence : deux programmes articulés.

1.2.Le SRAT

Il est institué des régions-programme d'aménagement et de développement durable du territoire. La région-programme d'aménagement et de développement durable du territoire constitue : un espace de coordination pour le développement et l'aménagement du territoire, un espace de programmation pour les politiques nationales qui concernent l'aménagement du territoire, et un cadre de concertation et de coordination intra-régional pour l'élaboration et la mise en œuvre et le suivi du schéma régional d'aménagement du territoire, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Sont instituées comme régions programme d'aménagement et de développement durable du territoire neuf espaces régionaux d'aménagement et de développement durable:

— l'espace régional d'aménagement et de développement du territoire Nord-Centre ; Nord-est et Nord-Ouest

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

— l'espace régional d'aménagement et de développement du territoire Hauts Plateaux - Centre ; Est; et Ouest ;

. — l'espace régional d'aménagement et de développement du territoire Sud-Est; Sud-Ouest et du Grand-Sud.

Cap Djinet se situe dans l'espace régional d'aménagement et de développement du territoire Nord-Centre.

Le schéma régional d'aménagement du territoire fixe les orientations fondamentales du développement durable des régions-programme. Il établit pour la région-programme d'aménagement et de développement durable : les atouts, vocations principales et vulnérabilités spécifiques de l'espace considéré ; la localisation des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national et les dispositions relatives à la préservation et à l'utilisation rationnelle des ressources et notamment de l'eau.

Il établit aussi l'organisation d'agglomérations favorisant le développement économique, la solidarité et l'intégration des populations, la répartition des activités et des services et la gestion maîtrisée de l'espace ; la promotion des activités agricoles et la revitalisation des espaces ruraux, en tenant compte de leur diversité et en assurant l'amélioration du cadre de vie des populations qui y vivent et la diversification des activités économiques, notamment non agricoles et les actions de dynamisation de l'économie régionale, par le soutien au développement des activités et de l'emploi et par le renouvellement et la revitalisation des espaces menacés, en promouvant les projets économiques porteurs d'industrialisation et d'emploi ; les prescriptions d'organisation de l'armature urbaine et le développement harmonieux des villes et les actions et traitements spécifiques que nécessitent les espaces écologiquement ou économiquement fragiles.

Il s'agit aussi de programmer la réalisation des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national et les actions de préservation et de valorisation des patrimoines culturel, historique et archéologique, à travers la promotion de pôles de développement culturel et des activités liées à la création artistique et à l'exploitation adaptée des richesses culturelles.

Le schéma régional d'aménagement du territoire, détermine les actions par séquences temporelles. Il peut recommander la mise en place d'instruments d'aménagement et de planification urbaine ou environnementale, pour tout espace relevant de dispositions et procédures particulières.

Les schémas régionaux sont élaborés par l'Etat. Il est institué une conférence régionale d'aménagement du territoire pour chaque région-programme d'aménagement et de développement durable du territoire.

1.3.Le PAW

Les plans d'aménagement du territoire de wilaya précisent pour leurs territoires respectifs, les schémas d'organisation des services locaux d'utilité publique ; les aires intercommunales d'aménagement et de développement, ainsi que la hiérarchie générale et les seuils d'urbanisation des agglomérations urbaines et rurales. Cap Djinet se situe dans la wilaya de Boumerdes.

Les financements relevant de l'Etat pour la réalisation des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national, font l'objet de lois de programmation pluriannuelles. Et en vue d'assurer le développement des espaces, territoires et milieux à promouvoir, en conformité avec les instruments d'aménagement du territoire approuvés, des mesures incitatives sont définies dans le cadre des lois de finances.

En outre, dans le cadre des dispositions légales en vigueur, des aides et subventions financières, peuvent être accordées au soutien des programmes intégrés de développement, à la promotion des initiatives publiques et privées de développement, à la création, l'extension et la reconversion d'activités, à l'accueil d'activités délocalisées et à la promotion de l'ingénierie du développement.

Des mesures dissuasives, d'ordre économique et fiscal, sont prises dans le cadre des lois de finances pour éviter la concentration d'activités ou l'implantation d'activités non conformes aux instruments d'aménagement du territoire approuvés en certaines zones.

La mise en œuvre des schémas, schémas directeurs et plans d'aménagement peut donner lieu, et notamment dans les zones à promouvoir, à des contrats de développement liant l'Etat, et/ou les collectivités territoriales et les agents et partenaires économiques.

Le contrat de développement est une convention associant l'Etat et une ou plusieurs collectivités territoriales et un ou plusieurs agents et partenaires économiques, dans des actions et programmes définis à partir des schémas directeurs et des plans d'aménagement, pour des périodes déterminées.

1.4.Le PDAU de Cap Djinet

La commune de Djinet a connu durant quelques années des bouleversements importants, dûs essentiellement à la situation qu'a connu le pays ; Problème sécuritaire, crise économique qui ont engendré un exode important vers les villes, un taux de chômage très élevé et un cadre de vie en constante dégradation.

Cette situation a remis en cause les prévisions et les options d'aménagements adoptées dans le précédent instrument d'urbanisme.

Dans ce contexte la révision du PDAU devient primordiale vis-à-vis des nouvelles données, qui nécessitent une prise en charge dans un cadre globale et réglementaire afin d'assurer un cadre planifié aux actions produites par les individus et la collectivité sur tout le territoire de la commune et d'apporter des réponses aux problèmes que connaît la commune : (répartition déséquilibrée de la population, la menace des terrains agricoles et de la zone côtière, une mauvaise exploitation des potentialités touristiques et un cadre de vie en constante dégradation).

Il s'agit d'intégrer ses nouvelles données dans un développement global de la commune par la préservation de la cote et des terrains agricoles, l'exploitation optimale des ressources naturelles et des potentialités touristiques, afin d'assurer un développement harmonieux de la commune.

Le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, en tant qu'instrument de développement et d'aménagement est d'abord un projet collectif, complexe, trouvant ses

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

fondements à travers la réalité de la cohésion sociale, économique culturelle, historique et politique de la zone étudiée.

La commune de Djinet est caractérisée par sa vocation agricole, ses potentialités touristiques, mais aussi par ses ressources économiques limitées et son enclavement par rapport aux grands axes de développement. Les actions d'aménagements à l'échelle de la commune doivent tenir compte essentiellement de ces quatre paramètres.

La proposition d'aménagement dans le cadre du P.D.A.U est conçu comme un ensemble d'actions à entreprendre sur un territoire ayant ses caractéristiques propres.

Pour ce, il y'a lieu de rentabiliser aux maximum le sol par une densification optimale et en proposant un programme qui participe au développement de la région, le réaménagement du réseau de voirie et l'intégration des zones éparses dans un schéma d'aménagement général, constituant un territoire ayant sa propre logique et son propre rôle dans la région, est aussi nécessaire pour la conception des propositions tout comme la mise en place d'une réglementation adéquate pour optimiser les potentialités de la commune.

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (P.D.A.U.) de Djinet concerne le territoire communal, l'agglomération chef lieu A.C.L, les agglomération secondaires (*Ouled Bounoua, Ouled Ali, Haouch Benouali, Carrière, V.S.A*) ainsi que la zone éparse.

Il a pour objectif d'évaluer la situation actuelle et de définir les problèmes que connaît la commune au premier lieu, afin d'établir des propositions de développement à travers des schémas et des scénarii qui s'inscrivent dans le cadre d'un développement régional intégré.

Le PDAU tient compte de tous les textes se rapportant à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement, à la préservation des terres agricoles, ainsi que les textes relatifs à la protection du patrimoine naturel et culturel. Il est élaboré en trois phases.

2. Attractivité de l'environnement géoéconomique du port de Cap Djinet

L'environnement géoéconomique de Cap Djinet s'étend sur toute la wilaya de Boumerdes et touche même les wilayas limitrophes. Dans cette section, nous essaierons d'identifier les tendances lourdes du territoire de Cap Djinet à construire des dynamiques capables de produire un environnement attractif autour d'un projet de port.

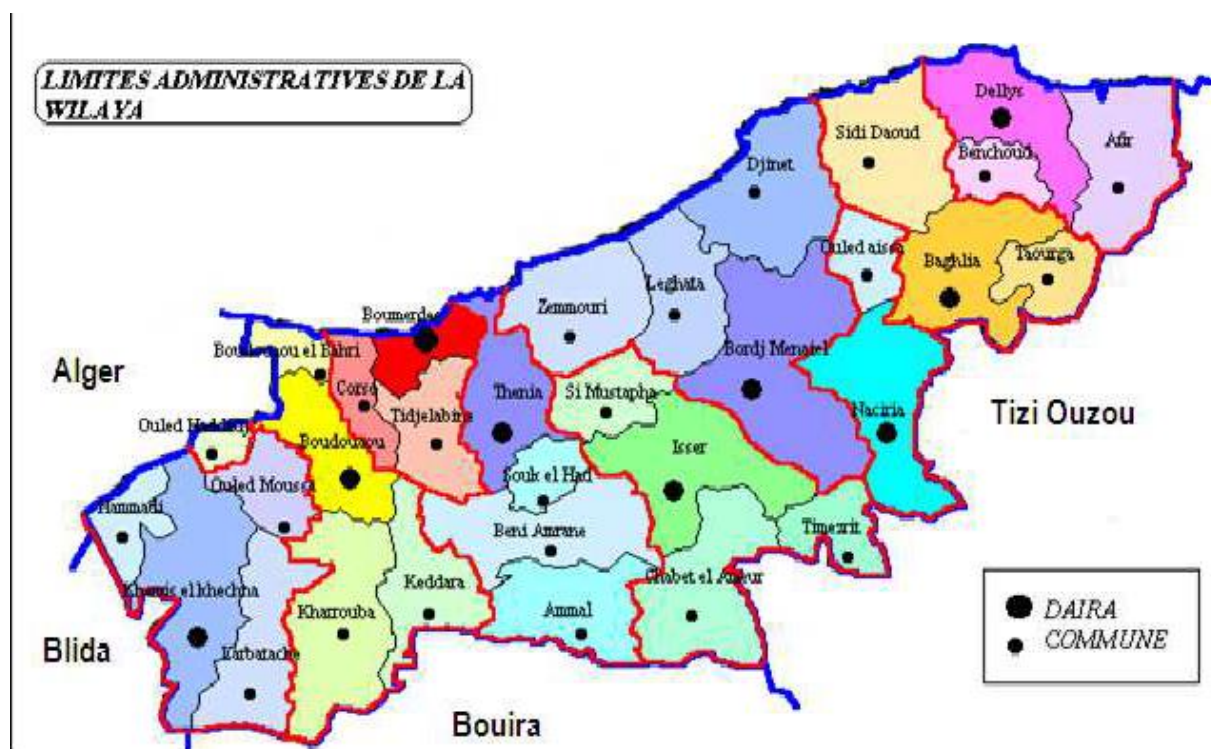
2.1. État des lieux du territoire géoéconomique de Cap Djinet

La Wilaya de Boumerdès est une wilaya côtière du centre du pays et s'étend sur une superficie de 1 456,16 Km² avec environ 100 Km de profil littoral allant du cap de Boudouaou El Bahri à l'Ouest à la limite Est de la commune d'Afir. Sa population est évaluée au dernier recensement de la population de 2008 à 801 068 habitants. Au 31/12/2016, elle est estimée à 940945 habitants. La répartition de cette population sur son territoire est homogène avec une nette concentration au niveau des agglomérations, chef lieu de communes.

La Wilaya de Boumerdès est créée suite à la promulgation de la loi n°84-09 du 04 Février 1984, relative au découpage territorial administratif. Elle compte actuellement 32 communes regroupées en 09 Daïrate : Boumerdès – Boudouaou – Bordj-Ménaiel – Baghlia – Dellys – Isser – Khemis El Khechna – Naciria et Thénia

- **Daïra de Boumerdès** : Boumerdès – Corso – Tidjelabine.
- **Daïra de Boudouaou** : Boudouaou – Boudouaou El Bahri – Kharrouba – Bouzegza Keddara – Ouled Haddadj.
- **Daïra de Bordj-Ménaiel** : Bordj Ménaiel – Zemmouri – Léghata – **Djinet**.
- **Daïra de Baghlia** : Baghlia – Sidi Daoud – Taourga.
- **Daïra de Dellys** : Dellys – Afir – Ben Choud.
- **Daïra de Khemis El Khechna** : Khemis El Khechna – Ouled Moussa – Larbatache – Hammadi.
- **Daïra d'Isser** : Isser – Si Mustapha – Timezrit – Chabet El Ameer.
- **Daïra de Naciria** : Naciria – Ouled Aissa
- **Daïra de Thénia** : Thenia – Souk El Had – Ammal – Beni Amrane.

Carte n° 1: la wilaya de Boumerdes



Source: PAW de Boumerdes

Au plan géographique, la Wilaya de Boumerdès est limitée au Nord, par la mer Méditerranée, à l'Est, par la wilaya de TIZI OUZOU, au Sud-Est, par la wilaya de BOUIRA, au Sud-Ouest, par la wilaya de BLIDA et à l'Ouest, par la wilaya d'ALGER.

La Wilaya constitue un carrefour de passage de la capitale dont elle est distante de 45Km vers l'Est du Pays et la Kabylie par des voies de communication diverses (chemins de fer et autoroute). Son chef-lieu de wilaya est distant de 35 Km de l'aéroport international d'Alger « HOUARI BOUMEDIENE ».

Le relief de la Wilaya se particularise par la juxtaposition d'ensembles physiques bien différenciés : une partie de la plaine de la MITIDJA orientale ; la zone des côtiers d'Alger-Est et les vallées des oueds ISSER et SEBAOU ; la zone des collines de la chaîne côtière et la zone des piedmonts et la zone montagneuse. Il s'agit d'une topographie de plaines et de vallées au Nord, de collines et de plateaux dans sa partie centrale et de montagnes au Sud.

La wilaya est caractérisée au Nord par la partie orientale de la large baie de Boumerdès au centre de laquelle se trouve son chef-lieu. Cette baie est limitée à l'Ouest par la commune de Boudouaou El Bahri et à l'Est par le cap de Djinet, qui se prolonge par

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

l'important dôme de Dellys, constitué de djebels dont celui de Bouberak (593 m). La partie orientale de la baie (de Boumerdès à Djinet) est plus incurvée. Elle est constituée de petites baies : EL Kerma, Zemmouri El Bahri et Djinet (dans laquelle se jette l'oued Isser).

L'arrière-pays de la baie de Boumerdès est composé de monts côtiers tels que le djebel Ben Arous, le djebel Zaier au Sud-Est de Boumerdès et les monts de Djinet. Ces reliefs sont d'altitude modeste mais bien individualisés. Ils encadrent la plaine de Zaatra, moutonnée, qui comprend l'importante vallée du bas Isser. Cette plaine est un ancien golfe marin limitée au sud par Bordj Ménaïel.

Le Nord-Est de la wilaya est relativement accidenté et ne comporte que la seule vallée encaissée de l'oued SEBAOU. La zone ouest de la wilaya se compose de la partie orientale de la Mitidja qui renferme, en plus de l'importante ressource naturelle qu'est le foncier agricole, l'essentiel du tissu industriel. L'arrière pays au Sud et à l'Est est composé de montagnes de faible et moyenne altitudes, appartenant à deux massifs montagneux classés : le Djurdjura et l'Atlas Blidéen.

Partout ailleurs dans la wilaya, on rencontre des piémonts entrecoupés d'étroites vallées d'oueds et de vallées perchées.

Le territoire de la wilaya de Boumerdès est traversé par un important réseau hydrographique. Outre les petits cours d'eau, il existe des oueds d'un débit appréciable tel que : oued SEBAOU ; Oued ISSER ; Oued LARBATACHE et oued KEDDARA. Les débits de ces oueds, bien qu'importants en saison humide, sont en général irréguliers.

La wilaya de Boumerdès est caractérisée par un climat méditerranéen (hivers froids et humides et étés chauds et secs). La pluviométrie est irrégulière et varie entre 500 et 1 300 mm/an. La région de Dellys est plus arrosée que le reste de la wilaya avec une pluviométrie moyenne égale à 900 mm/an. En plus, les amplitudes thermiques annuelles sont en général faibles dans la wilaya ; ceci étant dû à la proximité de la mer. La température moyenne est de 18° près de la côte et de 25° à l'intérieur des terres.

Du point de vue pédologique, la wilaya dispose d'un potentiel en sols d'une grande valeur agronomique dont l'essentiel se trouve dans la vallée du bas Isser, la plaine du

SEBAOU et de la Mitidja. Ils se caractérisent par une texture fine et par leur aptitude à la pratique d'une agriculture intensive.

Suivant leur structure agro-pédologique, nous distinguons trois principales catégories de sols qui sont : les sols fertiles à haut rendement agricole formant les plaines dont une partie est souvent marécageuse (bordure des oueds) ; les sols cultivables parfois accidentés et exposés à l'érosion, propices à la pratique de la céréaliculture et de l'arboriculture rustique au niveau des piémonts et les sols pratiquement incultes formant les massifs montagneux rocailloux, accidentés et recouverts de végétation forestière.

Les spécificités physiques de la wilaya de Boumerdes lui offrent des potentialités touristiques appréciables, eu égard à sa situation géographique, ses plages et ses forêts à caractère récréatif, ainsi qu'un fort potentiel agricole.

Le potentiel économique de la wilaya est en développement de par la proximité de la ville d'Alger et la tradition industrielle. La wilaya avait ainsi abrité les deux zones industrielles de Reghaia et Rouiba avant leur rattachement à la wilaya d'Alger.

Le potentiel économique réside aussi dans les gisements miniers (argiles, calcaires marmorisés, marbre...).

La wilaya dispose d'un potentiel agricole important la classant en zone une à forte potentialités agricoles (céréales, fourrages, arboriculture, maraîchage). La SAU est évaluée à 65 738 ha sur une SAT de 99 592 ha soit 68% de la superficie totale de la wilaya²³¹.

Avec une côte de près de 90 km, la wilaya offre des caractéristiques naturelles favorables au secteur de la pêche et les ressources halieutiques. L'exploitation de ces ressources s'exerce au niveau de 3 ports de pêche (Dellys Zemmouri et Cap Djinet) et 9 plages d'échouage, avec une production annuelle de 16 000 tonnes.

²³¹ ANDI, rapport « invest in Algeria », wilaya de Boumerdes, 2014

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

En outre, la wilaya recèle une industrie artisanale d'excellence (céramique), un tissu de PME intéressant et une variété de reliefs qui octroie à la wilaya des potentialités touristiques importantes avec 10 zones d'expansion touristiques d'une superficie de 4512 ha.

Située dans la région centre, dans la zone d'influence de la capitale, la wilaya de Boumerdès connaît un développement urbain et économique assez important notamment dans la partie Ouest de son territoire. Ce qui crée un certain déséquilibre entre cette partie et la partie Est de la wilaya. Ainsi, le développement de son tissu urbain est organisé autour de trois principaux groupements²³²: le premier est constitué des agglomérations urbanisées localisées dans l'aire englobant les daïras de Boudouaou, Khemis el Khechna et de Boumerdès, le second rassemble les agglomérations rurales commandées par le chef lieu de daïra de Dellys, enfin, le troisième groupement renferme les agglomérations partiellement urbanisées et rurales fonctionnant autour de l'aire de dépendance commandée par le chef lieu de daïra de Bordj Ménaïel. C'est dans cette dernière grappe que s'insère la commune de Cap Djinet, caractérisée par une zone côtière qui subit une urbanisation anarchique compromettant sa vocation touristique, et une zone agricole consistante nécessitant d'être mise en valeur.

Intégrant administrativement la daïra de Bordj Ménaïel, la commune de Cap Djinet est située au Nord-Est de la daïra à 30km du chef lieu de la wilaya de Boumerdes. Son territoire s'étend sur une superficie de 72,13 Km² et est constitué de l'agglomération chef lieu, de cinq agglomérations secondaires et de la zone éparse. Elle est limitée au Nord par la mer Méditerranée, à l'Est par la commune de Sidi Daoud et Oued Arbaa, à l'Ouest par la commune de Legata et le cours d'eau inférieur de l'Oued Isser et au Sud par la commune de Bordj Ménaïel et Oued el Aouadja. La population de la commune de Cap Djinet compte 21 966 habitants d'après le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2008, dont 21% se trouvent concentrés au niveau du chef lieu de commune. Elle passe à 23 595 en 2016 dont 4981 en chef lieu avec une densité de 327 hab/ km².

²³² PDAU de Cap Djinet

2.2. Vocation de la commune de Cap Djinet

De par sa position géographique, qui en fait une commune du littoral à vocation touristique, Cap Djinet recèle une importante zone agricole circonscrite notamment au niveau du périmètre d'irrigation du barrage de l'oued Laamara.

La proximité relative aux voies de communication constitue, l'un des principaux atouts dans le développement d'une commune. Malheureusement, ce n'est pas le cas de la commune de Cap Djinet qui se trouve relativement éloignée des axes routiers majeurs et de ce fait n'arrive pas à connaître un décollage en matière de développement. D'où la nécessité d'une redynamisation du territoire de cette commune qui ne pourra qu'être bénéfique tant au niveau de la wilaya qu'au niveau régional.

Le processus de redynamisation passe par un projet de requalification du territoire de la commune tenant compte de ses ressources territoriales qui lui permettra d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, d'amorcer le décollage de son développement économique dans tous les secteurs potentiellement favorables (agriculture, tourisme, pêche, forêts, industrie, etc.) et d'encourager la fixation de la population dans la zone éparsée et partant, le retour de la population ayant quitté cette zone dans les périodes d'instabilités.

Malheureusement, le développement urbain est en train de se matérialiser de manière inorganisée, voire désordonnée, tout au long de la RN 24 à l'Est et au Sud-Ouest de l'agglomération du chef-lieu à proximité de la zone côtière, menaçant ainsi les potentialités naturelles de la commune.

Assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires nécessite de développer des échanges internationaux, de rechercher de l'attractivité par le système productif des biens et services afin d'attirer clients et investisseurs notamment les IDE, et d'impulser la compétitivité pour accroître les parts de marché. Ce processus appelle aussi l'organisation de l'économie et du territoire pour l'accueil et la sécrétion, le traitement et la diffusion des informations recherchées étant donné que l'économie contemporaine est avant tout une économie de la connaissance et du savoir, force productive probable du XXI^{ème} siècle²³³.

²³³ Objectifs du SNAT

Inscrit comme l'une des idées-forces dans le schéma national d'aménagement du territoire, l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité des territoires algériens est au centre des politiques publiques, qui prévoient la mise en œuvre d'une politique de développement régional. C'est ainsi que le territoire de localisation du port-centre, devrait intégrer cette démarche de mise en œuvre d'une politique de développement régional, on est alors en mesure de nous interroger sur ses capacités à induire des dynamiques susceptibles de faire émerger un pôle de développement, de compétitivité et quelle politique de développement régional les pouvoirs publics comptent-ils consacrer à ce territoire ?

La zone d'affluence de la capitale Alger, s'étend jusqu'à l'Ouest de la wilaya de Boumerdès, dans laquelle sont intégrées les communes de Hammadi, Khemis el Khechna, Rouiba, Reghaia, Boudouaou et Djinet. La pression de la capitale se traduit notamment par un fort mouvement de la population induisant un développement important de l'habitat et de diverses activités dans cette zone.

Dans le cadre de la réorganisation de la dynamique urbaine régionale et la préservation des ressources naturelles de la région Nord-centre, le SRAT préconise le redéploiement d'un excédent de la croissance démographique d'Alger (1 200 000 habitants) nécessitant 10 000 hectares de possibilité foncière et la création de 500 000 emplois nouveaux devant être pris en charge par la wilaya de Blida, Tipaza et Boumerdes développant ainsi, à long terme, le transit par la wilaya de Boumerdes de l'axe Boudouaou- Thénia- Bordj Menaïl- Nacéria. Et celui de Khemis El Khechna. Ces axes supporteront les pôles d'urbanisation et les noyaux industriels principaux de la région et de la wilaya de Boumerdes.

2.3. Perspectives de développement

Les pouvoirs publics, dans le cadre du PAW, ont établi un découpage au niveau du territoire de la wilaya, constitué en sous-unités d'aménagement s'articulant autour d'un pôle principal dont le rôle essentiel est de prendre en charge la totalité des espaces inscrits dans son rayon d'influence. Le découpage du PAW prend en compte la dimension urbanistique pour définir un pôle. Ainsi, il est généralement préconisé le chef lieu de wilaya comme pôle principal. La ville Boumerdes est ainsi propulsée, comme point nodal sans prise en compte d'infrastructures structurantes comme le serait un port.

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Or, le port existant de Cap Djinet est situé à 48 km à l'Est d'Alger et à 12 km à l'Est du chef lieu de wilaya. C'est un port de pêche d'une capacité de 183 unités de pêche.²³⁴

Ce positionnement stratégique est susceptible d'être favorable à constituer un pôle structurant.

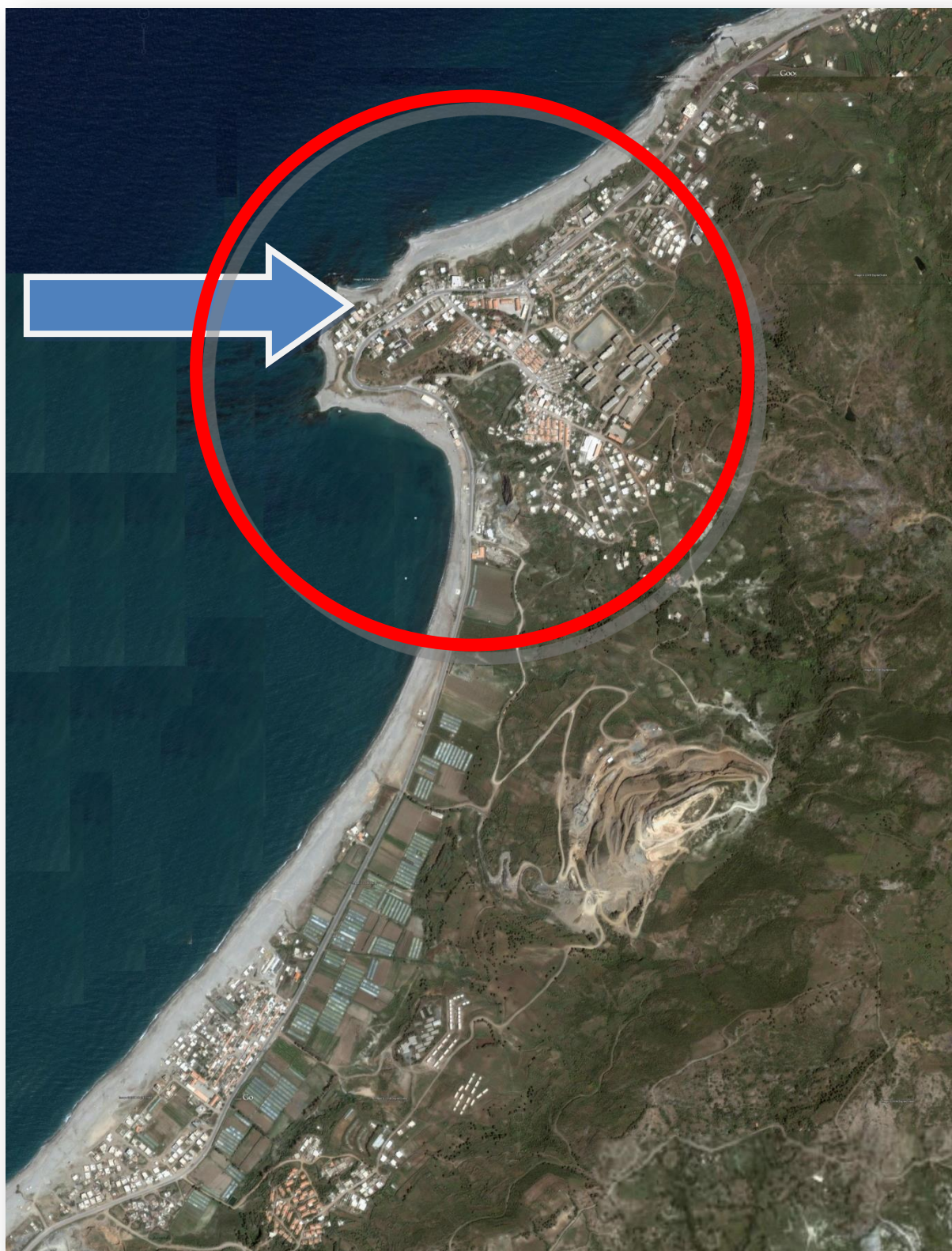
Il faut noter qu'une dynamique d'investissement existe dans la wilaya : le nombre total des projets d'investissement entre 2002 et 2013 a atteint 2292, représentant un coût global de 255 602 millions de dinars avec la possibilité de création de 26 698 postes d'emplois²³⁵.

Pour poursuivre les efforts d'investissement dans la wilaya, un programme quinquennal a été notifié d'un montant de 161 318 700 000DA pour le financement de 1044 projets (dont 294 pour une autorisation de programme de 155 018 700 000 DA pour le compte des PSD et 750 pour un montant de 6 300 000 000 DA au profit des PCD.

²³⁴ Rapport ANDI, 2014

²³⁵ idem

Photo n° 1 : la ville de Djinet



Source : PDAU de Cap Djinet, rapport final

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Cap Djinet fait partie d'un groupement constitué d'un ensemble d'agglomérations partiellement urbanisé et qui fonctionne sur une aire de dépendance commandée par le chef-lieu de Bordj Menaïl. Il ya lieu de noter que l'extension urbaine de Cap Djinet se fait de manière anarchique et sur les terres à haut rendement agricole.

Or, le taux d'accroissement de la commune entre 1987 et 1998 est de 2.10 %, évaluer pour l'ensemble de la commune de Djinet, reflète le caractère moyennement attractif de la commune et une urbanisation importante qui en découle. (Croissance naturel + apport extérieur de la population). Mais, le taux d'accroissement de la commune entre 1998 et 2008 est de l'ordre de 0.65 %. Il est inférieur au taux national et taux de la wilaya de Bomerdes , ce qui reflète le caractère répulsif de la commune . Ainsi la commune de Djinet connaît une déperdition de la population.

Le taux le plus élevé est enregistré au VSA 2.40 % ainsi qu'au niveau de l'A.C.L est de 1.42 %. Le caractère attractif de l'ACL et de VSA reflète l'urbanisation importante qui en court et un déplacement de la population de la zone éparses vers la zone Nord.

Les agglomérations secondaires connaissent une croissance assez faible par rapport à celui de l'ACL. (T.A.M. = 0.78 %)

Ceci dit, la commune de Djinet a connu une croissance démographique moyenne par rapport aux autres communes de la wilaya, du essentiellement à sa situation moins favorable par rapport aux réseaux routiers importants et de son éloignement du chef lieu de wilaya .On constate alors, que la commune connaît une déperdition de sa population au profit d'autres communes malgré que l'ACL reste attractif.

La prolifération de l'habitat individuel sur la zone côtière a engendré un développement important des hameaux et des agglomérations secondaires : Ouled Bounoua, carrière bas.

La zone éparses reste stable par rapport à l'ensemble de la commune.

La commune de Djinet est caractérisée par une vocation agricole très prononcée, les principales cultures : agrumes, cultures maraîchères, vigne, etc, ses potentialités touristiques,

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

consistance de ses plages, leurs qualité, l'environnement non dégradé, mais manque d'infrastructures hôtelières -présence d'une auberge- donc tourisme de saison uniquement dédié aux populations locales tout au plus régionales, ce créneau est à développer. La présence de ressources naturelles : carrières d'agrégats avec le revers environnemental et écologique par l'exploitation, ces carrières sont concédées au privé, l'un des rares partenariats public/privé dans le cadre des concessions.

(Tableaux détaillant la production agricole, la production des carrières d'agrégats en annexes).

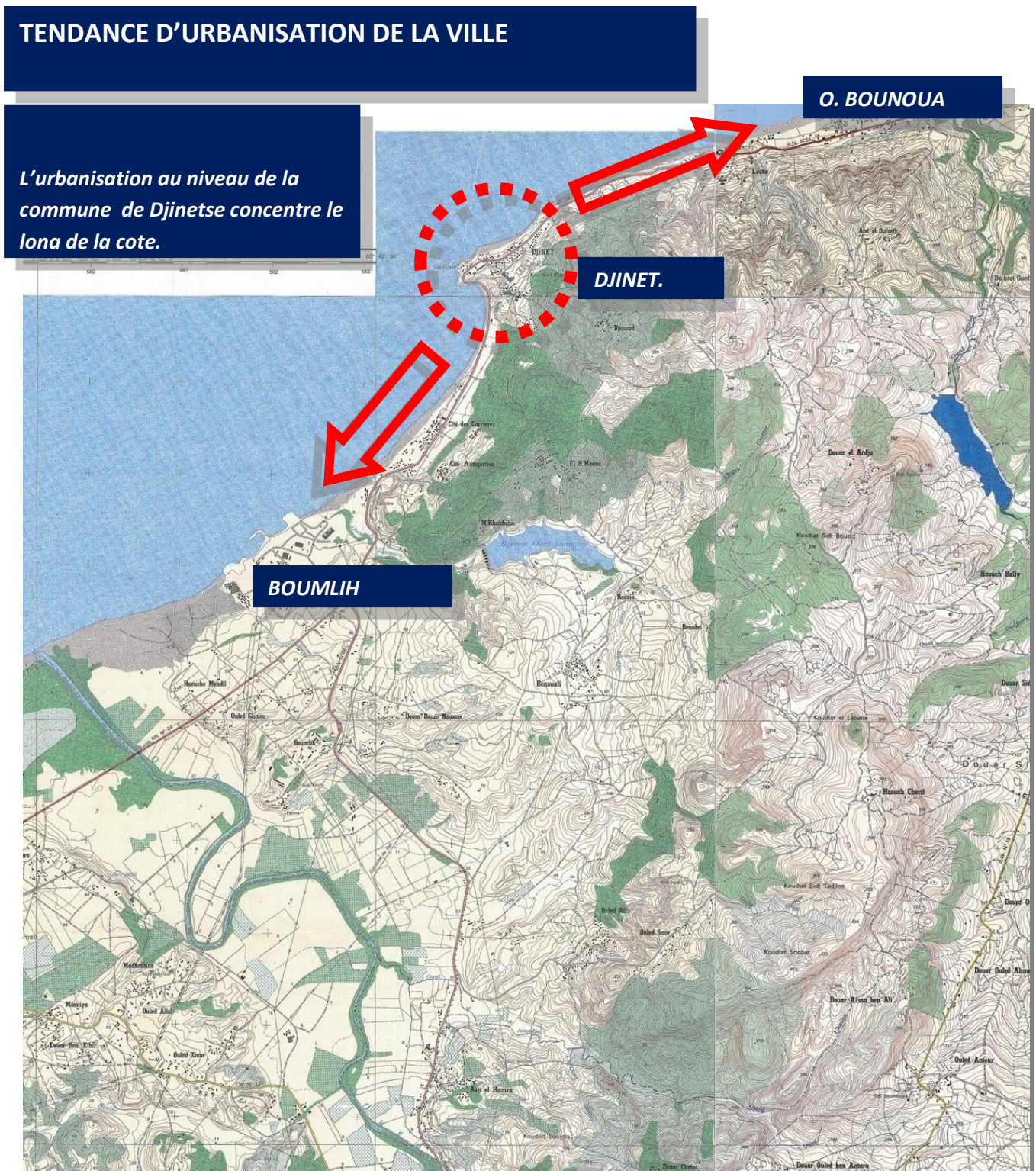
Il existe aussi une importante centrale électrique d'une capacité de 672 KW et unité de dessalement d'eau de mer qui illustrent l'intérêt que porte Cap Djinet au service public.

Le secteur de la pêche manque de perspectives : les ressources sont importantes, connues pour leur qualité mais les infrastructures portuaires sont très archaïques et sont dédiées à une forme de pêche artisanale ; créneau qui peut être porteur pour peu qu'il y ait de l'encouragement Un effort d'investissement dans le domaine et une aide conséquente aux pêcheurs-artisans ouvrirait des possibilités d'intégrer des infrastructures dédiées à la pêche dans un projet de grand port, avec éventuellement un port de plaisance, etc. (Tableaux détaillant l'activité de la pêche et de l'aquaculture en annexes).

Dans cet ordre d'idées, des PME dédiées au conditionnement et à la conserve de poissons et de l'élevage piscicole pourraient s'y implanter. Ceci dit, ce petit port de 90 embarcations est-il habilité à drainer cette dynamique ?

Son enclavement par rapport aux grands axes de développement est un facteur limitant, mais pouvant être résolu par le développement de l'infrastructure routière et des pénétrantes, reliant éventuellement le pôle de développement et le port aux principaux axes routiers qui ne sont pas très loin d'ailleurs.

Photo n° 2 : tendance de l'urbanisation de la ville de Djinet



Source : PDAU de Cap Djinet

Les actions pour rendre ce territoire attractif, doivent être conçues comme un faisceau d'actions convergentes à entreprendre sur un territoire ayant ses caractéristiques propres.

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Sur ce, il y a lieu de rentabiliser au maximum le sol par une densification optimale de l'espace habité et des voies de communications tout en préservant l'espace productif actuel qu'il soit agricole ou industriel et en implantant des zones dédiées spécifiquement aux activités industrielles, notamment des parcs à PME, portuaires, pour les grandes complexes et unités industrielles qui aurait pu être prévues dans le projet de port proposé par CEVITAL et CMA-CGM, les extensions des unités actives (Centrale électrique, unité de dessalement d'eau de mer, espaces pour les activités portuaires futures (port de pêche, port de plaisance, zones dédiées aux activités touristiques, zones dédiées à l'investissement privé avec obligation de l'orienter vers les ressources territoriales (agricoles, pêche, agroalimentaire, etc.).

Il s'agit donc de proposer un programme qui participe au développement de la région tout en réaménageant et adaptant les réseaux divers en conséquence, en intégrant les zones éparses dans un schéma d'aménagement général organisé, tourné vers le territoire et ses ressources avec une logique appropriée et un rôle identifié dans la région, avec comme trame majeure la potentialisation des ressources agricoles et maritimes.

Ce programme devrait tenir compte de la donnée environnementale et surtout de la préservation de l'espace agricole qui sont deux facteurs au centre des équilibres du développement que peut supporter la localité de Cap Djinet.

En d'autres termes, l'implantation de grands infrastructures tel que le projet de port par exemple et de ses accompagnements ne saurait s'accomplir au détriment de la vocation agricole de la localité et des localités attenantes, étant donné la consistance du foncier qui doit lui être dédié. Bien au contraire, il ne peut être qu'un atout complémentaire qui doit être inséré à la fois, dans une dynamique d'urbanisation et de l'occupation des sols et dans une dynamique économique, appelée à améliorer le bien être des populations et le potentiel attractif du territoire tant vers l'intérieur que vers l'extérieur (à l'international). C'est à ce titre que les limites ou la charge supportable par le territoire de la localité, voire par celui du groupement auquel elle appartient, doivent être identifiées au préalable, afin d'éviter les dépassements et l'ensauvagement fussent-ils en rapport avec les instruments de développement, qui aboutissent souvent à la désorganisation voire, à l'anéantissement de l'espace agricole.

2.4. Dynamiques d'aménagement et environnement attractif à Cap Djinet

La commune de Cap Djinet figure parmi les communes les plus déshéritées de la wilaya de Boumerdés et ceci en dépit des potentialités énormes qu'elle recèle, notamment dans les domaines agricole et touristique. C'est une commune qui reste dépendante des pôles urbains environnants, en particulier le pôle de Bordj-Menaiel et de Dellys .

Les directives du PDAU de la commune de Djinet (1997) ont défini un certain nombre d'objectifs tels que la réduction à long terme de la croissance démographique et par conséquent la limitation et la maîtrise de l'urbanisation induite, une meilleure spatialisation des populations, la préservation des terres agricoles, des ressources naturelles et de l'environnement en général, ainsi que l'amélioration du fonctionnement de la commune

Pour concrétiser ces objectifs, le PDAU a préconisé un certain nombre d'actions dans les secteurs en adéquation avec la vocation de la commune.

Ainsi pour le tourisme, il s'agit de développer la zone d'expansion touristique (Z.E.T) par l'aménagement de projets adéquats, aucun complexe touristique de quelque envergure soit-il, n'existe à Cap Djinet. Il s'agit aussi de protéger l'environnement, les forêts les ressources hydrauliques.

