



## عنوان المقال

## Article Title

(MCA) Boudier Abdelmadjid & (Doctorante) Hamadène Lynda  
U.S.T.H.B Bab Ezzouar

**Résumé :** Pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, les nations développées et en développement s'attèlent à intégrer leur économie au niveau régional, continental et mondial. Ainsi, l'internationalisation du commerce est considérée comme une condition sine qua none, pour le développement des pays, obligeant les différents Etats du monde à entretenir entre eux d'intenses réseaux d'échanges, assurée par une bonne assise maritime fiable et moderne .

A l'instar des autres pays du monde, l'Algérie est contrainte à intégrer son espace dans ce maillage d'échanges commerciaux avec l'extérieur, et en force, car malgré, le rôle important que joue le commerce maritime pour l'Algérie, 95% de ses échanges s'effectuent par voie maritime, et qui promettait de donner un nouveau souffle à une économie algérienne moribonde .

### Objectifs de l'étude :

Pour cela, l'objectif général de notre travail vise à déceler dans un premier temps, l'importance du port et sa contribution dans le développement de la wilaya de Jijel, ensuite évaluer l'impact de la fonction portuaire sur l'espace et les activités locales

Notre sujet a été défini à la suite d'une réflexion faite sur une situation confuse et incompréhensible.

Comment une wilaya comme Jijel prometteuse pour l'investissement de part ses atouts naturels et ses infrastructures économiques, doté d'un port, considéré comme le plus grand d'Afrique en eau profonde, lui permettant une économie d'échelle et un moyen d'intégration mondiale, se retrouve pourtant, marginalisée, marquée par une faible croissance économique ?

### Hypothèses de thèse :

- Une infrastructure portuaire bien structurée fait évoluer une ville.
- Le port de DjenDjen doit redonner du tonus à la vie socio-économique et culturelle, avec leurs retombées sur la population
- L'existence d'un tirant d'eau de moins de 18,20m et d'une longueur de quai de 1200m, offre forcément des conditions adéquates pour l'émergence d'un pôle économique structurant à fort effet d'entraînement pour ancrer la région de Jijel dans un processus de développement.

## I-Délimitation de la zone d'étude :



**Fig n°1: Situation géographique du port de DjenDjen**

L'analyse de l'aire d'étude a été opérée par une ascension - allant du micro au macro – des différentes échelles, locale, wilayale, et régionale. Ainsi, nous abordons par ordre de grandeur, le port.

### I-1-Le port de Djen Djen

La zone d'étude couvre le port de Djen Djen, situé sur la Longitude 005° 54' Est et la Latitude 36° 51' 03'' Nord, (fig. n°1), **Le port de Djen-Djen se trouvant à environ 10Km de la ville de Jijel (Daira de Taher), à 40 km de la zone d'activité « BELLARA » et à 2 Km de l'aéroport Ferhat Abbas**. La construction de ce port a commencé en 1986, d'une capacité de 4,5 millions de tonnes/an, sur une superficie de 104 ha. La réalisation du port a été confiée à un groupement d'entreprise dirigé par la société CONDOTTE (Italie), pour un coût de 5,28 milliards de Dinars

### I-2-Caractéristiques d'un port :

En général, le port possède différentes caractéristiques qui permettent de le distinguer par rapport aux autres ports :

- Emplacement géographique
- Protection
- Profondeur
- Infrastructures

**EMPLACEMENT GEOGRAPHIQUE** : L'emplacement géographique du port de DjenDjen, fait sa particularité.



Fig n°2 : Le port de DjenDjen et son environnement régional

**PROFONDEUR :**

La profondeur du port de DjenDjen fait toute sa particularité.

Une profondeur de 18 m ; l'une des plus importantes de la méditerranée, qui définit DjenDjen, comme un grand port d'éclatement, pouvant recevoir des navires de 125000 tonnes.

**PROTECTION :**

Le port peut être ouvert ou disposer d'un abri naturel, peut être fermé ou d'accès difficile quand les vagues et ou le vent ont une orientation particulière.

En pratique, dans notre cas, la situation du port de DjenDjen se trouve sur une portion de la côte la plus arrosée du pays et la plus exposée aux vents Nord-Ouest non protégée des aléas de marées et des vagues.

Fig n° 3 : La situation morphodynamique du port de Djendjen

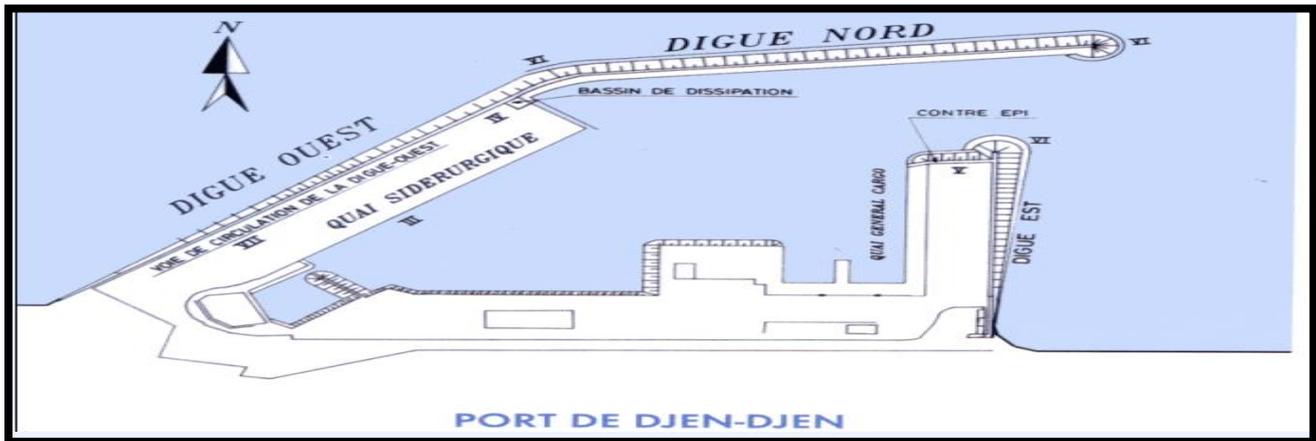


Source: Boutiba.M(2007)

## INFRASTRUCTURES

De conception moderniste, cette infrastructure grandiose dispose de

Fig n°4 : Les ouvrages du port de Djendjen



### a- Les ouvrages extérieurs

Le port de Djen Djen est formé d'un bassin unique de 180ha, qui est protégé au Nord et à l'Est, par des jetées.

L'entrée au port fait face au Nord-Est avec une largeur de passage de 560m, avec un chenal d'accès de -19,30m de tirant d'eau et un cercle d'évitage de -18,80m de tirant d'eau.

### b- Les ouvrages intérieurs

Le port de Djen Djen se compose de deux ouvrages de protection et plusieurs ouvrages d'accostage de nature et de caractéristiques différentes : (fig n°4 )

#### a) Ouvrages de protection :

- Une digue Ouest d'une longueur de 3000m ;
- Une digue Est d'une longueur de 900m ;

#### b) Ouvrages d'accostage :

Le port dispose de 4 quais ;

Un quai marchandises générales long de 769 mètres avec un tirant d'eau de 11 mètres.

Un quai mixte de 250 mètres et un tirant d'eau de 11 mètres.

Un quai spécialisé long de 1 060 mètres avec un tirant d'eau allant jusqu'à 11 mètres. Il est destiné au traitement des produits sidérurgiques et minerais de fer.

Un quai ro/ro long de 300 mètres.

## II-La fonction commerciale du port :

Tout port maritime a une fonction fondamentale ; l'importation et l'exportation.

Années	Import	Export	ensemble
2007	1 231 595	131 344	1 362 939
2008	1 973 246	146 334	2 119 580
2009	2 156 456	9 816	2 166 272
2010	2 737 444	2 760	2 740 204
2011	2 982 729	82 900	3 065 629

Fig n°5 : Evolution du trafic Import/Export

Tout port commercial étant jugé sur le temps de rotation des navires et celui des marchandises, cette évaluation s'est faite par :

- la durée du séjour moyen des navires au port (en rade et à quai) ;
- la cadence moyenne de manutention des marchandises.

Sur la base du dépouillement des situations portuaires quotidiennes du mois de septembre 2011 et des statistiques d'enquête, il semblerait que le port arrive à offrir des services convenables, où 70% des clients enquêtés ne connaissent pas d'attente sur quai supérieur à 2jours pour évacuer leurs cargaisons, suivi par 20% des clients qui sont plus désavantagés puisqu'ils leur faut jusqu'à 10jours de temps pour évacuer leurs marchandises,

Tab n° 02 : Durée d'attente des clients selon les résultats d'enquête

SEJOUR SUR QUAÏ				SEJOUR SUR RADE		
>24hs	1-2 jours	2-10jours	>13jours	1-2jours	2-6 jours	>13jours
25%	45%	20%	10%	50%	20%	30%

Source : Résultats d'enquête

La 1<sup>ère</sup> situation pourrait être expliquée par la priorité donnée à l'évacuation des véhicules, aussi pour la 2<sup>ème</sup> catégorie est favorisée par le temps que prennent ces produits pour leur contrôle.

Pour ce qui est de la 3<sup>ème</sup> catégorie, cette tranche est minime (10%), elle pourrait être expliquée par les conditions exceptionnelles de saturation. On note aussi qu'à partir du tableau n°02 que 50 % des navires séjournent de 1 à 2jours sur rade, alors que 30% leur séjour peut atteindre à 13jours ce qui peut paraître excessif.

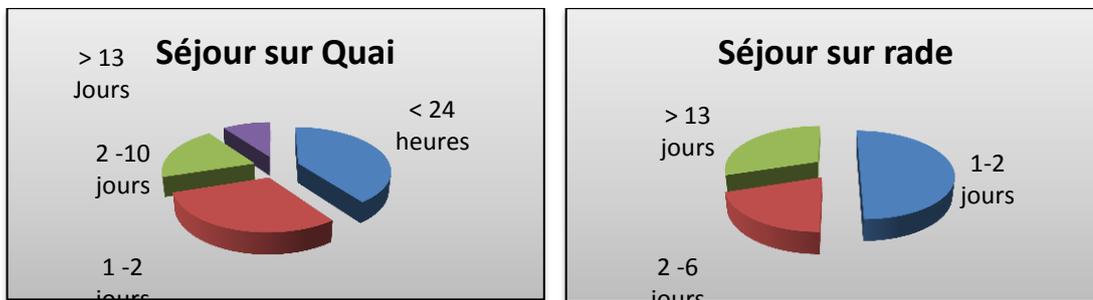


Fig n°06 : Séjour sur quai et sur rade , Source : résultats d'enquête

A la conclusion de ce chapitre et après expertise sur terrain, nous dirons que le port de Djendjen présente beaucoup de points forts, de par sa situation géostratégique, accès direct au marché européen, bonnes performances portuaires, tirant d'eau profond, mais aussi des faiblesses, un manque d'aménagement d'espaces, c'est à peine un terre plein, manque de sécurisation maritime et surtout ce contexte juridique ambiguë, où nous n'avons trouvé aucune trace à cette autorité portuaire érigée par le code maritime en vigueur, pourtant et que la privatisation est toujours banale pour ne pas dire absente.

### III-Relation Port Wilaya :

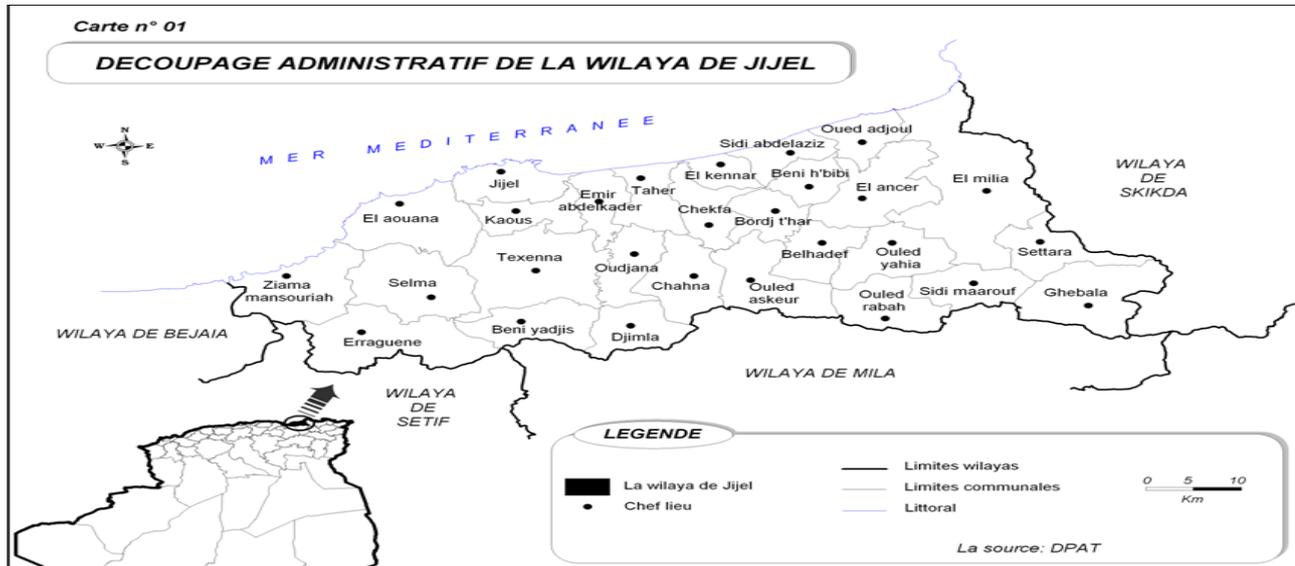
#### III-1-Organisation administrative

JIJEL est organisée administrativement en 11 Daïras, regroupant 28 communes, comme indiqué au tableau ci-dessous et carte n°1.

Tab N°4 : Organisation territoriale

DAÏRAS	COMMUNES
Jijel	Jijel
Texenna	Texenna – Kaous
Taher	Taher – Emir Abdelkader-Chahna-OuledAskeur-Oudjana
El-Milia	El-Milia –Ouled Yahia
El-Ouana	El-Aouana-Selma Benziada
El-Ancer	El Ancer- Bouraoui Belhadef- Kheiri oued Adjoul – Djemaa Béni H'bib
Chekfa	Chekfa- Sidi Abdelaziz- El Kennar- Bordj T'har
Ziama Mansouriah	Ziama Mansouriah – Erraguene
Sidi Maarouf	Sidi Maarouf- Oued Rabah
Djimla	Djimla – Boudria Béni yadjis
Settara	Settara – Ghebala

Source : DPAT ( 2010)