Concernant l'agriculture, il y'a lieu de protéger les terres agricoles, intensifier l'agriculture par irrigation et développer le maraîchage, les cultures industrielles et cultures sous serres, ainsi que l'agriculture hors-sol (Aviculture, apiculture en foret ou proximité) dans la zone piémontaise et de montagne

En aménagement, le PDAU suggère d'organiser le territoire communal en plusieurs aires d'aménagement définies de manière à permettre à un certain nombre de localités rurales de fonctionner autour d'un pôle principal, soit une agglomération déjà équipée ou une localité à promouvoir en « village centre ».Ainsi on prendra en charge les différents besoins en équipements et en logements pour l'ensemble de la population qui se trouve dans sa zone d'influences.

Le PDAU a identifié quatre aires ou zones d'aménagements organisées autour de quatre agglomérations : ACL et Ouled Bounoua, Mouilleha, Haouch Benouali et Haouch Bally.

Il s'agit :

- Zone 1 : comprend l'ACL et les villages environnants (Carrière, Mazer1 et 2 et le VSA).
- Zone 2 : comprend Ouled Bounoua, El Ardja.

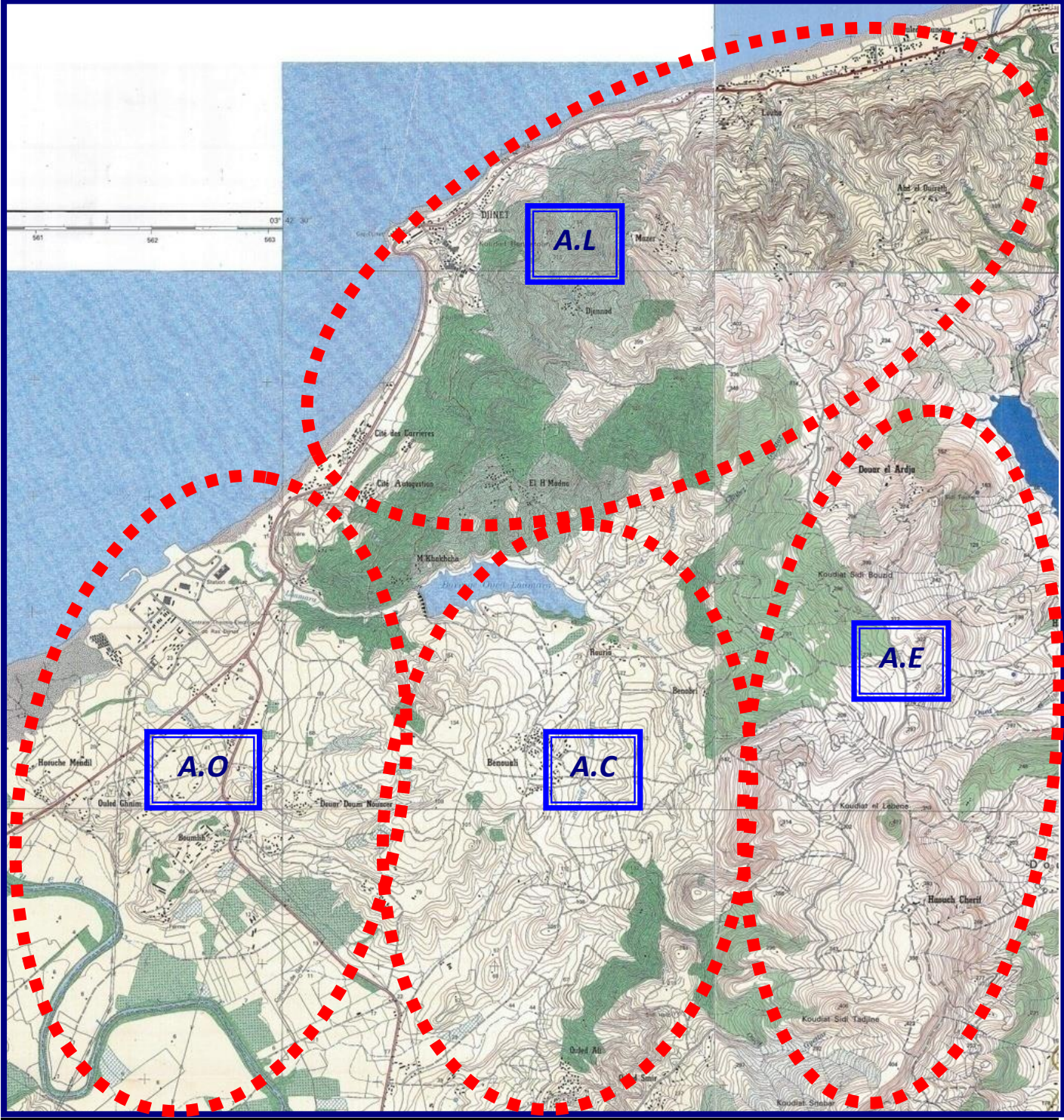
- Zone 3 : comprend HaouchBenouali, Ouled Ali, Douar Nouacer, Douar Boumlih, Douar Ouled Ali et Douar Kerkour.

- Zone 4 : comprend Zaouiet Sidi Snoussi, Ahl El Oued, Ouled Zerarka et Haouch Cherif.

La taille des agglomérations est fixée, en tenant compte de leurs disponibilités foncières tout en attribuant le rôle de pôle principal au chef lieu et tout en maintenant le périmètre urbain, pour l'ensemble des agglomérations secondaires. Les terres situées le long de la RN 24 sont à protéger de toute urbanisation.

Photo n° 3 : aires d'aménagement

Aires d'aménagement



Source : PDAU de Cap Djinet,

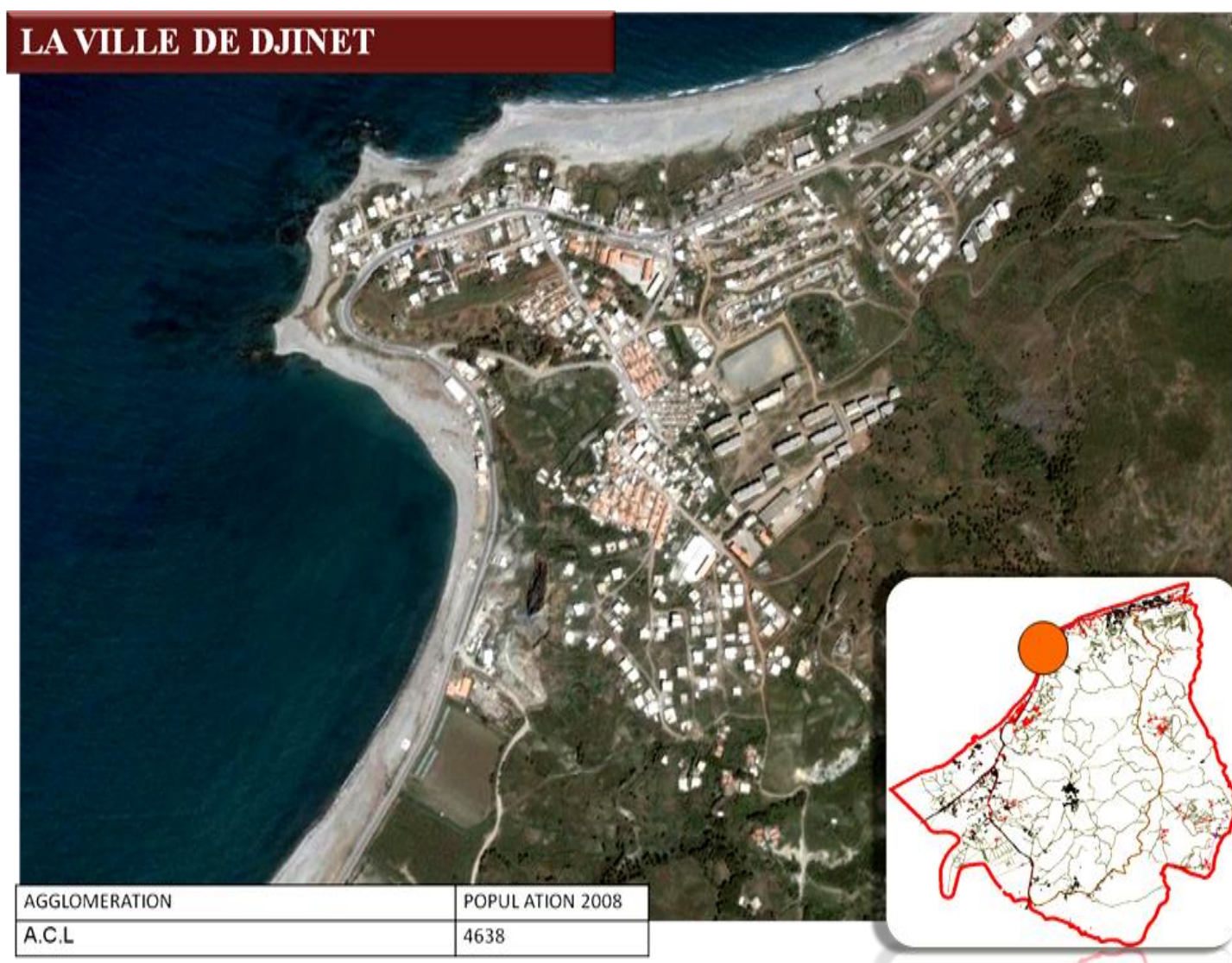
Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

L'agglomération chef-lieu Djinet, dont la population est estimée à 4638 (RGPH 2008) connaît d'importants problèmes d'urbanisation, elle est en train de s'étendre le long de la cote mettant en péril les potentialités de la commune, de même que se sont les terrains fertiles qui s'urbanisent d'une manière anarchique et illicite le long de l'axe qui la traverse du Sud-Ouest à l'Est celui de la RN 24.

Cela est dû essentiellement à la particularité de la topographie dans cette zone qui n'offre pas beaucoup de terrains plats.

On constate que le périmètre urbain actuel n'a pas été jusque la totalement urbanisé.

Photo n° 4 : la ville de CAP DJINET



Source : PDAU de Cap Djinet

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Ceci dit, Sa situation éloignée des axes de développement dynamique tel que la Route nationale RN12, fait d'elle une commune faiblement développée et demeure défavorisée et dépourvue de toute forme d'activité d'importance majeure.

C'est ainsi que son rôle régional se limite au fait qu'elle abrite une centrale thermoélectrique d'importance nationale d'une capacité de 672 KW. Elle possède une zone touristique constituée de plages d'assez bonne qualité sur une longueur de 8 kms et des terres agricoles de valeur relativement appréciable (SAU). Par ailleurs, elle contribue à l'approvisionnement du secteur des matériaux de construction, du bâtiment et des travaux publics par l'exploitation de ses importantes carrières situées à l'Ouest de l'agglomération chef lieu.

La mise en exploitation du port de pêche et de plaisance et la revalorisation de la zone côtière de Djinet, engendre sans doute un développement et un redéploiement des activités économiques (pêche, tourisme) et l'attribution d'un nouveau rôle à la commune qui est celui d'un pôle touristique d'importance régional. Mais il n'existe aucune infrastructure susceptible d'engendrer la création future d'aires de stockage, de port sec ou d'une plate-forme de correspondance et de transit multimodale.

L'extension future du périmètre urbain comme cité plus haut, dépend des besoins en foncier ainsi que des options et des choix à faire sur la densification, la typologie de l'habitat et la vocation future de la commune de Djinet.

L'objectif de développement principal est de réduire l'isolement de certaines zones du territoire communal et d'équilibrer au mieux la dispersion de la population, afin de diminuer la pression sur le chef lieu. On préconise de limiter l'extension excessive des taches urbaines et plutôt de densifier la ville actuelle en préservant les terrains agricoles et la zone côtière.

Malgré les potentialités importantes dont elle dispose, Djinet reste une commune pauvre et son éloignement des axes de développement dynamique a renforcé cette situation. Les orientations et les directives des différents instruments d'aménagements du territoire prévoient une exploitation plus optimale des potentialités de la commune (le tourisme avec la concrétisation de la Zone d'Extension Touristique, la pêche avec le projet de port et l'agriculture avec le barrage de Oued Laamara.

Ainsi, peut-on dire que la commune de Djinet porte en elle un projet de développement consistant pour le futur avec un projet de port commercial détourné en port de pêche.

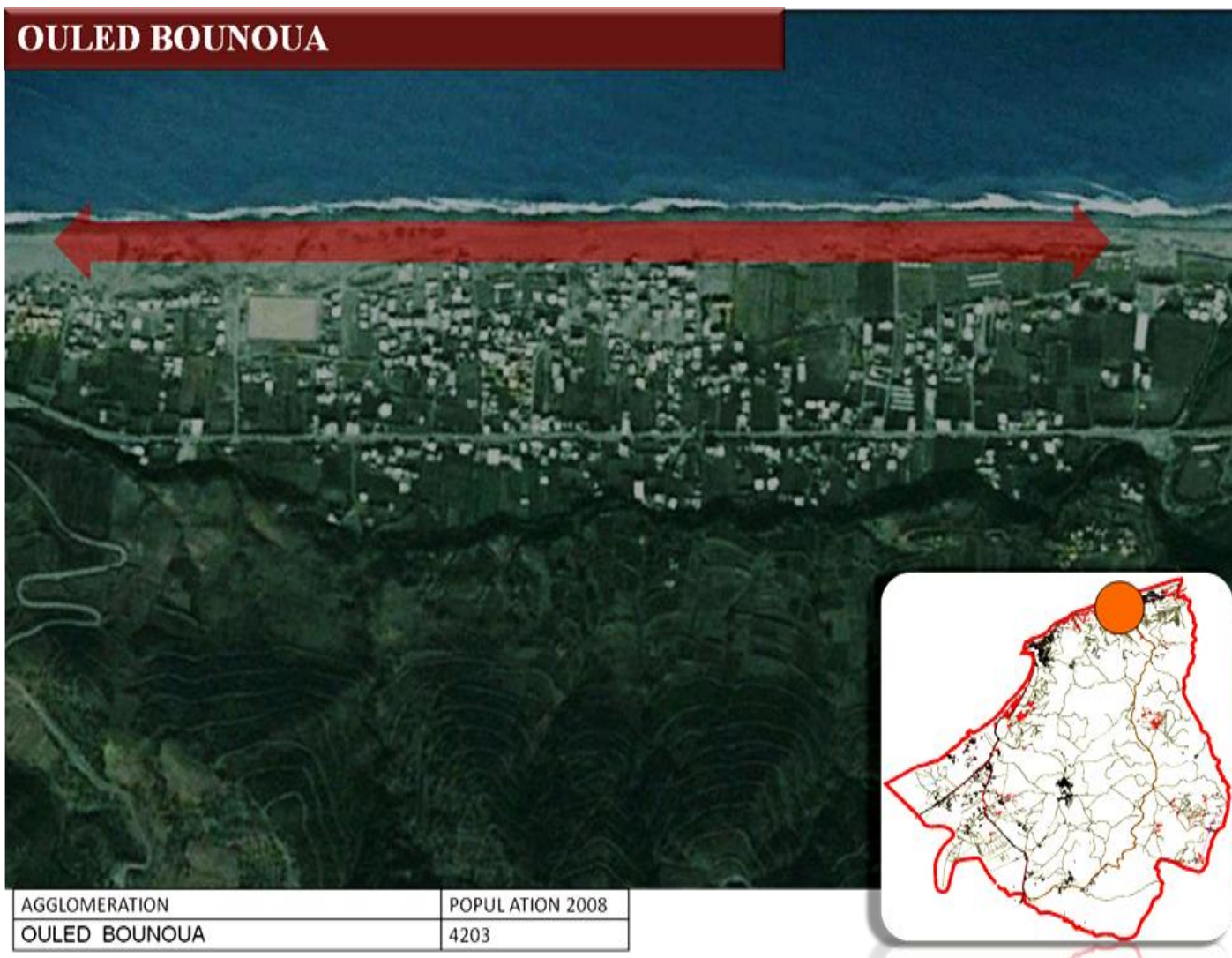
Les perspectives démographiques élaborées dans le cadre du PAW et du PDAU s'inscrivent dans une logique de préservation des potentialités existantes (la zone côtière, les terrains agricoles, les forêts).

Ainsi une croissance tendancielle pour le court terme, va être enregistrée dans la zone nord et notamment au chef lieu puis cette croissance va diminuer pour atteindre une croissance naturelle.

Dans la zone Sud de la commune, au niveau des agglomérations (Oued Ali et Ben Ouali), on assistera à une croissance plus soutenue.

Autrement dit, l'agglomération secondaire Ouled Bounoua dont la population est estimée à 4203 (RGPH 2008), connaît un taux d'accroissement assez important ce qui a engendré son urbanisation le long de l'axe qui la traverse RN24 à l'Est de l'ACL. Le développement du tissu urbain le long de la cote, constitue une menace aussi bien pour les terres agricoles que pour les plages qui s'y trouvent. Notons que l'altitude de l'agglomération actuelle par rapport au niveau de la mer est très faible, ce qui l'expose aux risques d'inondation, c'est pourquoi l'option d'orienter l'urbanisation vers le piémont est recommandée par le PDAU.

Photo n° 5 : Ouled Bounoua



Source : PDAU de Cap Djinet

L'agglomération secondaire Carrière bas, dont la population est estimée à 1642 (RGPH 2008) se développe en taches et au détriment des terres fertiles le long de la RN 24 à l'Ouest de l'ACL. Cette agglomération s'est développée dans la zone du littoral d'une manière illicite et anarchique. Son urbanisation doit être stoppée.

Photo n° 6 : A.S. CARRIERE

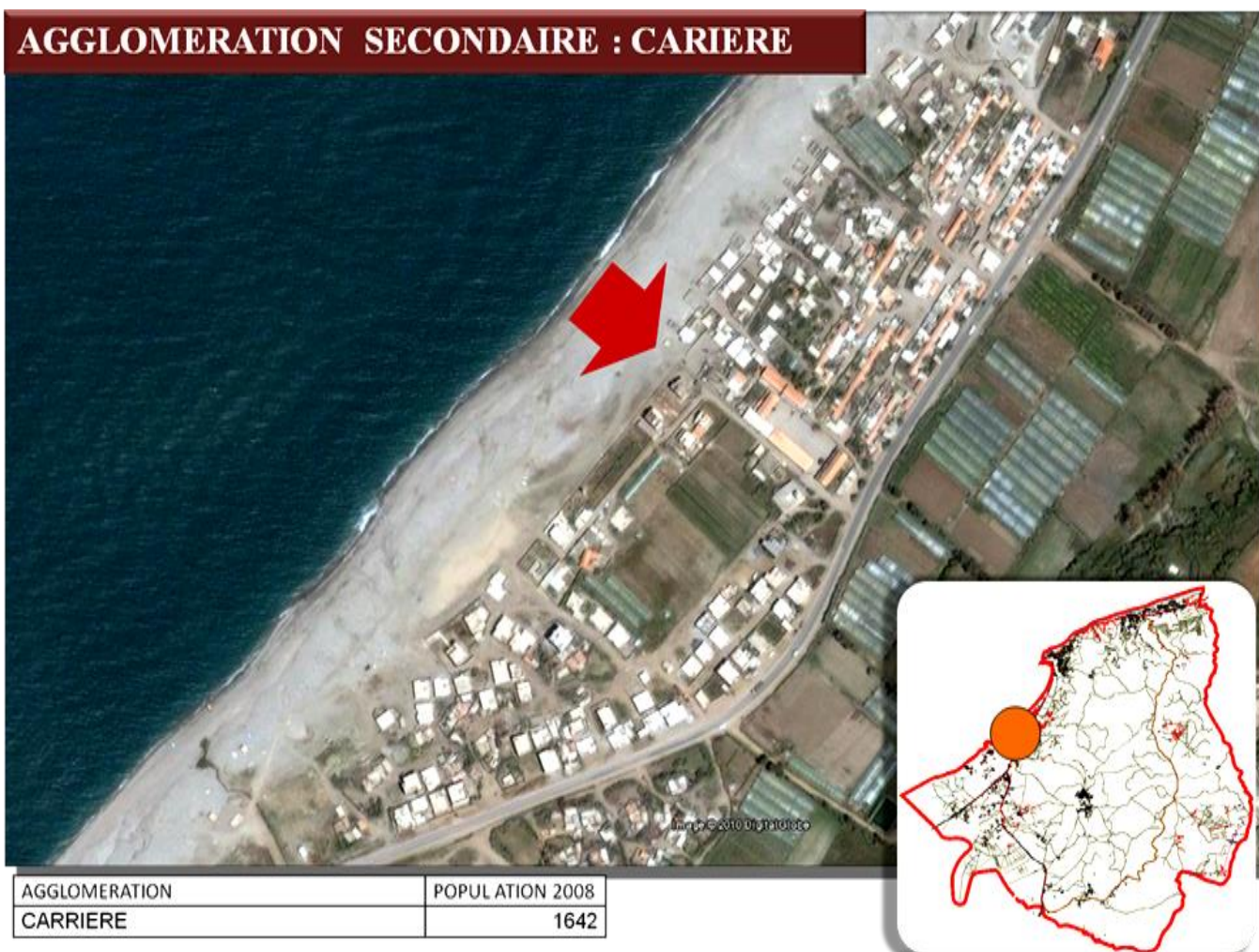
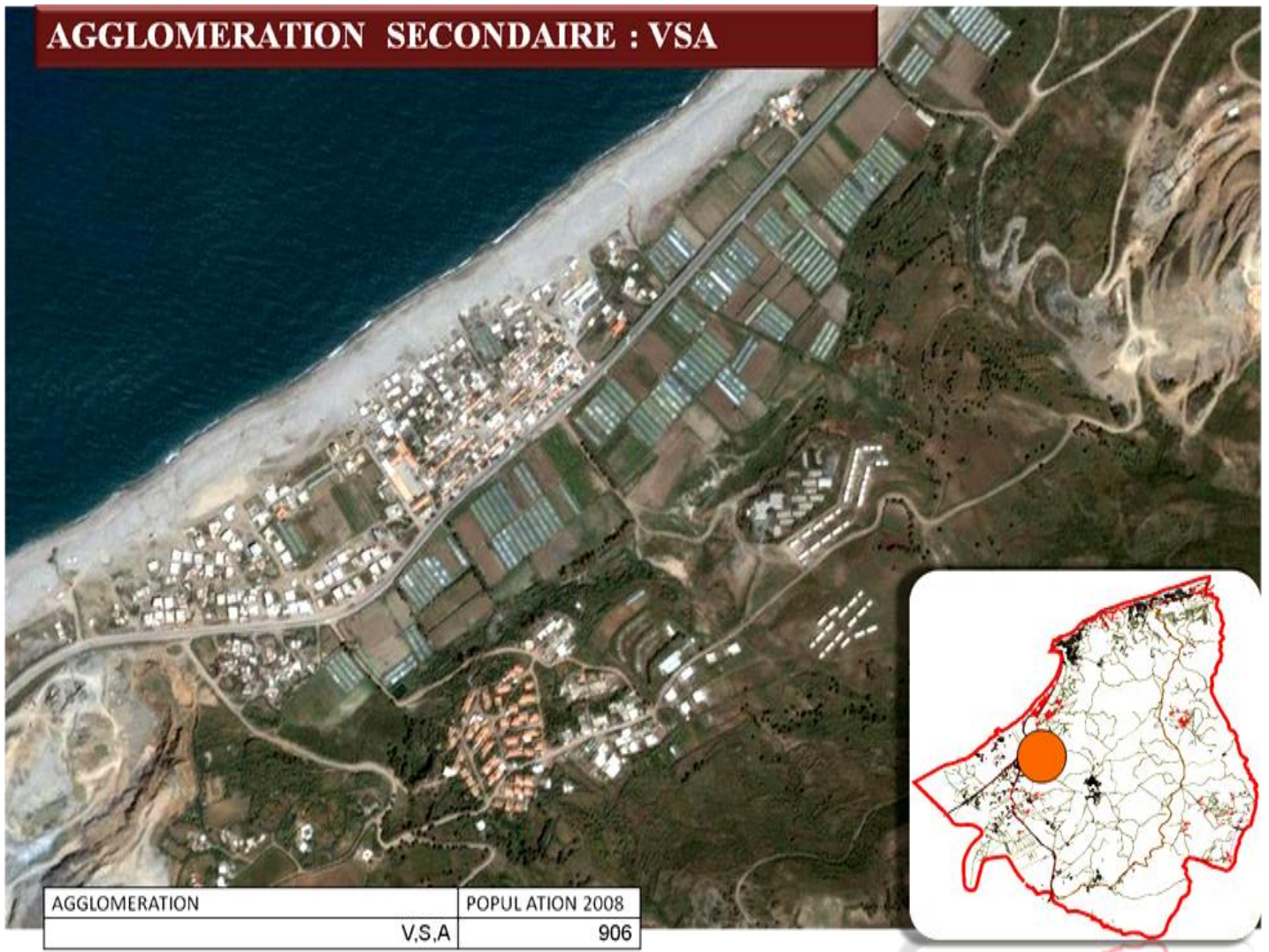


Photo n° 7 : A.S. VSA

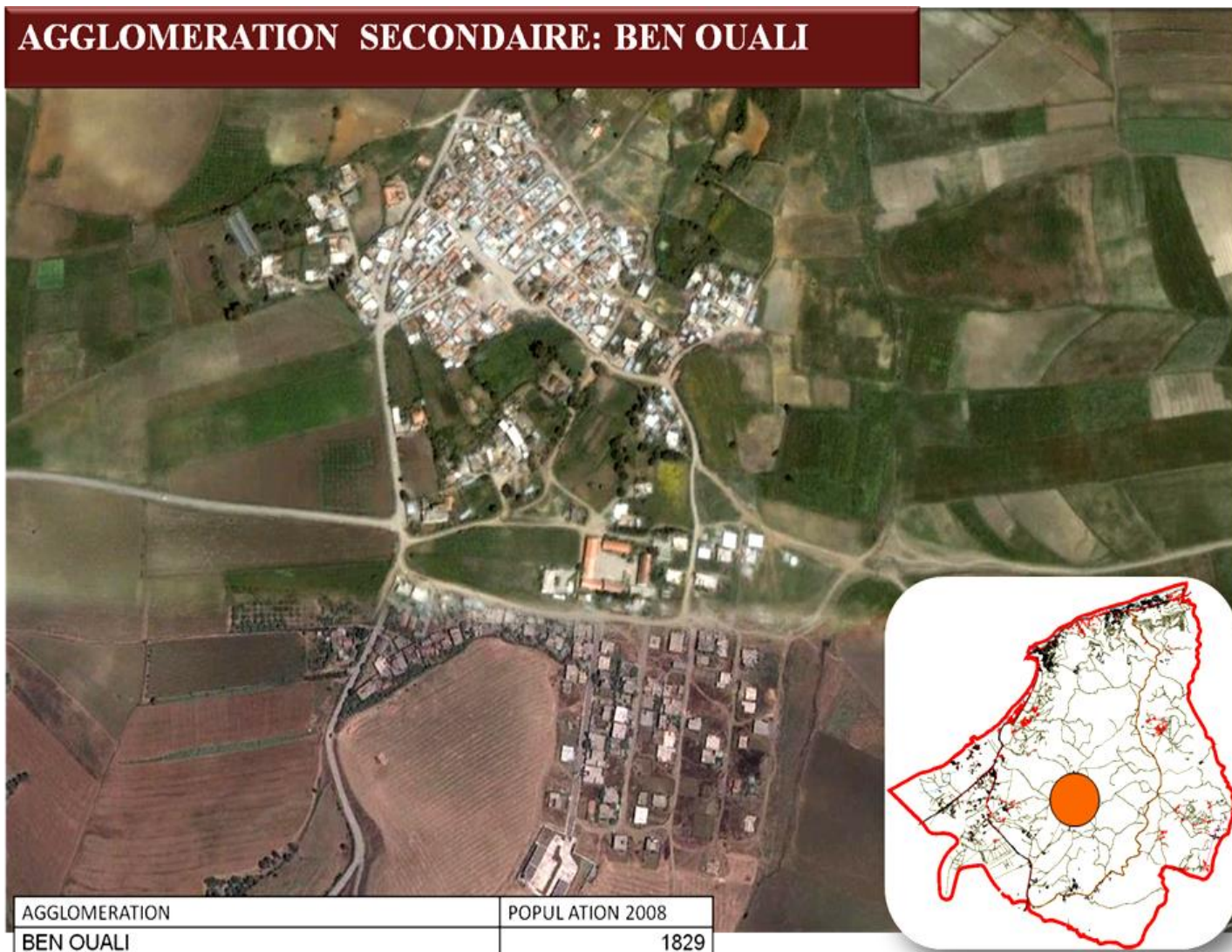


Source : PDAU de Cap Djinet

Cette agglomération secondaire Benouali est localisée au centre du territoire communal, entouré de terrains à forte potentialité agricole. Cette agglomération connaît une extension vers le sud, à travers des constructions individuelles en cours.

Photo n° 8 : Ben Ouali

AGGLOMERATION SECONDAIRE: BEN OUALI



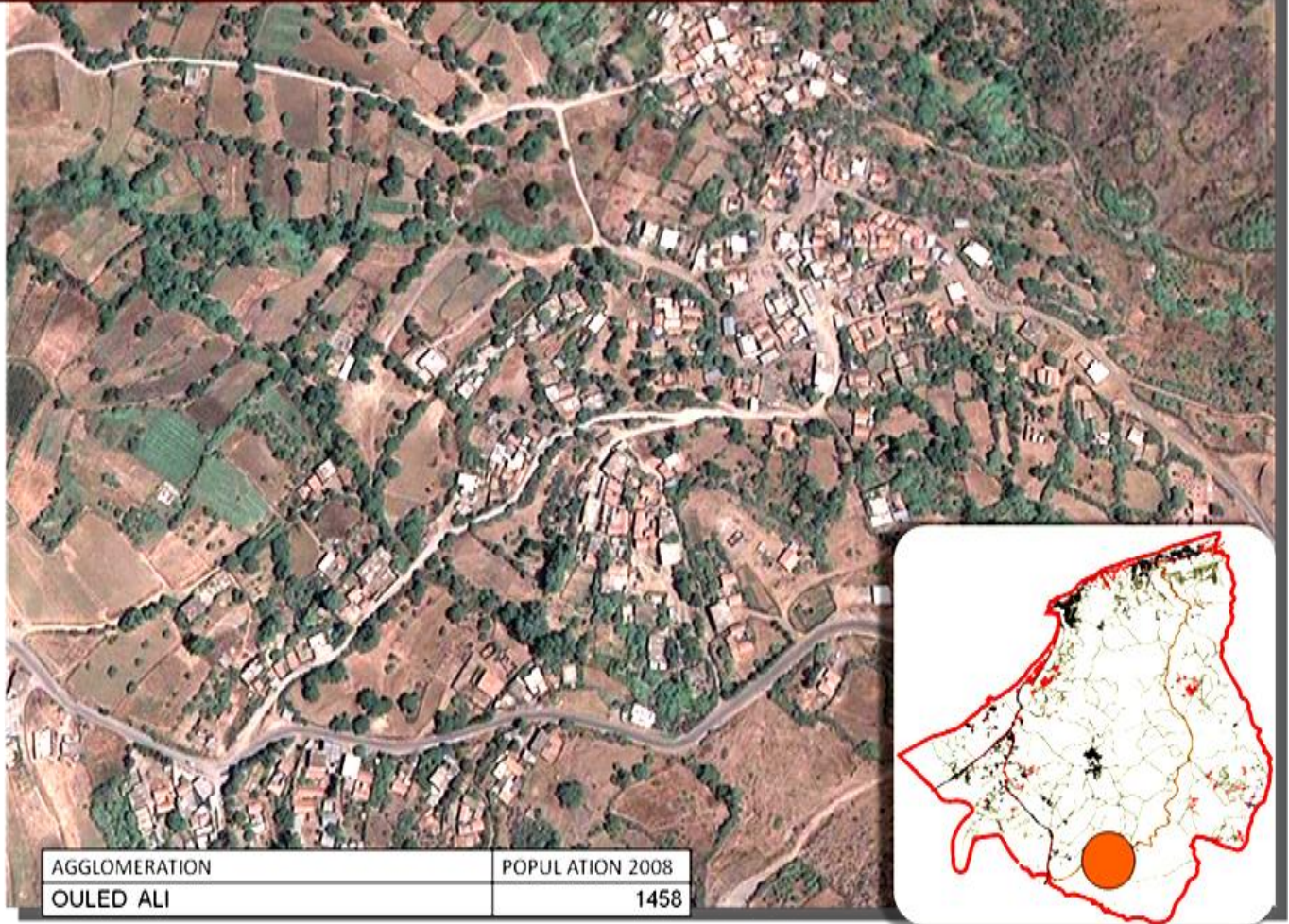
AGGLOMERATION	POPULATION 2008
BEN OUALI	1829

Source : PDAU de Cap Djinet

Situé au sud du territoire communal et sur des terrains plus ou moins accidentés, l'agglomération Ouled Ali ne connaît pas un développement important. Des opérations de restructurations de son tissu urbain sont à entreprendre.

Photo n° 9 : Ouled Ali

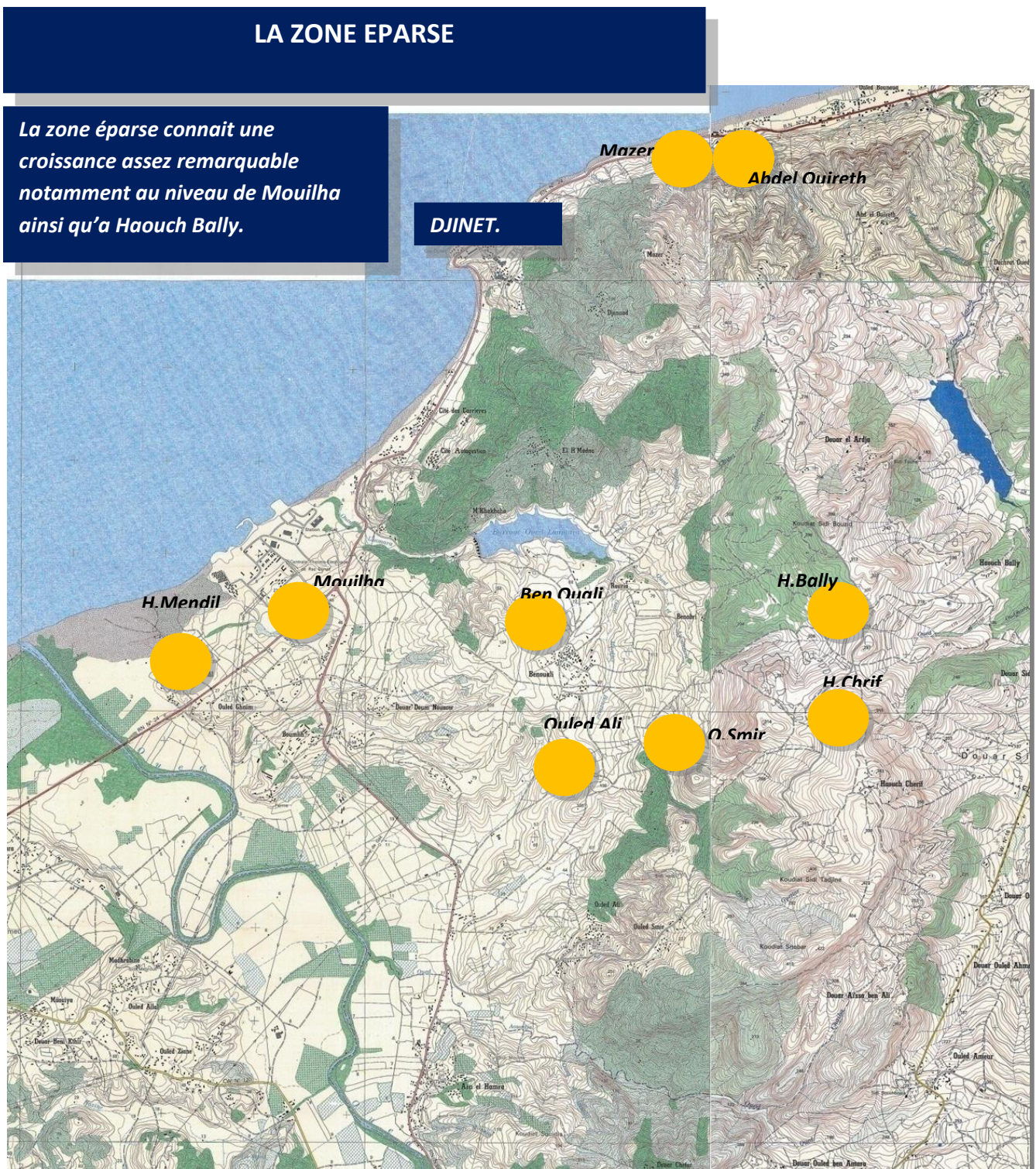
AGGLOMERATION SECONDAIRE: OULED ALI



Source : PDAU de Cap Djinet

Concernant la zone épars, celle-ci se développe d'une manière assez faible, ceci s'explique par le problème d'insécurité qu'a connu le pays durant la décennie noire, mais aussi par le manque de projets de développement des zones rurales. Néanmoins certaines zones connaissent un renouveau tel que Haouch Bally.

Photo n° 10: la zone épars



Source : PDAU de Cap Djine

Ce schéma de développement s'inscrit dans une logique permettant à la commune de Djinet de se développer par ses propres moyens, mais n'intègre aucunement le port comme élément structurant pour l'attractivité du territoire de cap Djinet.

Qu'en serait-il si le projet de CEVITAL et CMA-CGM, concernant la construction d'un hub portuaire à Cap Djinet était approuvé ?

Pour des raisons de réformes domaniales, entre autres, ce projet n'est pas à l'ordre du jour, remplacé par les autorités publiques, vu le besoin de la construction d'un nouveau port dans la région Centre, par le projet du « port-centre », localisé El Hamdania, à Cherchell, à l'Ouest d'Alger.

2.5. Impact du projet de hub portuaire de Cap Djinet sur son environnement géoéconomique

En dehors des projets proposés par les instruments d'aménagement du territoire, du développement durable et de l'urbanisme, dans le cadre d'une vision officielle, le groupe privé Cevital, propose un projet du port de Cap Djinet pour assurer un rôle de hub sous-tendu par un important complexe industrialo-portuaire de la côte méditerranéenne (Projet Cap 2015).

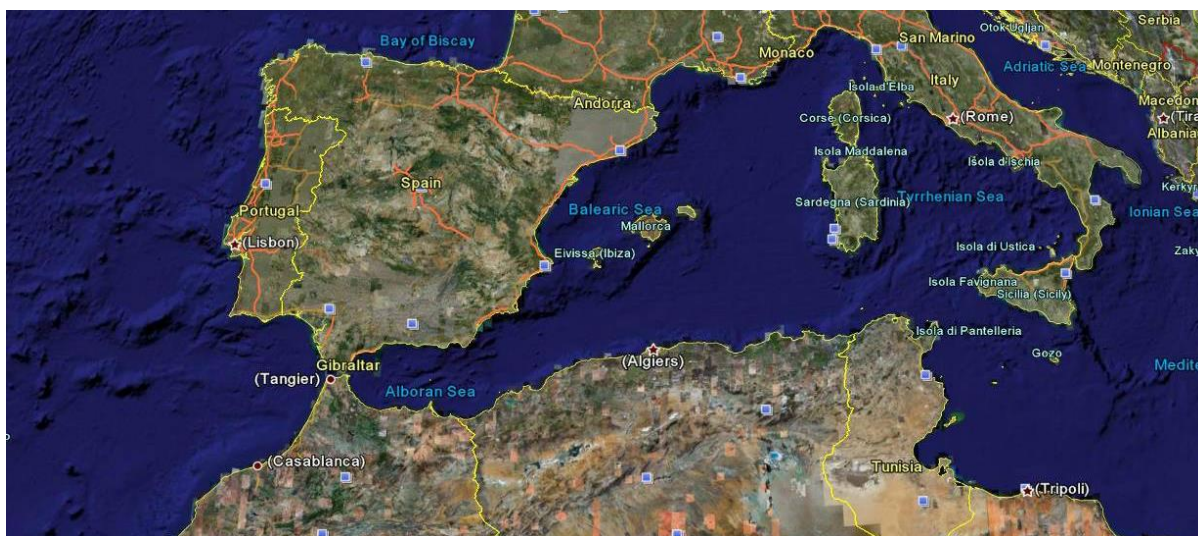
La réalisation de ce projet nécessite un terrain bien situé d'une consistance de 5 000 à 6 000 hectares. L'emplacement proposé est stratégique puisqu'il se situe sur les principales lignes maritimes en plus d'être bien desservi en matière d'infrastructures de base tels que l'autoroute Est-Ouest, les voies ferroviaires (chemin de fer), un pipe line de 48 pouces en provenance de Hassi R'mel, tout en se trouvant à proximité d'un aéroport. De plus, le terrain se trouve à proximité d'un campus universitaire des plus importants du pays (université de Boumerdes et les instituts d'ingénierie). Tous les éléments se trouvent donc réunis, pour le développement à grande échelle du site, qui peut avoir sans conteste un impact substantiel sur l'économie locale et régionale.