### III-2-Population :

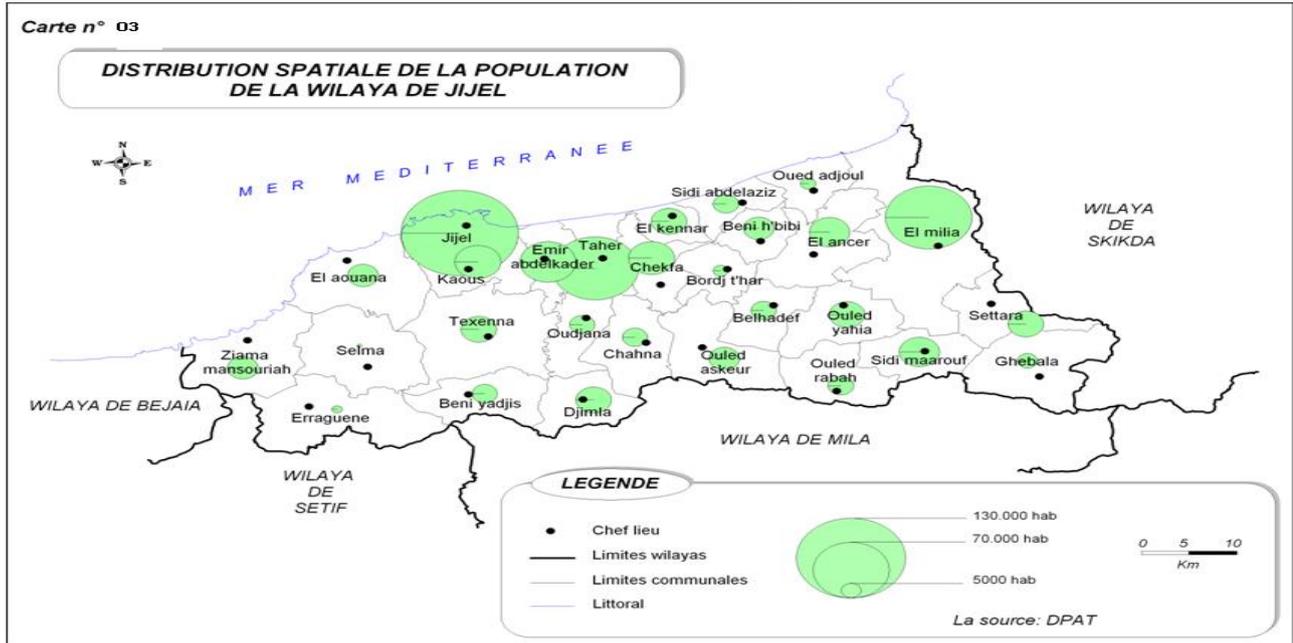
La carte suivante met en évidence la distribution spatiale de la population en 2008 par Commune. Elle permet de voir que les communes les plus peuplées sont principalement celles constituant le littoral, particulièrement Jijel . Les autres communes à population élevée sont principalement des chefs-lieux ( Taher, Milia,..)

Quant à la population épars, représente approximativement 16% et présente une répartition différentielle du Nord au Sud, elle diminue au fur et à mesure qu'on va vers le Sud.

En effet, Selon les estimations du RGPH 2008, la population totale des communes littorales s'évalue à 385263 habitants soit 60,42 % de la population totale de la wilaya, alors qu'elle n'était que de 335585 en 1998 , soit un accroissement de 4967,8 personnes/an .

L'analyse de la distribution spatiale de la densité démographique par commune, nous a permis d'observer que seule Jijel apparait comme noyau central avec un niveau de densité extrêmement élevé se démarquant complètement des autres communes ( 2217hab/Km<sup>2</sup>)

La densité moyenne de la zone littorale est de 482 hab/km<sup>2</sup>, soit presque le double de la moyenne de la wilaya (273 hab/km<sup>2</sup>). Les densités de populations sont très hétérogènes et varient de 88 à 2217 hab/km<sup>2</sup>, essentiellement dans la commune de Jijel.



### III-3-Répartition spatiale des principaux éléments dynamiques :

La région d'étude a des atouts indéniables, en potentialités naturelles et en avantages acquis qui lui confèrent des possibilités certaines de développement économique.

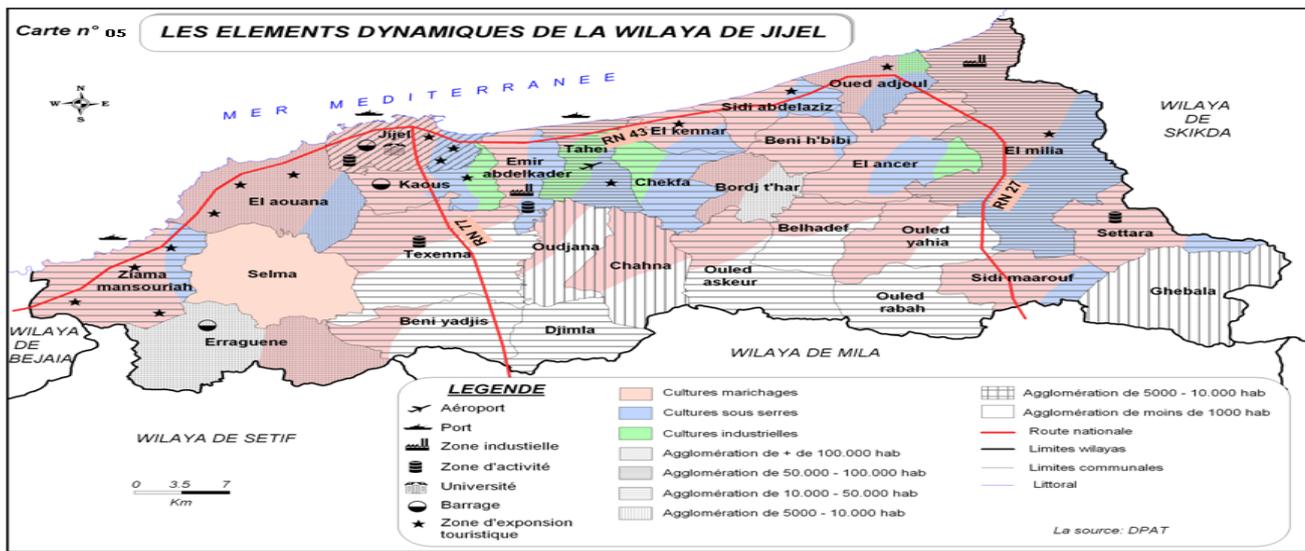
- Dans le domaine agricole, la région est dotée de ressources importantes, plaines littorales, plaines intérieures, massifs montagneux. La variété de ces conditions naturelles lui confère une production agricole diversifiée : cultures maraichère, agrumes, culture agro-pastorale, céréales, olivier..., complétée par l'installation d'un ensemble agro-industriel (coopérative laitière, unité de tomate, unité de conditionnement de fruits,...)
- Dans le domaine de la grande hydraulique, il existe 03 barrages en service et 07 en construction. Cet instrument est essentiel pour un développement véritable
- Le réseau d'infrastructures de communication : routes, voie ferrée, aéroport et ports dont dispose la Wilaya n'est pas un moindre atout de son potentiel de développement
- Le réseau urbain articulé autour de l'ensemble « Jijel-Taher-Mila » avec Emir AbdelKader, Chekfa, Tassoust comme villes relais, constitue la structure de base d'une armature urbaine de base future à condition de promouvoir les espaces ruraux.
- Le tissu industriel, est incontestablement source de développement local et un élément structurant , à condition de le canaliser et de le promouvoir. Il s'est matérialisé par la création de zones industrielles, comportant des unités industrielles diversifiées.
- En matière d'enseignement supérieur, la région bénéficie d'infrastructures importantes : 02 pôles universitaires
- Dans le domaine touristique, la Wilaya n'en dispose pas moins d'atouts intéressants. Son littoral facilement accessible, offre des possibilités pour un développement d'activités touristiques

Afin de compléter la représentation sommaire et rapide des principaux atouts de la wilaya, la carte n° 5 a pour but de montrer leur répartition spatiale. Les éléments pris en compte pour son élaboration sont :

- Le poids des agglomérations classées en fonction de leur taille
- Les zones industrielles existantes
- Les terres agricoles irriguées
- Les barrages
- Les infrastructures de communication
- Ports et aéroport existants
- Universités existantes

Remarque :

La lecture de la carte montre un déséquilibre évident entre la partie Nord et sud. La présence d'éléments dynamiques diminue du Nord au sud.



### III-4 :Impact de la fonction portuaire sur l'organisation de l'espace environnant :

Pour illustrer opérationnellement l'impact de la fonction portuaire sur l'organisation de l'espace, nous avons procédé à l'étude du Plan d'Aménagement et d'Occupation de la zone extra portuaire de Djen Djen, élaboré par la Direction d'Urbanisme de la Wilaya, qui s'inscrit dans un contexte spatial très propice, d'une part il va mettre en place les mécanismes fonciers structurels du développement durable de la côte jijelienne et d'autre part, il combattra les convoitises de tous ordres qui menacent le site par l'occupation anarchique et désorganisée de la zone extra portuaire.

Le choix de l'étude de la zone extra portuaire a été pris par l'effet direct qu'il subit de la fonction portuaire en termes d'organisation du territoire et d'apport de richesses, suite à la proximité géographique.

#### III-3-1-Situation géographique

Le PAO de la zone extra portuaire de DjenDjen longe la mer méditerranée sur un peu plus de 5km, sur une frange comprise entre l'oued DjenDjen à l'ouest et l'oued Nil à l'est. La route nationale 43 et le chemin de fer constituent la limite sud du plan d'aménagement et d'occupation .



### III-3-2-Equipements existants

Espace d'équipement et d'activité de la zone extra portuaire est fortement marquée par le port, vrai catalyseur de l'économie et du développement local et national.

Outre le port, la zone renferme un ensemble d'équipements parsemés sur les 350ha

- L'unité de sablage : en arrêt, elle se situe à l'accès ouest de la zone extraportuaire
- Agence de transit : en bon état, elle se situe au sud du port de DjenDjen
- Relais routier : en bon état, il offre des prestations aux usagers de la RN43 et les personnels des équipements avoisinants.
- Un camp de vacances « Douane » : à l'abandon, la récupération de son assiette sera très bénéfique
- Un dépôt de tuyauterie : aménagé précairement, utilisé comme dépôt de tuyauterie divers
- Hôtel SNTF : en bon état, il est la propriété de la SNTF

### III-3-3-Equipements en cours de réalisation

Quelques projets sont en cours de réalisation tel que :

- Une Minoterie : à quelques dizaines de mètres de l'accès du port de DjenDjen
- Une conserverie alimentaire
- Une mini laiterie

Une station d'épuration el Kennar est programmée à l'extrême est de la zone extra portuaire, sur une superficie de 6 ha.

III-3-4-Les Activités : sont réparties sur trois secteurs majeurs :

- L'agriculture : qui prédomine en matière de surface sur toute autre forme d'occupation, les terrains exploités dans ce domaine sont de l'ordre de 196,7087ha, soit 56% de la zone totale
- L'Industrie : moins développée, marque ses débuts par l'installation de nouvelles unités industrielles.
- Le transport : toute la zone est devenue par le fait attractif du port de Djendjen, une zone de transit de haut niveau sur l'axe RN43 et malgré l'existence d'une infrastructure de transport ferroviaire , telle la gare de triage de Bazoul, elle n'avait assuré en l'an 2000 que 30% du trafic généré par le port de DjenDjen.

Cette structure demeure, malgré son sous exploitation un atout de premier rang pour le développement de ce secteur avec une capacité de réception de charges de 1000wagons, 5 faisceaux spécialisés et 51 voies de services

### III-3-5-Aménagement de la zone extra portuaire

La logique d'aménagement de la zone extra portuaire assignée par le PAO, découle essentiellement de sa vocation, générée par le port de DjenDjen, où assurer l'équilibre entre fonction portuaire et développement de l'activité extra portuaire est la clé de réussite de cet aménagement.

En effet, le PAO propose un zonage organisationnel, comme suit :

- **Zone Homogène 01 : zone de services**

Situé à l'ouest du PAO elle est comprise entre la RN43 au sud , la centrale électrique à l'ouest, le port au nord et les vignobles de Bazoule à l'est, elle sera consacrée aux services tertiaires



complémentaires à la fonction portuaire, tel ; le négoce, le transit, les espaces de manutention et d'entreposage des produits, les aires de stationnement . Ces activités peuvent être renforcées par la programmation d'un port sec, aussi des lots seront affectés à la construction de bâtiments à usage :

- D'hôtelleries et de restauration liées au fonctionnement de la zone ;
- De commerces ;
- De bureaux et services.
- **Zone Homogène 02 : Zone logistique**

En liaison direct avec le port par son accès Est , elle est située entre la plage de Bazoule au nord, le port de DjenDjen à l'ouest et la gare ferroviaire au sud, elle sera une zone logistique au port où les lots seront affectés exclusivement à la construction de bâtiments à usage :

- D'entreposage, stockage et services auxiliaires des transports
- Transformation et conditionnement partielle ou complète des produits agricoles et halieutiques
- Transformation partielle ou complète des produits forestiers ( liège, souche de bruyère, extraits de plantes...)
- Emballage et étiquetage de produits divers
- **Zone Homogène 03 : Zone d'activité industrielle**

Située sur la rive nord de la RN43 de l'accès Est du port à la limite est de l'agglomération de Bazoule, elle comportera des activités industrielles ayant un impact direct sur la fonction portuaire.

Les lots seront affectés exclusivement à la construction de bâtiments à usage :

- Industrie alimentaire ;
- Fabrication de textile ;
- Industrie chimique (produits chimiques de base, de produits azotés et d'engrais...)
- Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (fabrication de verre et d'articles en verre , en céramique et en porcelaine) ;
- Fabrication d'autres ouvrages en métaux : emballages métalliques légers, articles en fils métalliques , ressorts, vis et de boulons, ..

En somme, la mise à route de ce vaste programme sera un meilleur indicateur du poids économique du port sur l'environnement immédiat de la population locale, en terme de la réalisation de la richesse économique.



Fig n°7 : La zone extraportuaire de Djendjen

### III-7- Indicateurs macro économiques

#### III-7-1- Contribution des secteurs dans l'économie nationale :

Les données présentées dans les tableaux qui suivent sont issues des Annuaire statistiques de l'Office national des statistiques (ONS).

Tab n°07: **Structure (%) de la valeur ajoutée hors hydrocarbures par secteur**

Années	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Moy
Secteurs												
Agriculture	15,5	16,6	15,6	17,3	17,2	18	17,6	18,4	19,2	23,6	24,1	<b>18,46</b>
Industrie	13	12,7	12,7	11,9	11,5	6,2	5,9	6,2	5,9	7,3	6,2	<b>9,04</b>
BTPH	15	14,5	15,4	14,9	15,0	17,1	15,7	15,5	16,2	15,4	14,5	<b>15,38</b>
Services marchands	37,5	37,2	37,6	37,4	38,5	58,7	60,8	59,9	58,7	53,7	55,2	<b>48,65</b>

Source : ONS - Les comptes économiques de 2000 à 2010

Ce tableau récapitulatif fera constater que :

- Après les hydrocarbures, c'est les services marchands qui contribuent le plus à l'apport de la valeur ajoutée (48,65%)
- Suivi, par le secteur de l'agriculture qui contribue avec une moyenne de (18,46%)
- Enfin, le secteur des bâtiments et travaux publics et de l'industrie qui se positionnent respectivement à la 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> position.

D'une manière générale, on constate une relative stabilité de la participation des secteurs, certains devant d'autres, à mesure du temps, mais progressivement et non brusquement, à l'exception du secteur des services marchands qui se distingue très clairement par rapport aux autres secteurs, où il se singularise par une croissance permanente, contrairement aux autres secteurs qui patinent toujours.

#### III-7-2-Bilan financier de l'entreprise portuaire de Djendjen

A fin 2011, l'entreprise portuaire de Djendjen a clôturé ses comptes pour un total net de

**8 818645047,16 DA** contre **7 278309181,43 DA** pour l'exercice 2010, soit une augmentation de 21% et en valeur de **1 540335865,73 DA**, selon le rapport de gestion 2011.