Comme on peut le remarquer sur la figure ci-dessous, le parc industriel ainsi que le port en eau profonde est idéalement situé, pour rayonner sur les pays de la côte méditerranéenne de la rive européenne où les opportunités pour le développement industriel sont relativement limitées. En effet, les sites existants sont dépassés et la tendance est plutôt axée sur le tourisme. Par ailleurs, les réglementations de l'union européenne touchant à l'environnement notamment en termes d'émissions de CO₂ et qui deviennent de plus en plus

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

strictes, encouragent les industries à délocaliser leurs productions européennes, à l'exemple de CORUS, l'un des principaux producteurs d'acier en Europe, qui a annoncé la délocalisation de ses activités européennes conséquemment au durcissement de ces normes, et cela pour des raisons compétitives. L'Algérie jouit d'importantes ressources naturelles, d'une main d'œuvre peu coûteuse et d'une réglementation qui avantage l'industrie, à partir de là, elle peut prétendre à un processus de production efficace en comparaison aux pays européens.

Photo n° 11: la localisation stratégique de Cap Djinet



Source : Etude CEVITAL

Le complexe va inclure une fonderie d'aluminium, une aciérie, un complexe pétrochimique, un chantier naval, une usine de production de conteneur, une ligne de production automobile, ainsi qu'un grand nombre d'usines destinées à des industries variées et à des activités sous-traitantes.²³⁶

Afin de contenir toutes ces industries, il est prévu que le port soit équipé de : terminaux à conteneurs, un bulk terminal, une gare maritime RO-RO (roll-on/roll-off), un terminal pour le complexe pétrochimique, un terminal pour le complexe d'aluminium, un terminal pour l'aciérie, un terminal à silos pour les céréales, un terminal pour le trafic de l'industrie automobile, une station de dessalement d'eau de mer, ainsi qu'une centrale électrique d'une capacité de 340 MW. Au final, le site s'étendra sur environ 5 000 hectares,

²³⁶ Etude CEVITAL

dont 20 kilomètres de quai et un tirant d'eau de 20 mètres. L'investissement total attendu du projet s'élèvera à plus de 30 milliards de dollars.²³⁷

La réalisation de ce projet est un challenge, puisqu'il est unique en son genre, le port d'Amsterdam est en train de réaliser une extension du port actuel sur la mer avec le Maasvlakte 2 projet, un port et un développement industriel de 2 000 hectares au total. Comme le nouveau complexe proposé n'est pas directement relié à un port déjà existant ou à un site industriel, son cas est unique spécifique à l'Algérie.

S'agissant d'un projet à construire (Green Field Project), le grand challenge est de concevoir une solution qui progresse avec le développement approprié des activités industrielles et qui optimise le retour sur investissement. Cela relèvera de l'art, des outils d'appui et de décision interdisciplinaires et interactifs afin de s'installer, construire, financer et faire fonctionner à bien le projet. Il demeure, cependant, un projet qui souffre de l'appui et de l'autorisation gouvernementaux.

Un Port Centre sera en réalisation à El Hamdania (Chercell). Ce sera une importante extension du port existant qui permettra la réception de grands navires portes-conteneurs de dernière génération, désengorgeant ainsi le port d'Alger.

Ce projet est inscrit dans le cadre du programme des infrastructures portuaires. Il y a lieu de noter que durant la période 1999-2013, 25 infrastructures portuaires avaient fait l'objet de travaux d'extension et d'aménagement et la réalisation de 16 nouveaux ports et abris de pêche. Une dynamique pour laquelle 184 milliards de dinars (environ 2.3 milliards de dollars) ont été consacrés durant la période de 1999 à 2014²³⁸. Le ministère des travaux publics stipule que ces travaux ont permis de multiplier par deux le nombre des infrastructures portuaires en Algérie.

Selon le rapport de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Marseille²³⁹, pour l'attrait du modèle de port en eaux profondes, hubs, etc., l'Algérie n'arrive pas à franchir l'étape pour des raisons de choix du modèle économique et la localisation des projets.

²³⁷ Etude CEVITAL

²³⁸ Ministère des travaux publics.

²³⁹ Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM), Octobre 2013.

Concernant le choix du modèle économique, le rapport stipule que la méfiance à l'égard du privé a abouti au rejet par l'Etat de projets de ports en eaux profondes portés par le privé pour la région centre, le projet de CEVITAL et CMA-CGM à Cap Djinet afin de garder la maîtrise du processus. D P World est par ailleurs partenaires de l'Etat à DjenDjen mais le terminal à conteneurs prévu n'a toujours pas été réalisé.

Pour la localisation des projets, la stratégie algérienne a d'abord opté pour faire du port de DjenDjen (Algérie orientale), le hub de l'Algérie, qui peut constituer un débouché pour l'uranium du Niger, un débouché du couloir oriental algérien. Mais cette stratégie s'est heurtée à certaines réalités, en particulier le manque d'attractivité de DjenDjen, peu peuplée et éloignée du bassin de population et de compétences que constitue la région constantinoise éloignée de plus de 150 Kms et souffrant de la concurrence des autres régions, que ce soit l'Algérie occidentale (Renault a choisi de s'y installer, plus attractive quoique souffrant de la concurrence de Tanger Med), ou celle de la région centre (Alger), qui aurait également bien des raisons de disposer d'un port en eaux profondes. Ces hésitations stratégiques, toujours selon le même rapport, ne manquent pas de peser sur l'avancée des projets mettant l'Algérie dans une situation de perte de compétitivité par rapport aux ports du bassin méditerranéen. Ces ports souffrent de sous-investissements, de sous-équipements et de congestion.

Conclusion :

Etant donné que l'Algérie manque d'attractivité en matière d'investissements directs étrangers pour diverses raisons liées notamment au poids de la fiscalité, aux lourdeurs bureaucratiques dans l'enregistrement des actes de propriétés et aux retards dans la modernisation de son système bancaire, la négociation de concessions portuaires devient difficile. S'inscrivant dans la logique des réformes économiques et de modernisation des services publics, l'Etat algérien a choisi de confier la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères, dans le but de développer ses ports qui accusent un retard considérable. Il est dans l'obligation d'entamer des réformes portuaires pour éviter le risque d'être mis à l'écart définitivement du système de transport maritime méditerranéen et mondial, d'autant qu'il est largement dépendant du transport maritime vu la spécificité mono-exportatrice de son économie.

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

Le maillage commercial local est appelé à être renforcé et développé et les PME algériennes doivent satisfaire aux normes internationales afin de disposer du maximum d'options sur le marché international. Si elles sont bien comprises et mises en œuvre correctement, les procédures douanières pour l'exportation ne constituent pas, selon les professionnels du secteur, un obstacle aux échanges commerciaux. Le transport maritime ou logistique portuaire algériens sont considérés comme l'un des moins performants de la région d'Afrique du Nord et des pays euro-méditerranéens. Les ports commerciaux algériens, à l'exception des ports pétroliers, présentent de graves déficiences en matière d'équipements et d'espace comme il a été présenté dans cette contribution. Afin de pallier cette situation, l'Algérie a mis en place une réadaptation du port de DjenDjen à l'Est du pays, qui vise à le transformer en un futur *hub* de transfert pour les opérateurs mondiaux, tout en le dotant des conditions nécessaires à cette nouvelle fonction. L'étude du projet de « port centre » a abouti à sa localisation à El Hamdania, à l'Ouest d'Alger. Tandis que le projet du port de Cap Djinet (50 km d'Alger) a été rejeté.

Cela étant, le développement d'une commune visant à offrir un environnement attractif, est subordonné à l'exploitation rationnelle des potentialités qu'elle recèle. Ainsi, les différentes actions et interventions préconisées au niveau de l'espace communal doivent cibler une rationalisation de l'occupation au sol et l'exploitation optimale, tout en privilégiant le développement des ressources territoriales existantes.

Le territoire communal de Cap Djinet est marqué par un développement à deux vitesses accentuant l'opposition littoral – intérieur, que ce soit en termes de dynamisme démographique, de croissance urbaine ou encore de développement économique. Cette situation a entraîné une concentration de la population sous forme d'agglomérations situées sur la zone côtière le long de la Route Nationale 24. Menaçant ainsi les potentialités naturelles (terres fertiles, écosystèmes côtier et forestier) et environnementales existantes tout en accentuant l'isolement de certaines zones à l'intérieur de la commune.

De ce fait une politique d'aménagement plus rigoureuse et réfléchie doit être instaurée afin d'assurer un développement plus harmonieux du tissu urbain dans un cadre planifié et réglementaire. La politique de développement communal préconise une spatialisation de la population équilibrée et compatible avec la vocation de la commune, la préservation et la protection de l'environnement, de la productivité et de la biodiversité des écosystèmes côtiers

Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique

et des terres agricoles ainsi que la valorisation du domaine forestier et des activités économiques qui en découlent.

Les actions à entreprendre au niveau de l'espace communal doivent toucher les différents secteurs : urbanisme, tourisme, environnement, agriculture, forêts, hydraulique, routes, tout en préservant le domaine maritime. Elles doivent se traduire par la réorientation de l'extension des agglomérations vers le piémont et stopper toute urbanisation au niveau de la zone côtière et le redéploiement des activités économiques, notamment la pêche et le tourisme avec le projet du port de pêche et de plaisance dont a bénéficié la commune.

Il est peut être trop tard pour espérer que les pouvoirs publics se penchent davantage sur l'étude d'un projet de port d'eaux profondes à Cap Djinet. Ainsi, il est plus opportun d'évaluer la capacité de port existant de Cap Djinet à drainer des dynamiques territoriales attractives, objet du dernier chapitre.

Chapitre VI : Le territoire géoéconomique de Cap Djinet : essai de modélisation

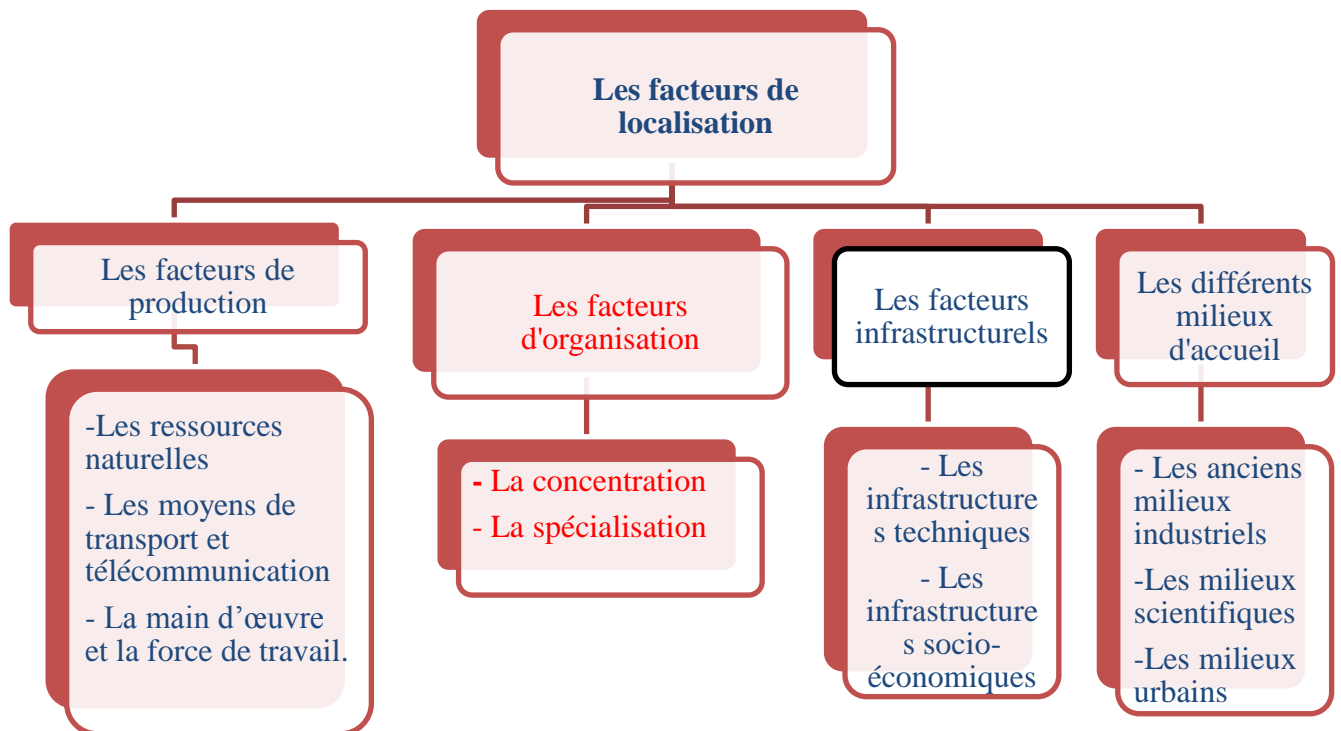
Introduction

Le présent chapitre va évaluer la capacité du port existant de Cap Djinet à drainer des dynamiques territoriales, susceptibles d'avoir un impact positif en termes d'attractivité sur son territoire géoéconomique

Nous définissons le territoire géoéconomique de Cap Djinet comme la wilaya de Boumerdes et ce, pour des raisons pragmatiques.

En Algérie, les débats sur le choix de la localisation des activités et la croissance de l'emploi locale sont, en général, tournés vers des considérations d'aménagement du territoire (la taille des villes, valorisation des ressources naturelles, infrastructures, une accessibilité au service...etc.).

Figure n° 6 : Les facteurs de localisation



Source : SADAOUI (M), op cité.

Hypothèse

Le regroupement des personnes et des activités en un lieu particulier, quel qu'en soit le motif, entraîne la création d'un véritable centre de gravité pour le territoire considéré et engendre des inégalités et des déséquilibres entre les communes. Dans notre cas, les communes disposent de ports (port de Dellys, Djinet et Zamouri) connaissent une dynamique d'activités et ce par les flux des personnes, considérables pour une multitude de raisons (achats des produits halieutique, loisirs, services restauration..... etc.). Cet avantage infrastructurel de la zone côtière, peut participer au développement d'autres activités (artisanat, pme) non seulement dans le territoire de la commune, mais aussi dans les communes les plus proches au motif de l'effet de proximité (voisinages) ce qui se traduit par une externalité positive.

Pour confirmer notre hypothèse une analyse descriptive spatiotemporelle de l'activité artisanale et du nombre de PME s'impose.

L'objet de ce chapitre est de faire dans une première section une analyse cartographique des indicateurs socioéconomiques du territoire géoéconomique de Cap Djinet pour essayer de déduire les mécanismes, pouvant drainer une dynamique et conclure aux dynamiques territoriales, du territoire spécifique de Cap Djinet.

En seconde section, il s'agit d'élaborer un modèle économétrique, dont les données ont été traitées par le biais du logiciel stata version 12, pour essayer d'expliquer la place des communes du littoral par rapport au reste de la wilaya. Cette analyse va nous permettre de déterminer la place de Cap Djinet dans son environnement et de mesurer le rôle du port comme facteur positif ou non au territoire.

Les indicateurs socioéconomiques choisis pour notre analyse sont des indicateurs démographiques (population totale, densité), des indicateur de l'emploi (population occupée, taux de chômage), indicateur de l'activité économique (nombre d'exploitations agricoles, production halieutique, nombre de PME, nombre d'artisans, projets d'investissement) et des indicateurs d'accessibilité.

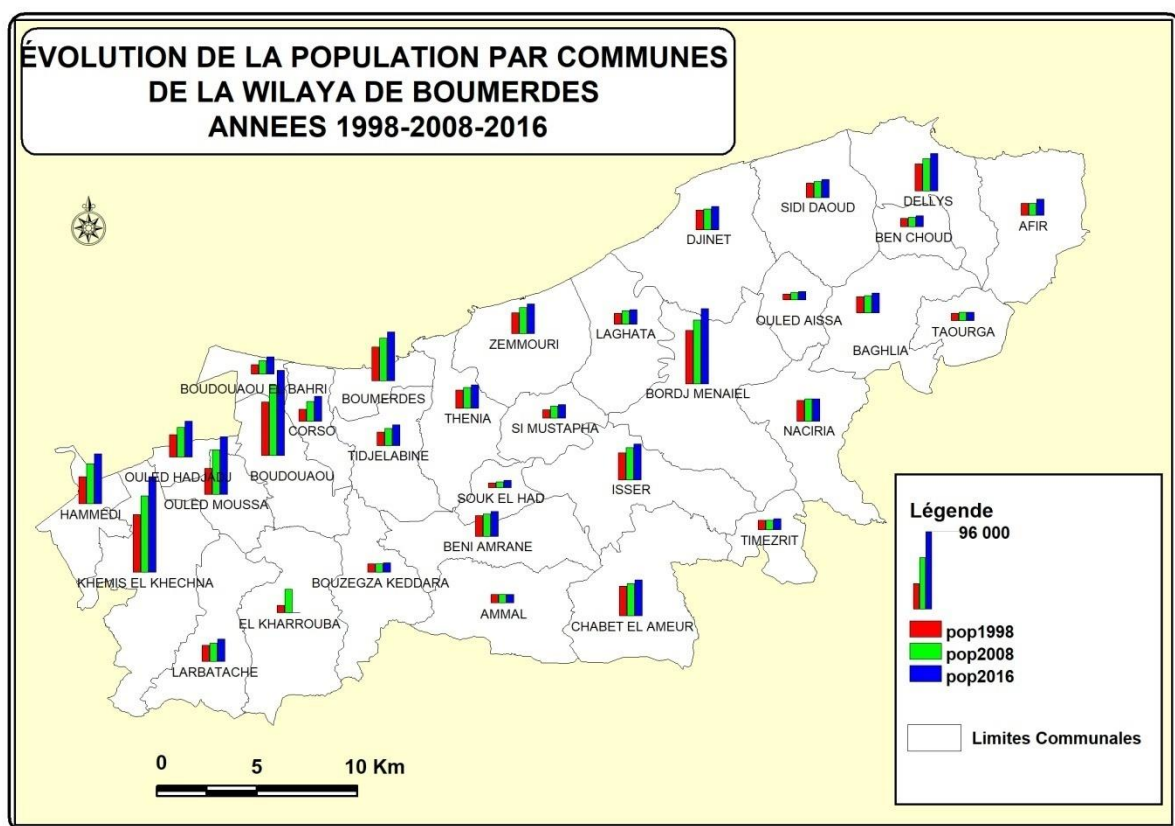
1. Analyse cartographique des indicateurs socio-économiques

Cette section va traiter de façon illustrative de l'évolution des indicateurs socioéconomiques qui sont : la démographie, l'emploi, l'activité économique, l'investissement et l'accessibilité. (Données annexe 5).

1.1. La population et emploi

La carte ci-dessous illustre l'accroissement de la population des communes de la wilaya de Boumerdes.

Carte n° 2 : évolution de la population par communes



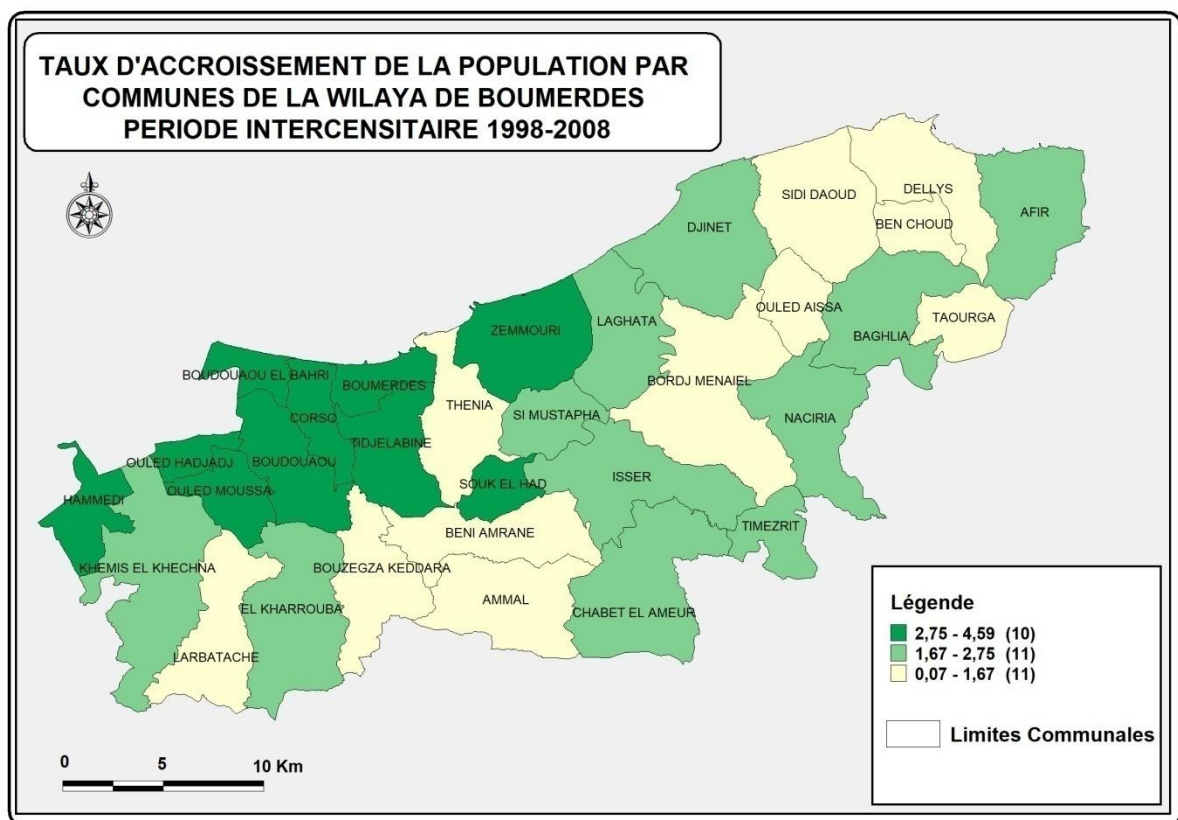
Source : nous-mêmes

Cette carte nous permet d'observer que les communes qui connaissent les taux d'accroissement les plus importants sont celles de l'Ouest de la wilaya, c'est-à-dire celle qui sont les plus proches de la capitale (Boudouaou, Khemis El Khechna, Hammadi), d'ailleurs ces communes font partie du projet du Grand Alger, contrairement aux communes littorales du Nord dont Cap Djinet. Bordj Ménaiel, qui se situe à l'Est de la wilaya connaît aussi un accroissement important de sa

population mais enregistre une densité raisonnable, vue qu'elle est l'une des communes les plus grandes en taille, la taille de la daïra de Bordj Menaiel représente près de 19% de la superficie totale de la wilaya. Cette dernière est l'une des communes les plus importantes qui longe la RN12. Il faut dire que la RN12 est la voie terrestre qui connaît le plus de trafic entre le Centre et l'Est du pays avant l'inauguration de l'autoroute Est-Ouest. Elle reste la voie la plus empruntée pour rejoindre TiziOuzou, Bouira en partance de Bouverdes.

La carte qui suit illustre davantage cette analyse.

Carte n° 3: taux d'accroissement de la population par commune/ période intercensitaire 1998-2008



Source : nous-mêmes

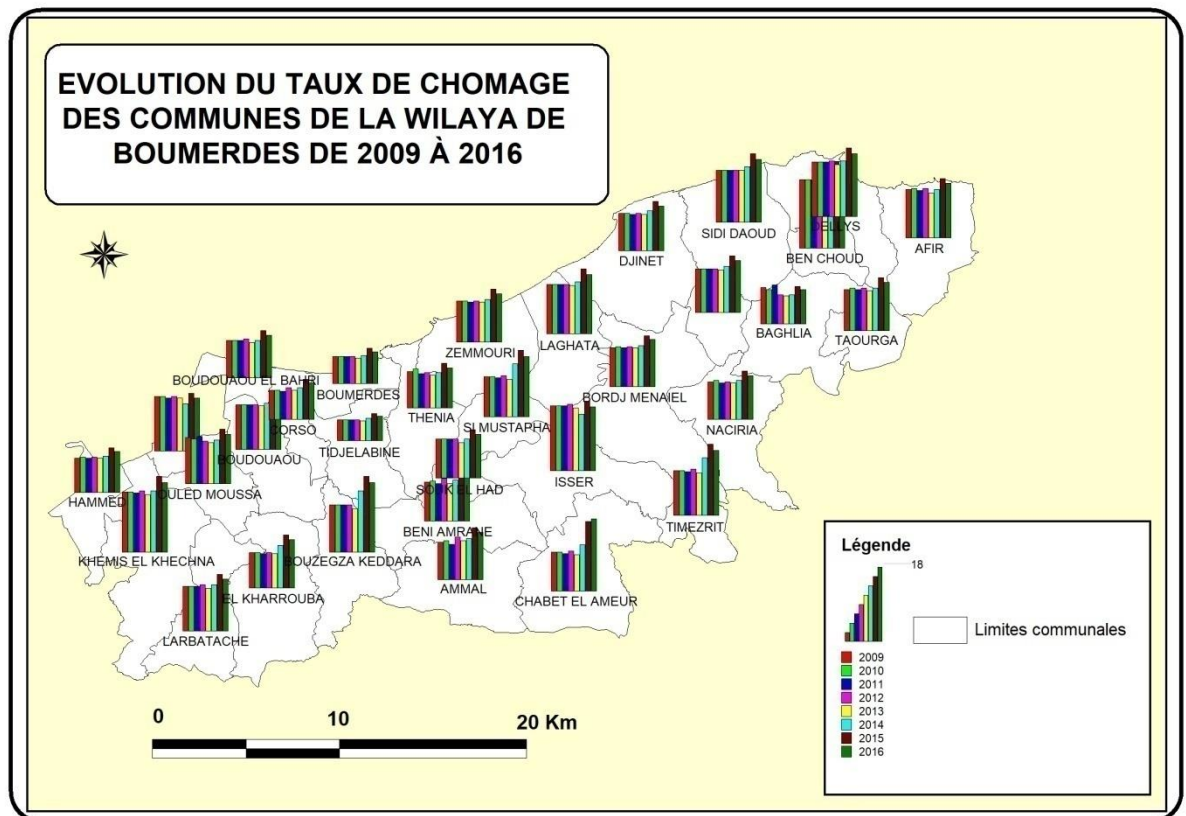
La wilaya de Bouverdes est une wilaya côtière du centre du pays ; elle s'étend sur une superficie de **1 456,16 Km²** avec environ 100 Km de profil littoral allant du cap de Boudouaou El Bahri à l'Ouest, à la limite Est de la commune d' Afir. Sa population est évaluée au dernier recensement de la population de 2008, à **801 068 habitants**. Elle est estimée à 940 945 **habitants** (au 31.12.2016). La répartition de cette population sur son territoire est homogène avec une nette concentration au niveau des agglomérations chef lieu de communes (58% en 2016). La wilaya de

Boumerdes compte actuellement 32 communes regroupées en 09 Daïras : Boumerdes – Boudouaou – Bordj Ménaiel – Baghlia – Dellys – Isser – Khemis El Khechna – Naciria et Thénia.

La position géographique stratégique de la wilaya et la proximité de la capitale avec l’existence d’un maillage dense en matière d’infrastructures de base et d’équipements, favorise l’édification de pôles économiques compétitifs basés sur l’existence de potentialités, d’intelligence et de capacités réelles pour la relance de la dynamique du développement durable.

Ceci dit, le taux de chômage reste important avec un pic en 2015, comme le montre la carte qui suit :

Carte n° 4 : évolution du taux de chômage



Source : nous-mêmes

Les taux les plus élevés sont enregistrés dans les communes du nord (le littoral) et du sud de la wilaya, ils se situent entre 8% et 14% ,8% pour Djinet, avec une exception pour le chef lieu de la wilaya qui est autour de 6%. La situation s’améliore pour celles qui longent la RN12 avec le taux le plus bas (autour de 4%) à Tidjelabine, Naciria et Thenia autour de 7%. Paradoxalement, Isser qui est

dans cette même entité géographique marque un taux plus élevé, autour de 12%. Le taux reste élevé même pour les communes de l'Ouest de la wilaya, proche de la Capitale Alger.

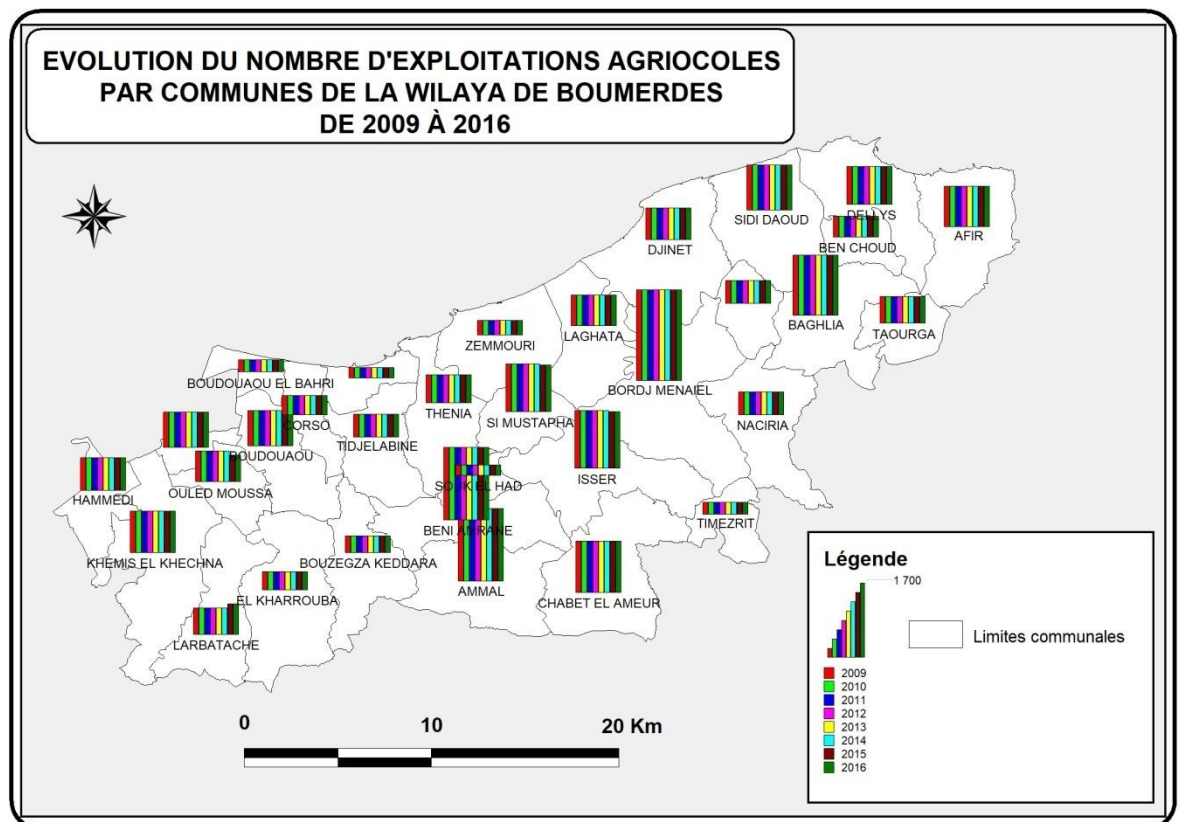
Il ya lieu de mettre en évidence le fait que la moyenne du taux de chômage de la wilaya de Boumerdes qui est autour de 8.5% est inférieur à la moyenne nationale (autour de 12%). C'est une image positive de la wilaya quant à la l'exécution de la politique de l'emploi élaboré à l'échelle nationale. Cela n'occulte pas le fait que les taux dans certaines communes restent relativement élevés.

1.2. L'activité économique

1.2.1. Agriculture

Le fort potentiel agricole a hissé la Wilaya de Boumerdes au rang des premières wilayas en matière de production agricole. Ce secteur dénombre plus de 20 173 exploitations agricoles 1 001 exploitations agricoles collectives, 340 exploitations agricoles individuelles, 03 fermes pilotes, 01 station (ITCMI), 18 328 exploitations privées et 500 autres exploitations (concessions et éleveurs hors sol).

Carte n° 5: nombre d'exploitations agricoles par commune



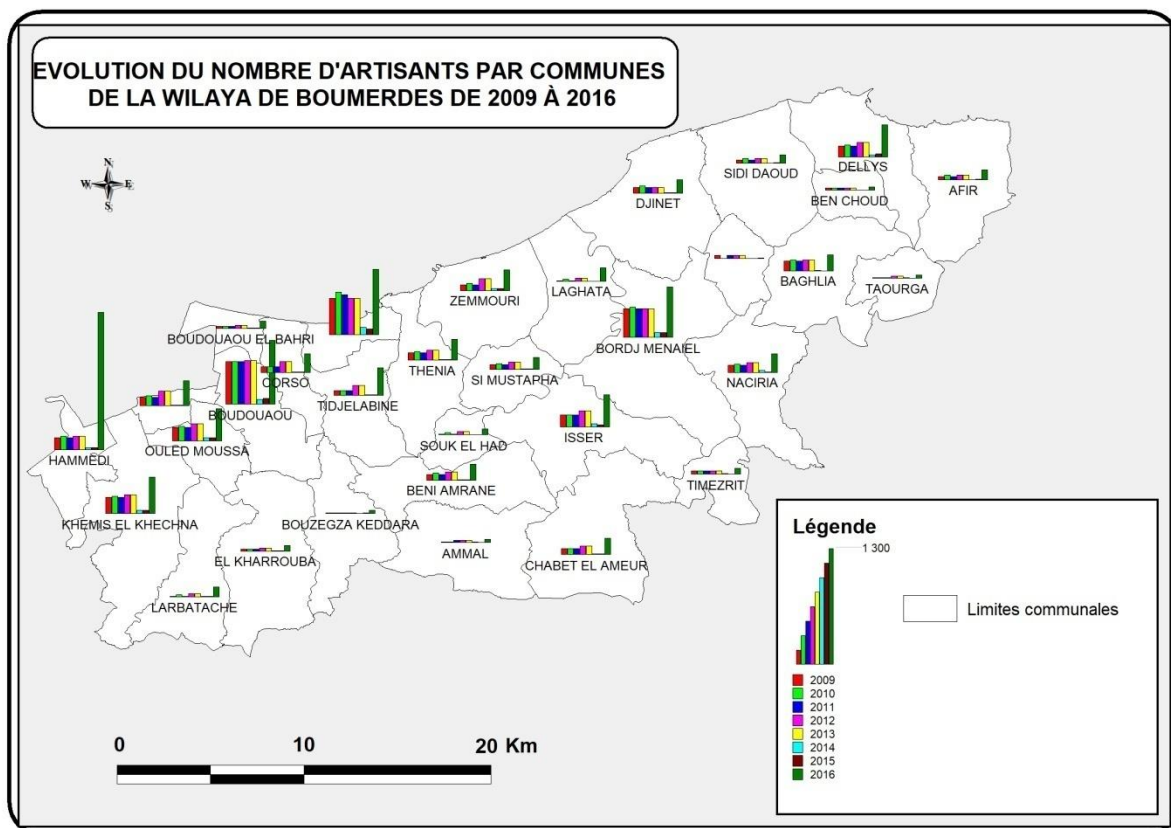
Source : nous-mêmes

L'évolution du nombre des exploitations agricoles demeure stable dans toutes les communes de la wilaya. Leur nombre est proportionnel aux superficies de ces communes et au potentiel agricole de leur sol. Ainsi, on observe qu'elles sont plus importantes au centre de la wilaya qui jouit d'un relief plus clément (plaines) vue le caractère accidentée des communes du sud et industrialisé et urbanisé de celle de l'Ouest. Celles du littoral sont dans la moyenne de la wilaya sauf encore pour le chef lieu de la wilaya, plus faible, étant donné sa fonction.

1.2.2. Artisanat et PME

La wilaya de Boumerdès compte 549 artisans (dont 191 femmes, soit 34,79%). La répartition des artisans selon les domaines d'activités fait ressortir une nette prépondérance de l'artisanat de services avec 302 artisans inscrits (55,01 % de l'effectif total). Dans le domaine de la petite et moyenne entreprise, la wilaya recense 8 701 PME réparties sur 22 secteurs d'activités et employant un effectif total de 50 457 personnes. Les secteurs d'activités du bâtiment et des travaux publics, le commerce, le transport et les communications totalisent 4 779 unités (44 %) et emploient un effectif total de 24 762 personnes (49 %).

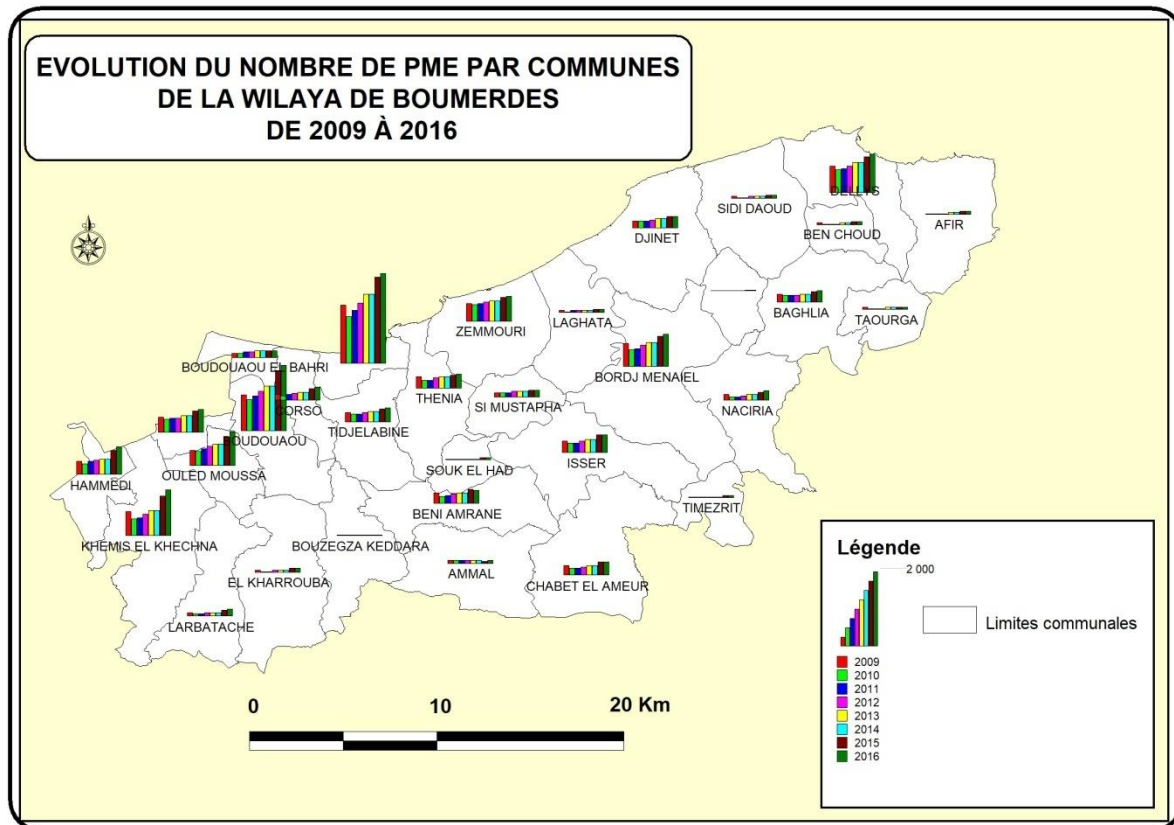
Carte n° 6 : évolution du nombre d'artisans par commune



Source : nous-mêmes

En ce qui concerne cet indicateur, le nombre d'artisans est très différencié d'une commune à l'autre et semble relativement proportionnel à la taille de la population : boudouaou (2^{ème}), Bordj Menail (3^{ème}) et Hammadi (6^{ème}) marquent le taux d'accroissement le plus important en 2016. Il faut ajouter que les artisans sont plus présents dans les communes de l'Ouest et celles longeant la RN12.