**Chiffre d'affaires :**



Le Chiffre d'affaires au titre de l'exercice 2011 est de 3 598 668 888,13 DA contre 3 571 667 443,91 DA pour l'exercice écoulé, soit une augmentation de 0,76% et en valeur de 27 001 444,22 DA par rapport à l'exercice 2010, cette évolution se résume comme suit :

- Produits d'occupation du domaine portuaire : ..... **60 015 706 ,50 DA**
- Produits des installations portuaires : ..... **4 026 810,23 DA**
- Services portuaires : ..... **16 042 599,26 DA**
- Prestations d'exploitation acconage : ..... **226 600 941,03 DA**
- Taxes de transit : ..... **4306 616,67 DA**
- Taxes de dépôt terres pleins : ..... **260 219 190,51 DA**
- Taxes de péages : ..... **9 597 150,44 DA**
- Droit de quai : ..... **16 702 335,60 DA**

A la lecture de ces détails, on dénote que les taxes de dépôt terres pleins représentent la plus grosse part (7,23%) du chiffre d'affaires enregistré, justifiant ainsi sa particularité en terme de disponibilité de son foncier, dont il tire parfaitement profit, suivi par les prestations d'exploitation acconage (6,29%) qui pourrait lui présager un meilleur avenir

A la lumière de ce qui a été précité, il ressort que le port de Djendjen a une bonne incidence financière, en tant que pourvoyeur du trésor public.

#### III-7-3-1-Prédominance des ressources fiscales :

La wilaya, la commune et le fond commun des collectivités locales disposent des impositions dont les taux revenant aux wilayas et aux communes sont fixés, s'il y'a lieu chaque année , conformément à la loi et le règlement en vigueur.

Le tableau suivant récapitule tous les impôts sensés être perçus pour les communes, les wilayas et le fond commun des collectivités locales.

Tab n° 08 : **Les taux de recouvrement des impôts et des taxes**

Les impôts et les taxes	La part de la wilaya %	La part de la commune %	La part de la FCCL %	Budget d'état %
Taxe sur l'activité industrielle et commerciale	0,59	<b>1,30</b>	0,11	-
La taxe de la valeur ajoutée	-	<b>10</b>	10	80
Taxe sur le foncier	-	<b>100</b>	-	85
Taxe d'assainissement	-	<b>100</b>	-	-

Source : Ministère des finances- rapport sur les impositions perçues des communes (2010)

Le tableau suivant montre que le financement des collectivités locales repose essentiellement sur des ressources d'origine fiscale et secondairement sur des ressources d'origine patrimoniale.

Tab n° 09 : **Recettes de fonctionnement au niveau national ( en millions de DA)**

Nature	2009	2010
Recettes affectées directement	1070	1330
Recettes transitant par le FCCL	241 277	251 686
Recettes domaniales et patrimoniales	19 530	18 650
Total général des recettes de fonctionnement des communes	261877	271666

Source : Ministère de l'Intérieur et des collectivités locales – Recettes communales-



A défaut d'avoir des statistiques au niveau local, nous avons tenu à faire une extrapolation à partir des données nationales, d'où nous déduisons que le port de DjenDjen, en principe devrait générer une fiscalité qui pourrait couvrir les besoins de l'ensemble de la wilaya .

### Conclusion du chapitre.

La ville et le port est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre et un sentiment d'appartenance.

Le port construit la ville, de par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales, il contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à son rayonnement extérieur.

Ainsi, on observe la naissance d'un rapport d'intérêt réciproque, où se dessine un partage des rôles entre le port responsable de son économie et la ville de son développement..

La ville et son port développent un rôle industriel très important, avec d'autres industries, et développent également de plus en plus un pôle tertiaire conséquent, avec le transit, les télécommunications, les services para- portuaires : paquetage, étiquetage, logistique.

Humainement, aussi, le port est un pôle démographique, sa croissance et son industrialisation attirent les populations, c'est un lieu de destination pour les populations étrangères.

Cette affluence de partout a des conséquences sur l'urbanisme et l'établissement d'une sociologie spécifique conduisant à la cohérence d'une culture, d'une identité commune et intégrée.

Dans notre cas d'étude, notre observation sur terrain est toute autre, il semblerait en fait que seule la ville est active dans cette relation réciproque , elle seule offre des opportunités au port pour son développement , que l'impact du port sur la ville est négligeable par rapport à ce que la ville lui offre , en effet, en plus de la localisation stratégique du port que la ville lui a offert, dans un système urbain aéré, loin de toute contrainte d'extension foncière, le port a bénéficié notamment de certains services assurés à partir des infrastructures de la ville telle que le réseau en eau potable, le réseau d'assainissement, le réseau téléphonique, aussi, on constate d'autre part, l'utilisation évidente de certains équipements sanitaires ( hôpital, salle de soins ..), l'utilisation permanente et nécessaire des banques (banques nationales « BEA, BNA,CNEP, CPA » et 01 banque privée « Société Générale », sans oublier l'utilisation des infrastructures de la ville ( routes, aires de stationnement..) et de surcroit, une population locale jeune et instruite.

En parallèle, le port offre certains services qui concernent l'emploi et l'approvisionnement.

Outre, l'emploi offert par l'activité portuaire qui a permis aussi de redynamiser le secteur tertiaire par les emplois induits ( locaux commerciaux, restaurants, cafés,..) localisés pour l'essentiel sur le périmètre environnant du port, (communes de Taher et Jijel), le port de DjenDjen, n'a pas permis à l'heure actuelle de localiser certaines activités industrielles qui pourraient effectivement et réellement développer l'économie locale et d'une manière durable.

Pour l'approvisionnement de la ville en divers produits transités, on constate que la wilaya reçoit une part réduite de produits manipulés par le port, on relève que seulement, 14 % de l'ensemble des clients importateurs sont de Jijel (3importateurs de Jijel sur 21).

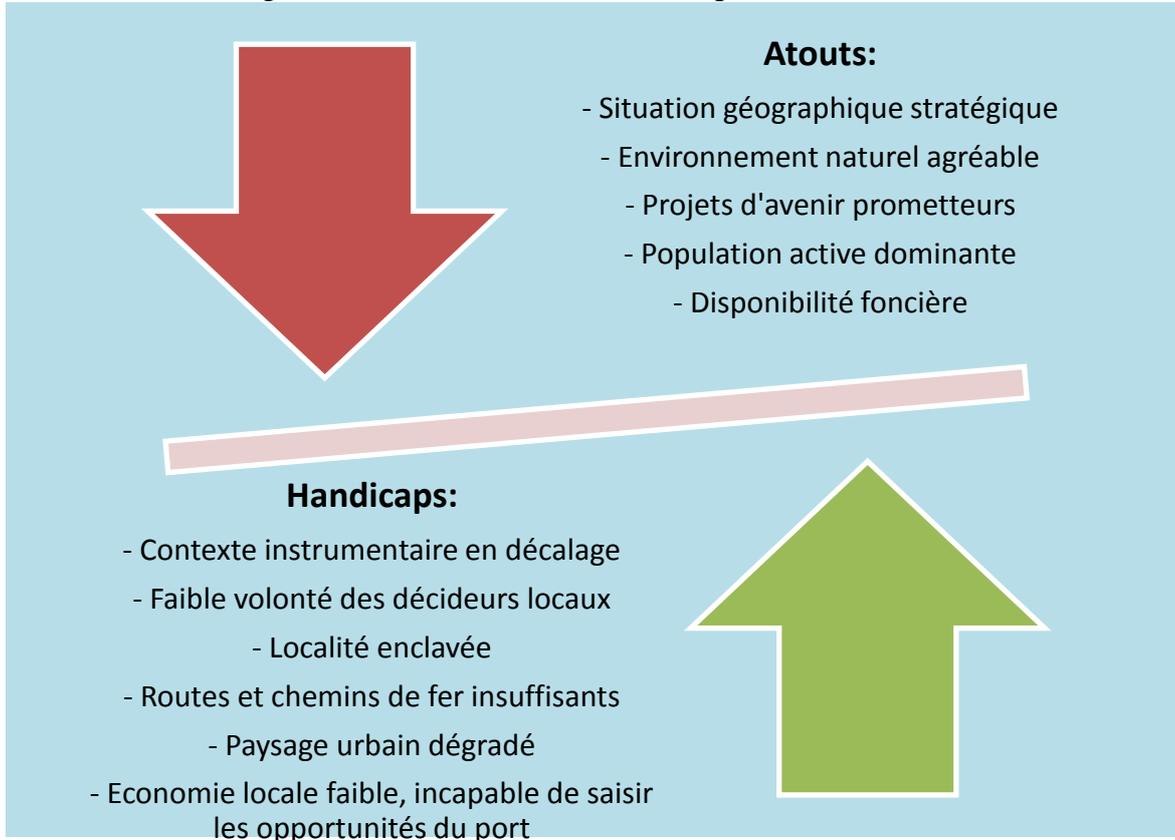
Sur le terrain, nous observons une distanciation entre le port et la société civile, que cette symbiose que devait exister, n'y est pas, que finalement, les citoyens n'aient accès qu'à une forme de décor portuaire, tandis que le port actif reste impénétrable et inexistant pour eux et qui n'est même pas porteur d'espoirs pour le futur.