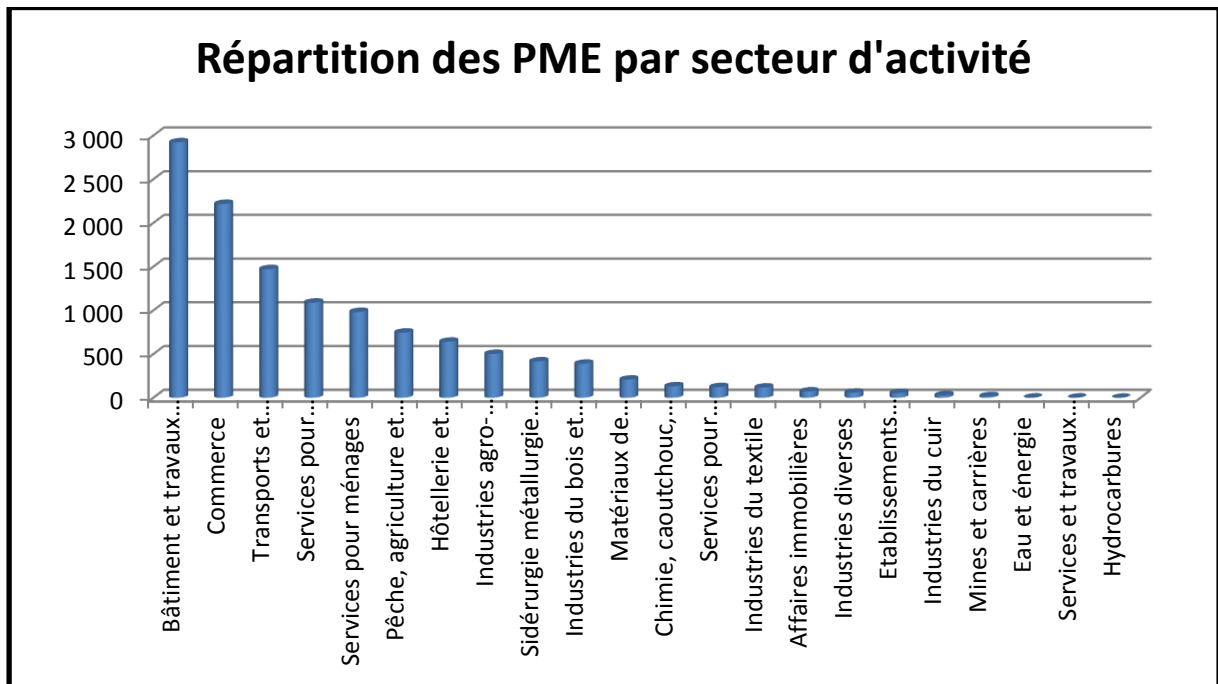
Carte n° 7: évolution du nombre de PME par commune



Source : nous-mêmes

En ce qui concerne les PME, leur localisation est plus dispersée sur le plan géographique. Le nombre le plus important est à Boumerdes et Boudouaou, ensuite vient Delly, Khemis El Khechna et Bordj Menail.

Pour expliquer cet état des lieux, il faut voir la répartition des PME par secteurs d'activité.

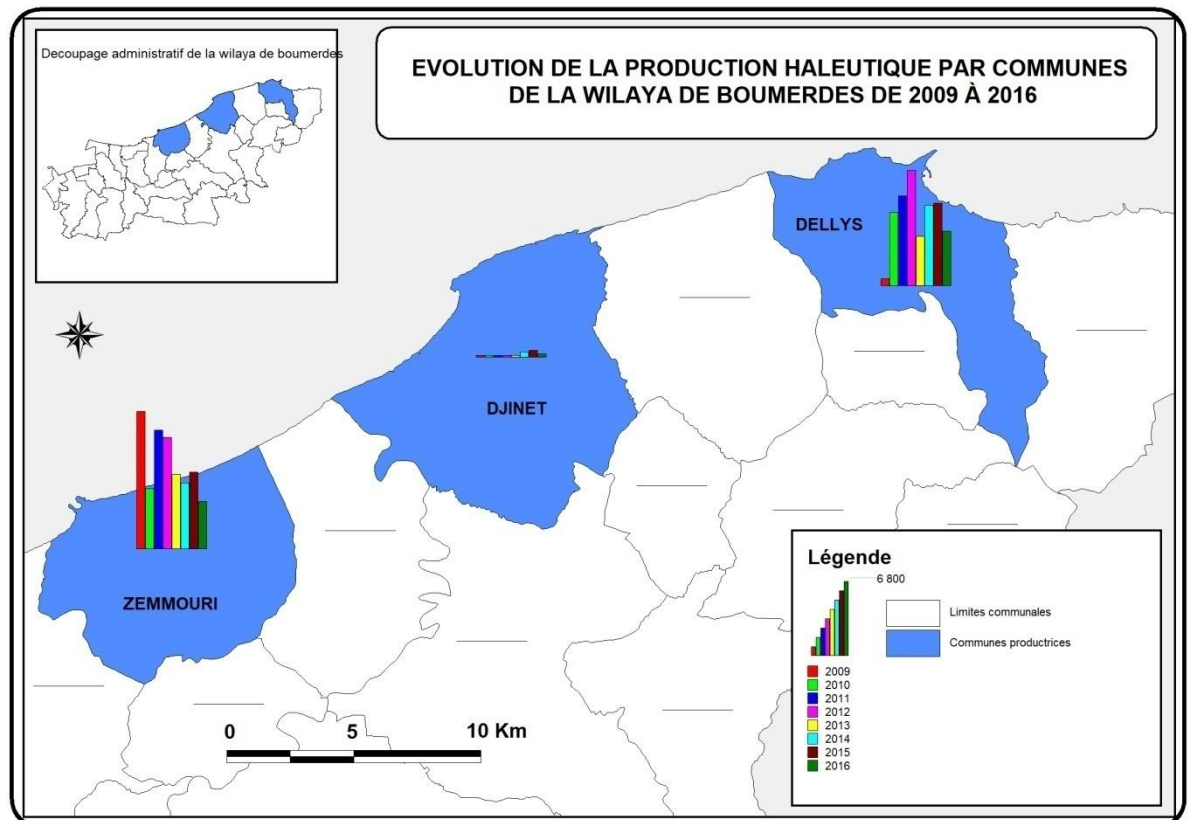
Graph n° 3: répartition des PME par secteur d'activité

Source : annuaire statistique de la wilaya de Boumerdes 2016

La présence du secteur de la pêche, agriculture et chasse à la 6^{ème} place explique la dynamique de Dellys mais aussi celle de Zemmouri et Djinet quoiqu' à moindre importance.

Dans la carte qui suit, on se rend compte de la prédominance du port de Dellys par rapport à Zemmouri et Cap Djinet, si l'on compare la production halieutique des trois ports.

Il faut dire aussi que plus on s'éloigne de la RN12 moins il ya de PME.

Carte n° 8: évolution de la production halieutique

Source : nous-mêmes

Il est important de noter que le port de Dellys est le plus ancien de la wilaya, fondé par les Carthaginois. D'ailleurs, la ville de Dellys est l'une des plus anciennes d'Algérie et date de 1068, mais le port de Cap djinet n'en est un qu'en 2016, n'ayant que le statut d'abri de pêche avant cette date.

1.3. Les programmes de développement

Durant la période 1999-2010, La wilaya de Boumerdes a bénéficié d'une enveloppe globale, tous programmes confondus, de **152,948 Milliards** de Dinars dont **135,953 Milliards DA** au titre des Programmes Sectoriels Déconcentrés (PSD) et **16,995 Milliards DA** pour les Plans Communaux de Développement. Dans le cadre de la poursuite des efforts d'investissements publics entrepris au titre des plans précédents, il a été notifié à la wilaya un programme quinquennal 2010 - 2014 d'un montant de **161 318 700 000 DA** destiné au renforcement de la dynamique de développement local.

A propos, du programme quinquennal période 2010-2014, la Wilaya a bénéficié d'un investissement public conséquent, qui concerne tous les secteurs d'un montant de 161,318 Milliards de DA dont une Autorisation de Programme notifiée de 80,475 Milliards de DA à fin 2013. Ce programme vise la réalisation des objectifs suivants :

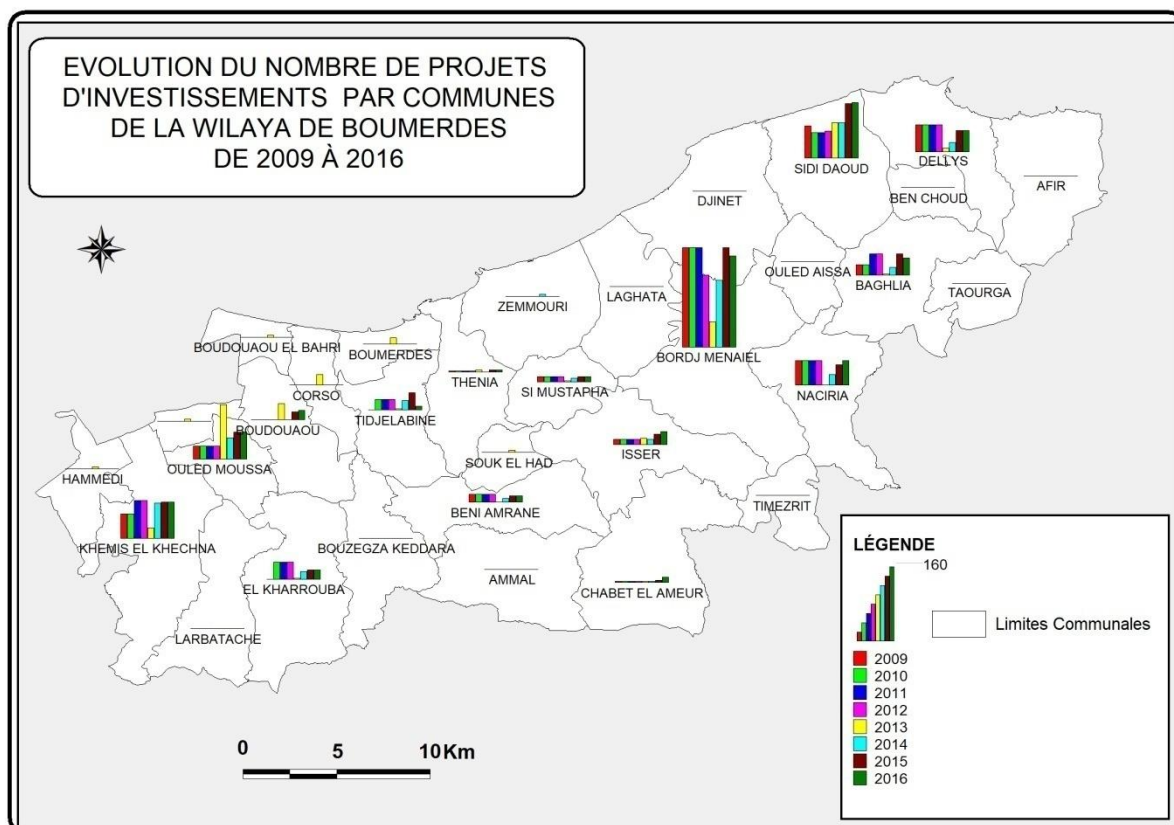
- La mise à niveau des grandes infrastructures de base (ports et routes),
- L'amélioration des conditions d'accueil dans les secteurs de l'éducation, de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur,
- La réalisation et la modernisation du service public.
- La résorption des déficits en VRD des centres urbains et l'amélioration du cadre de vie des citoyens.
- Mise à niveau des disponibilités foncières par la réhabilitation des zones d'activités et création des zones industrielles.

Le tissu industriel au niveau de la wilaya de Boumerdes se définit par une prépondérance du secteur privé avec **191** unités industrielles et un effectif de **8 039** travailleurs contre **09** entreprises publiques embauchant **2 071** travailleurs. Ces unités productives sont implantées au sein des **18** zones d'activités existantes (**12** gérées par l'AGRF et **06** par GESTIBO) ainsi qu'en dehors des ZAD (Ouled - Haddadj, Corso et Hammadi) Les activités prédominantes sont représentées par : Les matériaux de construction avec **1 927** emplois et l'agroalimentaire avec **1725** emplois.

Pour la précision, six (**06**) zones d'activités ont bénéficié d'une opération de réhabilitation (viabilisation) et sept (**07**) nouvelles, ont fait l'objet d'une proposition de création. Concernant le bilan des activités du CALPIREF, la wilaya de BOUMERDES a enregistré le dépôt de : **1809** dossiers d'investissement. On dénombre **286** dossiers d'investissement retenus. Le foncier consacré à l'investissement économique porte sur une superficie globale de **200 ha 36 ares 69 ca**, repartis sur l'ensemble des **18 zones d'activités** dont dispose la wilaya.

La carte ci-dessous illustre le nombre de projets d'investissements en zones industrielles.

Carte n° 9 : évolution des projets d'investissements en zones industrielles



Source : nous-mêmes

A travers la carte, on se rend compte que la commune qui compte le plus de projets est Bordj Menaiel puis vient Sidi Daoud, Khemis El Khechna et Ouled Moussa. Il faut dire que ces communes comptent plus qu'un site comme explicité ci-dessous :

Tableau n° 2: Etat récapitulatif des zones d'activités par Daira et par commune

Daira	Commune	Nombre de Zones
Baghlia	Taouargua	1
	Baghlia	2
Boudouaou	Boudouaou	1
	El -Kharrouba	1
Bordj Menaiel	Bordj Menaiel	3
	Zemmouri	1
	Djinet	1
	Leghata	1
Boumerdes	Tidjelabine	3
Dellys	Dellys	2
Khemis el Khachna (K,E,K)	Khemis el Khachna	4
	Ouled Moussa	7
Isser	Isser	1
	Chabet El Aneur	1
	Si Mustapha	1
Naciria	Naciria	2
Thénia	Souk El Had	2
	Beni Amrane	1
	Thénia	1
Total		36

Source : Direction de l'Industrie et des Mines

En attendant, la concrétisation des projets gérés par l'agence nationale de régulation et d'intermédiation foncière (ANIREF) portant sur la réalisation de deux zones industrielles, à savoir la zone industrielle de Larbatache avec **137 Ha** et la zone industrielle de Zaatra avec **1122 Hectares**, le CALPIREF a la charge examiner les demandes d'investissement à l'effet d'assurer la concrétisation effective des potentialités productives sur le territoire de la wilaya.

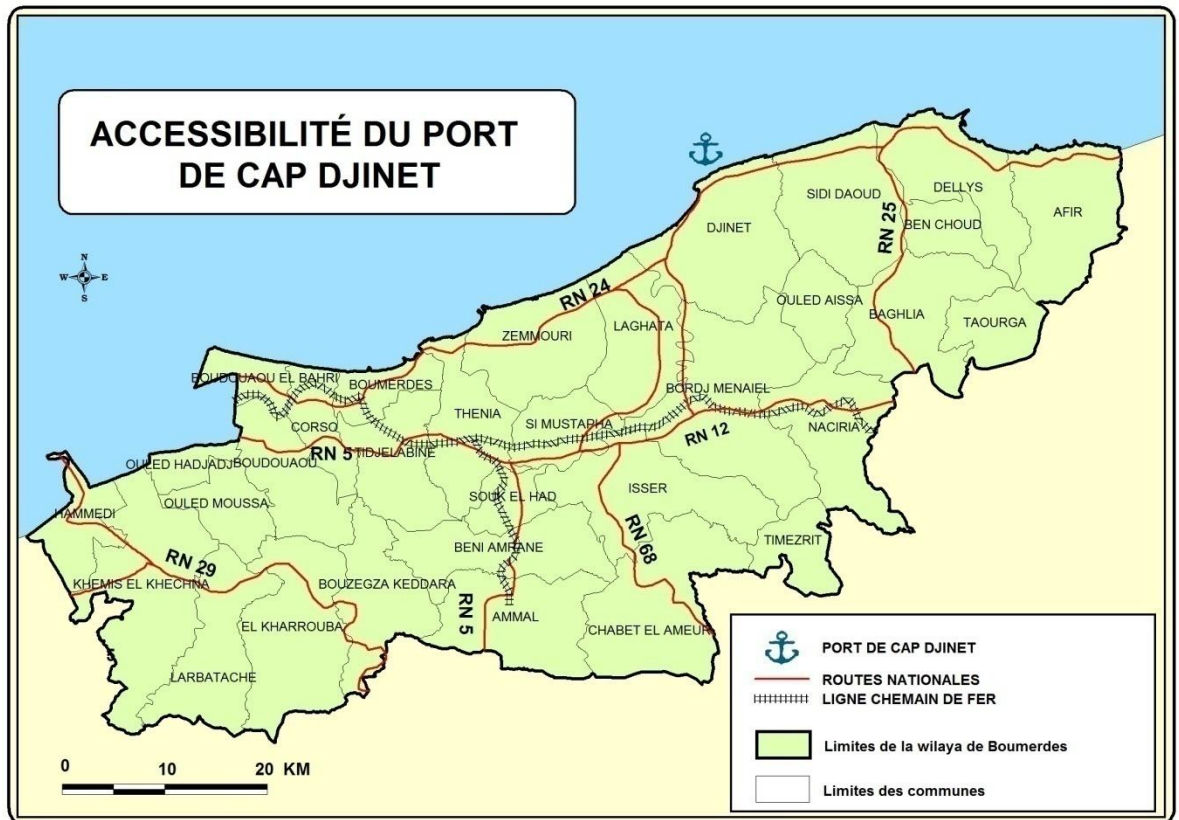
La dynamisation des guichets uniques décentralisés de l'ANDI a permis principalement d'assurer leur rôle d'accompagnement des promoteurs ayant bénéficiés des facilités du dispositif et la concrétisation de l'acte d'investir. La répartition des déclarations enregistrées au courant de l'année 2013 concerne **366 projets** prévoyant **3468 emplois** avec une prédominance du secteur des transports avec **228 Projets**, suivis de **56 projets** dans le BTHP et **52** dans l'industrie avec **1 375 emplois**. Les projets d'investissements enregistrés ont connu une évolution constante depuis la création du guichet unique. Le nombre de projets en 2011 de **146** est passé à **306** en 2012 et **366** en 2013 et l'emploi créé durant cette période est de **1305 postes** sur **7734 prévus**.

Enfin, l'analyse par secteurs d'activité des projets, montre qu'en termes de valeurs absolues, le secteur de l'industrie a engagé plus d'investissements et d'emplois que les autres secteurs.

Il faut dire qu'en plus des disponibilités foncières destinées aux activités industrielles, la Wilaya de Boumerdes dispose de onze (**11**) **Zones d'Expansion Touristique (Z.E.T)**, couvrant **10 communes côtières**, pour une superficie globale de **4.738 Ha**, offrant ainsi de grandes opportunités d'investissement à même de contribuer au développement de l'industrie touristique. Il suffit juste que toutes les institutions publiques, les partenaires sociaux et opérateurs économiques sachent mobiliser les ressources existantes, pour assurer la prospérité de la collectivité. Aussi, un effort particulier doit être mené par les investisseurs potentiels pour engager tout leur génie et renforcer leur capacités d'action, dans le but de développer les moyens de réalisation de la wilaya, en vue de contribuer à la prise en charge du programme de développement et de participer pleinement à la réalisation des objectifs que se trace la wilaya de Boumerdes.

1.4.L'accessibilité

Carte n° 10: accessibilité du port de Cap Djinet



Source : nous-même

Le tableau ci-dessous nous indique que les distances entre le port de Cap Djinet et la plus part des chefs- lieux de communes de la wilaya de Boumerdes et mêmes des villes limitrophes restent correctes. Le port a l'accès à deux routes nationales RN24 et RN25. La RN24 donne l'accès à la RN12 et la RN25 aux communes du sud de la wilaya.

Malgré cet état de fait, l'enclavement est effectif car le relief est très accidenté et les routes sont en mauvaise état ce qui met de la distance psychologique entre la commune de Cap Djinet et les communes les plus prospères de la wilaya, c'est-à-dire, celles de l'Ouest, proches d'Alger et celles qui longent la RN12, desservant TiziOuzou, Bejaia et Bouira.

C'est le cas des communes du littoral-Est, contrairement aux communes du littoral-Ouest, complètement désenclavées.

Tableau n° 3: distance entre le port de Cap Djinet et les chefs-lieux de communes limitrophes

Ville	Distance (Km)
Boumerdes	28
Zemmouri	16
Dellys	20
Baghlia	27
Naciria	27
Bordj Menail	17
Isser	26
Si mustapha	24
Thenia	33
Tidjeabine	40
Rouiba	60
Reghaia	55
Alger (Port d'alger)	84
Tizi Ouzou	48

Source : nous-mêmes en consultant Google Mapp

En conclusion il y a lieu de dire que les dynamiques de ce territoire dépendent de l'existence d'infrastructures de base telle une route nationale (RN12), un port, de l'implantation de zones d'activités, zones industrielles, zones d'expansion touristique ainsi que de l'existence de ressources naturelles.

Synthèse

Pour rappel, les dynamiques territoriales peuvent être définies à travers l'interaction de deux concepts : la *coordination* et ses répercussions à l'échelle territoriale, les *ressources* construites sur un territoire. Des relations de bouclage apparaissent entre ces processus de construction de ressources et la coordination. Les dynamiques territoriales peuvent donc être expliquées comme suit :

- La dynamique territoriale est basée sur l'interaction d'acteurs. Cette interaction est un processus de mise en rapport des acteurs qui utilisent à cette fin un système de règles.

- Les ressources sont appropriées par les acteurs au sein de la coordination. Elles peuvent être de nature différente : génériques et spécifiques suivant une terminologie évolutionniste, mais aussi latentes et disponibles suivant la distinction de HIRSCHMAN (1958).
- Des ressources sont créées et transformées au cours de la coordination. La définition de la coordination est variable et dépend des positionnements théoriques initiaux des auteurs.
- Les territoires peuvent être appréhendés à travers cette interaction entre coordination et ressources. Il ne s'agit pas pour autant de systèmes fermés. En effet, des phénomènes exogènes comme la globalisation et la financiarisation, les politiques économiques nationales se répercutent sur les dynamiques territoriales. Il en résulte que les dynamiques territoriales sont multiformes, il n'existe pas de modèle unique de développement territorialisé.

Pour définir la coordination sur le territoire qui nous intéresse, Il s'agit de répondre à la question suivante : qui se coordonne avec qui, comment et pourquoi ? Les individus se mettent en rapport avec d'autres individus à travers la réalisation d'activités conjointes. Ils utilisent à cette fin des facteurs de production au sens large (capital, travail, savoirs, informations, technologies, ...). Ils peuvent s'appuyer sur plusieurs formes organisationnelles ou bien en créer de nouvelles, leur but est la création de ressources.

Il s'agit de mettre en relation les acteurs publics (représentants des collectivités territoriales, les différents dispositifs mis au point par le gouvernement pour faciliter, encadrer l'investissement...) avec les acteurs privés (artisans, chefs d'entreprises, exploitants agricoles, pêcheurs) dans le but de valoriser les potentialités territoriales locales.

Ainsi, il ya lieu de détecter les formes de proximités spécifiques à notre territoire :

Pour la proximité géographique, notre analyse cartographique nous a permis de localiser deux entités géographiques : les communes de l'Ouest de la wilaya avec une forte interaction avec l'algérois. Les communes longeant la RN12, profitant d'une rente de situation et les communes du Nord ou du littoral qui tiennent leur dynamique des produits de la mer et du tourisme.

Pour la proximité organisée, son étude va nous permettre de décrire la qualité de la coordination. En fonction des formes prédominantes de proximité, la nature de la coordination est variable. Il est alors possible de distinguer des archétypes de coordination qui ont alors des répercussions différenciées sur les dynamiques territoriales.

La coordination n'est pas une relation mécanique et impersonnelle, elle implique le jeu d'acteurs ayant des statuts et des intérêts différents. La difficulté, dans le champ de l'observation, comme dans celui de l'action publique, est d'identifier l'intérêt commun à quelques-uns et de voir s'il est compatible avec l'intérêt général. Les risques de « décrochages » sociaux sont réels. Deux types de conditions peuvent être évoqués : la gouvernance, comme mode d'articulation d'enjeux privés et publics, apparaît plus facile quand les jeux d'acteurs sont bien identifiés, et la gouvernance comme mode d'intégration des logiques individuelles et institutionnelles, est d'autant plus facile s'il y a un projet, si un milieu le porte.

Il paraît, suivant nos observations que les règlements qui encadrent l'activité économique de notre territoire, essaient de concilier les intérêts des acteurs privés qui souhaitent plus d'aides financières, de bonifications fiscales, de facilitations administratives et surtout plus de foncier (industriel) et d'aides matériels (équipements agricoles, équipements pour la pêche,..) avec les objectifs du gouvernement pour l'encouragement de l'entrepreneuriat et le désengagement progressif des capitaux publics de certains secteurs d'activités qui ne sont pas jugés stratégiques.

Pour ce faire, un certain nombre de dispositifs ont été mis au point, pour renforcer cette voie : CNAC, ANSEJ, Micro-Crédits, pour l'aide à l'emploi, la réhabilitation des zones d'activité et des zones industrielles, pour l'encouragement de l'investissement et les zones d'expansion touristique pour la promotion du tourisme tout en prenant en compte les dispositifs de la loi domaniale 90-30.... Et que le privé considère comme une entrave à ses intérêts.

Cap Djinet a bénéficié de ces dispositifs. A titre illustratif pour 2014, pour l'ANSEJ 20 dossiers ont été acceptés, 10 par la CNAC, 6 financés par le dispositif Micro-Crédits. Et pour combattre la précarité sociale, 31 personnes ont bénéficié des DAIS et IAIG en 2016.

La Wilaya a bénéficié de l'inscription de grands projets dont Cap Djinet est un bénéficiaire privilégié tels que:

- La centrale électrique de 1131 MW de Cap Djinet achevée en 2016.
- La station de dessalement de l'eau de mer à Cap Djinet, avec adduction et réservoirs de stockage.
- l'interconnexion des systèmes d'approvisionnement à partir des barrages de Taksebt (SPET) et Keddara (SPEK).
- Le dédoublement de la RN 24 sur 20 Kms, en cours de réalisation.
- Le renforcement et la modernisation de cinq (05) routes nationales.
- Modernisation et électrification de la voie ferrée Thénia - Tizi-Ouzou.
- Dédoublement de la voie ferrée Thénia -Bordj Bou Arreridj.
- Autoroute Est-Ouest, section de Boumerdes.
- 2ème rocade section de Boumerdes.

Il faut ajouter la programmation d'une zone d'activité spécialisée en 2017, dans les métiers de la pêche et de l'agriculture.

Ceci dit, concilier les intérêts des uns et des autres ne semble pas facile et c'est ce qui détermine la qualité de la coordination et la bonne gouvernance.

Un autre point qui détermine les dynamiques territoriales en plus de la coordination concerne les ressources.

Au niveau des ressources, une double distinction porte sur les couples générique / spécifique, latent / disponible.

Les ressources utilisées exercent un effet sur la coordination. La nature générique ou spécifique des facteurs de production influence le déroulement ainsi que les formes prises par la coordination. L'utilisation d'un facteur générique n'exerce de l'influence que sur la coordination, alors que l'utilisation d'un facteur spécifique provoque des modifications, notamment à travers des formes d'apprentissage se traduisant par la constitution de routines et d'irréversibilités.

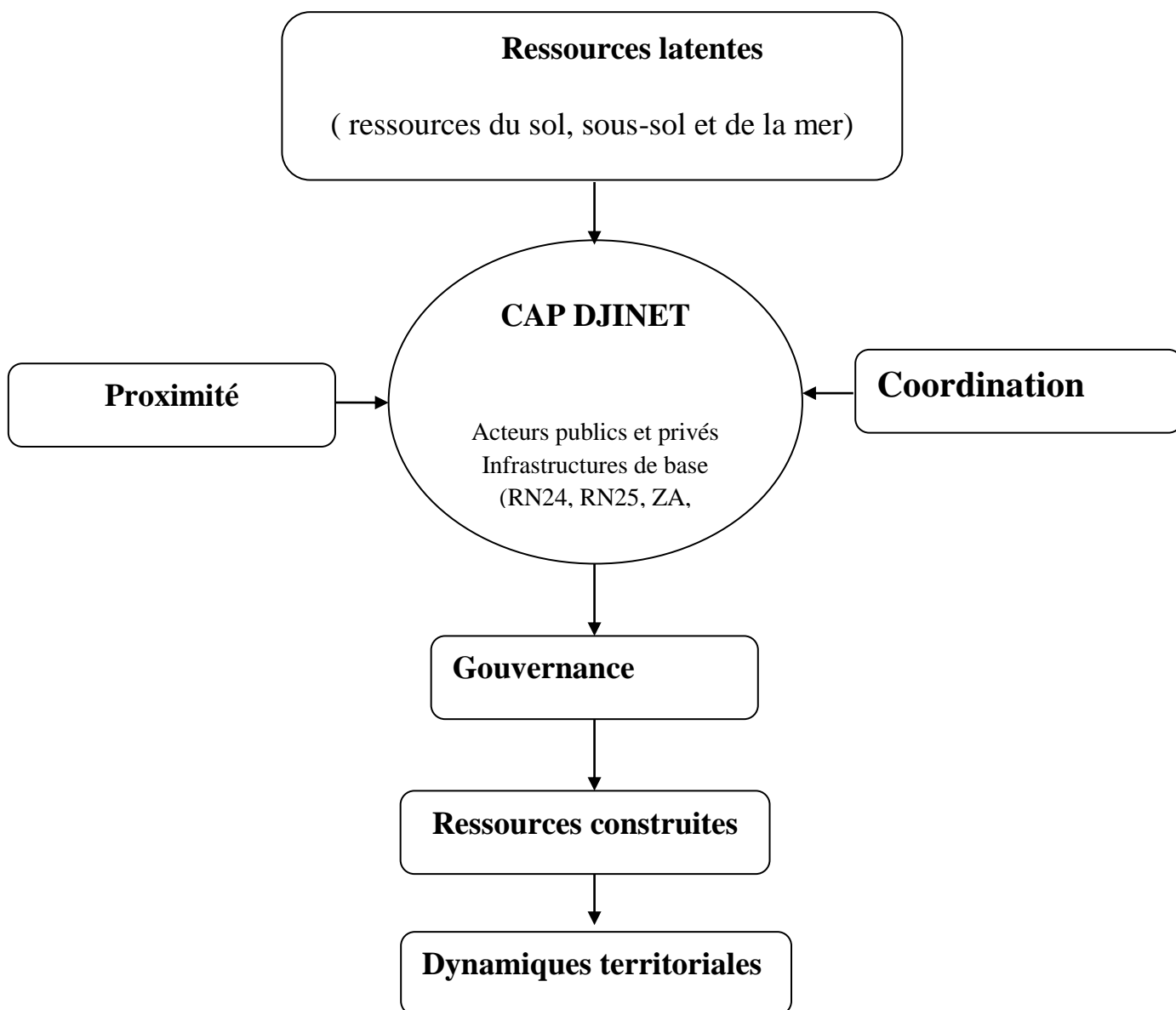
Une autre distinction repose sur la nature disponible ou latente des ressources. Cette distinction différencie :

- Les ressources disponibles - entendu au sens de pouvant être achetées et vendues sur un marché-, directement utilisables. Elles sont caractérisées par une quantité, un prix et une qualité. Ce qui entre en compte est la dotation en ressources. Elle permet d'évaluer des potentialités de développement à travers l'orientation de trajectoires de développement.
- Les ressources latentes ne sont pas immédiatement disponibles - au sens de faisant l'objet de relations d'achat/vente sur un marché. Ces ressources latentes ont un rôle de catalyseur des dynamiques économiques, transposable aux dynamiques territoriales.

Une explication des dynamiques territoriales réside dans la capacité des coordinations territorialisées à identifier, révéler et utiliser des ressources latentes. Cette capacité est clairement définie comme un processus de nature collective.

L'analyse cartographique a mis l'accent sur les ressources spécifiques, en mettant en relief l'évolution positive de certains indicateurs comme le nombre d'artisans, le nombre de PME, des exploitations agricoles et des projets d'investissements. Bien entendu, ces acteurs économiques ont essayé de valoriser les ressources latentes, grâce à l'exploitation du sol, sous-sol et des ressources de la mer.

Figure n° 7: modèle géoéconomique des dynamiques du territoire de Cap Djinet



Source : nous-mêmes

2.Essai de modélisation économétrique

Pour ce travail, nous avons opté pour l'analyse de variables en données de panels.

L'analyse cartographique nous a permis d'appréhender les facteurs des dynamiques territoriales, mais sans mettre en évidence l'impact de ces facteurs sur l'attractivité du territoire. Autrement dit, les infrastructures de base existantes ont-elles le même impact ? L'existence d'un port dans la wilaya a-t-il le même poids qu'une Route Nationale ?

L'annexe n°5 offre le détail de notre base de données, constituée de recoupements d'informations des annuaires statistiques de la wilaya de Boumerdes entre 2009 et 2016.

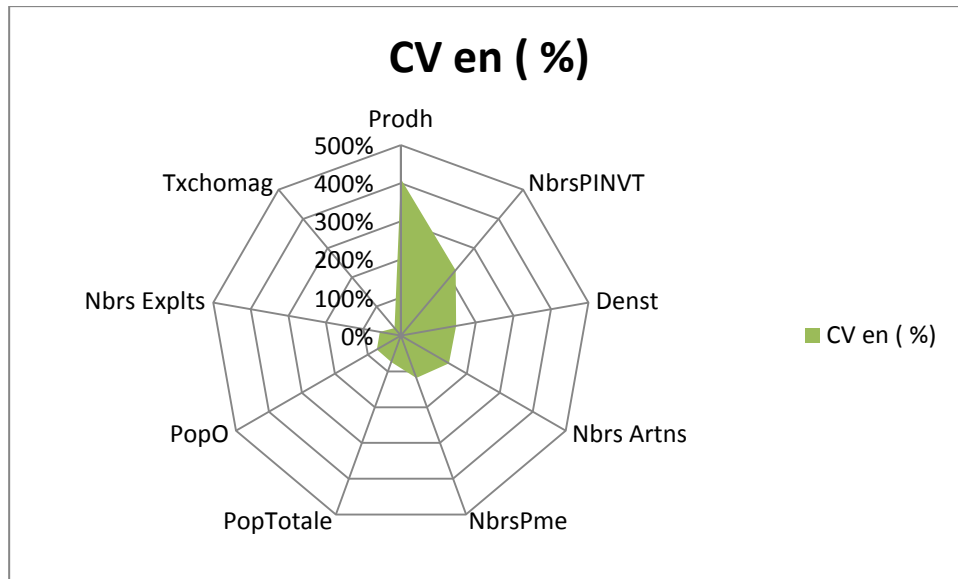
2.1. Analyse statistiques des variabilités interannuelles et intercommunales

Le tableau ci-dessous montre la variabilité des indicateurs analysés durant la période 2009-2016, c'est-à-dire le comportement de des indicateurs durant cette période pour chaque commune. La variabilité est calculée par rapport à la moyenne de l'ensemble des communes.

Tableau n° 4: coefficient de variabilité de la wilaya de Boumerdes

Variabes	Moy	Std.dev	CV en (%)	Ranr(CV)	Min	Max	IV
Prodh	242,5389	997,4974	411%	1	0	6737,42	6737,42
NbrsPINVT	11,50391	25,75434	224%	2	0	154	154
Denst	815,9023	1202,117	147%	3	152	16169	16017
NbrsArtns	86,12109	125,4705	146%	4	0	1254	1254
NbrsPme	269,1992	318,5554	118%	5	4	1942	1938
PopTotale	27403,87	20232,93	74%	6	6372	95380	89008
PopO	12246,4	8919,623	73%	7	14,89	44668	44653,11
NbrsExplts	630,2891	353,3881	56%	8	196	1664	1468
Txchomag	9,147539	2,363126	26%	9	4,1	17,37	13,27

Source : nous-mêmes



Source : nous-mêmes

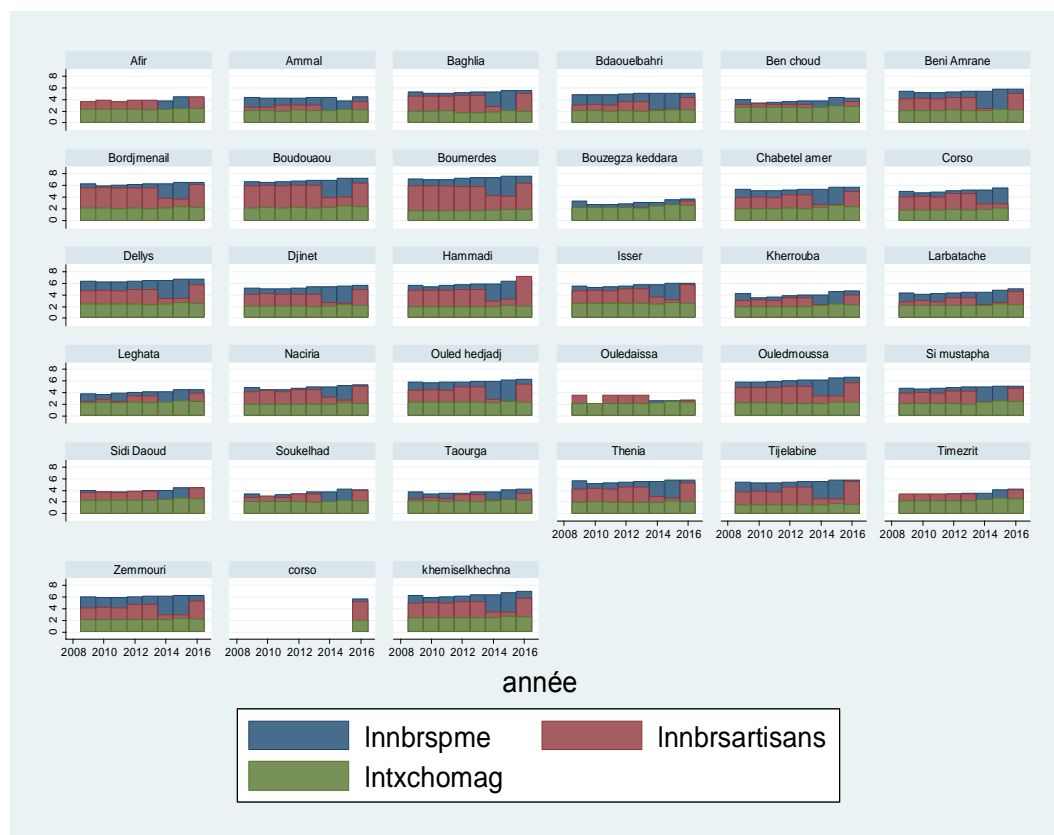
Il ya lieu d'observer qu'il existe une faible variabilité pour le taux de chômage et le nombre d'exploitations agricoles ; le schéma ci-dessus l'illustre clairement. Ceci prouve qu'il n'a pas eu de politique publique en faveur du secteur agricole dont le but aurait été la mise en valeur des terres.

Concernant le chômage, il reste stable et au dessous de la moyenne nationale.

En analysant plus en détail, (voir annexe n°7), on se rendra compte du fait que les communes dotées d'un port, connaissent une variabilité *faible* pour le chômage : le coefficient de variabilité se situe entre 0.13 pour Djinet ; 0.11 pour Zemmouri et 0.10 pour Dellys. Les communes limitrophes enregistrent la même variabilité.

Cette relative stabilité s'explique entre autre, par le fait que le marché du travail est peu dynamique.

Le graphe qui suit exprime une illustration combinée de trois indicateurs que sont le taux de chômage, le nombre d'artisans et celui des PME.

Graphe n° 4: évolution du taux de chômage, du nombre d'artisans et de PME entre 2009 et 2016

Source : nous-mêmes

Il y'a lieu d'observer que pour chaque commune, l'évolution du chômage est relativement stable quelque soit l'évolution des deux autres indicateurs, plus important encore à relever, est que ce taux de chômage, ne baisse pas de façon significative lorsque les autres indicateurs augmentent.

Il faut dire qu'en Algérie, l'Etat reste le premier employeur. Ceci dit, la baisse du chômage ne peut être significative que s'il y'a des recrutements massifs dans la fonction publique ; pratique qui n'est pas dans l'ère du temps.

Tous les programmes de développement alloués à la wilaya (cité au dessus), n'ont réussi qu'à maintenir le taux de chômage un peu au dessous de la moyenne nationale

Pour le graphe ci-dessous, nous avons combiné un autre indicateur, la production halieutique. Pour les trois ports de Boumerdes : Dellys, Zemmouri et Cap Djinet, la production semble insignifiante pour apparaitre sur le graphe. Ce qui exprime le fait que son poids sur le développement

des communes en question n'est pas d'une grande importance. Les efforts fournis pour promouvoir l'activité de la pêche ne semble pas être porteurs.

Suivant le coefficient de variation, la production halieutique représente le taux le plus élevé de dispersion. Or, elle occupe le premier rang avec 400% de variabilité. Ceci est dû au fait que la disponibilité de cette ressource naturelle est instable pour des raisons naturelles et de politiques publiques, vu le manque d'esprit d'entrepreneuriat du secteur.

Quoique la wilaya de Boumerdes possède dix communes littorales, il n'en demeure pas moins que les statistiques officielles ne prennent en compte que la production des trois ports, sachant que la production dite de « plaisance » enregistre des quantités importantes.

Cette dernière est comptabilisée pour les trois ports mais ne l'est pas pour les ports naturels, qui existent sur le littoral de la wilaya. Pour se rendre compte de l'importance de cette activité, le tableau suivant nous offre les données de la production halieutique de plaisance pour les trois ports : Dellys, Zemmouri et Cap Djinet entre 2010 et 2016 :

Tableau n° 5: production de plaisance

Années	Dellys	Zemmouri	Djinet	Wilaya
2010	11,230	2,839	0,000	14,069
2011	15,302	2,765	0,000	18,067
2012	25,995	0,665	0,000	26,660
2013	7,710	0,000	0,000	7,710
2014	27,948	0,000	47,894	75,842
2015	42,430	6,206	61,556	110,192
2016	40,438	30,828	54,976	126,242

Source : direction de la pêche et des ressources halieutique, wilaya de Boumerdes, dec 2017.

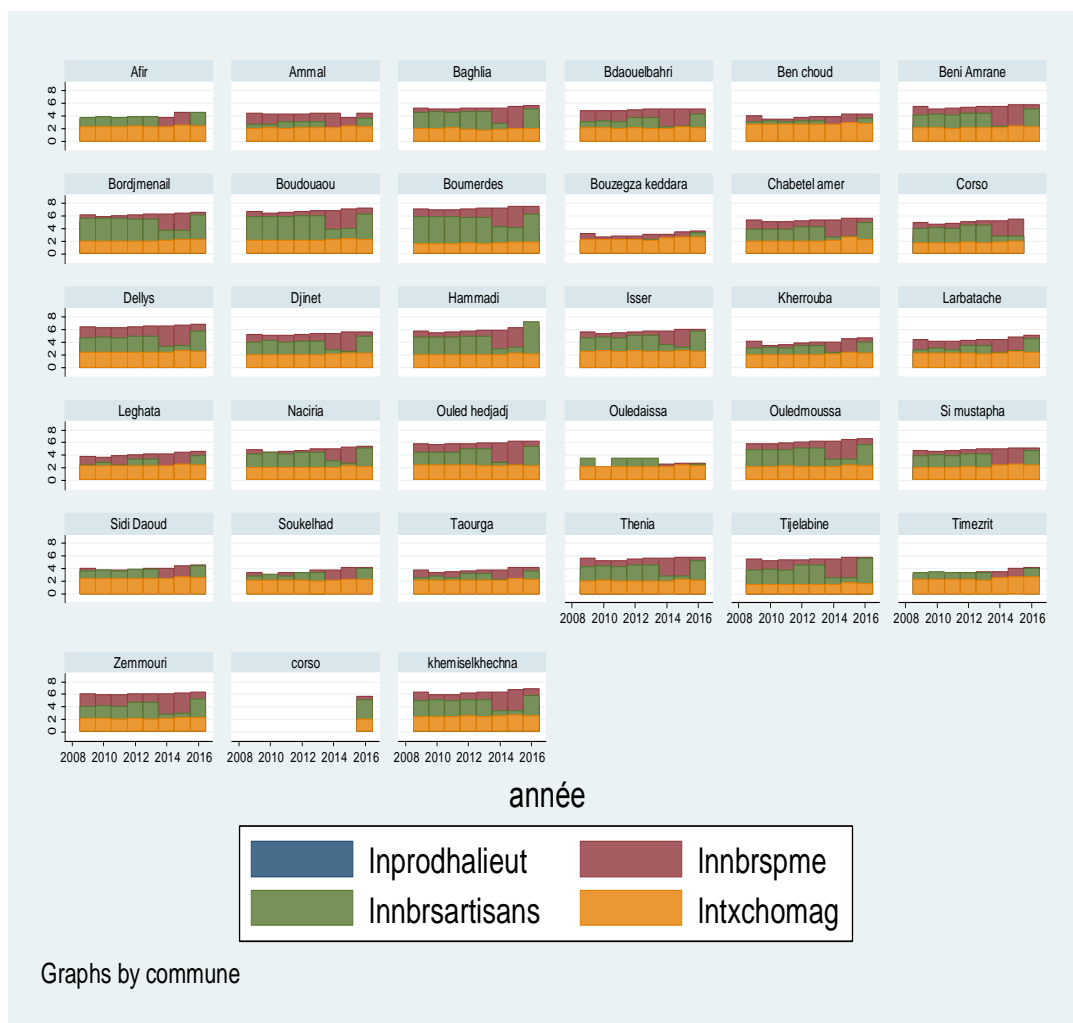
Ceci est-il dû au fait que l'Algérie appartient à ces pays qui, historiquement, ont tourné le dos à la mer malgré l'importance du littoral, considérant ce territoire comme le lieu d'activités illicites (pirates) ?

Dans le détail, il faut relever les données suivantes pour les trois ports :

- Cap Djinet : 0.58 ;
- Zemmouri : 037 ;
- Dellys : 0.47.

Ces données illustrent une variabilité moyenne inhérente à la nature de cette activité qui dépend des aléas de la mer.

Grphe n° 5: évolution du taux de chômage, du nombre des artisans et de PME et la production halieutique entre 2009 et 2016.



Source : nous-mêmes

Graphe n° 6 : Evolutions des activités artisanales dans la wilaya de Boumerdes, période 2009-2016.



Source : nous-mêmes

Il ya lieu d'observer dans le graphe ci-dessus, que l'évolution du nombre des artisans dans chaque commune étudiée est une relative stabilité, avec une baisse significative enregistrée pour les années 2014-2015, qui coïncident avec la baisse des transferts et des subventions de l'Etat algérien. Ceci prouve encore l'importance du soutien de l'Etat à toute dynamique territoriale.

Plus de détails sont illustrés dans les figures en annexes décrivant l'évolution des indicateurs durant la période 2009-2016.

En observant le tableau, nous remarquons que la forte variabilité concerne en plus de la production halieutique, le nombre de PME, le nombre d'artisans, la densité de la population et le nombre de projets. Ce dernier indicateur prend le second rang après la production halieutique vu la rigueur du code de l'investissement qui contraint l'ANDI à l'annulation du projet, si l'activité n'est pas effective dans l'année de l'acceptation (article 13 du code de l'investissement). Ainsi, les entrepreneurs qui se voient annulés leurs projets, se rabattent sur la création de PME, d'où la forte variabilité de l'indicateur « nombre de PME ».

Pour nos trois communes portuaires, nous avons les coefficients de variabilité suivants : Djinet (0.21), Dellys (0.19) et Zemmouri (0.14) qui nous permettent de dire que la forte variabilité les concerne à moindre effet. La forte variabilité concerne plutôt les communes du sud de la wilaya et celle ne disposant pas de zones industrielles, dont le coefficient est autour de 0.53. (voir annexe n°8). C'est le nombre d'artisans qui fluctue le plus. Dans le classement par commune et par indicateur, les coefficients les plus forts (supérieur à 1) sont :

Tableau n° 6: coefficient de variabilité par commune et par indicateur

Commune	Variables	Moy	Std.dev	CV en		Min	Max	IV
				(%)	Ranr(CV)			
Ouledhedja	Nbspro	.5	1.414214	2,83	1	0,00	4,00	4,00
Zemmouri	Nbspro	.5	1.414214	2,83	2	0,00	4,00	4,00
AFIR	Nbspro	.125	.3535534	2,83	3	0,00	1,00	1,00
Bdaouelbahri	Nbspro	.625	1.767767	2,83	4	0,00	5,00	5,00
Boumerdes	Nbspro	1.25	3.535534	2,83	5	0,00	10,00	10,00
SidiDaoud	Nbspro	.125	.3535534	2,83	6	0,00	1,00	1,00
Corso	Nbspro	2.428571	6.425396	2,65	7	0,00	17,00	17,00
Thenia	Denst	2503.875	5521.557	2,21	8	528,00	16169,00	15641,00
SoukElHed	Nbspro	.875	1.726888	1,97	9	0,00	5,00	5,00
Boudouaou	Nbspro	6.625	9.590732	1,45	10	0,00	25,00	25,00
Tijelabine	Nbarti	74.125	79.75039	1,08	11	12,00	257,00	245,00
Larbatache	Denst	402.625	402.625	1,00	12	378,00	434,00	56,00

Source : à partir des données de l'enquête

Pour la densité de population, nous observons aussi une forte variabilité due à la forte migration interne (la population totale connaît un faible coefficient de variation, 74%), qui profite à certaines communes au détriment d'autres :

Si nous relevons les données des communes limitrophes des trois ports, c'est-à-dire pour **Cap Djinet**, Sidi Daoud, Leghata, OuldbAissa et Bordj Menail ; pour **Zemmouri**, Thénia, Si Mustapha et Leghata et pour **Dellys**, Ben Choud, Afir et Sidi Daoud, il ya lieu de mettre l'accent sur le fait que toutes les communes limitrophes, sont en détresse par rapport à la moyenne de la wilaya, sauf celles qui longent la RN12 : Bordj Menail et Thénia. Sidi Daoud et Leghata sont limitrophes de deux communes portuaires sans que cela leur en profite. La commune de Sidi Daoud enregistre la dispersion la plus importante concernant l'indicateur « nombre de projets » : 2.83 et la commune de Leghata 0.82 pour l'indicateur « nombre d'artisans ».

A ce stade de l'analyse, on peut déjà conclure que l'externalité portuaire n'a aucun effet dynamisant pour ce territoire et que le port n'a pas d'impact sur l'attractivité, ni de sa commune ni au-delà.

2.2. Estimation économétrique en données de panel

A travers une analyse empirique de certains indicateurs socioéconomiques (nombre d'artisans, nombre de PME, taux de chômage, production halieutique), nous nous attelons à identifier l'impact des variables principales (impact direct) notamment, le nombre d'artisans, le nombre de PME, sur le taux de chômage et la densité de population et la production halieutique. L'évaluation empirique de cet impact est quand bien même difficile à cerner car elle nécessite la disponibilité de données sur les individus (dans notre cas les communes de la wilaya de Boumerdes)

Pour mener à bien notre réflexion, une présentation de la structure générale, typologie et méthodes d'estimation des modèles économétriques en données de panel s'avère nécessaire pour postuler ensuite, grâce à une application empirique, à une étude des résultats issus de l'analyse des variables. Les facteurs explicatifs seront estimés suivant des modèles en données de panels (modèles à effets fixes et modèles à effets aléatoires), qui seront appliqués et construits à cet effet. Ce type de modèle possède l'avantage de la prise en compte de l'hétérogénéité des communes dans la modélisation, et de déceler la signification des variables étudiées.

Nous avons été contraints d'étudier la relation de l'activité artisanale avec les autres activités en premier lieu, car l'évolution de l'activité artisanale peut s'expliquer par la présence de l'effet externe propre de chaque commune l'un des facteurs de choix de localisation des activités économiques en Algérie.²⁴⁰

2.2.1. Choix de la méthode d'analyse et typologie des modèles

Le modèle d'analyse retenu pour détecter les déterminants est le modèle de régression en données de panel, compte tenu de la nature de nos variables et de la structure des données. L'utilisation de données longitudinales ou de panel est devenue plus fréquente ces derniers temps, particulièrement en économie.

Dans les données de panel, les observations du même individu ou de la même unité sont considérées comme dépendantes, alors que chaque individu est indépendant des autres.

L'avantage de l'analyse de ce type de données est qu'elle permet de modéliser l'hétérogénéité entre les groupes de panels ou l'hétérogénéité individuelle. Cela constitue un nouveau domaine de l'économétrie sur lequel se fondent les recherches récentes, qui font apparaître de nouvelles techniques liées à ce dernier. «*J.Hausman., Z.Griliches (1984)*», ont introduit une méthode de traitement des données, en incluant un effet individuel commun à tous les individus dans le modèle qui permet la dépendance entre ces dernières. Les modèles de données de panel se distinguent, alors par l'inclusion de « l'effet individuel » ou de « l'hétérogénéité individuelle non observée », qui permet de différencier le comportement de chacun des individus. Ce type de données possède deux dimensions : une pour les individus (ou une quelconque unité d'observation) et une pour le temps. Ces dernières, sont généralement indiquées par l'indice **i** et **t** respectivement. Nous procédons ainsi à la conception d'un modèle économétrique expliquant l'évolution du nombre d'artisans (considérée comme variable dépendante) en fonction de la production halieutique annuelle, de PME, de taux de chômage et de densité de population (en fonction du temps).

2.2.2. Structure générale du modèle

En utilisant les données de panel, la structure générale du modèle peut être exprimée, pour l'individu **i** (commune) et pour la date **t**, sous la forme suivante :

$$y_{it} = u_i + \beta' x_{it} + \varepsilon_{it}$$

y_{it} : Activité artisanale Variable dépendante (à expliquer)

$i = 1, \dots, 32$; et $t = 2009, \dots, 2016$

²⁴⁰Saadaoui (m) : « le choix de localisation des activités économiques en Algérie », thèse de doctorat en sciences, encadrée par Pr Bouras (Z), ENSSEA, 2016.

x_{it} : Un vecteur de K variables explicatives $x'_{it} = (x_{1it}, \dots, x_{Kit})$ supposées strictement exogènes avec $E(x_{Kit} \cdot \varepsilon_{it}) = 0$, $K = 1, \dots, k$ et $T = 1, \dots, t$

x_{1it} : taux de chômage (txch)

x_{2it} : Nombre de Pme par commune

x_{3it} : La densité de population

x_{4it} : La production halieutique.

β : un vecteur de K paramètres à estimés

u_i Intercepte propre à chaque individu (L'hétérogénéité entre les individus)

Les aléas ε_{it} sont supposés indépendamment et identiquement distribués

Avec : $E(\varepsilon_{it} | x_{1it}, \dots, x_{Kit}) = 0$ et $\text{var}(\varepsilon_{it} | x_{1it}, \dots, x_{Kit}) = \sigma_\varepsilon^2$

En économétrie de données de panels, il existe plusieurs manières de modéliser et présenter la relation entre la variable à expliquer et les variables explicatives en tenant compte de l'hétérogénéité des communes. Il est souvent intéressant d'identifier l'effet associé à chaque commune, un effet qui ne varie pas dans le temps, mais qui varie d'une commune à une autre. Cet effet peut être fixe ou aléatoire.

2.2.3. Topologie des modèles

Nous pouvons formuler l'effet individuel par trois modèles souvent utilisés dans la littérature économétrique moindres carrées ordinaires, Modèles à effets fixes et Modèles à effets aléatoires. Dans ce sens, la première étape consiste à vérifier s'il y a vraiment une présence d'effets individuels dans nos données. Nous pouvons représenter ces effets par une intercepte propre à chaque individu, u_i . Nous cherchons donc à tester l'hypothèse nulle

$$H_0 : u_i = 0 \text{ dans la régression}$$

$$\text{Pour tester } H_0 : u_1 = u_2 = \dots = u_N = u$$

Nous pouvons appliquer un test de contraintes de Fisher, le modèle à effets fixes individuels correspond au modèle sans contraintes et comporte N-1 contraintes.

Si la somme des carrés des résidus du modèle est sans contraintes et $e^* ' e^*$ la somme des carrés des résidus du modèle avec contraintes, la statistique de Fisher est donnée par :

$$F = \frac{(e^* ' e^* - e^* ' e^* / N) / N - 1}{e^* ' e^* / NT - N - K}$$

Sous l'hypothèse nulle la statistique F est distribuée selon une loi de Fisher à (N-1, NT-N-K) degrés de liberté. Si la statistique est inférieure à la valeur tabulée alors l'hypothèse nulle est acceptée. Sinon, elle est refusée et nous devons retenir le modèle à effets fixes, lorsque les aléas sont non auto-corrélés et homoscédastique. Cependant le rejet de l'hypothèse indique qu'il y a hétérogénéité des individus.

2.2.3.1. Modèles à effets fixes (connu aussi sous le nom de LSDV (Least Squares Dummy Variables)).

L'hétérogénéité entre les communes est prise en compte par : u_i .

Dans le modèle à effets individuels fixes u_i est une constante spécifique à chaque commune qui ne varie pas dans le temps. Elle prend en compte des caractéristiques individuelles (commune) non observables qui ont un impact direct sur la variable à expliquer y_{it} , le nombre des artisans.

$$\begin{aligned} \ln(nbrsarts)_{it} &= \mu_i + \beta_1 \ln(densité)_{it} + \beta_2 \ln(txch)_{it} + \beta_3 \ln(nbrspme)_{it} + \beta_4 \ln(pdhl)_{it} \\ &+ \varepsilon_{it} \end{aligned}$$

L'estimation du modèle par la méthode LSDV (Least Squares Dummy Variables), reste la plus simple pour capter l'effet individuel. Elle consiste à appliquer la méthode MCO sur le modèle avec variable indicatrice (Dummy) spécifique pour chacun des N individu i . Nous considérons N-1 variable indicatrices tel que :

$$\begin{cases} Di = & \mathbf{1} \text{ pour la commune } i \\ & \mathbf{0} \text{ sinon} \end{cases}$$

La forme du modèle s'écrit de la façon suivante :

$$\begin{aligned} \ln(nbrsarts)_{it} &= \mu_i + \beta_1 \ln(densité)_{it} + \beta_2 \ln(txch)_{it} + \beta_3 \ln(nbrspme)_{it} + \beta_4 \ln(pdhl)_{it} \\ &+ \varepsilon_{it} \\ &+ \alpha_1 w_{1t} + \alpha_2 w_{2t} + \dots + \alpha_{n-1} w_{n-1t} + \varepsilon_{it} \end{aligned}$$

2.2.4. Résultats et analyse de modèle

Le tableau ci-dessous nous permettra d'établir les premiers résultats du modèle économétrique.

Tableau n° 7: Variable à expliquer nombre d'artisans

Variabes explicatives	Coef	Std.err	t	P> t	[95%Conf . intrval]
Inpordhalieut	.0830082	.1041091	0.80	0.426	-.1221706 .288187
Indensit	.2083863	.2763427	0.75	0.452	-.3362314 .753004
Intxchomag	-3.12892	.6434421	-4.86	0.000	-4.397098 -1.860742
Innbrspme	.4305815	.2583114	1.67	0.097	-.0785001 .9396632
lcodcmne-2	-.0625879	.7775572	-0.08	0.936	-1.595002 1.469826
lcodcmne-3	-1.2831	.7262168	-1.77	0.079	-2.714333 .1481317
lcodcmne-4	1.380545	1.7492291	1.84	0.06	-.0960397 2.85713
lcodcmne-5	.8167061	1.035231	0.79	0.431	-1.223533 2.856945
lcodcmne-8	1.936057	.6433132	3.01	0.003	.6682121 3.203902
lcodcmne-9	.0142707	.9514353	0.01	0.988	-1.860823 1.889365
lcodcmne-10	1.103089	1.634974	0.67	0.501	-2.119127 4.325306
lcodcmne-11	.4950849	1.312153	0.38	0.706	-2.090913 3.081083
lcodcmne-12	1.38869	.8760734	1.59	0.114	-.3378807 3.11526
lcodcmne-13	1.731897	.8343406	2.08	0.039	.0875741 3.37622
lcodcmne-14	1.897181	1.471735	1.29	0.199	-1.003323 4.796684
lcodcmne-15	1.884352	1.537676	1.23	0.222	-1.146108 4.914813
lcodcmne-16	2.62902	1.063642	2.47	0.014	.5327876 4.725252
lcodcmne-17	.9978406	.9744221	1.02	0.307	-.9225559 2.918237
lcodcmne-18	1.090681	1.068245	1.02	0.308	-1.014622 3.195983
lcodcmne-19	1.348473	1.469758	0.92	0.360	-1.548188 4.245135
lcodcmne-20	2.17753	.8563775	2.54	0.012	.4897768 3.865284
lcodcmne-21	.8182464	.7241895	1.13	0.260	-.6089904 2.245483
lcodcmne-22	1.0027	1.232883	0.81	0.417	-1.427073 3.432473
lcodcmne-23	1.124571	.7122729	1.58	0.116	-.2791799 2.528323
lcodcmne-24	.9615609	1.018522	0.94	0.346	-1.045747 2.968869
lcodcmne-25	1.252791	1.711175	0.73	0.465	-2.119602 4.625184
lcodcmne-26	.5190202	.8216846	0.63	0.528	-1.10036 2.138401
lcodcmne-27	.326579	1.34025	0.24	0.808	-2.314793 2.967951

Source : à partir des données de l'enquête

Tableau n° 8 : Modèle à effets fixes

Lnnbrsartis~s	Coef.	Std. Err.	t	P> t 	[95% Conf. Interval]	
Lnprodhaliout	.0830082	.1041091	0.80	0.426	-.1221706	.288187
Lndensit	.2083863	.2763427	0.75	0.452	-.3362314	.75300
Lntxchomag	-3.12892	.6434821	-4.86	0.000	-4.397098	-1.860742
Lnnbrspme	.4305815	.2583114	1.67	0.097	-.0785001	.9396632
Cons	6.995089	1.959989	3.57	0.000	3.132332	10.85785
Indicateurs de variabilité et signification de l effet de la commune						
rho	.43172844 (fraction of variance due to u_i)					
F test that all ui = 0	F(31, 220) =		2.06	Prob> F = 0.0015		
R-sq: within = 0.1089	R-sq between = 0.5321					
Corr(u_i, Xb) = -0.5716						
F(4,220)	=	6.72	Prob> F	=	0.0000	
Observations = 256 : dont nombre de communes 32 nombres d'années 8						

Source : Etabli à partir des données d'enquête sous logiciel stata version 12

La lecture des résultats de la statistique **F** avec (N-1, NT-N-K-1) degré de liberté, la statistique de Fisher « F (31, 220) = 0.5321, la probabilité (P. value) de F=0.000 inférieure au seuil de 0,005 ». (Nous rejetons l'hypothèse nulle ($u_i = 0$), nous déduisons qu'il y a des effets communes (le panel à une structure à effets individuelles). Ce qui confirme l'hétérogénéité des communes. Le **tableau**, résume les résultats d'estimation des modèles.

Les résultats d'estimation par la méthode des moindres carrés ordinaires (MCO) et modèle à effets fixes (MEF) montrent que les coefficients associés à la variable taux de chômage et à au nombre de Pme, sont statistiquement significatifs leurs Plus-value respectives sont < à 5% et 10%. En outre, les variables la production halieutique et la densité de population présentent un effet non significatif sur la croissance des activités artisanales, (P-value > à 5%). Le coefficient de

détermination R^2_{Between} est égale 0.53, ce qui explique la contribution de l'effet fixe des communes dans le modèle contre le R^2 .

2.2.5 Estimateur within

Une autre manière de capter les effets individuels, qui est équivalente à l'ajout de variables dichotomiques, est d'utiliser un estimateur «within». Cet estimateur mesure la variation de chaque observation par rapport à la moyenne de l'individu auquel appartient cette observation. L'estimateur obtenu peut s'écrire comme une moyenne pondérée des estimateurs Within. Sous l'hypothèse nulle le modèle peut être estimé avec la méthode des MCO.

Cette méthode d'estimation conduit exactement aux mêmes résultats que la méthode LSDV.

La variabilité totale peut se décomposer entre la variabilité inter-individus et la variabilité intra-individus

2.2.6. Modèle à effets aléatoires

(Connu aussi sous le nom de modèle à composantes d'erreur) Il s'agit de modéliser les effets individuels de façon aléatoire: variant autour d'une moyenne. Nous considérons alors que l'erreur du modèle est composée de l'erreur usuelle spécifique à l'observation « i, t » et de l'erreur provenant de l'intercepte aléatoire. Ce modèle suppose que la relation entre la variable à expliquer et les variables explicatives ne soit plus fixe mais aléatoires, l'effet individuel n'est plus un paramètre fixe mais une variable aléatoire.

Dans ce cas l'intercepte u_i est composé de deux éléments, une constante et un aléa. Ainsi, nous avons : $u_i = u + e_i$, avec u une constante et e_i un aléa spécifique à l'individu i .

$$\ln(\text{nbrsarts})_{it} = u + \beta_1 \ln(\text{densité})_{it} + \beta_2 \ln(\text{txch})_{it} + \beta_3 \ln(\text{nbrspme})_{it} + \beta_4 \ln(\text{pdhl})_{it} \\ + \alpha_1 w_{1t} + \alpha_2 w_{2t} + \dots + \alpha_{n-1} w_{n-1t} + v_{it}$$

$$\text{ou } v_{it} = e_i + \varepsilon_{it} \quad ; \quad v_i \sim N(0, \sigma_v^2) \quad \text{et} \quad \varepsilon_{it} \sim N(0, \sigma_\varepsilon^2)$$

Tableau n° 9 : modèle à effets aléatoires

Innbrsartis~s	Coef.	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]	
Lnprodhalieut	.1140868	.0480108	2.38	0.017	.0199874	.2081862
Indensit	.2741381	.1078475	2.54	0.011	.062761	.4855152
Intxchomag	-.7514107	.2367616	-3.17	0.002	-1.215455	-.2873665
Innbrspme	.4392007	.0803612	5.47	0.000	.2816956	.5967059
_cons	1.312723	.736818	1.78	0.075	-.1314137	2.75686
rho .00943146 (fraction of variance due to u_i)						
Wald chi2(4)	186.90	Prob> chi2	=	0.0000		
R-sq: within	0.0092	between	=	0.		
corr(u_i, X)	=	0 (assumed)				

Source : nous-mêmes

Nous remarquons que l'estimation de la variable activité artisanale en fonction des variables explicatives par le modèle à effets aléatoires sont significatives, P-values inférieures au seuil de 5%. Sauf que les coefficients des paramètres ne sont pas les mêmes avec le modèle des moindres carrés ordinaires et le modèle à effets fixes. Donc pour le choix de meilleur modèle en utilisant le test de Hausman.

2.2.7. Le test d'Hausman

C'est un test de spécification qui permet de déterminer si les coefficients des deux estimations (fixes et aléatoires) sont statistiquement différents «*B.Baltagi et A. Wiley(4). 2005*»: Sous l'hypothèse nulle d'orthogonalité entre les variables explicatives et le terme d'erreur du modèle à effets aléatoires, les deux estimateurs LSDV et MCG sont des estimateurs non biaisés et dans ce cas il ne doit pas y avoir de différence significative entre les estimateurs LSDV et MCQG des différents coefficients «*F.CHRISTOPHER(5). 2006*»: La méthode des MCQG est alors retenue: le modèle est à effets aléatoires.

Soit le test d'hypothèses : $H_0: \hat{\beta}_{LSDV} - \hat{\beta}_{MCG} = 0$

$$H_1: \hat{\beta}_{LSDV} - \hat{\beta}_{MCGV} \neq 0$$

Nous calculons la statistique :

$$H = (\hat{\beta}_{LSDV} - \hat{\beta}_{MCG})' [V(\hat{\beta}_{LSDV}) - V(\hat{\beta}_{MCG})]^{-1} (\hat{\beta}_{LSDV} - \hat{\beta}_{MCG})$$

La statistique H est distribuée selon un chi deux à k degrés de liberté.

Si $H > \chi^2(k)$ pour un seuil $\alpha\%$ fixé, nous rejetons l'hypothèse H_0 , nous rejetons alors la spécification à effets aléatoires et nous choisissons un modèle à effets fixes individuels.

Pour tester la présence d'effets individuels aléatoires nous testons l'hypothèse de nullité de la variance des aléas μ_i .

Tableau n° 10: le modèle d'Hausman

Coefficient	(b)	(B)	(b-B)	sqrt(diag(V_b-V_B))	
	Fixed	re	Difference	S.E.	
Intxchomag	-3.12892	-.7514107	-2.377509	.598342	
Indensit	.2083863	.2741381	-.0657518	.2544292	
Innbrspme	.4305815	.4392007	-.0086192	.2454931	
Inprodhali~t	.0830082	.1140868	-.0310787	.0923779	
chi2(4) = (b-B)'[(V_b-V_B)^(-1)](b-B) =				35.74	Prob>chi2 = 0.0000

Source : nous-mêmes

Nous devons dans cette étape choisir quelle modélisation se prête le mieux à nos données.

En appliquant le test de Hausman qui permet de choisir entre l'estimateur à effets fixes et l'estimateur à effets aléatoires, nous constatons que les deux modèles conduisent à des estimateurs non identiques, vu que les valeurs des paramètres estimés pour les variables explicatives ne sont pas égales pour les deux modèles. De la différence entre ces deux modèles résulte que le test de Hausman réfute l'hypothèse d'absence de corrélation entre le terme aléatoire u_i et les variables explicatives du modèle (Plus-value <5%). Ce qui nous conduit à conclure que les estimateurs du modèle à effets aléatoires (erreurs composées) sont biaisés. Il est préférable dans ce cas précis, de retenir ceux du modèle à effets fixes qui sont plus fiables.

2.2.8. Estimation de modèle par la méthode des moindres carrées

Les résultats d'estimation du modèle économétrique par la méthode des moindres carrées sont résumés dans le tableau n°10 qui confirme les analyses développées plus haut.

Tableau n° 11: Résultats d'estimation de modèle économétrique

Variable indépendante Innbrsartisanas						
Variables explicatives	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
Lnprodhalieut	.0924616	.0466529	1.98	0.049	.0005824	.1843409
Lntxchomag	-.6990124	.2574373	-2.72	0.007	-1.206015	-.1920096
Lnnbrspme	.5780973	.0628116	9.20	0.000	.4543947	.7017999
Lnprodhalieut	0 (omitted)					
cons	2.26914	.6292159	3.61	0.000	1.029949	3.508332
R2	0.4276					
Prob>F	F(3, 252) = 55.44			0.0000		
Nombres des observations			N*T = 32*8= 256			

Source : nous-mêmes

2.2.9. Le test de Breush-Pagan

La statistique de Breush-Pagan est obtenue après l'estimation du modèle à effets aléatoires. Elle permet de tester la significativité du modèle à effets aléatoires «*O. ESTELLE(6). 2005*».

Si la probabilité de la statistique de Breush-Pagan est inférieure au seuil fixé, les effets aléatoires seront globalement significatifs. Le test est basé sur les hypothèses suivantes :

H0 : Absence d'effets aléatoires

H1 : Présence d'effets aléatoires

Ce test est un test bilatéral o,r une variance ne peut être que positive. Honda a proposé de tester

$$H0 : \sigma_u^2 = 0$$

$$H1 : \sigma_u^2 > 0$$

Et de calculer la statistique g $g = \sqrt{LM} = \sqrt{\frac{NT}{2(T-1)} \left(\frac{\sum_i (\sum_t \hat{\mu}_{it})^2}{\sum_i \sum_t \hat{\mu}_{it}^2} - 1 \right)}$

Sous l'hypothèse nulle, la statistique LM est distribuée selon une loi du χ^2 à 1 (un) degré de liberté. Si LM est inférieure à 3,84 (valeur correspondant à un seuil de 5%) nous concluons qu'il y a absence d'effets individuels aléatoires.

2.2.10. La méthode Ward

La méthode ward est une méthode de classification. Son objet est d'opérer des regroupements en classes homogènes d'un ensemble d'individus. Les données se présentent en général sous la forme d'un tableau individus \times variables :

1. Ayant défini un critère de distance (dissemblance) ou dissimilarité (pas nécessairement d'inégalité triangulaire) entre les individus, on procède au regroupement des individus.
2. Ce regroupement nécessite une stratégie de classification : critère de classification.

La méthode ward a deux formes de classification :

1. La classification non hiérarchique, en partitions en K classes (centres mobiles, nuées dynamiques).
2. La classification hiérarchique, en suite de partitions emboîtées

E : ensemble des n objets à classer

Dissimilarité: $d(i,j) = d(j,i)$

$$d(i,i) = 0$$

$$d(i,j) \geq 0$$

Similarité: $s(i,j) = s(j,i)$

$$s(i,j) \geq 0$$

$$s(i,i) \geq s(i,j)$$

La classification hiérarchique consiste à fournir un ensemble de partitions de E en classes de moins en moins fines, obtenues par regroupements successifs de parties : arbre de classification.

Cet arbre est obtenu dans la plupart des méthodes de manière ascendante :

- On regroupe d'abord les deux individus les plus proches qui forment un « sommet ».
- Il ne reste plus que (n-1) objets et on itère le processus jusqu'à un regroupement complet.

Un des problèmes consiste à définir une mesure de dissimilarité entre classes.

En annexe, il y aura le détail de la variabilité intercommunale de la période 2009- 2016 avec le tableau de la répartition géographique de la variabilité moyenne intercommunale, de la dispersion et repartitions géographique de l'intervalle de variation, de la dispersion absolue (Ecart-Type) des variables et de la comparaison de la dispersion et la répartition géographique des variables opérationnelles par le coefficient de variation en (%).

Ces différents calculs aboutissent au tableau ci-dessous qui donne le rang des variables opérationnelles selon le coefficient de variation.

Tableau n° 12:Le rang des variables opérationnelles selon le coefficient de variation (CV)

code	Commune	prodha~	nbrsex~	denst	txchomag	nbrspme	nbarti	nbspro
1	Bouzegza	7	5	4	3	2	1	6
2	Chabetel	7	6	5	4	3	2	1
3	Corso	7	6	5	4	3	2	1
4	Dellys	2	7	6	5	4	1	3
5	Djinet	2	6	5	4	3	1	7
6	Hammadi	7	5	4	3	2	6	1
8	Isser	7	6	4	5	3	2	1
9	KhemisElKh	7	6	5	4	4	1	3
10	Kherrouba	7	6	5	4	3	2	1
11	Larbatache	7	5	1	4	3	2	6
12	Leghata	7	5	4	3	2	1	6
13	Naciria	7	6	4	5	3	1	2
14	Ouledhedja	7	6	4	5	3	2	1
15	SidiDaoud	7	6	5	4	3	2	1
16	SiMustapha	7	6	5	3	4	1	2
17	SoukElHed	7	6	5	4	3	2	1
18	Taourga	7	4	5	3	2	1	6
19	Thenia	7	6	1	5	4	2	3
20	Tijelabine	7	6	5	4	3	1	2
21	Timezrit	7	5	4	3	2	1	6

22	Zemmouri	3	6	7	5	4	2	1
23	SiMustapha	7	6	5	3	4	1	2
24.00	Afir	7	6	5	4	3	2	1
25	Ammal	7	5	4	3	2	1	6
26	Baghlia	1	6	5	4	3	1	2
27	Bdaouelbahri	7	6	5	4	3	2	1
28	Ben choud	7	5	4	3	2	1	6
29	Beni Amrane	7	6	5	4	3	1	2
30	Bordjmenail	7	6	5	4	3	1	2
31	Boumerdes	7	6	5	4	3	2	1
32	Ouledaissa	7	5	4	3	2	1	6

Source : réalisé à partir des données d enquêtes

Si nous nous focalisons sur les trois communes portuaires, on se rend compte que les variables les plus importants sont la production halieutique, le nombre d'artisans et le nombre de projets et à un niveau moindre, le nombre de PME (à cause du changement de statut). La densité de population et le taux de chômage sont relégués aux derniers rangs. Ceci s'explique par le peu d'attractivité qu'offre ces communes pour la population malgré l'esthétique de l'environnement. Il reste que l'activité économique est réduite ; la production halieutique, n'a pas permis de booster la croissance économique des territoires étudiés comptant davantage sur le volontarisme étatique qui reste timide.

Les arbres hiérarchiques (voir annexes) nous permettent une analyse plus fine.

Conclusion

A l'issue de ce chapitre, nous constatons que le territoire de Cap Djinet se caractérise par deux spécificités : déséquilibre et hétérogénéité.

L'analyse cartographique nous apprend ce qui suit :

- les communes qui connaissent les taux d'accroissement démographique les plus importants sont celles de l'Ouest de la wilaya, c'est-à-dire celle qui sont les plus proches de la capitale (Boudouaou, Khemis El Khechna, Hammadi).
- Bordj Ménaïel, qui se situe à l'Est de la wilaya connaît aussi un accroissement important de sa population, mais enregistre une densité raisonnable vue qu'elle est l'une des communes les plus grandes en taille et l'une des communes les plus importantes qui longe la RN12.

- Le taux de chômage reste important avec un pic en 2015. Les taux les plus élevés sont enregistrés dans les communes du nord (le littoral) et du sud de la wilaya, ils se situent entre 8% et 14% ,8% pour Djinet, avec une exception pour le chef lieu de la wilaya qui est autour de 6%. La situation s'améliore pour celles qui longent la RN12 avec le taux le plus bas (autour de 4%) à Tidjelabine, Naciria et Thenia autour de 7%. Paradoxalement, Isser qui est dans cette même entité géographique, marque un taux plus élevé, autour de 12%. Le taux reste élevé même pour les communes de l'Ouest de la wilaya, proche de la Capitale Alger.
- L'évolution du nombre des exploitations agricoles demeure stable dans toutes les communes de la wilaya. Leur nombre est proportionnel aux superficies de ces communes et au potentiel agricole de leur sol.
- Le nombre d'artisans est très différencié d'une commune à l'autre et semble relativement proportionnel à la taille de la population avec une présence significative dans les communes de l'Ouest et celles longeant la RN12.
- Pour les PME, leur localisation est plus dispersée sur le plan géographique. Le nombre le plus important est à Boumerdes et Boudouaou ensuite vient Delly, Khemis El Khechna et Bordj Menail.
- Concernant la production halieutique, nous notons la prédominance du port de Dellys par rapport à Zemmouri et Cap Djinet.

Ceci dit, Boumerdes a bénéficié de trois programmes quinquennaux de développement depuis 1999 dans le but d'aller vers la réalisation des différents objectifs du SNAT et du SRAT cités dans le chapitre précédents, qui met l'accent entre autres sur la modernisation et le maillage des infrastructures des travaux publics, en prenant en compte la vocation du territoire pour mieux cerner ses vulnérabilités.

Or, on se rend compte que la commune qui compte le plus de projets est Bordj Menaiel puis vient Sidi Daoud, Khemis El Khechna et Ouled Moussa Il faut dire que ces communes comptent plus d'un site, en ce qui concerne les zones industrielles.

En termes d'accessibilité, les distances entre le port de Cap Djinet et la plus part des chefs-lieux de communes de la wilaya de Boumerdes et mêmes des villes limitrophes, restent correctes via la RN24 et la RN25 sans que cet état de fait désenclave le port.

L'analyse cartographique a mis l'accent sur les ressources spécifiques en mettant en relief l'évolution positive de certains indicateurs comme le nombre d'artisans, le nombre de PME, des

exploitations agricoles et des projets d'investissements. Bien entendu, ces acteurs économiques ont essayé de valoriser les ressources latentes grâce à l'exploitation du sol, sous-sol et des ressources de la mer. Le résultat est mitigé quant à dire que le territoire est susceptible de drainer des dynamiques.

Cette méthode nous a éclairés sur les facteurs susceptibles de drainer des dynamiques territoriales sans toutefois mettre l'accent sur l'impact sur l'attractivité de ce territoire dû à la présence du port de Cap Djinet.

L'étude statistique et économétrique a affiné l'analyse.