Entre imaginaire et réalité, entre ce qui devrait se faire et se fait , ville et port continuent toujours de nouer des relations complexes sous le regard immuable d'une jeunesse désœuvrée.

Pour cela, il est nécessaire de définir l'importance de la place du port dans le maillage régional, national, ou international pour qu'il puisse jouer son rôle pleinement en répondant aux besoins économiques.

Une synthèse schématique s'impose sur les atouts et les handicaps à l'échelle du territoire.

Fig n° 10 : Les atouts et les handicaps à l'échelle du territoire



#### **IV-Relation Port-Région :**

##### **IV-1- Jijel dans son contexte régional**

Le port de DjenDjen dans la wilaya de Jijel, la met dans une position de force, dans le rôle qu'elle pourra jouer dans la politique de développement des autres villes, en l'occurrence Skikda et Bejaia sur le littoral, Batna et Sétif à l'intérieur.

C'est ainsi, avec la volonté de désenclavement, Jijel, se présentera désormais comme un véritable carrefour au nord avec l'axe Annaba -Skikda- Bejaia. Donc une relation horizontale s'érige pour renforcer l'axe classique vertical Jijel -Constantine –Sétif- Batna et son prolongement par l'axe Biskra –Ouargla.

La construction de la ligne de chemin de fer reliant Skikda a Jijel, renforce cette nouvelle option ainsi que le passage de l'autoroute Est\_Ouest avec plus de 80KMs traversant la wilaya

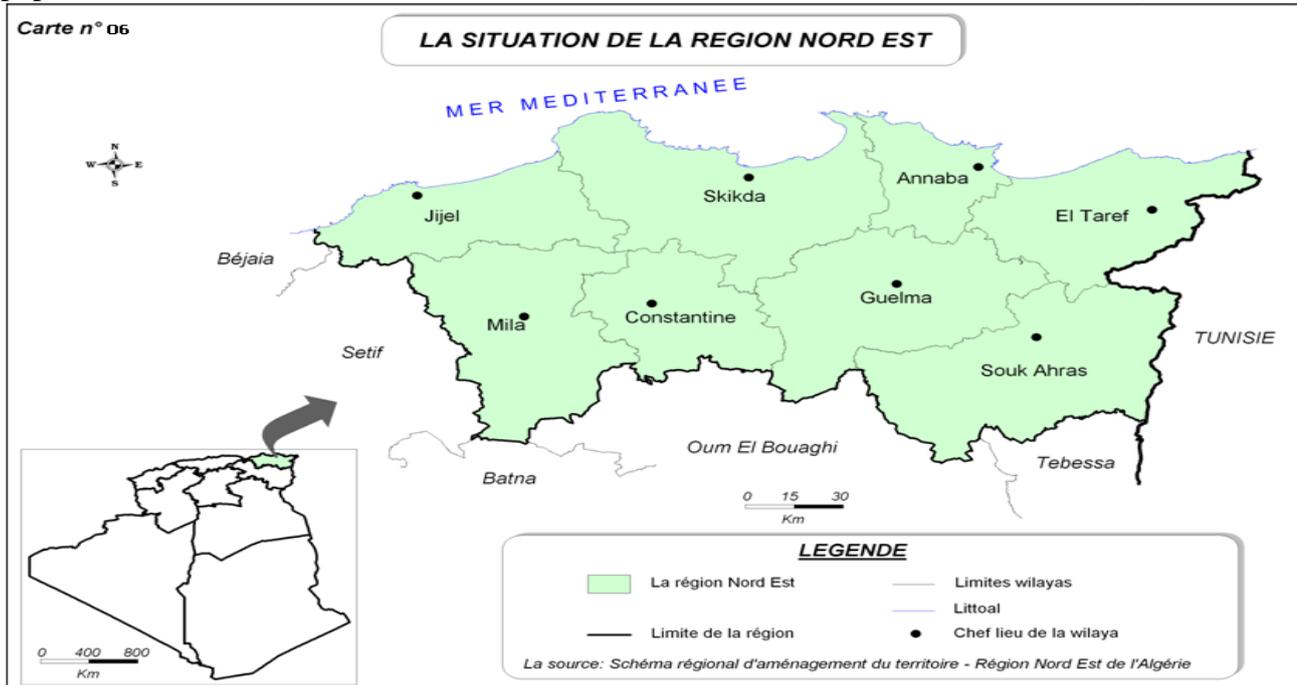
##### **IV-1-1- Présentation de la région Nord Est**

D'une superficie de 32 723 Km<sup>2</sup> pour une population de 5179459 habitants, recensée en 2008, la région programme nord-est est limitée :

- à l'Est par la Tunisie, sur une bande frontalière d'environ 170 Km ;
- au Nord par la façade maritime méditerranéenne
- à l'Ouest et au sud, par, respectivement, les régions programmes nord-centre et Hauts-Plateaux est.

Avec un taux d'urbanisation de 64 %, la région se rapproche de la moyenne enregistrée au niveau national.

La région nord-Est est composée de 206 communes, réparties à travers les huit wilayas de Annaba, Constantine, El-Tarf, Souk-Ahras, Guelma, Skikda, Jijel et Mila. Elle « abrite » 13,08 % de la population nationale et couvre seulement 1,37 % du territoire national. (carte n°6)



#### IV-2-Le port de Djen Djen et sa région :

Après cet essai d'esquisse de la position des principaux ports de la région, nous essayerons de déceler le rôle que joue effectivement et pleinement le port de Djen Djen dans la région.

Les échanges économiques par un port sont illustrés par les flux de marchandises transités par ce port, leurs distributions spatiales définissent les hinterlands économiques à partir des points d'origine pour l'exportation et des points de destination pour les importations.

Une panoplie de formules et de classifications existent pour déterminer les hinterlands du port, nous optons pour celle qui se base sur le volume de marchandises et sur la régularité dans la fréquentation du port.

Dans notre cas, nous avons adapté la formule proposée, par les données disponibles qui sont le nombre d'importateurs à la place des volumes de marchandises.

L'enquête a été menée auprès de la clientèle importatrice concernée par le déchargement de 8 importateurs de véhicules, 2 pour le sel, 3 pour les céréales, 5 importateurs de ciment, 2 pour les Tubes pipes et 1 pour les huiles.

L'enquête sur la fréquence des importations au cours d'un mois nous a permis de déterminer les différentes aires géographiques auxquelles est desservie leur marchandise.

Néanmoins, après réflexion, l'importation des véhicules a été écartée des calculs car elle ne pourra être représentative, puisque ce trafic est national par décision gouvernementale (tous les concessionnaires existants en Algérie, transitent par le port de DjenDjen, à part celui de Mercedes et Voswagen transitant par Mostaganem).



Tab n°5 : Liste des enquêtés

Produits commercialisés	Lieu de commercialisation des produits	Statut	Nombre d'importateurs	Fréquence d'importation
- Céréales	Sétif, AinMlila	Public	3	20
- Véhicules	Mila, Constantine	Privé	8	40
- Sel	Constantine	Public	2	15
- Ciment	Alger	Privé	5	10
- Tubes Pipe	Oum El Bouaghi	Privé	2	5
- Huiles	Alger	Privé	1	10

Source : enquête directe

L'hinterland principal : est la région fondamentalement desservie par le port de Djen Djen en référence au nombre et au degré de fréquentation des clients.