L'analyse statistique des variabilités interannuelles et intercommunales qui calcule la variabilité par rapport à la moyenne de l'ensemble des communes, conclue que :

- Il ya une faible variabilité pour le taux de chômage et le nombre d'exploitations agricoles ; les communes portuaires sont les plus touchées par cette observation ainsi que leurs communes limitrophes.
- pour chaque commune, l'évolution du chômage est relativement stable quelque soit l'évolution des deux autres indicateurs qui sont le nombre des artisans et le nombre de PME, plus important encore à relever, est que ce taux de chômage, ne baisse pas de façon significative lorsque les autres indicateurs augmentent.
- La production halieutique est faible. Elle présente le taux le plus élevé de dispersion avec une variabilité de 400%.
- L'évolution du nombre d'artisans est stable.
- la forte variabilité concerne en plus de la production halieutique, le nombre de PME, le nombre d'artisans, la densité de la population et le nombre de projets.
- Pour nos trois communes portuaires nous avons les coefficients de variabilité suivants : Djinet (0.21), Dellys (0.19) et Zemmouri (0.14) qui nous permettent de dire que la forte variabilité les concerne à moindre effet. La forte variabilité concerne plutôt les communes du sud de la wilaya et celle ne disposant pas de zones industrielles, dont le coefficient est autour de 0.53. C'est le nombre d'artisans qui fluctue le plus.
- Les communes limitrophes de nos trois ports sont en détresse par rapport à la moyenne de la wilaya sauf celles qui longent la RN12 : Bordj Menaïl et Thénia.

Au vu de ces résultats, nous sommes déjà en mesure de dire que l'externalité portuaire n'a pas d'effet dynamisant sur son territoire géoéconomique catalysant une attractivité.

Concernant la modélisation économétrique en données de panels, elle met l'accent sur l'hétérogénéité du territoire, vue que nous avons retenu le modèle à effets fixes et non celui à effets aléatoires. La lecture des résultats de la statistique F le confirme.

Les indicateurs socioéconomiques évoluent dans le temps de façon indépendante d'une commune à une autre ; l'évolution des indicateurs socioéconomiques d'une commune n'influe pas sur l'évolution des mêmes indicateurs dans une autre commune quel que soit sa position géographique.

Les résultats d'estimation par la (MCO) et le (MEF), montrent que les coefficients associés à la variable taux de chômage et la variable nombre de PME sont statistiquement significatifs, contrairement à la production halieutique et la densité de population sur la croissance des activités artisanales.

Ceci stipule que l'effet de la production halieutique est insignifiant pour le développement du territoire.

Ainsi, il y'a lieu de conclure que le territoire de Cap Djinet tel qu'il se présente ne recèle pas un milieu dynamique avec un impact sur le territoire environnant. Les différents résultats des différentes analyses approuvent ce constat.

Ceci dit, nous nous sommes rendu compte que l'existence d'une infrastructure comme facteur structurant, peut enclencher une dynamique. D'où le rôle des instruments d'aménagement du territoire dans le développement de ce territoire qui ne peut s'en sortir que grâce à un volontarisme étatique, dans le sens de dynamiser les activités en lien avec la vocation de Cap Djinet : pêche et tourisme.

Sans se positionner à contre-courant des pratiques politiques actuelles, il s'agit de construire un territoire dynamique qui va faire appel ensuite, à l'entrepreneuriat privé.

La coordination des acteurs publics et privés pourrait mener à transformer les ressources latentes en ressources construites, pour construire un territoire attractive autour d'un projet commun.

Conclusion de la deuxième partie

Le système portuaire algérien, objet du quatrième chapitre, a longtemps évolué dans un environnement monopolistique. Cet état de fait a eu un impact négatif sur la qualité des services portuaires, qui ne répondent pas aux attentes des acteurs des ports, n'arrivant toujours pas à se constituer en communautés portuaires, faute d'organisme régulateur et facilitateur.

Ceci est traduit par une absence de coordination des activités des opérateurs et des usagers du port, d'une part. Or, un certain nombre de réformes ont été entreprises pour pallier ses limites. Malgré un faible financement et une volonté politique timide, un effort de décentralisation a eu lieu avec l'introduction d'un nouveau mode de gouvernance : les PPP.

D'autre part, chaque port algérien persiste à chercher une solution pour améliorer sa gestion et son développement selon un schéma isolé et propre à lui. Alors qu'il est largement démontré que les exigences de coopération s'affirment entre des ports proches et que le travail collaboratif entre l'entreprise portuaire d'un côté et les acteurs du port de l'autre constitue une action cohérente, qui vise à améliorer la performance portuaire.

Ce constat est dû aux dysfonctionnements du système portuaire algérien qui n'est pas arrivé à mettre au point une coordination des acteurs basée sur la proximité et la gouvernance, seule capable de mobiliser les dynamiques du milieu, ce qui confirme notre première hypothèse.

Par ailleurs, les objectifs fixés par les réformes ne peuvent être atteints, que s'il y a une stratégie globale dont le but serait la transformation des ports algériens (certains d'entre eux), en plateforme portuaires à conteneurs, n'être plus qu'une enclave du port secondaire polarisé par les autres *hubs* méditerranéens.

Conclusion de la deuxième partie

Mais si le projet de hub portuaire à Cap Djinet est abandonné, un nouveau projet de hub portuaire est en phase d'exécution à El Hamdania (Cherchell), dont les objectifs et les financements prouvent l'existence d'une volonté politique pour occuper une place sur la rive sud de la méditerranée.

En conséquence de cette décision volontariste, le territoire de Cap Djinet est-il condamné au sous-développement ? Malgré l'intérêt mitigé des pouvoirs publics à donner à l'infrastructure portuaire de Cap Djinet, la caractéristique d'élément central, susceptible de drainer des dynamiques qui à leur tour, rendront le territoire attractif, ce territoire a-t-il les potentialités de s'en sortir grâce au port de pêche ?

La loi relative à l'aménagement du territoire et au développement durable, met l'accent sur la nécessité de détecter les dynamiques territoriales capables de drainer une attractivité des territoires.

Le cinquième chapitre de notre thèse a été consacré à l'élaboration d'un diagnostic de la commune de Cap Djinet. Celle-ci est marquée par un développement à deux vitesses : favorable à la zone cotière, longeant la RN24. Les différents instruments d'aménagement du territoire se sont attelés à projeter un développement plus harmonieux, susceptible de respecter les équilibres du territoire, pour un développement durable, tout en encourageant l'activité économique liée à la vocation de la commune (agriculture, pêche, tourisme) sans que cela soit probant. Ceci confirme malheureusement, la deuxième hypothèse.

L'étude de l'impact de ces actions sur l'environnement géoéconomique de Cap Djinet, commune de la wilaya de Boumerdes, est l'objet du sixième chapitre.

Une analyse cartographique des indicateurs socioéconomiques est élaborée dans le but d'aboutir à un modèle géographique. Nous avons aussi fait une analyse des variabilités interannuelles et intercommunales ainsi qu'une modélisation économétrique.

Conclusion de la deuxième partie

Le premier constat est que le territoire géoéconomique de Cap Djinet est déséquilibré et hétérogène. Trois programmes quinquennaux de développement ont été élaborés depuis 1999 dans le but d'aller vers la réalisation des différents objectifs du SNAT et du SRAT.

Les méthodes d'analyse utilisées ont mis l'accent sur la recherche de facteurs de dynamiques du territoire, le but étant de voir les potentialités que possède ce territoire pour construire une attractivité.

Le second constat est que l'existence d'une infrastructure comme facteur structurant peut enclencher une dynamique, confirmant la troisième hypothèse. D'où le rôle des instruments d'aménagement du territoire dans le développement de ce territoire, dont le salut ne peut venir que d'une politique volontariste. Les actions publiques feront en sorte de relancer l'entrepreneuriat privé.

Mais si l'objectif serait de dynamiser les activités en lien avec la vocation de Cap Djinet : pêche et tourisme, la quatrième hypothèse est aussi confirmée.

La coordination des acteurs publics et privés pourrait mener à transformer les ressources latentes, en ressources construites pour construire un territoire attractif autour d'un projet commun.

Bibliographie

1. Ouvrages

Amin (S) : « l'accumulation à l'échelle mondiale », ed. Union Générale d'Édition, Paris, 1970

BADIE B., 1995, *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard.

Bailly (A) : « Territoires et territorialités », in Encyclopédie d'économie spatiale, ed. Economica, Paris, 1994,

BAUELLE G., 2007, « Villes mondiales, villes globales et *city regions* : trois approches de la mondialisation », in : CARROUE L. (dir.), *La mondialisation*, Chap. 6, Paris, SEDES-CNED, pp. 233-267.

Becattini : le district marshallien : une notion socio- économique », in Benko et Lipietz : « les régions qui gagnent, district et réseaux », ed. PUF, Paris, 1992

Benko (G) et Lipietz (A) : « les régions qui gagnent, district et réseaux », ed. PUF, Paris, 1992

BERESFORD A.K.C., GARDNER B.M., PETTIT S.J., NANIPOULOS A. & WOOLRIDGE C.F., 2004, « The UNCTAD and WORKPORT modes of port development: evolution or revolution? », *Maritime Policy and Management*, Vol. 31, n°2, pp. 93-107.

BIRD J., 1963, *The major seaports of the United Kingdom*, London, Hutchison University Library, 454 p.

Boudeville (T.R.) : « les espaces économiques », ed. PUF, Paris, 1964

BRUNET R. (1990), *Mondes nouveaux. Le déchiffrement du monde*, Paris-Montpellier, Hachette-Reclus, *Géographie Universelle*, tome 1, 551 p.

Cantillon (R) : « essai sur la nature du commerce en général, 1755 » ed. INED, Paris, 1952

Chaliand G. et Rageau J.P. : Atlas du millénaire, Hachette, 1998

CHALINE C. (dir.) & MALTA RODRIGUES R. (coord.), 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 299 p.

CHARLIER J., 1990, « Ports and Hinterland Connections », in: DOMAN A.J. & VAN ETTINGER J. (eds.), *Ports as Nodal Points in a Global Transport System*, Oxford, Pergamon Press, pp. 105-121.

Côte M. : « L'Algérie », ed. Masson, Paris, 1996

Bibliographie

Courlet (C) et Hsaïni : « savoir- faire territorialisée, développement et SPL, ed. Publisud, Paris, 2006

Courlet (C), Ferguène (M) : « globalisation et territoire, le cas des SPL dans les pays du sud », paris, 2003

Courlet (C), Pecqueur (A) : « districts industriels, systèmes productifs localisés et développement », in **Abdelmalki, Courlet** : « les nouvelles logiques du développement », ed. l'Harmattan, Paris, 1996

DUPUY G., 1991, L'Urbanisme des réseaux. Théories et méthodes, Paris, A. Colin.

Granier (J.F.) : « Paris et le désert français », ed. Le Portulan, Paris, 1947

GUILLAUME J., 2001, « Propositions méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires », in M. COLLIN, C. PRELORENZO & M. SEGAUD (coord.), *Les territoires de la ville portuaire*, Le Havre, AIVP, pp. 111-117.

HAYUTH Y., 1986, « The port as a link in the intermodal transport chain », in CHARLIER J. (éd.), *Ports etmers. Mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, pp. 275-283.

Lacour (C) : « la tectonique des territoires » in **Pecqueur**, « dynamiques territoriales et mutations économiques », ed. L'Harmattan, Paris, 1996

Leberre (M) : « Territoires », in Encyclopédie d'économie spatiale, ed. Economica, Paris, 1992, p622

Lipietz (A) : « le capital et son espace », ed. Maspero, Paris, 1977

OFFNER J.-M., 2000, « Pour une géographie des interdépendances », in : LEVY J. & LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, chapitre 15, Paris, Belin, pp. 217-239.

Pecqueur (A) : « dynamiques territoriales et mutations économiques », ed. L'Harmattan, Paris, 1996, p14

Perrier (j.l.) : « économie spatiale et méso- analyse » in **Aydalot** : « crise et espace », ed. Economica, 1984

Perroux (F) : « les espaces économiques », in *Economie Appliquée*, Tome III, n°3, mars 1950

Piore (M) et Sabel (C) : « les chemins de la prospérité : de la production de masse à la spécialisation souple » ed. Hachette, Paris, 1989

Raffastin (C) : « Ecogenèse territoriale et territorialité » in **Brunet (R)** : « Espace, jeux et enjeux », ed. Faillard, 1986

Bibliographie

Stôhr (W) : « la crise économique demande-t-elle de nouvelles stratégies de développement régional ? », ed. Economica, Paris, 1984

Tremblay (S) : « du concept de développement au concept de l'après développement : trajectoire et repères théoriques », université du Québec, col. Travaux et études en développement régional, 1997

2. Articles

BURGHARDT A.F., 1971, « A hypothesis about gateway cities », *Annals of the Association of American Geographers*, n°61, pp. 269-285.

Calmé et Chabault : « les pôles de compétitivité : renouvellement ou continuité dans l'étude des systèmes territorialisés ? » XVIème conférence internationale de management stratégique, Montréal, disponible sur le site web

Chabault (D) : « les systèmes territoriaux de production : revue de littératures et approche théorique d'un concept évolutif », in Cahier de recherche CERMAT, vol19,

CHAPONNIERE, J.R., (2010), « Le basculement de l'Afrique vers l'Asie : enjeux pour les ports africains », *Afrique Contemporaine*, vol. 234, n° 2, p. 25-40.

COMTOIS C. et SLACK B., (2003), « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n°44, pp11-24, Lyon.

Comtois C. et Slack B. : « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n°44, pp11-24, Lyon, 2003

COUTARD O., 2005, « Fragmentation urbaine ? », *Courrier de la Planète*, n°77.

CULLINANE K., SONG D.-W., (2002), "Port privatization policy and practice", *Transport Review*, n° 22, pp. 55-75.

DEBRIE J., 2004, « Ports secs, intérieurs ou avancés : réorganisation des arrière-pays ou concept publicitaires ? », *Transports*, n°427, pp. 300-306.

DUCRUET C., 2005, « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial » *M@ppemonde*, n°1 (<http://mappemonde.mgm.fr/num5/artciles/art05106.htm>)

Ferguène (M) : « dynamiques territoriales et milieux innovateurs » in la revue du CREAD n°50, 1999

Fontain et Levesque : « initiation au développement économique local et au développement économique communautaire », disponible sur le site web : [www. Omd. Uqam.ca/publications/téléchargements/DL-DEC.pdf](http://www.Omd.Uqam.ca/publications/téléchargements/DL-DEC.pdf)

Bibliographie

Fourcade (C) : « petites entreprises et territoire dans les pays en transition : de nouveaux petits mondes », 7^{ème} congrès international francophone en entrepreneuriat et PME

FREMONT A., 2007, *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Les Collections de l'INRETS, Synthèse n°53, 145 p

Guigou (J.L.) : « coopération intercommunale et nouveau modèle de croissance », in RERU n°4, 1978

HAYUTH, Y., « Containerisation and the load centre concept », *Economic geography*, vol. 57, n° 2, p.160-176.

HEAVER T., MEERSMAN H., VAN DE VOORDE E. (2001), "Co-operation and competition in international container transport: strategies for ports", *Maritime Policy and Management*, n° 28, pp. 293-305.

IRCHA M.C. (2001), "Port strategic planning: Canadian port reform" *Maritime Policy and Management*, n° 28, pp. 125-140

LAVAUD-LETILLEUL V., 2005, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord », *Flux*, n°59, pp. 33-45.

LOPEZ PONTON E., 2006, « L'impact des mesures de sûreté sur le transport de ligne régulière », synthèse n°86, ISEMAR, 4 p. (<http://www.isemar.asso.fr/syntheses/pdf/86.pdf>)

Maillat et all : « entreprises innovatrices et développement territorial », GREMI, IRER, Neuchâtel, 1992

MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., (2012), "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", *L'espace politique*, vol.6, n°1.

MOHAMMED-CHERIF F. Z. (2007) : « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », *La Revue Maritime* n°480, déc. 2007.

MOHAMMED-CHERIF F. Z. et DUCRUET C., (2011) : « **Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale** » in *revue Mappemonde* n°101, janv. 2011.

MOINE A., 2006, « Le territoire comme système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 115-132.

NOTTEBOOM T. & RODRIGUE J.-P., 2005, « Port regionalization : toward a new phase in port development », *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, n°3, pp. 297-313.

Bibliographie

NOTTEBOOM T. & WINKELMANS W., 2001, « Reassessing public Sector involvement in European Seaports », *International Journal of Maritime Logistics*, n°3, pp. 242-259.

OLIVIER D. & SLACK B., 2004, « Epistemological Shift : Toward a Geography of Terminal Operating Firms and Networks », paper presented at the Annual Meeting of the *American Association of Geographers*, Philadelphie.

PAIXAO A.C. & MARLOW P.B., 2001, « A review of the European Union shipping policy », *Maritime Policy and Management*, Vol. 28, n°2, pp. 187-198.

Pecqueur (A) et Rousier (N) : « les districts technologiques, un nouveau concept pour l'étude des relations technologies- territoires » in *Revue Canadienne des Sciences Régionales*, vol. XV, n°3, 1992

Pecqueur (A) : « évolution et analyse de l'espace économique » in *Problèmes Economiques* n°2009,1987

PINDER D.A., 1981, « Community Attitude as a Limiting Factor in Port Growth : the Case of Rotterdam », in : HOYLE B.S. & PINDER D.A. (eds.), *City port industrialization and regional development*, Oxford, Pergamon Press, pp. 181-199.

POUSSARD A., 1997, *L'Arc atlantique. Chronique d'une coopération interrégionale*, Rennes, P.U.R.

Ruffieux, 1991 in **Calmé et Chabault** : « les pôles de compétitivité : renouvellement ou continuité dans l'étude des systèmes territorialisés ? »XVIème conférence

SCOTT A.J. (dir.), 2001, *Global city regions.Trends, Theory, policy*, Oxford, Oxford U.P.

SETTI M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., 2011, « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », *Méditerranée : Revue Géographique des Pays Méditerranéens*, n° 116, p. 85-93

SLACK B., 1999, « Satellite terminals : a local solution to hub congestion ? », *Journal of Transport Geography*, Vol. 7, n°4, Special Issue on Transport Terminals, pp. 241-246.

SLACK B., 2005, « Terminalisation of ports : an academic question ? », *Proceedings of the international workshop on New generation of port-cities & their role in global supply chains*, december 12-14, Hong-Kong, pp. 20-30.

SONG D.-W., 2003, « Port co-opetition in concept and practice », *Maritime Policy and Management*, Vol. 30, n°1, pp. 29-44.

Bibliographie

STEVENS H. (1999), *“The institutional position of seaports. An international comparison”*, Dordrecht Kluwer Academic Publishers.

TADJINE R., Ahmed Zaid M. (2011), « Le processus de déréglementation dans les ports algériens et privatisation des activités portuaires », Communication au colloque international *La régulation de l'action publique dans le contexte de crise financière mondiale*, 29-30 mai 2011, Laboratoire REDYL-UMMTO en partenariat avec le CIRIEC-International.

TADJINE R., Ahmed Zaid M. (2012), Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Colloque international LOGISTIQUA5° édition, ENSA Rabat, 30-31 mai 2012.

VAN KLINK H.A., 1995, *Towards the Borderless Mainport Rotterdam. An analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, Amsterdam, Tinbergen Institute, Research Series, 153 p.

VIGARIE A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, coll. Université, 492 p.

3. Documents et études

CETMO (2010), *Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale. Diagnostic et propositions pour améliorer l'offre de services logistiques, cas des pays du Maghreb*, Octobre 2010.

INVEST IN MED (2009), « Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée », *Salon International de la Logistique et de la Manutention*, Barcelone, 2 juin 2009.

MEDA (2005), « Vers un système intégré de transport euro-méditerranéen », Livre Bleu, Communication à la première *Conférence euro-méditerranéenne des ministres des transports*, Marrakech, 15 déc. 2005.

Ministère des Transports, annuaires statistiques, Alger.

Rapport de la CNAN, 2007.

Rapports et documents administratifs divers : SNAT, SRAT, PAW, PDAU.

REG MED, (2007), Rapport, *Difficultés des passages portuaires*.

Revue Le Phare, n° 61 de Mai 2004, Edition KGN Multimédias, Alger

4. Mémoires et thèses

ALILET Toufik : « les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : cas du port de Béjaia », mémoire de magister, soutenu à l'université de Béjaia, nov. 2007

Bibliographie

SADAoui M. : le choix de localisation des activités économiques en Algérie. Approche : analyse spatiale et sectorielle en données de panels, période (2001-2010), thèse de doctorat en sciences, ENSSEA, 2016

Liste des tableaux, cartes, graphes, photos, figures et schémas

Liste des tableaux :

Tableau n° 1: distinction entre attractivité traditionnelle et attractivité territoriale	64
Tableau n° 2: Etat récapitulatif des zones d'activités par Daira et par commune.....	213
Tableau n° 3: distance entre le port de Cap Djinet et les chefs-lieux de communes limitrophes	216
Tableau n° 4: coefficient de variabilité de la wilaya de Boumerdes	222
Tableau n° 5: production de plaisance	225
Tableau n° 6: coefficient de variabilité par commune et par indicateur	228
Tableau n° 7: Variable à expliquer nombre d'artisans	233
Tableau n° 8 : Modèle à effets fixes.....	234
Tableau n° 9 : modèle à effets aléatoires.....	236
Tableau n° 10: le modèle d'Hausman	237
Tableau n° 11: Résultats d'estimation de modèle économétrique	238
Tableau n° 12:Le rang des variables opérationnelles selon le coefficient de variation (CV)	240

Liste des cartes :

Carte n° 1: la wilaya de Boumerdes	171
Carte n° 2 : évolution de la population par communes	203
Carte n° 3: taux d'accroissement de la population par commune/ période intercensitaire 1998-2008	204
Carte n° 4 : évolution du taux de chômage	205
Carte n° 5: nombre d'exploitations agricoles par commune	206
Carte n° 6 : évolution du nombre d'artisans par commune.....	207
Carte n° 7: évolution du nombre de PME par commune	208
Carte n° 8: évolution de la production halieutique.....	210
Carte n° 9 : évolution des projets d'investissements en zones industrielles	212
Carte n° 10: accessibilité du port de Cap Djinet	215

Liste des graphes :

Grappe n° 1 : l'activité maritime, tous ports confondus, 1997/2007(en tonnes).	125
Grappe n° 2: Trafic par mode de conditionnement (en pourcentage).....	126
Grappe n° 3: répartition des PME par secteur d'activité.....	209
Grappe n° 4: évolution du taux de chômage, du nombre d'artisans et de PME entre 2009 et 2016.....	224
Grappe n° 5: évolution du taux de chômage, du nombre des artisans et de PME et la production halieutique entre 2009 et 2016.	226
Grappe n° 6 : Evolutions des activités artisanales dans la wilaya de Boumerdes, période 2009-2016.....	227

Liste des photos :

Photo n° 1 : la ville de Djinet	178
Photo n° 2 : tendance de l'urbanisation de la ville de Djinet	181
Photo n° 3 : aires d'aménagement.....	185
Photo n° 4 : la ville de CAP DJINET.....	186
Photo n° 5 : Ouled Bounoua.....	189
Photo n° 6 : A.S. CARRIERE.....	190
Photo n° 7 : A.S. VSA.....	191
Photo n° 8 : Ben Ouali.....	192
Photo n° 9 : Ouled Ali	193
Photo n° 10: la zone éparsé	194
Photo n° 11: la localisation stratégique de Cap Djinet.....	196

Liste des figures :

Figure n° 1: Attractivité traditionnelle et concurrence.....	59
Figure n° 2 : fonctionnement territorial in Leberre, op. cit.	82
Figure n° 3 : typologie des SPL in Fourcade op. Cit.	92
Figure n° 4 : Les trois logiques spatiales du système portuaire	100
Figure n° 5: <i>Les nouvelles dynamiques portuaires entre réseau et territoire</i>	105
Figure n° 6 : Les facteurs de localisation	201
Figure n° 7: modèle géoéconomique des dynamiques du territoire de Cap Djinet.....	221

Liste des schémas :

Schéma 1: Complémentarité entre trois approches de l'attractivité territoriale.....	55
---	----

Annexes

Annexe1

4.1.1. Les mesures directes de l'attractivité

L'usage pour mesurer directement la compétitivité-prix d'un pays se fait souvent en comparant les coûts de production unitaire dans différents pays ou les prix relatifs du pays par rapport à ses concurrents étrangers. Cette première mesure revient souvent à mesurer le seul aspect : prix de vente du produit, ce qui amène à mesurer le taux de marge global de l'économie. Mais cette mesure est trop souvent partielle parce qu'elle ne porte souvent que sur le coût du travail et qu'elle ignore les autres facteurs de production : matières premières, énergie, services, ... De plus, le constat est posé d'une situation actuelle sans savoir si elle peut conduire à une croissance ou un développement durable.

Une autre façon pour mesurer la compétitivité est de demander, par enquêtes auprès des entreprises, leur perception de leur compétitivité, c'est-à-dire l'intensité de la concurrence et la manière d'y répondre sur les marchés internes ou externes. Cette deuxième mesure de la compétitivité est peut-être plus globale, mais elle repose sur l'appréciation subjective de la concurrence internationale basée sur la connaissance du chef d'entreprise.

4.1.2. Les mesures « en amont »

Une deuxième manière de mesurer la compétitivité est un palmarès des pays suivant différents critères dont la pondération est souvent arbitraire.

Le plus connu de ces classements est le « Global Competitiveness Index » du *World Economic Forum* (le forum de Davos). Celui-ci est basé sur des données observables pour chaque pays, mais aussi sur une enquête auprès de milliers de décideurs dans le monde à qui on demande leur appréciation sur de nombreux facteurs qui doivent influencer favorablement ou défavorablement la compétitivité d'un pays.

Pour le « Global Competitiveness Index », il y a 9 domaines : les institutions, les infrastructures, les données macroéconomiques, la santé et l'éducation primaire, l'éducation supérieure et la formation, l'efficacité des marchés, la technologie, la sophistication des entreprises, et finalement l'innovation. Ce qui représente 89 variables, dont 22 sont des statistiques et 67 des opinions de décideurs.

Pour Benoît Mulkay²⁴¹, cette méthodologie est critiquable sur deux points principaux : le premier concerne le choix des variables et leur influence sur la compétitivité ou la croissance du niveau de vie qui est supposée, sans que cela ne soit véritablement prouvé dans de nombreux cas. La deuxième critique repose sur la manière d'établir le classement en agréant les variables de manière peu transparente et arbitraire.

Ce type de mesure repose donc sur l'identification supposée des causes de la compétitivité d'un pays, sur le recueil de données, et sur un sondage auprès de décideurs. Elle peut être appliquée au niveau régional ou local. Mais elle est lourde à mettre en œuvre. De plus elle confirme souvent les positions relatives des régions et des territoires sans être un outil pour la politique économique.

4.1.3. Les mesures « en aval »

Si les mesures directes de la compétitivité sont souvent partielles, que les mesures « en amont » sont souvent arbitraires, il reste une possibilité de mesurer la compétitivité d'un territoire par les conséquences de la compétitivité.

Partant de la définition élargie de la compétitivité, cette dernière doit permettre un développement durable du niveau de vie par un accroissement de la productivité. En conséquence, il est possible de se baser sur la mesure de l'évolution de la productivité locale et de la croissance économique d'un territoire, pour savoir si un territoire se révèle plus productif qu'un autre.

²⁴¹ Mulkay (B), op. Cité.

Les statistiques de la croissance ou de la productivité locale sont souvent difficiles à obtenir à un niveau territorial fin. Elles peuvent être également le reflet d'une structure économique héritée du passé ou de la réallocation sectorielle des activités, sans rapport avec la compétitivité de la zone. Elles sont donc à interpréter avec une certaine prudence, d'autant plus qu'elles ne peuvent indiquer la croissance du niveau de vie futur dans la zone²⁴².

Il est également possible de prendre l'attractivité d'un territoire comme signe de sa compétitivité : c'est-à-dire sa capacité à conserver ou à attirer des activités nouvelles et des emplois. La compétitivité d'un territoire doit expliquer en partie son attractivité vis-à-vis des entreprises et des emplois extérieurs, surtout dans l'industrie et les services aux entreprises moins dépendantes de la demande locale. L'attractivité est mesurée par la création d'entreprises ou d'emplois dans la zone, que ce soit de manière brute ou de manière nette en décomptant les disparitions d'entreprises ou d'emplois.

Cependant, cette mesure « en aval » par l'attractivité d'un territoire ne reflète que les tendances passées de la compétitivité, et non pas son évolution future. Mais elle a l'avantage de révéler les conséquences de la position compétitive d'un territoire par rapport aux autres territoires d'un pays.

²⁴² Mulkay (B), op. Cité.

Annexe2 :

4.2.1. L'approche « macro » par les indicateurs globaux

Cette approche vise à identifier les déterminants globaux expliquant la plus ou moins bonne attractivité « moyenne » du territoire considéré (en général un pays ou une grande région) pour l'ensemble des investissements internationaux, c'est-à-dire sa capacité à attirer une part de ces investissements plus importante que d'autres territoires.

Sur le plan théorique, cette approche peut être considérée comme une descendante de la théorie du commerce international, dans une vision où l'hypothèse de fixité du capital productif est levée. Il s'agit désormais d'expliquer, non plus seulement les conditions de spécialisation des territoires dans certaines productions, à dotations données en facteurs fixes, et donc une certaine configuration de leur commerce international, mais, plus en amont, les déterminants de la localisation d'un facteur de production mobile : le capital.

C'est ce passage d'une problématique de spécialisation « à facteurs fixes » vers une problématique d'accueil d'un facteur mobile (le capital productif) qui légitime ici l'apparition de la notion d'attractivité territoriale, en complément de celle de compétitivité. Il apparaît bien cependant combien les deux notions sont étroitement liées, l'attractivité ne constituant en fait que l'une des étapes (accueil des facteurs de production) de la dynamique de construction de la compétitivité territoriale.

Concrètement, cette approche a donné lieu à plusieurs catégories de travaux distincts :

4.2.1.1. Des approches économétriques prenant comme variable expliquée les investissements étrangers (flux d'IDE, nombre de projets) et comme variable explicative les différents critères de localisation tirés du modèle théorique sous-jacent, en général approchés par de grands indicateurs agrégés (taux de salaire, PIB, taux d'imposition, etc.). Ces travaux permettent à la fois de dégager les déterminants jugés significatifs de la localisation et d'expliquer les performances comparées des différents territoires d'accueil. La question de l'attractivité territoriale apparaît donc ici comme duale de celle des critères de localisation.

À noter que dans cette approche, les notions d'attractivité et de performance sont confondues, la variable mesurée étant la performance territoriale effectivement réalisée.

4.2.1.2. Des approches par enquêtes d'opinion auprès des investisseurs. Comme indiqué plus haut, il est alors demandé à ceux-ci de classer, d'une part leurs critères de localisation, d'autre part la position relative des différents territoires d'accueil potentiels par rapport à ces critères. Les grands cabinets de conseils en implantation se sont fait une spécialité de ce type d'approche. On peut par exemple citer le baromètre de l'attractivité de Ernst and Young, publié chaque année et fondé sur une enquête auprès de 500 dirigeants de firmes multinationales. Mais il existe également quelques travaux universitaires assez similaires, associant parfois enquête auprès des firmes et analyses économétriques de leurs résultats. La notion d'attractivité « perçue » est ici placée au centre de l'analyse, et nettement distinguée de celle de performance « ex post ».

Malgré la grande diversité des méthodes utilisées et des sources statistiques, ces travaux mettent souvent en évidence, de manière convergente, l'existence de facteurs de localisation clés, tels que la proximité au marché, l'existence de ressources rares et notamment de bonnes qualifications en main d'œuvre, la qualité de l'environnement des affaires et des infrastructures, enfin des critères relatifs au coût des facteurs (travail notamment). Ils font également apparaître, conformément à l'intuition, que la hiérarchie de ces facteurs peut varier de manière significative selon le secteur d'activité et la fonction concernée par l'investissement.

Certains consultants proposent également des typologies des critères de localisation en fonction de leur rôle dans le processus de décision. Par exemple, Ernst and Young (2002) distingue les critères dits « pré-requis », condition préalable pour que le site soit considéré comme un concurrent potentiel (ex : stabilité politique et sociale), les critères dits « différenciants », donnant un avantage qualitatif particulier à une région donnée pour un certain type d'activité (ex. : présence d'un gros potentiel dans la région lyonnaise dans le

domaine de l'immunologie-vaccinologie), enfin, les critères dits « discriminants », permettant d'établir une hiérarchie entre sites aux caractéristiques assez proches sur la base des coûts de production et/ou de l'environnement d'affaires (ex : coûts salariaux, niveau de la fiscalité).

4.2.1.3. Enfin, différents instituts réalisent des « baromètres » de l'attractivité ou de la compétitivité, à partir de la collecte d'un nombre en général élevé d'indicateurs comparatifs permettant d'« étalonner » un territoire par rapport à ses concurrents selon un très grand nombre de critères. Cette approche conduit notamment à deux résultats intéressants : d'une part, la constitution, sur une base homogène de « tableaux de bord » permettant d'identifier les « points forts » et les « points faibles » du territoire concerné ; d'autre part, la réalisation d'indicateurs de synthèse sur l'attractivité ou la compétitivité globale de celui-ci. Parmi les approches les plus connues, on peut mentionner celles de l'IMD (Global Competitiveness Index) ou encore du World Economic Forum (Business Competitiveness Index). L'originalité de ces travaux est qu'ils peuvent associer des sources provenant de statistiques comparatives internationales et d'enquêtes d'image et/ou d'opinion auprès de décideurs. Mais ces indicateurs de synthèse font également l'objet de critiques méthodologiques récurrentes de la part notamment les milieux académiques.

Annexe3 :

4.3.1. Les indicateurs de synthèse généralistes

Même s'il existe quelques travaux antérieurs, c'est sans doute le **World Competitiveness Yearbook**, rédigé chaque année depuis le début des années 1990 par l'IMD (International Institute for Management Development) dans le cadre de la préparation du Forum économique mondial, qui a donné à cette approche sa plus grande notoriété. Le but avoué de ce rapport est de recueillir des éléments comparatifs de base sur les caractéristiques de l'environnement des affaires et de les synthétiser sous forme d'un indicateur unique censé classer les pays en fonction de la qualité d'ensemble de l'environnement offert aux entreprises.

Environ 200 données de base sont collectées dans des domaines très divers : compétitivité et stabilité macroéconomique, qualité et coûts des facteurs, infrastructures, recherche et innovation, gestion de l'entreprise, environnement administratif, fiscal réglementaire. Certaines sont des statistiques recueillies auprès des organismes producteurs (publics ou privés). D'autres sont issues d'un sondage réalisé par l'IMD auprès des membres de son réseau (jusqu'en 1997, il s'agissait des participants au Forum économique mondial). L'indicateur de synthèse, dit « de compétitivité globale », est calculé comme la moyenne des classements obtenus par chaque pays pour chaque indicateur.

Sa publication conduit chaque année, dans le monde entier, à des débats nationaux sur la compétitivité du pays, l'image de celui-ci à l'extérieur, et bien sûr la validité des méthodes de calcul utilisées pour confectionner l'indicateur de synthèse.

Séparé depuis 1997 de l'IMD, le Forum économique mondial (FEM) a depuis lors confié à une équipe de l'université de Harvard, dirigée par le professeur Jeffrey Sachs, la réalisation d'un nouvel indicateur de synthèse, publié annuellement dans un document intitulé « **Global Competitiveness Yearbook** ».

Par rapport à la publication de l'IMD, celui-ci se caractérise :

1) par la sélection d'un nombre plus restreint d'indicateurs uniquement tirés de statistiques comparatives fiables, les enquêtes d'opinion étant abandonnées ;

2) par une réflexion méthodologique plus formalisée sur les thèmes de la compétitivité des territoires (nationaux) et de sa mesure quantitative ;

3) enfin, par la publication, non plus d'un, mais de deux indicateurs, l'un décrivant plutôt la situation globale du pays (« indice de compétitivité macroéconomique »), l'autre les conditions de l'environnement d'affaires des entreprises (indice de compétitivité microéconomique »). Bien entendu, le classement des pays peut changer, parfois de manière importante, selon l'indicateur.

Le succès médiatique de ces travaux, mais aussi les contestations d'ordre à la fois idéologique et technique dont ils ont été l'objet, ont conduit d'autres organismes à proposer leurs propres indicateurs de synthèse, conduisant au cours de la période récente à une inflation des publications dans ce domaine.

Les travaux du FEM ont tout d'abord suscité une critique idéologique : le fait de classer les pays en fonctions de seuls critères liés à la compétitivité et à l'environnement d'affaires, conduisant à occulter d'autres aspects du développement, plus orientés vers la satisfaction des besoins humains fondamentaux. C'est largement en réaction à ce type d'approche, et pour promouvoir une vision alternative du développement, que l'ONU a mis en place, également depuis le début des années 1990, un indicateur, dit de « **développement humain** », visant à mesurer, non pas le niveau de compétitivité ou de richesse d'un pays, mais sa capacité à offrir à ses habitants des conditions d'épanouissement satisfaisantes. Cet indice est fondé sur une batterie de plus de 200 indicateurs qui présentent avec les précédents deux différences notables : d'une part, les comparaisons intègrent tous les pays du monde, y compris les plus pauvres (et pas seulement ceux où les firmes multinationales sont susceptibles de se localiser) ; d'autre part, ils font une place beaucoup plus grande à des indicateurs liés aux conditions du développement humain : santé, éducation, justice, liberté, environnement.

L'indicateur du développement humain de l'ONU nous rapproche du domaine de l'idéologie explicite, puisque sont clairement désignés les buts à attendre du processus de développement, à savoir l'épanouissement humain, et que les pays du monde sont classés en fonction de leur plus ou moins grande proximité à cette norme. L'intervention publique est considérée avec suspicion, comme constituant un facteur intrinsèque de non-compétitivité. Il nous est donc proposé deux indicateurs synthétiques visant à mesurer le « degré de liberté » des différents pays par rapport à l'intervention de l'Etat. Le « **Forbes Misery Index** » mesure ainsi, de manière supposément homogène, le poids des prélèvements publics dans les économies nationales, les pays étant d'autant plus mal classés que ce poids est élevé. Quant à

l'Heritage Foundation, il publie chaque année un « **Indice de liberté économique** » intégrant une trentaine de critères liés au poids des prélèvements obligatoires, à la taille du secteur public, au caractère plus ou moins interventionniste des administrations dans l'économie, à la liberté de l'entreprise et du commerce, etc.

A leur tour, les grands organismes internationaux de développement économique se sont intéressés au calcul d'indices synthétiques dans leurs domaines de compétence respectifs. Une intéressante littérature comparative s'est ainsi mise en place au cours des dernières années dans le domaine notamment des grandes politiques publiques structurelles, comme la santé ou l'éducation (voir notamment les travaux de l'OCDE dans ces différents domaines). Les comparaisons internationales ont été particulièrement nombreuses dans le domaine de l'innovation : l'OCDE, après avoir mis en place une batterie d'indicateurs comparatifs originaux dans le domaine de la technologie et de l'innovation, s'interroge aujourd'hui sur la faisabilité d'un indicateur de synthèse en la matière. Quant à la Direction de la Science et de la Technologie de l'Union Européenne, elle publie chaque année un rapport comparant les politiques de l'innovation des pays-membres, comportant une trentaine d'indicateurs. Deux indices synthétiques sont calculés chaque année, l'un portant sur la capacité d'innovation actuelle du pays, l'autre sur les évolutions à moyen terme.

4.3.2. Les indicateurs d'attractivité

Certains organismes se sont également lancés dans le calcul d'indicateurs plus spécifiquement destinés à mesurer l'attractivité comparée des pays du monde pour l'accueil des investissements étrangers. Ils reposent pratiquement tous sur l'idée que l'attractivité n'existe pas en soi, mais apparaît comme la combinaison de deux types d'éléments : d'une part, la qualité intrinsèque de l'offre territoriale; d'autre part, la hiérarchie des critères de choix de localisation retenus par les investisseurs, qui peut évidemment varier en fonction du type de projet ou des caractéristiques propres de l'investisseur (taille, origine géographique, degré d'internationalisation...). Pour obtenir des indicateurs pertinents d'attractivité, il faut donc affecter à chaque indice élémentaire une pondération reflétant son importance pour l'investisseur potentiel.

Il s'agit ici de ne pas reprendre les critères de localisation des entreprises, mais de se focaliser directement sur les indices synthétiques d'attractivité.

Ainsi, Arthur Andersen a-t-il proposé à un panel de 300 entreprises une batterie de 30 critères de localisation leur demandant de citer les trois pays européens les mieux placés pour chacun d'entre eux. Il classe ensuite les pays en fonction du nombre de citations obtenues. Cette approche présente cependant l'inconvénient de ne pas pondérer les critères en fonction de l'importance que leur accorde l'entreprise dans le processus de choix.