Notre enquête a montré que la région de Mila, Constantine, Bordj Arriredj ,Sétif, Ain Mlila est la région fondamentalement desservie par le port de DjenDjen.

Ainsi, on remarque que l'hinterland fondamental est l'arrière pays immédiat du port.

L'hinterland secondaire : est la région secondairement desservie par le port, représentée par l'Algérois

L'hinterland occasionnel : est la région occasionnellement desservie par le port, représenté par Oum El Bouaghi

Pour une meilleure fidélité, une approche comparative est menée afin de contenir les résultats obtenus sur les données réelles du terrain.

En effet, un dépouillement minutieux au niveau du bureau d'exploitation de l'EPj sur les importateurs fréquentés par le port a fait ressortir les résultats suivants :

**Hinterland Principal** : Alger, Sétif, Mila

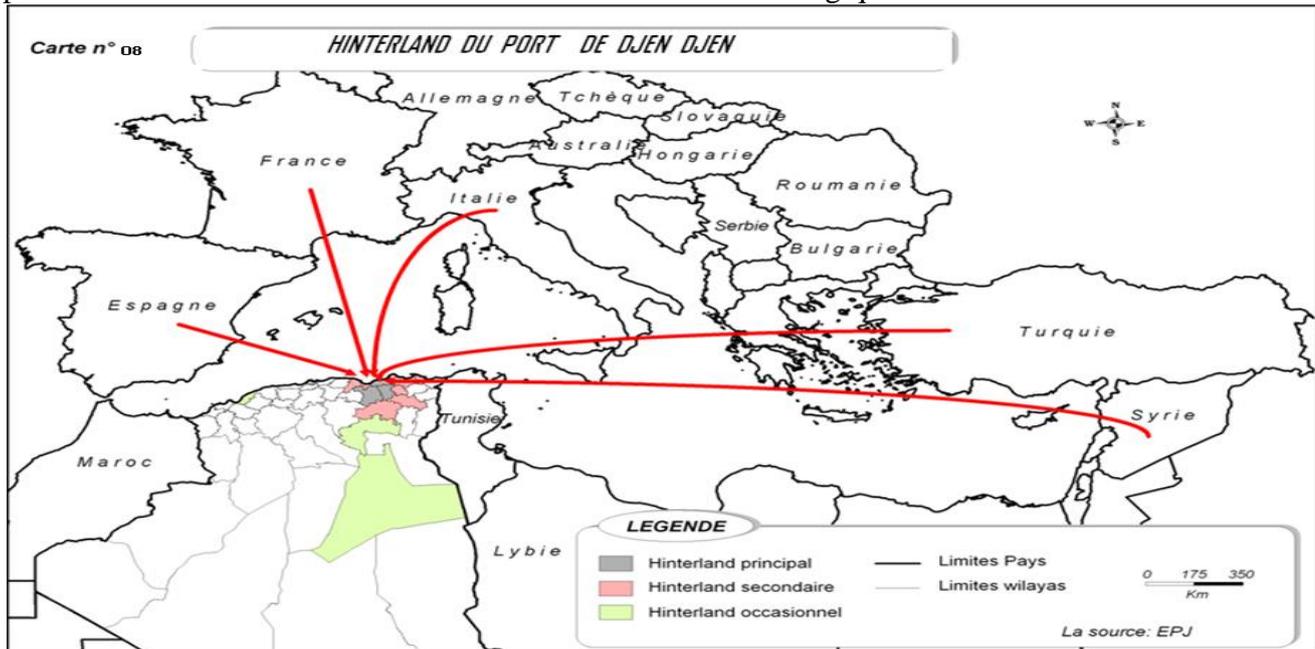
**Hinterland Secondaire** :Constantine, Béjaia, Skikda, Annaba, Batna, Oum ElBouaghi, AinM'lila

**Hinterland Occasionnel** :Mostaganem, Biskra, Ouargla et Hassi M'ssaoud.

Nous remarquons que la couverture spatiale desservie s'est élargie pour atteindre le grand sud de l'Algérie, car l'échantillon d'étude pris est de plus grande taille (75 importateurs).( carte n°8)

Une lecture géographique de l'arrière pays du port de DjenDjen , propose une aire plus spatiale, plus lâche au lieu d'un schéma en grappe traditionnel, qu'on a l'habitude de voir pour les autres ports algériens.

Ceci, dénote l'aspect général du port de DjenDjen qui ne répond pas à la logique de distance, mais plutôt à une logique fonctionnelle.



### Conclusion :

La vocation régionale du port de Djen Djen n'est pas à démontrer, puisque des indices d'appréciation confirment que le port est un déversoir pour sa région beaucoup plus que sa Wilaya d'abri.

En effet, la construction économique de la région Est, et l'émergence de certains pôles tel que Sétif est retenue en tant que grand pôle agricole national appelé à répondre aux besoins de l'Algérie en matière de production céréalière à l'horizon 2014, se sont répercuté sur le port , ce qui lui a permis l'insertion immédiate au système régional

Après, une léthargie qui a duré beaucoup d'années, le port s'est vu boosté par le trafic des véhicules et céréales par orientation gouvernementale

La région Nord Est reste une région ouverte, forte de ses compétences et capable d'attirer des investissements directs et indirects pour améliorer son niveau de développement. Par conséquent, le port reste l'enjeu majeur dans la réussite de cette vision. Pour ces raisons, on doit d'abord s'intéresser à fixer les besoins portuaires réelles de la région.

De là, l'environnement socio-économique régional reste une dimension clé du développement du port.

Enfin, l'esquisse des besoins portuaires de la région, peut être établie comme suit :

- Pour l'agriculture, la région enregistre déjà des exportations au niveau de certains produits. Ce secteur présente également des possibilités d'augmentation des exportations en raison de l'intensification envisagée, soit pour les produits déjà exportés ou pour d'autres comme l'huile d'olive.
- L'industrie, elle présente des possibilités d'exportation modestes. elles concernent l'exportation du verre , le cuir semi fini,



- Les besoins d'importation, sont difficiles à estimer, mais on admet que leur tendance sera croissante selon l'importance des importations actuelles et les perspectives des activités. Cette hausse des possibilités d'importation porte surtout sur le matériel et les équipements agricoles et les engrais nécessaires pour l'intensification envisagée pour le secteur . On note également les besoins de fonctionnement des activités industrielles et de consommation des populations.

A partir de cette approche des besoins portuaires, sans aboutir réellement à une évaluation même approximative, permet de constater qu'ils constituent un potentiel important, avec des possibilités d'augmentation du trafic de Djendjen, en récupérant d'abord les produits transités par d'autres ports tels que celui de Béjaia qui accapare les exportations de la région.

## **V-1- L'aménagement et les projets actuels du port de DjenDjen**

### **V-1-1- Les projets liés à l'enceinte portuaire**

Un grand souci, auquel fait face le port de Djendjen, réside dans les sorties en rade des navires pour des périodes pouvant arriver à 15jours , pendant les mauvais temps.

D'où la nécessité d'abaisser le ressac au maximum pour assurer une meilleure stabilité aux navires. L'étude relative aux travaux d'extension des ouvrages de protection du port a déjà été réalisée par le bureau d'études Bceom, et leur exécution confiée à la société sud-coréenne Daewoo Engineering & Construction, laquelle s'est déjà installée.

Les Coréens ont déjà commencé à faire venir les équipements nécessaires au chantier. Ces travaux consisteront au rétrécissement de la passe de 400m et la réalisation d'épis. Le premier, d'une longueur de 250 m, sera un prolongement de la jetée Est alors que le second, d'une longueur de 100 m, démarrera de la digue Nord pour aller dans le même axe que le premier épi. Les autres comportent la réalisation d'une plage absorbante avec 132 000 m3 de sable pour dissiper le dragage dans la zone de manœuvre du port de 525 000 m3 de sable.