Cette limite est en principe surmontée par l'étude comparative sur l'attractivité des pays européens réalisé récemment par Ernst and Young. Celle-ci est basée sur une enquête auprès des dirigeants des principales filiales de firmes multinationales en France. Il leur est demandé d'indiquer à la fois l'importance accordée à différents critères de localisation et leur jugement sur chaque pays par rapport à chacun de ces critères.

Suivant une démarche assez proche, l'étude comparative d'Healey and Baker (2001) sur les métropoles européennes repose sur le croisement de deux types d'informations issues d'une enquête d'opinion auprès de 500 dirigeants de firmes multinationales : d'une part, le classement obtenu par ces villes pour une trentaine d'indicateurs élémentaires (qualité de vie, infrastructures, immobilier d'affaires, etc.); d'autre part, l'importance relative que déclarent accorder les investisseurs à ces différents critères, utilisée pour pondérer ceux-ci dans le calcul de l'indicateur synthétique. A.T. Kearney (2003) réalise également un « indicateur de confiance », basé sur les réponses de dirigeants de firmes multinationales concernant leurs perspectives d'investissement dans les pays d'accueil.

Dans une optique également très pragmatique, la Banque mondiale vient de mettre en place un dispositif destiné à mesurer objectivement les conditions de l'environnement réglementaire des affaires dans 133 économies du monde, intitulé « Doing business data base ». Cette base de données rassemble une trentaine d'indicateurs comparatifs concernant cinq thèmes principaux : le lancement d'une entreprise, les conditions d'embauche et de licenciement, le cadre juridique des contrats, l'accès au crédit et la fermeture d'une entreprise. Ceux-ci sont fondés sur l'analyse objective du cadre réglementaire et juridique plutôt que sur des enquêtes d'opinion. Leur coût pour l'entreprise étant évalué en pourcentage du PIB, il est possible d'en déduire un indicateur synthétique de « coût réglementaire global pour l'entreprise par pays ».

La banque prévoit d'accroître progressivement le nombre d'indicateurs et de pays concernés par la comparaison. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un indicateur d'attractivité stricto sensu, ni même d'un indicateur global du coût des affaires, nul doute que ces travaux seront

soigneusement examinés par les firmes multinationales dans un domaine –le coût de la réglementation – où les comparaisons objectives faisaient jusqu’à présent cruellement défaut (Banque mondiale, 2004).

Quant à la CnuCED, elle propose dans son dernier rapport deux indicateurs chacun repose sur l’utilisation d’une dizaine d’indicateurs comparatifs élémentaires : le « FDI performance index » et le « FDI potential index ».

Beaucoup d’autres travaux plus spécialisés pourraient également être mentionnés, comme la publication de Merrill Lynch, *Benchmarking the New Economy* (2001), qui repose sur une batterie d’indicateurs comparatifs très complets en matière de technologies de l’information (taille, origine géographique, degré d’internationalisation...).

4.3.3. Des critiques méthodologiques nombreuses

Ces différents travaux souffrent néanmoins, à des degrés divers, de faiblesses méthodologiques qui limitent fortement leur utilité concrète :

4.3.3.1. La qualité des sources

Dans certains cas, la qualité des sources de base utilisées peut être contestée. C’est tout particulièrement le cas des données issues d’enquêtes d’opinion. Par exemple, la méthodologie IMD conduit à interroger chaque groupe d’hommes d’affaires nationaux sur leur opinion concernant leur pays d’origine. Les jugements portés sur les différents pays ne proviennent donc pas du même échantillon de personnes. Ceci peut induire des biais, d’ailleurs difficiles à mesurer, fonction notamment de la propension plus ou moins forte d’un groupe national à émettre publiquement des critiques sur son propre pays. D’autre part, concernant les critères de localisation, certaines études montrent que les réponses des dirigeants d’entreprises aux enquêtes d’opinion peuvent s’écarter assez fortement des critères de choix réellement mis en œuvre. Par exemple, Jun et Singh (1996) ont réalisé un double travail d’analyse sur les critères de localisation des projets d’investissement taïwanais en Asie : l’un reposant sur une enquête auprès des décideurs, l’autre sur des travaux économétriques.

Cette enquête montre notamment que les variables « coûts salariaux » et « subvention », déclarées peu importantes par les hommes d’affaires, auraient en fait, si l’on en

croit les résultats de l'étude économétrique, joué un rôle déterminant dans le choix de localisation

4.3.3.2. Le choix des indicateurs

Le choix des indicateurs de base lui-même peut révéler des a priori idéologiques. Il risque également d'induire des biais non contrôlés dans le travail de comparaison. Par exemple, l'existence d'une pression fiscale élevée dans un pays n'est pas en soi un facteur de non-compétitivité. Le pays en question peut en effet très bien avoir choisi de financer un certain nombre de services de base par l'impôt plutôt que par des mécanismes de marché.

Tout dépend alors évidemment de l'utilisation, plus ou moins efficace, qui est faite de l'argent public pour financer ces services. L'analyse des différents indicateurs montre à quel point des choix idéologiques sous-jacents ou parfois simplement une absence de réflexion méthodologique sérieuse viennent brouiller l'analyse objective de la situation.

Par exemple, les index ONU de « développement humain » insistent surtout sur la qualité de la dépense, en multipliant les indicateurs liés à la santé, à l'éducation, etc., tandis que les conditions de financement sont largement négligées. A l'inverse, l'indicateur Forbes ne s'intéresse qu'au niveau des prélèvements publics, sans considérer la restitution sous forme de services publics. Quant à l'Heritage Foundation, le biais idéologique y devient caricatural, car c'est l'existence même d'une dépense publique élevée (y compris en santé ou éducation), qui y est considérée comme néfaste. Enfin, l'IMD propose une approche apparemment plus équilibrée, comportant à la fois des indicateurs mesurant la pression fiscale et la restitution sous forme de services publics (y compris une tentative de mesure de leur qualité).

Cependant, se pose alors le problème des critères retenus pour définir la liste des indicateurs, et des biais involontairement introduits par le nombre même d'indicateurs retenus dans chaque catégorie, conduisant à pondérer de manière quelque peu aléatoire les différentes composantes de l'index (en l'occurrence ici le coût et l'efficacité de la dépense publique).

4.3.3.3. Le mode de calcul de l'indicateur de synthèse

Ceci conduit à poser le problème du mode de calcul de l'indicateur de synthèse, des pondérations retenues pour chaque indice de base et de la formule de calcul utilisée pour établir l'index synthétique.

Des travaux non publiés, récemment menés par l'OCDE sur la base de données IMD4, montrent que des classements globaux très différents peuvent être obtenus à partir des mêmes données de base, non seulement en fonction des pondérations accordées à chaque composante (ce qui est évident), mais également -ce qui est plus grave- en fonction du mode de calcul retenu aussi bien pour la mesure des indicateurs élémentaires eux-mêmes (classement, écart à la moyenne, regroupements par niveaux, sélection des seules données extrêmes..) que pour leur combinaison (moyenne arithmétique, géométrique, etc.).

4.3.3.4. Une utilité pratique limitée

Mais selon Fabrice Hatem, de l'Agence Française pour les Investissements Internationaux l'essentiel n'est pas là : à supposer même -ce qui n'est absolument pas le cas- qu'une méthode de calcul de grande qualité permette d'évaluer de manière fiable la compétitivité ou l'attractivité globale d'un territoire donné, l'utilisation pratique d'un tel outil dans le cadre d'une décision concrète d'investissement, ou pour orienter la politique de promotion vers un type d'investissement donné, serait en fait extrêmement limitée. En effet, les indications globales qui sont fournies par ce type d'approche ont un caractère beaucoup trop général pour s'adapter aux cas particuliers de chaque type d'activité et de chaque projet.

Certaines situations sont à cet égard évidentes : par exemple, un pays très développé, à la population très éduquée et bien rémunérée, peut être peu compétitif pour attirer des industries de main d'œuvre, mais présenter de bonnes caractéristiques pour attirer des centres de recherche. D'autres le sont beaucoup moins : par exemple, un pays globalement mal doté en laboratoires de recherche peut disposer, dans une seule ville ou région, d'un pôle d'excellence spécialisé capable d'attirer des investisseurs sur un créneau précis. Les approches « macro » présentées plus haut ne fournissent pas d'outils utilisables pour représenter, au-delà d'une image générale très globalisante, très floue, voire déformée, du territoire concerné, la diversité de ses potentiels.

Annexe 4 :

1. Les approches Banque Mondiale et OCDE

Les organismes internationaux tels que l'OCDE ou la Banque Mondiale centrent leurs recherches sur le concept de compétitivité des nations. Les critères retenus pour l'évaluation de la compétitivité nationale permettent d'évaluer rapidement les performances de l'économie et le contexte de développement d'une activité compétitive. Parmi ces critères, on peut notamment citer : le PIB, le PIB par habitant, la répartition des revenus, le niveau et la structure des exportations, la part des investissements privés et étrangers, la part des dépenses publiques, les dotations en infrastructures économiques et en infrastructures de transport, les niveaux de qualifications de la population.

La notion de compétitivité d'une région et plus généralement d'un territoire demeure peu analysée et développée par ces organismes.

2. L'approche de la Commission Européenne

A l'opposé, l'Union européenne place la compétitivité régionale au cœur de sa politique d'aménagement du territoire. Les trois objectifs du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) font référence plus ou moins directement à la notion de compétitivité : la cohésion économique et sociale, la préservation des bases naturelles de la vie et du patrimoine culturel, une compétitivité plus équilibrée du territoire. Il est important de souligner que, dans les trois cas, la finalité ne correspond à un objectif de compétitivité seule mais un objectif de compétitivité sous contrainte. C'est dans ce cadre de réflexion qu'ont été réalisés plusieurs rapports sur les régions européennes.

3. 6ème Rapport périodique sur la situation sociale et économique et le développement des régions de l'Union européenne

Les Rapports périodiques sur la situation sociale et économique et le développement des régions de l'Union européenne produits par la Commission européenne ont pour objectif de présenter et d'expliquer la situation des régions de l'Union. Parmi ces rapports, le 6ème Rapport s'intéresse particulièrement à la compétitivité des régions européennes.

Le rapport présente, en premier, un bilan de la convergence des régions européennes. Il établit, en se basant sur les conclusions des rapports précédents, que la mesure de la convergence doit être estimée à partir :

Annexes

- des niveaux de PIB ou PIB par habitant,
- du niveau de chômage.

Le 6ème Rapport s'attarde particulièrement sur la situation des « régions en retard de développement ». Cette catégorie est issue des classifications établies pour l'éligibilité aux financements des Fonds Structurels et regroupe les régions dont le niveau de PIB par habitant est inférieur à 75% de la moyenne européenne. Il est à noter que le PIB par habitant est calculé en standard de pouvoir d'achat (spa). Ce mode de calcul permet d'effacer les différences de prix entre les pays et d'obtenir une estimation des biens et des services produits par habitant.

Sur la période 1986-1996, la situation des « régions en retard de développement » a évolué favorablement.

Ainsi, par exemple, le PIB par habitant des dix régions les plus mal positionnées a progressé de 41% à 50% de la moyenne européenne. Ce constat positif est relativisé par le maintien de fortes disparités entre les produits régionaux par habitant et par la comparaison des taux de chômage, en particulier pour le chômage de longue durée.

En plus d'une comparaison des chiffres du PIB et du chômage, le rapport propose un ensemble de cartes qui facilitent la visualisation des disparités. Pour ces représentations, le champ des indicateurs a été élargi. Aux critères du PIB par habitant et du taux de chômage s'ajoutent des indicateurs concernant la démographie, la répartition de l'activité par secteur, le marché du travail (...). Plusieurs données sont calculées de manière statique et en dynamique. Ces indicateurs sont issus des réglementations de la Commission établissant les critères d'attribution des Fonds de Cohésion.

A ce niveau, il convient de mentionner les difficultés posées par la mesure d'une économie régionale.

Comme cela a été déjà évoqué, la mesure d'une économie nationale est approchée par le produit intérieur brut (PIB) et le PIB par habitant. Cette définition peut s'appliquer au niveau régional. Le calcul est simplement compliqué par l'absence de désagrégations de ces données à des niveaux infranationaux.

Annexes

A ce problème vient s'ajouter la difficulté de mesurer la production du secteur dit «informel». La taille, souvent extrêmement réduite des activités, l'absence de statistiques fiables rendent très aléatoires la mesure de la valeur ajoutée de ce secteur et sa prise en compte dans le PIB.

Dans un second temps, le rapport montre que le niveau du PIB par habitant peut-être analysé plus finement à partir d'une décomposition en trois facteurs. Ces trois facteurs sont :

- la productivité du travail, calculé en rapportant le PIB aux emplois ;
- le taux d'emploi calculé par rapport à la population en âge de travailler ;
- la part de la population en âge de travailler, qui se réfère à la structure de la population.

Cette approche simple rend compte pour autant de plusieurs dimensions essentielles de la compétitivité :

* Le PIB par habitant correspond à la mesure la plus simple de la performance économique d'un territoire. Il exprime la capacité du système économique territorial à produire et à distribuer des revenus.

* Le PIB par emploi exprime une productivité moyenne et renvoie à l'efficacité du système de production local. Sa correction se fait au travers d'investissements productifs ou en jouant sur les facteurs de production : transport, foncier, énergie, formation, innovation, recherche-développement.

Le nombre d'emploi par actifs potentiels exprime un taux de mobilisation de la force de travail effective : les actifs affichés et les actifs latents. De façon indirecte mais certaine, ce paramètre renseigne sur une dimension importante du "bien-être social" : l'accès à l'emploi et la non marginalisation des femmes.

* Le ratio des actifs potentiels rapportés à la population totale-dont le complémentaire à 1 est appelé "taux de dépendance"- exprime une caractéristique issue de la pyramide des âges. Il constitue un paramètre "lent" sur lequel ne jouent que des politiques de natalité par exemple, à effets différés.

4. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) et les travaux de l'ORATE :

Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen

Ainsi, l'importance de la productivité, comme indicateur de la compétitivité, est renforcée par les résultats des travaux SPESP. Le programme d'études sur l'aménagement du territoire européen (SPESP) constitue une action pilote, préambule à l'organisation d'un Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen (ORATE). La création d'un tel observatoire figure parmi les besoins identifiés à l'issue des réflexions menées lors de la rédaction du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC).

Parmi les quatre questions traitées dans cette étude, les groupes de travail européens se sont notamment intéressés à la conceptualisation des critères de différenciation spatiale. En se basant sur les critères de différenciation spatiale développés dans le SDEC, les groupes de travail se sont attachés à identifier des indicateurs pour chacun de ces critères.

Les critères présentés dans la version de Noordwijk du SDEC sont :

- la **Position géographique**, soit le positionnement relatif de la zone par rapport aux autres régions européenne et par rapport au centre de l'Europe ;
- la **Puissance économique**, qui exprime la position économique relative d'une zone et sa capacité à maintenir ou à améliorer cette position ;
- la **Pression d'occupation des sols**, soit la probabilité de conflits d'intérêt entre les différents types d'utilisation des sols ;
- le **Patrimoine naturel**, soit l'importance, la fragilité, la taille ou la rareté des écosystèmes et autres zones naturelles ;
- le **Patrimoine culturel**, soit les caractéristiques (qualité, importance, développement) des paysages et structures culturelles anciennes et modernes ;
- l'**Intégration sociale**, qui exprime les opportunités et les niveaux d'interaction entre groupes sociaux et entre zones. L'intégration territoriale est liée à l'intégration sociale. Elle exprime le potentiel et le niveau d'interaction intra et inter zones.

La compétitivité est déclinée par les groupes de travail du programme comme un élément constitutif de la puissance économique. Dans cette étude, la puissance économique ne représente pas seulement la capacité d'une région à être compétitive sur le marché

international mais aussi à fournir de la richesse à la population du territoire. Les indicateurs utilisés par cette étude sont relativement similaires à ceux du 6ème Rapport.

Une dimension supplémentaire est intégrée avec la prise en compte d'indicateurs démographiques (la structure de la population, les phénomènes migratoires et les projections de population). Si le niveau de revenu des populations est un élément important, cette analyse ne s'interroge pas sur la répartition des revenus au sein de la population.

Contrairement aux études précédentes, où la compétitivité n'est qu'un élément d'une évaluation plus générale sur la disparité territoriale, l'objet principal de l'étude réalisée par Cambridge Econometrics est la compétitivité régionale.

Dans cette étude, les variables sont qualifiées selon leur fonction : qu'elles constituent un levier politique, qu'elles contribuent à la compétitivité ou qu'elles soient un résultat du développement économique. Dans la suite du raisonnement, l'étude les répartit en deux familles :

- les variables de réaction, qui mesurent les résultats du processus de la compétitivité;
- les variables de cause, autrement dit les variables explicatives.

En comparant ces catégories aux définitions proposées précédemment pour les indicateurs et facteurs, les variables de réaction correspondent aux indicateurs, les variables de causes aux facteurs.

La notion de compétitivité pour les territoires -partant pour les hommes qui habitent le territoire- ne se limite pas au test des marchés internationaux mais s'étend aux notions de bien être. L'ampleur et l'absence de précision du concept du bien-être, voir du bonheur ne permettent pas l'utilisation d'indicateur simple comme variables de mesure. Sur un territoire, ces concepts se réfèrent à de nombreuses notions de vie, la répartition de la richesse mais aussi la qualité de vie, l'accès à l'information, la répartition des revenus, l'accès à l'éducation au système sanitaire,... Ces notions élargissent le champ de la définition de la compétitivité d'un territoire.

Ainsi, une région où la richesse (PIB par habitant) serait élevée mais concentrée sur un nombre restreint d'individus, alors que la majorité de ces habitants vivrait dans des conditions de pauvreté, perdrait en compétitivité en comparaison d'une région au niveau de

Annexes

richesse moins élevée mais avec une répartition plus égalitaire. Deux idées renforcent ce constat :

- * une richesse plus équitablement répartie renforce le potentiel du marché local puisqu'il offre des possibilités de satisfactions des besoins supérieures donc augmente le potentiel de la demande ;

- * ce renforcement de la demande permet d'équilibrer les marchés locaux et d'obtenir un prix d'équilibre inférieur à celui d'une situation de pénurie de la demande.

Ces réflexions sont reprises par l'étude du Cambridge Economics dans sa recherche d'une définition quand elle précise que « la compétitivité régionale se justifie non par sa contribution à l'évolution du revenu par individu mais par sa réussite à allouer l'activité économique et le revenu de manière plus équitable ».

La construction d'indicateurs composites permettant la mesure d'un fait ou d'une situation est fréquente par les organismes internationaux. Parmi ces organismes, le PNUD élabore quatre indicateurs composites qui font référence dans les comparaisons internationales :

- * **l'Indicateur du Développement Humain (IDH)** regroupe l'espérance de vie à la naissance, l'alphabétisation des adultes (à partir de 15 ans), le taux brut combiné de scolarisation, le niveau de vie approché par PIB réel par habitant (en PPA) ;

- * **l'Indicateur Sexospécifique du Développement Humain (ISDH)** contient les mêmes variables que le IDH mais opèrent, pour chaque variable, une distinction entre la part des femmes et la part des hommes.

- * **l'Indicateur de Participation des Femmes (IPF)** est composé de variables mesurant la répartition des responsabilités en matière politique et économique entre hommes et femmes. Les variables se réfèrent à la répartition de la population, des emplois de direction (publics et privés) et des revenus par sexe.

- * **l'Indicateur de la Pauvreté Humaine (IPH)** diffère selon qu'il est calculé pour les pays en développement (IPH-1) et pour les pays développés (IPH-2).

L'IPH-1 s'intéresse à trois aspects déjà mesurés par l'IDH (longévité, instruction et conditions de vie) mais sous l'angle des manques. Par exemple, la longévité sera mesurée par la probabilité de décès à un âge relativement jeune. L'IPH-2 raisonne en termes de

Annexes

dénuement sur des aspects également proches de l'IDH (longévité, instruction, conditions de vie et exclusion).

Pourtant, si ces indicateurs présentent un réel apport dans la mesure d'un phénomène multidimensionnel, l'élaboration de trop nombreux indicateurs composites risque de complexifier l'analyse. La superposition de variables multiplie les hypothèses et les cas particuliers rendant le raisonnement de plus en plus contestable.

L'intérêt de ces indicateurs composites demeure donc fortement discutable. C'est pourquoi certains bailleurs, tels l'Union européenne, se limitent à des indicateurs simples ou utilisent un nombre très restreint d'indicateurs composites.

Annexes

Annexe 05

année	commune	démogra	démogra	emploi	emploi	activité	activité	activité	activité	investissemt	accessibilité	cne lottoral
		pop totale	densité	pop occupéetx	chomage	nb exploité°	pro halieut	nb artisans	nb PME	nb projets	total C,C,	
2009	boumerdes	42922	2230	14689	5.36	197	0	373	1258	0	25.4	1
2010		43529	2261	16769	5.4	197	0	394	1021	0	23	1
2011		44151	2294	19203	5.33	197	0	373	1147	0	23	1
2012		44782	2326	21202	5.47	197	0	331	1310	0	23	1
2013		45423	2360	23288	5.19	197	0	331	1499	10	23	1
2014		47499	2469	25250	5.59	197	0	72	1499	0	23	1
2015		48544	2522	26755	6.99	196	0	62	1878	0	35.6	1
2016		49610	2577	28091	6.36	196	0	594	1942	0	35.6	1
2009	corso	21571	942	5463	5.83	354	0	58	144	0	24.5	1
2010		21876	955	6237	6	354	0	62	113	0	21.85	1
2011		22188	969	7141	5.66	354	0	58	125	0	21.85	1
2012		22505	983	7886	6.33	354	0	101	158	0	21.85	1
2013		22827	997	8702	5.99	354	0	101	186	17	21.85	1
2014		24152	1055	9435	6.43	354	0	17	186	0	21.85	1
2015		25420	1082	9997	8.01	353	0	17	263	0	25	1
2016	corso	25420	1110	10496	7.3	353	0	175	285	0	25	1
2009	tijelabine	18864	456	5682	4.26	421	0	42	222	0	43.2	0
2010		19131	462	6487	4.29	421	0	45	181	17	45	0
2011		19404	469	7428	4.23	421	0	42	196	17	45	0
2012		19681	476	8202	4.36	421	0	91	209	17	45	0
2013		19963	482	9078	4.1	421	0	91	235	3	45	0
2014		20570	497	9843	4.41	421	0	12	235	14	45	0
2015		20982	507	10429	5.53	420	0	13	295	27	48.7	0
2016		21400	517	10950	5.03	420	0	257	314	6	48.7	0
2009	bordjmenail	66663	682	23676	7.92	1664	0	269	508	153	37.2	0
2010		67606	691	27029	7.98	1664	0	281	379	153	46	0
2011		68573	701	30952	7.86	1664	0	269	407	153	46	0
2012		69553	711	34175	8.01	1664	0	264	465	112	46	0
2013		70548	721	37032	7.71	1664	0	264	535	40	46	0
2014		72569	742	40151	8.27	1664	0	42	535	104	46	0
2015		73948	756	42544	10.27	1660	0	41	659	154	68.55	0
2016		75350	770	44668	9.37	1660	0	457	701	141	68.55	0
2009	djinet	22487	312	9749	7.47	585	111	56	168	0	25.85	1
2010		22805	316	12053	7.48	585	73.26	66	157	0	22	1
2011		23130	321	12744	7.46	585	94.278	56	157	0	22	1
2012		23460	325	14073	7.51	585	91.801	59	179	0	22	1
2013		23795	330	14826	7.42	585	128.701	59	214	0	22	1
2014		23179	321	40151	7.96	585	275.643	15	214	0	22	1
2015		23388	324	17034	9.89	584	323.467	12	251	0	44.65	1

Annexes

2016	23595	327	17884	9.02	584	207.52	131	266	0	44.65	1
2009 leghata	14049	283	4253	9.95	570	0	12	46	0	14.65	1
2010	14247	287	4855	9.98	570	0	18	37	0	24	1
2011	14450	291	5559	9.92	570	0	12	51	0	24	1
2012	14657	295	6138	10.05	570	0	30	57	0	24	1
2013	14866	299	6561	9.8	570	0	30	65	0	24	1
2014	14971	301	7114	10.5	570	0	3	65	0	24	1
2015	15196	306	7538	12.97	569	0	2	85	0	46.5	1
2016	15421	310	7914	11.86	569	0	49	92	0	46.5	1
2009 zemmouri	27217	490	10808	8.18	269	6737.42	60	406	0	13.3	1
2010	27602	497	12339	8.23	269	2914.15	68	360	0	31	1
2011	27996	504	14128	8.13	269	5788.369	60	382	0	31	1
2012	28396	512	15601	8.33	269	5487.974	116	417	0	31	1
2013	28802	519	17064	7.94	269	3625.885	116	452	4	31	1
2014	29740	536	18501	8.52	269	3239.309	18	452	0	31	1
2015	30334	547	19603	10.58	268	3773.082	19	515	0	42.9	1
2016	30935	557	20582	9.66	268	2317.894	198	542	0	42.9	1
2009 boudouaou	72522	1716	19544	8.92	659	0	386	780	0	28.7	0
2010	73548	1741	22312	8.94	659	0	396	678	0	28.7	0
2011	74601	1766	25549	8.9	659	0	386	752	0	28.7	0
2012	75668	1791	28211	9.09	659	0	399	860	0	35.5	0
2013	76750	1817	30717	8.71	659	0	399	968	25	35.5	0
2014	81916	1939	33304	9.34	659	0	48	968	1	35.5	0
2015	84046	1989	35289	11.57	658	0	57	1306	12	26.16	0
2016	86230	2041	37051	10.57	658	0	582	1428	15	26.16	0
2009 bdaouelbah	14706	1019	3658	7.58	218	0	21	115	0	8.75	1
2010	14914	1034	4176	7.69	218	0	24	114	0	12.65	1
2011	15127	1107	4781	7.48	218	0	21	126	0	12.65	1
2012	15343	1063	5280	7.9	218	0	38	140	0	12.65	1
2013	15563	1079	6204	7.06	218	0	38	154	5	12.65	1
2014	16576	1149	6727	7.57	218	0	9	154	0	12.65	1
2015	17007	1179	7128	9.42	217	0	10	152	0	23	1
2016	17450	1209	7484	8.59	217	0	72	156	0	23	1

Annexes

2009	bouzegza kedd	8681	200	2947	9.5	322	0	8	26	0	23	0
2010		8803	202	3364	9.51	322	0	8	15	0	27.3	0
2011		8928	205	3852	9.5	322	0	8	16	0	27.3	0
2012		9056	208	4253	9.41	322	0	10	18	0	27.3	0
2013		9185	211	4824	8.69	322	0	10	23	0	27.3	0
2014		9474	218	5230	12.35	322	0	3	23	0	27.3	0
2015		9644	222	5541	15.18	321	0	6	33	0	54.6	0
2016		9815	226	5818	13.92	321	0	29	38	0	54.6	0
2009	kherrouba	11260	155	3772	7.01	335	0	21	65	0	16.8	0
2010		11419	157	4306	7.01	335	0	23	32	27	33	0
2011		11582	159	4931	6.94	335	0	21	36	27	33	0
2012		11748	162	5445	7.08	335	0	31	46	27	33	0
2013		11916	164	5909	6.8	335	0	31	54	2	33	0
2014		11973	165	6407	8.62	335	0	10	54	12	33	0
2015		12164	167	6789	10.69	334	0	7	94	15	42.46	0
2016		12360	170	7128	9.76	334	0	53	106	15	42.46	0
2009	ouled hedjadj	31600	3110	7361	10.88	653	0	82	338	0	15.2	0
2010		32108	3154	8404	10.89	653	0	89	299	0	16	0
2011		32566	3199	9623	10.77	653	0	82	311	0	16	0
2012		33032	3245	10626	11.01	653	0	138	325	0	16	0
2013		33504	3291	11581	10.54	653	0	138	373	4	16	0
2014		36083	3544	12557	9.37	653	0	17	373	0	16	0
2015		37093	3644	13305	11.6	650	0	12	469	0	15	0
2016		38130	3746	13969	10.6	650	0	229	507	0	15	0
2009	dellys	33948	671	12211	10.88	697	340.11	102	584	42	57.35	1
2010		34428	680	13940	10.98	697	3563.79	118	491	42	57.35	1
2011		34920	690	15962	10.78	697	4348.526	102	526	42	40.765	1
2012		35419	700	17626	11.08	697	5606.21	135	569	42	40.765	1
2013		35926	710	19502	10.48	697	2377.238	135	651	6	40.765	1
2014		36247	716	21145	11.22	697	3934.198	28	651	14	40.765	1
2015		36827	728	22405	13.83	698	4005.42	30	794	34	64.315	1
2016		37415	739	23523	12.66	698	2724.711	300	841	34	63.77	1

Annexes

2009 afir	13550	224	5668	9.69	730	0	39	29	0	46.65	1
2010	13741	228	6471	9.84	730	0	47	22	0	46.65	1
2011	13937	231	7409	9.55	730	0	39	25	0	46.65	1
2012	14136	234	8182	10.1	730	0	47	31	0	39	1
2013	14338	237	9651	9	730	0	47	43	1	39	1
2014	15425	255	10464	9.65	730	0	5	43	0	39	1
2015	15826	262	11088	11.94	729	0	11	86	0	48.65	1
2016	16235	269	11641	10.92	729	0	87	79	0	48.2	1
2009 ben choud	10268	542	3407	13.79	381	0	22	51	0	16.7	0
2010	10413	549	3889	13.83	381	0	25	30	0	16.7	0
2011	10561	557	4454	13.65	381	0	22	32	0	16.7	0
2012	10712	565	4917	14.01	381	0	24	38	0	19.9	0
2013	10865	573	5426	13.29	381	0	24	44	0	19.9	0
2014	10726	566	5883	14.2	381	0	0	44	0	19.9	0
2015	10855	573	6233	17.37	380	0	2	73	0	19.4	0
2016	10985	580	6544	15.96	380	0	35	67	0	19.4	0
2009 isser	33449	499	15200	12.99	1041	0	110	255	8	25.4	0
2010	33922	506	17353	13.07	1041	0	120	205	8	45.3	0
2011	34406	513	19871	12.91	1041	0	110	220	8	45.3	0
2012	34898	521	21941	13.24	1041	0	148	257	8	45.3	0
2013	35397	528	24135	12.59	1041	0	148	302	10	45.3	0
2014	35835	535	26168	11.41	1041	0	37	302	8	45.3	0
2015	36409	543	27727	14.05	1040	0	24	386	17	59.5	0
2016	36995	739	29111	12.87	1040	0	296	391	21	59.5	0
2009 chabetel amer	34267	468	10687	7.76	940	0	52	214	2	52.4	0
2010	34752	474	12200	7.84	940	0	53	168	2	79	0
2011	35248	481	13970	7.68	940	0	52	171	2	79	0
2012	35752	488	15425	8.01	940	0	76	185	2	79	0
2013	36263	495	17590	7.35	940	0	76	216	2	79	0
2014	35517	485	19072	9.21	940	0	15	216	3	79	0
2015	35873	490	27727	14.05	939	0	16	281	5	78.5	0
2016	36230	494	21218	10.42	939	0	153	300	9	78.5	0

Annexes

2009	si mustapha	12494	463	3528	7.99	862	0	47	114	9	7.7	0
2010		12670	469	4028	8.02	862	0	55	96	9	16	0
2011		12851	476	4612	7.87	862	0	47	108	9	16	0
2012		13034	483	5093	8.18	862	0	67	121	9	16	0
2013		13220	490	5764	7.57	862	0	67	143	2	16	0
2014		13612	504	6249	10.74	862	0	10	143	7	16	0
2015		13884	514	6622	13.26	861	0	11	170	9	23.9	0
2016		14155	524	6953	12.13	861	0	113	170	9	23.9	0
2009	timezrit	10147	441	3628	8.9	217	0	29	22	0	31.55	0
2010		10290	447	4142	8.89	217	0	30	15	0	46	0
2011		10437	454	4742	8.81	217	0	29	17	0	46	0
2012		10586	460	5237	9.17	217	0	29	28	0	46	0
2013		10738	467	5948	8.46	217	0	29	33	0	46	0
2014		10925	475	6449	11.57	217	0	6	33	0	46	0
2015		11088	482	6833	14.24	216	0	1	56	0	45.8	0
2016		11255	489	7174	13.05	216	0	57	64	0	45.8	0
2009	khemiselkhec	79021	965	21388	11.99	762	0	149	529	38	19	0
2010		80139	978	24417	12.08	762	0	159	377	38	35.01	0
2011		81287	992	27960	11.91	762	0	149	390	58	35.01	0
2012		82449	1006	30872	12.26	762	0	174	485	58	35.01	0
2013		83628	1021	34274	11.56	762	0	174	561	16	35.01	0
2014		90255	1102	37161	12.37	762	0	30	561	54	35.01	0
2015		92782	1133	39375	15.19	760	0	30	876	56	43	0
2016		95380	1164	41341	13.93	760	0	333	1008	57	43	0
2009	hammadi	42109	1626	8173	6.98	609	0	119	292	0	25.7	0
2010		42705	1649	9330	7.04	609	0	123	231	0	15.5	0
2011		43316	1672	10684	6.93	609	0	119	277	0	15.5	0
2012		43935	1696	11797	7.09	609	0	131	315	0	15.5	0
2013		44564	1721	12871	6.77	609	0	131	351	4	15.5	0
2014		48133	1858	13955	7.27	609	0	18	351	0	15.5	0
2015		49529	1912	14787	9.05	608	0	25	532	0	31.6	0
2016		50965	1968	15525	8.25	608	0	1254	615	0	31.6	0

Annexes

2009	larbatache	19937	378	5482	9.04	492	0	17	77	0	22.7	0
2010		20219	384	6258	9.1	496	0	21	60	0	22.6	0
2011		20508	389	7166	8.98	496	0	17	64	0	22.6	0
2012		20801	395	7912	9.23	492	0	32	74	0	22.6	0
2013		21099	400	8835	8.64	492	0	32	83	0	22.6	0
2014		21927	416	9579	9.26	492	0	10	83	0	22.6	0
2015		22387	425	10150	11.48	554	0	14	119	0	29	0
2016		22855	434	10657	10.48	554	0	91	148	0	29	0
2009	ouledmoussa	47967	1635	7822	9.22	555	0	124	341	20	31.3	0
2010		48645	1659	8930	9.01	555	0	133	317	20	31.7	0
2011		49341	1681	10225	9.43	555	0	124	359	20	31.7	0
2012		50045	1706	11291	8.6	555	0	161	415	20	31.7	0
2013		50761	1731	12264	8.27	555	0	161	485	85	31.7	0
2014		54652	1863	13297	8.86	555	0	31	485	33	31.7	0
2015		56291	1919	14.89	10.99	491	0	29	644	42	68.6	0
2016		57980	1977	14792	10.04	491	0	294	741	42	68.6	0
2009	naciria	22917	374	7736	7.62	432	0	66	124	37	23.65	0
2010		23241	379	8832	7.8	432	0	81	88	37	37.5	0
2011		23573	385	10113	7.45	482	0	66	92	37	37.5	0
2012		23910	390	11167	7.66	432	0	87	114	37	37.5	0
2013		24252	396	12326	7.24	432	0	87	144	0	37.5	0
2014		23112	377	13365	7.77	432	0	23	144	16	37.5	0
2015		23228	379	14161	9.66	430	0	15	184	32	35.6	0
2016		23340	567	14686	8.81	430	0	168	207	38	35.6	0
2009	ouledaissa	7879	327	3456	8.67	422	0	33	9	0	23.97	0
2010		7990	332	3945	8.69	422	0	3	4	0	21.8	0
2011		8104	336	4517	8.65	422	0	33	7	0	21.8	0
2012		8220	341	4988	8.73	422	0	33	6	0	21.8	0
2013		8337	346	5286	8.58	422	0	33	13	0	21.8	0
2014		8304	345	5731	9.2	422	0	3	13	0	21.8	0
2015		8412	349	6073	11.39	420	0	3	14	0	54.12	0
2016		8520	354	6276	10.41	420	0	13	15	0	54.12	0
2009	thenia	21972	528	9515	7.34	518	0	68	266	2	31.9	0
2010		22283	16169	10862	7.7	518	0	78	180	2	34.5	0
2011		22602	543	12438	6.98	518	0	68	190	2	34.5	0
2012		22925	551	13734	7.16	518	0	90	224	2	34.5	0
2013		23253	559	15321	6.7	518	0	90	252	5	34.5	0
2014		23031	554	16612	7.2	518	0	17	252	1	34.5	0
2015		23307	560	17602	8.96	517	0	15	299	4	42.1	0

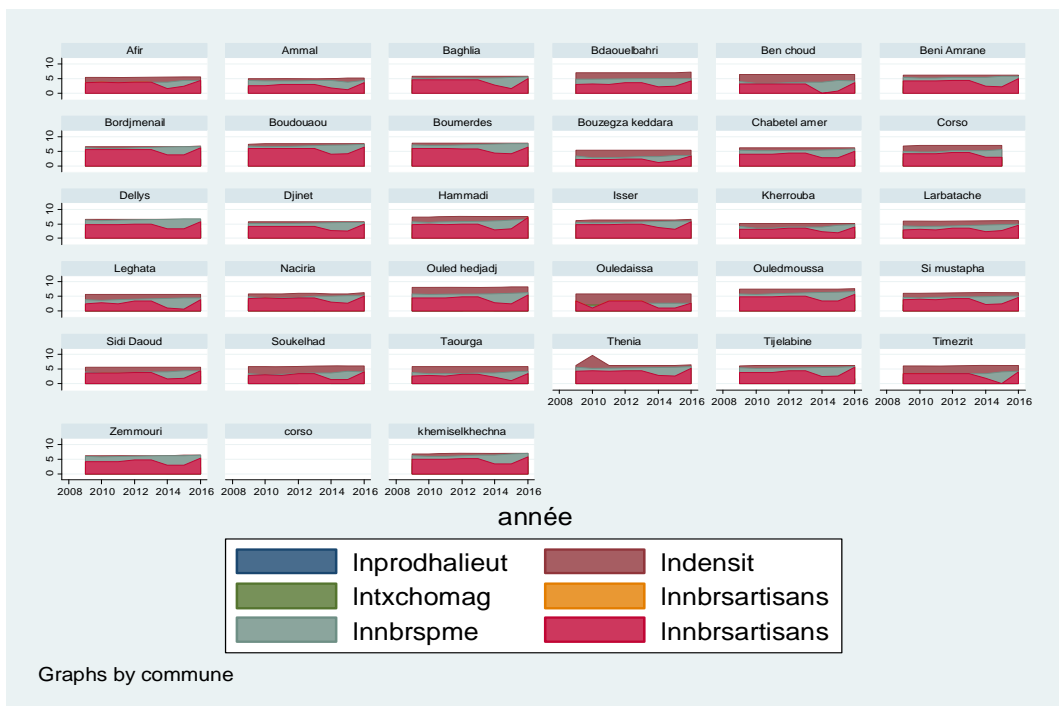
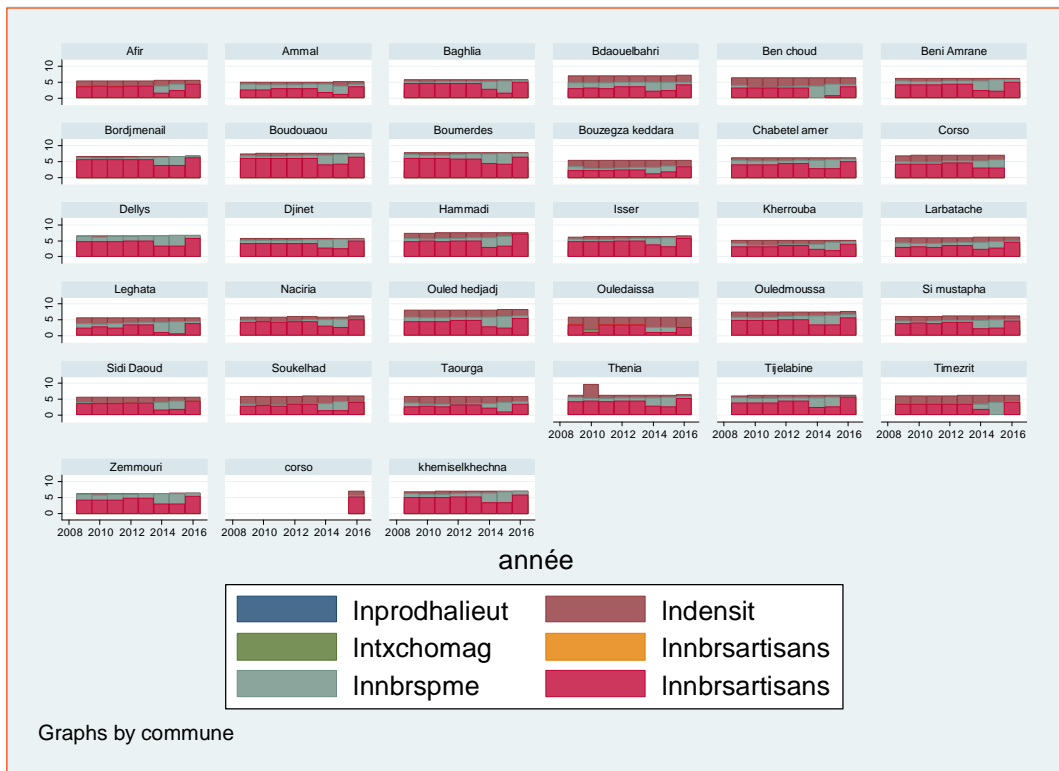
Annexes

2016	23585	567	18481	8.17	517	0	190	321	4	42.1	0
2009 ammal	8664	152	3368	7.5	1328	0	14	80	0	37.3	0
2010	8786	154	3845	7.87	1328	0	14	69	0	25.02	0
2011	8911	156	4402	7.14	1328	0	20	69	0	25.02	0
2012	9038	158	4861	8.51	1328	0	20	70	0	25.02	0
2013	9168	161	5572	7.78	1328	0	20	78	0	25.02	0
2014	9190	161	6041	8.34	1328	0	6	78	0	25.02	0
2015	9310	163	6401	10.36	1324	0	3	42	0	49.6	0
2016	9430	165	6721	9.46	1324	0	37	81	0	49.6	0
2009 beniamrane	23693	461	8806	7.7	1317	0	63	226	13	32.8	0
2010	24028	468	10053	7.97	1317	0	68	165	13	43	0
2011	24371	474	11512	7.53	1317	0	63	181	13	43	0
2012	24719	481	12711	8.42	1317	0	76	200	13	43	0
2013	25072	488	14697	7.64	1317	0	76	226	0	43	0
2014	24296	473	15935	8.19	1317	0	11	226	7	43	0
2015	24491	477	16885	10.18	1315	0	8	306	10	47.6	0
2016	24690	481	17728	9.29	1315	0	147	297	10	47.6	0
2009 soukelhad	6372	358	1935	7.72	209	0	16	28	0	11.5	0
2010	6462	363	2209	7.71	209	0	20	19	0	8	0
2011	6554	368	2529	7.74	209	0	16	26	0	8	0
2012	6648	373	2793	7.88	209	0	29	28	0	8	0
2013	6743	379	3195	7.2	209	0	29	39	5	8	0
2014	6879	386	3464	7.73	209	0	4	39	0	8	0
2015	7003	393	3670	9.61	208	0	4	63	1	17	0
2016	7130	401	3853	8.76	208	0	55	59	1	17	0
2009 baghlia	18574	307	6773	7.28	1099	0	92	188	16	26.3	0
2010	18836	311	7732	6.8	1099	0	100	154	16	24	0
2011	19106	316	8854	7.76	1099	0	92	162	34	24	0
2012	19379	320	9776	5.84	1099	0	104	171	34	24	0
2013	19656	325	10643	5.59	1099	0	104	185	3	24	0
2014	19507	322	11539	6	1099	0	16	185	13	24	0
2015	19760	326	12227	7.5	1096	0	5	235	34	30.1	0
2016	20015	331	12837	6.83	1096	0	146	252	27	30.1	0

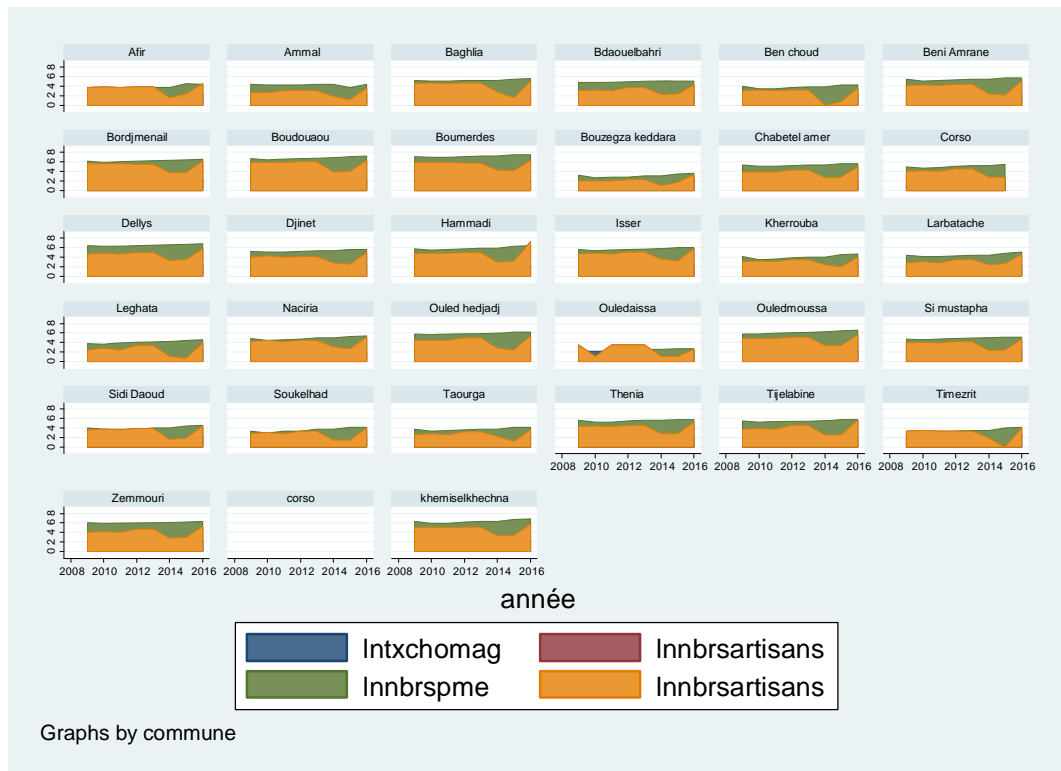
Annexes

2009 taourga	8582	318	3442	8.37	485	0	13	43	0	27.7	0
2010	8703	322	3930	8.45	485	0	16	28	0	32	0
2011	8827	327	4500	8.29	485	0	13	31	0	32	0
2012	8953	332	4969	8.61	485	0	25	34	0	32	0
2013	9081	336	5602	7.98	485	0	25	40	0	32	0
2014	9067	336	6074	8.57	485	0	10	40	0	32	0
2015	9194	341	6436	10.62	484	0	3	60	0	39.9	0
2016	9325	345	6757	9.7	484	0	34	63	0	30.1	0
2009 sidi daoud	17385	273	6759	10.48	830	0	38	51	0	22.85	1
2010	17631	277	7716	10.5	830	0	41	39	0	36.5	1
2011	17882	281	8835	10.47	830	0	38	39	0	36.5	1
2012	18138	285	9756	10.53	830	0	45	43	0	36.5	1
2013	18397	289	10256	10.42	830	0	45	54	1	36.5	1
2014	18262	287	11120	11.16	830	0	5	54	0	36.5	1
2015	18499	291	11783	13.75	829	0	6	84	0	50.1	1
2016	18740	295	12371	12.59	829	0	85	86	0	49.8	1

Annexe 6



Annexes



Annexes

Annexe 7

Commune	Variables	Moy	Std.dev	CV en (%)	Ranr(CV)	Min	Max	IV
ouledhedja	nbspro	.5	1.414214	2.83	1	0.00	4.00	4.00
Zemmouri	nbspro	.5	1.414214	2.83	2	0.00	4.00	4.00
AFIR	nbspro	.125	.3535534	2.83	3	0.00	1.00	1.00
Bdaouelbahri	nbspro	.625	1.767767	2.83	4	0.00	5.00	5.00
Boumerdes	nbspro	1.25	3.535534	2.83	5	0.00	10.00	10.00
SidiDaoud	nbspro	.125	.3535534	2.83	6	0.00	1.00	1.00
Corso	nbspro	2.428571	6.425396	2.65	7	0.00	17.00	17.00
Thenia	denst	2503.875	5521.557	2.21	8	528.00	16169.00	15641.00
SoukElHed	nbspro	.875	1.726888	1.97	9	0.00	5.00	5.00
Boudouaou	nbspro	6.625	9.590732	1.45	10	0.00	25.00	25.00
Tijelabine	nbarti	74.125	79.75039	1.08	11	12.00	257.00	245.00
Larbatache	denst	402.625	402.625	1.00	12	378.00	434.00	56.00
Larbatache	nbarti	29.25	26.18478	0.90	13	10.00	91.00	81.00
Laghata	nbarti	19.5	15.96425	0.82	14	2.00	49.00	47.00
Hammadi	nbspro	0.51	.414214	0.81	15	0.00	4.00	4.00
Ouledaissa	nbarti	19.25	15.05941	0.78	16	3.00	33.00	30.00
Bouzegza	nbarti	10.25	7.905694	0.77	17	3.00	29.00	26.00
SoukElHed	nbarti	21.625	16.51785	0.76	18	4.00	55.00	51.00
Chabetel	nbspro	3.375	2.503569	0.74	19	2.00	9.00	7.00
Zemmouri	nbarti	81.875	59.7577	0.73	20	18.00	198.00	180.00
ouledhedja	nbarti	98.375	70.61958	0.72	21	12.00	229.00	217.00
Dellys	nbarti	118.75	84.56063	0.71	22	28.00	300.00	272.00
Tijelabine	nbspro	12.625	8.959233	0.71	23	0.00	27.00	27.00
Chabetel	nbarti	61.625	43.55272	0.71	24	15.00	153.00	138.00
Thenia	nbarti	77.00	54.398	0.71	25	15.00	190.00	175.00
Bdaouelbahri	nbarti	29.125	20.44112	0.70	26	9.00	72.00	63.00
Kherrouba	nbspro	15.625	10.90134	0.70	27	0.00	27.00	27.00
Beni Amrane	nbarti	64.00	43.32601	0.68	28	8.00	147.00	139.00
Isser	nbarti	124.125	83.42051	0.67	29	24.00	296.00	272.00
SidiDaoud	nbarti	37.875	25.15346	0.66	30	5.00	85.00	80.00
Timezrit	nbarti	26.25	17.06082	0.65	31	1.00	57.00	56.00
Djinet	nbarti	56.75	36.55817	0.64	32	12.00	131.00	119.00
KhemisElKh	nbarti	149.75	95.26167	0.64	33	30.00	333.00	303.00
SiMustapha	nbarti	52.125	33.11209	0.64	34	10.00	113.00	103.00
Ouledmouss	nbspro	35.25	22.36547	0.63	35	20.00	85.00	65.00
Naciria	nbarti	74.125	46.9542	0.63	36	15.00	168.00	153.00
Ouledmouss	nbarti	132.125	83.55056	0.63	37	29.00	294.00	265.00
AFIR	nbarti	40.25	25.13819	0.62	38	5.00	87.00	82.00
Ben choud	nbarti	19.25	12.00893	0.62	39	0.00	35.00	35.00
Ammal	nbarti	16.75	10.43004	0.62	40	3.00	37.00	34.00
Kherrouba	nbarti	24.625	14.34212	0.58	41	7.00	53.00	46.00

Annexes

Corso	nbarti	59.14286	34.31923	0.58	42	17.00	101.00	84.00
Bordjmenail	nbarti	235.875	136.42	0.58	43	41.00	457.00	416.00
Baghlia	nbarti	82.375	47.61734	0.58	44	5.00	146.00	141.00
Djinet	prodha~	163.2088	94.22275	0.58	45	73.26	323.467	250.21
Taourga	nbarti	17.375	9.956154	0.57	46	3.00	34.00	31.00
Boudouaou	nbarti	331.625	184.2692	0.56	47	48.00	582.00	534.00
Boumerdes	nbarti	316.25	174.9969	0.55	48	62.00	594.00	532.00
AFIR	nbrspme	44.75	24.56914	0.55	49	22.00	86.00	64.00
Baghlia	nbspro	22.125	11.77694	0.53	50	3.00	34.00	31.00
Timezrit	nbrspme	33.5	17.78442	0.53	51	15.00	64.00	49.00
Thenia	nbspro	2.75	1.38873	0.50	52	1.00	5.00	4.00
Naciria	nbspro	29.25	13.91556	0.48	53	0.00	38.00	38.00
Dellys	prodha~	3362.525	1572.057	0.47	54	340.11	5606.21	5266.10
Isser	nbspro	11.00	5.09902	0.46	55	8.00	21.00	13.00
Beni Amrane	nbspro	9.875	4.549333	0.46	56	0.00	13.00	13.00
Dellys	nbspro	32.00	14.18248	0.44	57	6.00	42.00	36.00
Kherrouba	nbrspme	60.875	26.50842	0.44	58	32.00	106.00	74.00
SoukElHed	nbrspme	37.625	15.9099	0.42	59	19.00	63.00	44.00
Ouledaissa	nbrspme	10.125	4.155461	0.41	60	4.00	15.00	11.00
KhemisElKh	nbrspme	598.375	226.0707	0.38	61	377.00	1008.00	631.00
Zemmouri	prodha~	4235.51	1569.383	0.37	62	2317.894	6737.42	4419.53
Hammadi	nbrspme	370.5	133.1315	0.36	63	231.00	615.00	384.00
Bouzegza	nbrspme	24.00	8.141604	0.34	64	15.00	38.00	23.00
Larbatache	nbrspme	88.5	29.96665	0.34	65	60.00	148.00	88.00
SidiDaoud	nbrspme	56.25	18.75976	0.33	66	39.00	86.00	47.00
Ben choud	nbrspme	47.375	15.60163	0.33	67	30.00	73.00	43.00
KhemisElKh	nbspro	46.875	15.09435	0.32	68	16.00	58.00	42.00
Ouledmouss	nbrspme	473.375	150.9361	0.32	69	317.00	741.00	424.00
Bordjmenail	nbspro	126.25	40.12748	0.32	70	40.00	154.00	114.00
SiMustapha	nbspro	7.875	2.474874	0.31	71	2.00	9.00	7.00
Naciria	nbrspme	137.125	41.97087	0.31	72	88.00	207.00	119.00
Taourga	nbrspme	42.375	12.83898	0.30	73	28.00	63.00	35.00
Laghata	nbrspme	62.25	18.7978	0.30	74	37.00	92.00	55.00
Corso	nbrspme	167.8571	50.37006	0.30	75	113.00	263.00	150.00
Boudouaou	nbrspme	967.5	268.2233	0.28	76	678.00	1428.00	750.00
Chabetel	txchomag	9.04	2.263954	0.25	77	7.35	14.05	6.70
Isser	nbrspme	289.75	69.84012	0.24	78	205.00	391.00	186.00
SiMustapha	txchomag	9.47	2.241798	0.24	79	7.57	13.26	5.69
Boumerdes	nbrspme	1444.25	329.9566	0.23	80	1021.00	1942.00	921.00
Bouzegza	txchomag	11.0075	2.461276	0.22	81	8.69	15.18	6.49
Chabetel	nbrspme	218.875	48.56347	0.22	82	168.00	300.00	132.00
Beni Amrane	nbrspme	228.375	50.45206	0.22	83	165.00	306.00	141.00
Timezrit	txchomag	10.38625	2.251037	0.22	84	8.46	14.24	5.78

Annexes

Bordjmenail	nbrspme	523.625	112.2789	0.21	85	379.00	701.00	322.00
Djinet	nbrspme	200.75	42.27039	0.21	86	157.00	266.00	109.00
SiMustapha	nbrspme	133.125	27.86927	0.21	87	96.00	170.00	74.00
ouledhedja	nbrspme	374.375	75.59845	0.20	88	299.00	507.00	208.00
Thenia	nbrspme	248.00	49.06264	0.20	89	180.00	321.00	141.00
Tijelabine	nbrspme	235.875	46.471	0.20	90	181.00	314.00	133.00
Dellys	nbrspme	638.375	124.046	0.19	91	491.00	841.00	350.00
Kherrouba	txchomag	7.98875	1.515976	0.19	92	6.8	10.69	3.89
Baghlia	nbrspme	191.5	34.52949	0.18	93	154.00	252.00	98.00
Ammal	nbrspme	70.875	12.69913	0.18	94	42.00	81.00	39.00
Naciria	denst	405.875	65.50995	0.16	95	374.00	567.00	193.00
Isser	denst	548.00	78.55298	0.14	96	499.00	739.00	240.00
Zemmouri	nbrspme	440.75	62.97562	0.14	97	360.00	542.00	182.00
Bdaouelbahri	nbrspme	138.875	18.0431	0.13	98	114.00	156.00	42.00
Ammal	txchomag	8.37	1.071488	0.13	99	7.14	10.36	3.22
Corso	txchomag	6.321429	.7911265	0.13	100	5.66	8.01	2.35
Baghlia	txchomag	6.7	.8096384	0.12	101	5.59	7.76	2.17
Djinet	txchomag	8.02625	.927977	0.12	102	7.42	9.89	2.47
Ouledaissa	txchomag	9.29	1.045002	0.11	103	8.58	11.39	2.81
SidiDaoud	txchomag	11.2375	1.254908	0.11	104	10.42	13.75	3.33
Beni Amrane	txchomag	8.365	.926175	0.11	105	7.53	10.18	2.65
Boumerdes	txchomag	5.71125	.6286365	0.11	106	5.19	6.99	1.80
Laghata	txchomag	10.62875	1.16003	0.11	107	9.8	12.97	3.17
Tijelabine	txchomag	4.52625	.4926007	0.11	108	4.1	5.53	1.43
Bordjmenail	txchomag	8.42375	.9084357	0.11	109	7.71	10.27	2.56
Hammadi	txchomag	7.4225	.7997991	0.11	110	6.77	9.05	2.28
Boudouaou	txchomag	9.505	1.01822	0.11	111	8.71	11.57	2.86
Zemmouri	txchomag	8.69625	.9272838	0.11	112	7.94	10.58	2.64
Naciria	txchomag	8.00125	.8145716	0.10	113	7.24	9.66	2.42
Larbatache	txchomag	9.52625	.95524	0.10	114	8.64	11.48	2.84
Dellys	txchomag	11.48875	1.14903	0.10	115	10.48	13.83	3.35
Taourga	txchomag	8.82375	.8821068	0.10	116	7.98	10.62	2.64
KhemisElKh	txchomag	12.66125	1.24302	0.10	117	11.56	15.19	3.63
Thenia	txchomag	7.52625	.7325677	0.10	118	6.7	8.96	2.26
Ben choud	txchomag	14.5125	1.405954	0.10	119	13.29	17.37	4.08
SoukElHed	txchomag	8.04375	.7664191	0.10	120	7.2	9.61	2.41
Bdaouelbahri	txchomag	7.91125	.7486071	0.09	121	7.06	9.42	2.36
Ouledmoussa	txchomag	9.3025	.8664829	0.09	122	8.27	10.99	2.72
AFIR	txchomag	10.08625	.9263744	0.09	123	9.00	11.94	2.94
Hammadi	denst	1762.75	130.6847	0.07	124	1626.00	1968.00	342.00
Ouledmoussa	denst	1771.375	129.7073	0.07	125	1635.00	1977.00	342.00
KhemisElKh	denst	1045.125	76.48424	0.07	126	965.00	1164.00	199.00
ouledhedja	denst	3366.625	242.6049	0.07	127	3110.00	3746.00	636.00
AFIR	denst	242.5	17.0126	0.07	128	224.00	269.00	45.00

Annexes

Boudouaou	denst	1850.00	122.5829	0.07	129	1716.00	2041.00	325.00
Bdaouelbahri	denst	1104.875	68.77383	0.06	130	1019.00	1219.00	200.00
ouledhedja	txchomag	10.7075	.6305951	0.06	131	9.37	11.6	2.23
Isser	txchomag	12.89125	.7359821	0.06	132	11.41	14.05	2.64
Larbatache	nbrsex~	508.5	28.14	0.06	133	492.00	554.00	62.00
Ouledmouss	nbrsex~	539.00	29.62624	0.05	134	491.00	555.00	64.00
Boumerdes	denst	2379.875	127.7648	0.05	135	2230.00	2577.00	347.00
Corso	denst	997.5714	52.21065	0.05	136	942.00	1082.00	140.00
Zemmouri	denst	520.25	24.21186	0.05	137	490.00	557.00	67.00
Tijelabine	denst	483.25	21.85504	0.05	138	456.00	517.00	61.00
Bouzegza	denst	211.5	9.561829	0.05	139	200.00	226.00	26.00
SiMustapha	denst	490.375	21.84973	0.04	140	463.00	524.00	61.00
Bordjmenail	denst	721.75	31.58548	0.04	141	682.00	770.00	88.00
Naciria	nbrsex~	437.75	17.90251	0.04	142	430.00	482.00	52.00
SoukElHed	denst	377.625	14.96603	0.04	143	358.00	401.00	43.00
Timezrit	denst	464.375	16.95319	0.04	144	441.00	489.00	48.00
Dellys	denst	704.25	23.47491	0.03	145	671.00	739.00	68.00
Kherrouba	denst	162.375	5.125218	0.03	146	155.00	170.00	15.00
Leghata	denst	296.5	9.28901	0.03	147	283.00	310.00	27.00
Ammal	denst	158.75	4.527693	0.03	148	152.00	165.00	13.00
Taourga	denst	332.125	9.280356	0.03	149	318.00	345.00	27.00
Ouledaissa	denst	341.25	9.067209	0.03	150	327.00	354.00	27.00
SidiDaoud	denst	284.75	7.363035	0.03	151	273.00	295.00	22.00
Baghlia	denst	319.75	8.031189	0.03	152	307.00	331.00	24.00
Ben choud	denst	563.125	12.95528	0.02	153	542.00	580.00	38.00
Chabetel	denst	484.375	9.55	0.02	154	468.00	495.00	27.00
Djinet	denst	322.00	5.8554	0.02	155	312.00	330.00	18.00
Beni Amrane	denst	475.375	8.399617	0.02	156	461.00	488.00	27.00
Boumerdes	nbrsex~	196.75	.46291	0.00	157	196.00	197.00	1.00
SoukElHed	nbrsex~	208.75	.46291	0.00	158	208.00	209.00	1.00
Ouledaissa	nbrsex~	421.5	.9258201	0.00	159	420.00	422.00	2.00
Timezrit	nbrsex~	216.75	.46291	0.00	160	216.00	217.00	1.00
ouledhedja	nbrsex~	652.25	1.38873	0.00	161	650.00	653.00	3.00
Bdaouelbahri	nbrsex~	217.75	.46291	0.00	162	217.00	218.00	1.00
Zemmouri	nbrsex~	268.75	.46291	0.00	163	268.00	269.00	1.00
Bouzegza	nbrsex~	321.75	.46291	0.00	164	321.00	322.00	1.00
Ammal	nbrsex~	1327.00	1.85164	0.00	165	1324.00	1328.00	4.00
Kherrouba	nbrsex~	334.75	.46291	0.00	166	334.00	335.00	1.00
Baghlia	nbrsex~	1098.25	1.38873	0.00	167	1096.00	1099.00	3.00
KhemisElKh	nbrsex~	761.5	.9258201	0.00	168	760.00	762.00	2.00
Ben choud	nbrsex~	380.75	.46291	0.00	169	380.00	381.00	1.00
Bordjmenail	nbrsex~	1663.00	1.85164	0.00	170	1660.00	1664.00	4.00
Tijelabine	nbrsex~	420.75	.46291	0.00	171	420.00	421.00	1.00
Corso	nbrsex~	353.8571	.3779645	0.00	172	353.00	354.00	1.00

Annexes

Taourga	nbrsex~	484.75	.46291	0.00	173	484.00	485.00	1.00
Thenia	nbrsex~	517.75	.46291	0.00	174	517.00	518.00	1.00
Leghata	nbrsex~	569.75	.46291	0.00	175	569.00	570.00	1.00
Djinet	nbrsex~	584.75	.46291	0.00	176	584.00	585.00	1.00
Hammadi	nbrsex~	608.75	.46291	0.00	177	608.00	609.00	1.00
Beni Amrane	nbrsex~	1316.5	.9258201	0.00	178	1315.00	1317.00	2.00
Boudouaou	nbrsex~	658.75	.46291	0.00	179	658.00	659.00	1.00
Dellys	nbrsex~	697.25	.46291	0.00	180	697.00	698.00	1.00
AFIR	nbrsex~	729.75	.46291	0.00	181	729.00	730.00	1.00
SidiDaoud	nbrsex~	829.75	.46291	0.00	182	829.00	830.00	1.00
SiMustapha	nbrsex~	861.75	.46291	0.00	183	861.00	862.00	1.00
Chabetel	nbrsex~	939.75	.46291	0.00	184	939.00	940.00	1.00
Isser	nbrsex~	1040.75	.46291	0.00	185	1040.00	1041.00	1.00
Hammadi	nbarti	240412.00	.3864	0.00	186	18.00	1254.00	1236.00
AFIR	prodha~	0.00	0.00	0.00	187	0.00	0.00	0.00
Ammal	prodha~	0.00	0.00	0.00	188	0.00	0.00	0.00
Ammal	nbspro	0.00	0.00	0.00	189	0.00	0.00	0.00
Baghlia	prodha~	0.00	0.00	0.00	190	0.00	0.00	0.00
Bdaouelbahri	prodha~	0.00	0.00	0.00	191	0.00	0.00	0.00
Ben choud	prodha~	0.00	0.00	0.00	192	0.00	0.00	0.00
Ben choud	nbspro	0.00	0.00	0.00	193	0.00	0.00	0.00
Beni Amrane	prodha~	0.00	0.00	0.00	194	0.00	0.00	0.00
Bordjmenail	prodha~	0.00	0.00	0.00	195	0.00	0.00	0.00
Boudouaou	prodha~	0.00	0.00	0.00	196	0.00	0.00	0.00
Boumerdes	prodha~	0.00	0.00	0.00	197	0.00	0.00	0.00
Bouzegza	prodha~	0.00	0.00	0.00	198	0.00	0.00	0.00
Bouzegza	nbspro	0.00	0.00	0.00	199	0.00	0.00	0.00
Chabetel	prodha~	0.00	0.00	0.00	200	0.00	0.00	0.00
Corso	prodha~	0.00	0.00	0.00	201	0.00	0.00	0.00
Djinet	nbspro	0.00	0.00	0.00	202	0.00	0.00	0.00
Hammadi	prodha~	0.00	0.00	0.00	203	0.00	0.00	0.00
Isser	prodha~	0.00	0.00	0.00	204	0.00	0.00	0.00
Kherrouba	prodha~	0.00	0.00	0.00	205	0.00	0.00	0.00
Larbatache	prodha~	0.00	0.00	0.00	206	0.00	0.00	0.00
Larbatache	nbspro	0.00	0.00	0.00	207	0.00	0.00	0.00
Leghata	prodha~	0.00	0.00	0.00	208	0.00	0.00	0.00
Leghata	nbspro	0.00	0.00	0.00	209	0.00	0.00	0.00
Naciria	prodha~	0.00	0.00	0.00	210	0.00	0.00	0.00
ouledhedja	prodha~	0.00	0.00	0.00	211	0.00	0.00	0.00
Ouledaissa	prodha~	0.00	0.00	0.00	212	0.00	0.00	0.00
Ouledaissa	nbspro	0.00	0.00	0.00	213	0.00	0.00	0.00
Ouledmouss	prodha~	0.00	0.00	0.00	214	0.00	0.00	0.00
SiMustapha	prodha~	0.00	0.00	0.00	215	0.00	0.00	0.00
SidiDaoud	prodha~	0.00	0.00	0.00	216	0.00	0.00	0.00

Annexes

SoukElHed	prodha~	0.00	0.00	0.00	217	0.00	0.00	0.00
Taourga	prodha~	0.00	0.00	0.00	218	0.00	0.00	0.00
Taourga	nbspro	0.00	0.00	0.00	219	0.00	0.00	0.00
Thenia	prodha~	0.00	0.00	0.00	220	0.00	0.00	0.00
Tijelabine	prodha~	0.00	0.00	0.00	221	0.00	0.00	0.00
Timezrit	prodha~	0.00	0.00	0.00	222	0.00	0.00	0.00
Timezrit	nbspro	0.00	0.00	0.00	223	0.00	0.00	0.00
KhemisElKh	prodha~	0.00	0.00	0.00	224	0.00	0.00	0.00

Annexe 8

code	Commune	propha~	nbrsex~	denst	txchomag	nbrspme	nbarti	nbspro
1	Bouzegza	7	5	4	3	2	1	6
2	Chabetel	7	6	5	4	3	2	1
3	Corso	7	6	5	4	3	2	1
4	Dellys	2	7	6	5	4	1	3
5	Djinet	2	6	5	4	3	1	7
6	Hammadi	7	5	4	3	2	6	1
8	Isser	7	6	4	5	3	2	1
9	KhemisElKh	7	6	5	4	4	1	3
10	Kherrouba	7	6	5	4	3	2	1
11	Larbatache	7	5	1	4	3	2	6
12	Leghata	7	5	4	3	2	1	6
13	Naciria	7	6	4	5	3	1	2
14	ouledhedja	7	6	4	5	3	2	1
15	SidiDaoud	7	6	5	4	3	2	1
16	SiMustapha	7	6	5	3	4	1	2
17	SoukElHed	7	6	5	4	3	2	1
18	Taourga	7	4	5	3	2	1	6
19	Thenia	7	6	1	5	4	2	3
20	Tijelabine	7	6	5	4	3	1	2
21	Timezrit	7	5	4	3	2	1	6
22	Zemmouri	3	6	7	5	4	2	1
23	SiMustapha	7	6	5	3	4	1	2
24	Afir	7	6	5	4	3	2	1
25	Ammal	7	5	4	3	2	1	6
26	Baghlia	1	6	5	4	3	1	2
27	Bdaouelbahri	7	6	5	4	3	2	1
28	Ben choud	7	5	4	3	2	1	6
29	Beni Amrane	7	6	5	4	3	1	2
30	Bordjmenail	7	6	5	4	3	1	2
31	Boumerdes	7	6	5	4	3	2	1
32	Ouledaissa	7	5	4	3	2	1	6

Table des matières

Introduction générale	1
Partie I	
Repères théoriques sur l'attractivité et les dynamiques territoriales	
Introduction de la première partie	12
Chapitre 1 : Le territoire, un nouveau paradigme de développement	15
Introduction	15
1. Le concept de territoire.....	16
2. Le territoire dans l'analyse économique.....	22
2.1. L'espace économique : de l'espace au territoire.....	23
2.2. Le territoire et les sciences sociales.	27
2.2.1. Les courants orthodoxes.....	28
3. L'analyse économique et les spécificités territoriales.	32
3.1. L'approche des SPL et districts industriels.....	33
3.2. Les milieux innovateurs.	35
3.3. L'approche néo-marxiste.	36
3.4. Le réseau.	37
4. Le territoire et le développement.....	38
4.1. Le territoire est une coordination d'acteurs.	39
4.2. L'émergence de l'innovation territoriale.	43
Conclusion.....	46
Chapitre 2 : De l'attractivité des territoires	48
Introduction	48
1. Les théories de l'attractivité territoriale.....	49
1.1.L'attractivité vue par les différentes disciplines des Sciences Economiques.	49
1.2. L'analyse critique.....	55
2. Quelle politique d'attractivité ?	57
2.1. Les politiques d'attractivité a-territoriale.....	57
2.2. Les politiques d'attractivité territorialisées.....	59
2.3. Spécificités d'un territoire attractif.	62
3. Intelligence économique et attractivité territoriale.....	64

3.1. De l'intelligence économique à l'intelligence territoriale.	65
3.1.1. L'intelligence économique.	65
3.1.2. Le rôle des acteurs dans l'organisation de l'intelligence économique.	66
3.1.3. L'intelligence territoriale.	66
3.2. Intelligence territoriale et gouvernance hybride.	68
4. L'attractivité des territoires portuaires.	70
4.1. A l'échelle locale.	71
4.2. A l'échelle globale et régionale.	72
4.3. Les déterminants de l'attractivité portuaire.	73
5. la mesure de l'attractivité.	74
5.1. Les différentes formes de mesure de l'attractivité.	75
5.2. Les indicateurs de compétitivité.	75
5.3. Les indicateurs de synthèse.	75
5.4. Les indicateurs des institutions internationales.	75
Conclusion.	76
Chapitre 3 : Les dynamiques territoriales	80
Introduction	80
1. Les dynamiques territoriales.	82
1.1. La théorie de l'autopoïèse.	82
1.2. La tectonique des territoires.	83
1.3. Les systèmes productifs locaux et les milieux innovateurs	85
1.3.1. L'approche marshallienne	85
1.3.1.1. Le district marshallien	85
1.3.1.2. Les systèmes productifs locaux (SPL).	86
1.3.1.3. Les technopôles	88
1.3.2. L'approche en termes de districts technologiques et de milieux innovateurs (approche évolutionniste)	89
1.3.2.1. Les districts technologiques (DT)	89
1.3.2.2. Les milieux innovateurs.	90
1.4. Les dynamiques territoriales, coordination, ressources.	93
1.4.1. La coordination.	94
1.4.1.1. Les proximités	95
1.4.1.2. La gouvernance.	95
1.4.2. La question des ressources	95

1.4.2.1.La nature générique et spécifique	95
1.4.2.2.La nature latente et disponible	95
1.4.2.3.Les formes des dynamiques économiques.....	96
2.Les dynamiques territoriales portuaires.....	97
2.1. Les interactions ville-port et la construction du réseau de port.	98
2.1.1. Spécificités du territoire portuaire.....	98
2.1.2. Le triptyque et les logiques spatiales du système portuaire	99
2.2. Les déterminants des dynamiques territoriales portuaires	102
2.2.1. Au niveau des moyens transports.....	102
2.2.2. Au niveau des acteurs territoriaux portuaires.....	103
2.2.3. Au niveau de la ville-port :.....	104
2.3. Pour un nouveau territoire portuaire	104
2.4.La mesure des dynamiques territoriales portuaires.....	107
2.4.1.L'impact économique des activités portuaires	107
2.4.2.La mesure de l'interaction port-territoire	109
2.4.3. Ports et performance.....	109
Conclusion.....	110
Conclusion de la première partie.....	112

Partie II :

Impact socioéconomique sur un territoire géoéconomique : attractivité et dynamiques des ports algériens, lecture à travers le port de Cap djinet

Chapitre4 : le système portuaire algérien, vers la déréglementation	118
Introduction	118
1.Monographie des ports algériens	120
2. Analyse des contextes économiques et portuaires de l'Algérie	123
2.1. Contexte économique et commercial.....	124
2.2. Contexte réglementaire du transport maritime	126
2.3.Contexte portuaire algérien.....	128
3. Les réformes du secteur portuaire : vers la déréglementation.....	132
4. Les programmes de développement du secteur portuaire	136
4.1. Les réalisations.....	137
4.2.Processus de développement.....	140
5. Les leviers de la gouvernance du système portuaire algérien	143

5.1. Les failles du service logistique	145
5.2. L'identification de nouveaux acteurs	147
5.3. L'acteur public	151
5.4. Les limites du nouveau mode de régulation du système portuaire algérien	154
Conclusion	156
Chapitre V : Présentation de Cap Djinet et l'attractivité de son territoire géoéconomique	
.....	160
Introduction	160
1. Cap Djinet dans le cadre des instruments d'aménagement du territoire	162
1.1. Le SNAT	163
1.2. Le SRAT	165
1.3. Le PAW	167
1.4. Le PDAU de Cap Djinet	168
2. Attractivité de l'environnement géoéconomique du port de Cap Djinet	170
2.1. État des lieux du territoire géoéconomique de Cap Djinet	170
2.2. Vocation de la commune de Cap Djinet	175
2.3. Perspectives de développement	176
2.4. Dynamiques d'aménagement et environnement attractif à Cap Djinet	183
2.5. Impact du projet de hub portuaire de Cap Djinet sur son environnement géoéconomique	195
Conclusion :	198
Chapitre VI : Le territoire géoéconomique de Cap Djinet : essai de modélisation	201
Introduction	201
1. Analyse cartographique des indicateurs socio-économiques	203
1.1. La population et emploi	203
1.2. L'activité économique	206
1.2.1. Agriculture	206
1.2.2. Artisanat et PME	207
1.3. Les programmes de développement	210
1.4. L'accessibilité	215
2. Essai de modélisation économétrique	222
2.1. Analyse statistiques des variabilités interannuelles et intercommunales	222
2.2. Estimation économétrique en données de panel	229
2.2.1. Choix de la méthode d'analyse et typologie des modèles	230

2.2.2. Structure générale du modèle	230
2.2.3. Topologie des modèles.....	231
2.2.3.1. Modèles à effets fixes (connu aussi sous le nom de LSDV (Least Squares Dummy Variables).	232
2.2.4. Résultats et analyse de modèle.....	233
Source : à partir des données de l'enquête	233
2.2.5 Estimateur within	235
2.2.6. Modèle à effets aléatoires.....	235
2.2.7. Le test d'Hausman.....	236
2.2.8. Estimation de modèle par la méthode des moindres carrées.....	238
2.2.9. Le test de Breush-Pagan	238
2.2.10. La méthode Ward	239
Conclusion.....	241
Conclusion de la deuxième partie	245
Bibliographie.....	248
Liste des tableaux, cartes, graphes, photos, figures et schémas	255
Annexes.....	257
Table des matières	295

Résumé :

Ce travail se veut une étude académique sur la faisabilité et l'opportunité de la construction d'un port à eaux profondes à Cap Djinet dans l'optique de l'analyse de l'impact de ce port éventuel sur son environnement géographique et économique et dans sa capacité à drainer de l'attractivité pour ce territoire et des dynamiques capables de le rendre compétitif.

Pour assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires, le SNAT se donne comme objectifs le développement des échanges internationaux ; la recherche de l'attractivité par le système productif des biens et services afin d'attirer clients et investisseurs notamment les IDE et la recherche de la compétitivité en vue d'accroître les parts de marché ainsi que d'organiser l'économie et le territoire. Ceci est dans le but d'accueillir et de sécréter, de traiter et de diffuser des informations recherchées étant donné que l'économie contemporaine est une économie de la connaissance et du savoir, force productive probable du XXIème siècle.

Parmi les axes prévus par le SNAT pour le renforcement ou la création de l'attractivité et la compétitivité territoriale, il y a la mise en œuvre d'une politique de développement régional.

Le schéma directeur présente un programme important en constructions et rénovations de plusieurs ports dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire prônant le développement régional par l'élaboration de stratégies d'attractivité et de dynamiques territoriales.

ملخص:

هذا العمل هو دراسة أكاديمية عن الجدوى و المنفعة لبناء ميناء المياه العميقة في كاب جينيت في سياق تحليل تأثير هذا المنفذ في نهاية المطاف بيئتها الجغرافية و الاقتصادية وفي قدرتها على جذب الجاذبية لهذه المنطقة و الديناميكيات القادرة على جعلها قادرة على المنافسة. و لضمان جاذبية الاقاليم و قدرتها التنافسية, تهدف الشبكة الى تطوير التجارة الدولية والسعي الى جاذبية النظام الانتاجي للسلع و الخدمات من اجل جذب العملاء و المستثمرين, لا سيما الاستثمار الاجنبي المباشر و البحوث.

القدرة التنافسية لزيادة حصتك في السوق وتنظيم الاقتصاد والاراضي. هذا هو لغرض استفاضة و تأمين و معالجة و نشر المعلومات المطلوبة لأن الاقتصاد المعاصر هو اقتصاد المعرفة و المعرفة, وهي قوة انتاجية محتملة في القرن الواحد و العشرين. لتعزيز أو خلق جاذبية والتنافسية الاقليمية , هناك حاجة لسياسة تنمية اقليمية. تقدم الخطة الرئيسة برنامجا هاما لبناء و تجديد عدة موانئ كجزء من سياسة تنمية اقليمية تعزز التنمية الاقليمية من خلال تطوير استراتيجيات الجاذبية و الديناميكيات الإقليمية.