La somme de tous ces travaux permettra au port de Djendjen d'évoluer à l'avenir dans le monde des safe-port.

### **V-1-2-Les projets urbains en relation avec l'activité portuaire**

#### **V-1-2-1- Les infrastructures de transport**

le projet stratégique resté en suspens, dont l'opinion et la rue ne cessent de se questionner quant à son devenir, c'est bien la fameuse bretelle nommée **RN 77**,cette pénétrante autoroutière filera plein sud pour rejoindre les Hauts-Plateaux sétifiens et l'autoroute Est-ouest .Cette voie sera incontestablement la clé pour la réussite du port de Djendjen. Confié à un groupement d'entreprises italiennes, le dossier est encore en étude, ce projet aura pour effet de sortir complètement la wilaya de son isolement géographique et permettra de ce fait au port de jouer un rôle continental par l'axe transsaharien.

En effet, cette route est inscrite dans le cadre de la coopération du NEPAD (nouveau partenaire de développement) qui a pour objectif de combler le retard qui sépare l'Afrique des pays développés et qui ne représente que 1.7% du commerce international,

Fig n°11: Liaison Port à l'Autoroute Est Ouest par la bretelle 77



Source : Ministère des transports ,2009

## V-2-Les enjeux du développement du port par la dimension régionale :

L'aménagement du port et l'aménagement de l'espace régional sont devenus problématiques car ils doivent avoir comme objectif un développement global et harmonieux qui ont pour enjeu la cohésion sociale et territoriale, le développement économique.

La solution se trouve dans l'implication de différents acteurs dont la mobilisation doit s'opérer en utilisant prioritairement les outils disponibles : juridiques, d'aménagement et de gestion urbaine.

### V-2-1-Cohésion sociale et territoriale :

L'enjeu de la cohésion sociale et territoriale suppose des mesures pour débloquer la situation à l'échelle locale ;

- Réparer la recomposition du tissu urbain, afin de libérer et de créer des potentialités foncières pour supporter des projets de développement d'envergure.
- Epanouir la population locale qui doit tirer profit de la manne portuaire.

### V-2-2-Développement économique :

L'enjeu du développement économique suppose des mesures pour débloquer la situation à l'échelle régionale ;

- Instaurer des mécanismes de marché tout en conciliant entre la demande du marché extérieur et l'offre du marché intérieur.
- Ajuster les flux d'échanges aux normes de la standardisation exigées par la concurrence féroce, tout, dans une perspective de mobilisation des ressources pour l'intérêt général.

## Conclusion Générale

Le développement comporte nécessairement une dimension territoriale. Pour cela, notre ambition était d'établir un diagnostic ou un état des lieux de la réalité dynamique du port, de la wilaya, ainsi que celle de la région. Le diagnostic portait aussi sur l'interaction entre le port et son environnement territorial.

Après avoir établi de solides recherches tant sur le terrain que sur la documentation, nous nous sommes rendus compte que le projet du port de Djendjen n'est pas arrivé encore à maturité, où nous pouvons prétendre de son impact qualitatif et quantitatif sur son environnement, puisqu'il est toujours à la phase d'exécution et de réalisation d'ouvrages, où il essaye de s'adapter aux nouvelles



contraintes dûes aux aléas non prévus initialement, en réalisant des aménagements pour répondre aux attentes de la population locale et nationale

Le temps alloué à cette phase a duré longtemps, ce qui pourrait pénaliser le développement si attendu

La croissance linéaire qu'a connu le trafic portuaire ces deux dernières années, reste très fragile, parce que non seulement, elle repose sur les importations pures et simples des véhicules et des céréales dans le cadre des orientations centrales, mais aussi, le bénéfice engendré ne représente pas pour le système économique une probabilité productive.

A quoi cela nous servirait d'avoir un chiffre d'affaires de 3 598 668 888,13 quand on consomme 50 milliards dans les importations

Hormis, sa vocation de pourvoyeur d'emplois, le port, d'aujourd'hui subit l'histoire de l'économie algérienne de la dépendance de la rente pétrolière, où les flux import/import accaparent ses échanges commerciaux, et qu'il n'est pas préparé malgré lui au challenge des exportations.

Enfin, dans le cadre des mesures d'ajustements adoptés et dans le souci de rentrer en plein fouet dans l'international maritime, le port de DjénDjen doit être muter à un stade structurellement supérieur, un plan de développement et de modernisation s'est étalé, ainsi, en axant sur l'aménagement des plateformes logistiques de demain et l'optimisation de l'inter modalité entre la mer, la route, le rail

Une meilleure planification des projets de développement aussi bien au niveau micro économie que macros est le vrais catalyseur et déclencheur de la croissance.

Les structures offertes par la wilaya sont déterminantes pour l'efficience d'un port,

Le constat réel du terrain a révélé que la wilaya souffre d'un manque terrible à rattraper dans plus d'un secteur. Elle est encore à un stade embryonnaire, que tout est assoiffé d'un souffle nouveau de changement et de développement.

L'absence flagrante d'une assise industrielle sur laquelle devrait s'adosser le port a compliqué la situation et a accentué l'effet tunnel défini par de faibles retombées locales, malgré l'augmentation du trafic.

Le lien actuel Wilaya-Port a défini le territoire de la wilaya de Jijel comme un espace de transit, beaucoup plus qu'un territoire productif, c'est un support d'opérations routinières de manutention et de manipulation de marchandises et non, malheureusement un vecteur de développement et de logistique

Le défi reste d'asseoir un cadre économique diversifié, pour réhabiliter l'appareil de production, redynamiser l'économie locale en visant sur le secteur industriel, moderniser l'agriculture, réduire le chômage et améliorer l'attractivité de l'économie locale, en renforçant les infrastructures routières.

L'intégration régionale est une des réponses à la crise de développement, car si l'unité de la wilaya n'arrive pas à assurer la survie d'un port et de son rayonnement, elle reste inapte à remplir ses fonctions économiques et sociales, ne dépassant pas l'encadrement de l'administration. Il faudrait



donc, impérativement œuvrer dans une dimension plus large et un soubassement plus solide pour se mettre debout face aux impératifs mondiaux.

Le lien port – région a été perceptible au niveau de la spécialisation régionale, puisque le port de DjenDjen représente un cône de déjection de toute la région Est et au-delà.

Son efficacité reste tributaire d'une infrastructure des base , adaptée aux exigences de la nouvelle technologie de transport maritime et des effets de la mondialisation.

**Les mots clés :** Port de DjenDjen, développement, régional, local

**ملخص:**

على غرار بلدان العالم، الجزائر مطالبة أكثر من أي وقت بإدماج إقليمها ضمن شبكة التبادلات التجارية و بقوة و ذلك لما تلعبه التجارة البحرية من دور بالنسبة للاقتصاد الوطني " 95% من التبادلات الخارجية تتم عن طريق البحر ". التنمية الاقتصادية تحمل حتما بعدا مكانيا أو إقليميا لأجل ذلك، هدفنا من خلال هذا البحث هو قيام بتشخيص واقع ديناميكية ميناء جن جن، الولاية الحاضرة له و الإقليم التابع له، التشخيص يعتمد أساسا على العلاقة التناظرية بين الميناء و محيطه الإقليمي ،

إن البناء الاقتصادي لمنطقة الشرق و بروز بعض الأقطاب مثل ولاية سطيف الذي يحتسب قطبا زراعيا هام مدعو لتلبية احتياجات الجزائر من حيث إنتاج الحبوب لأفاق 2014، أنعكس حتما بالإيجاب على ديناميكية الميناء و أدى إلى إدماجه ضمن النظام الإقليمي، حيث أن هذه المنطقة تبقى منطقة مفتوحة ، قوية بإمكاناتها قادرة على جذب مشاريع استثمارية مباشرة لتحسين مستوى التقدم الإقتصادي، و على هذا الأساس يبقى ميناء جن جن رهان هام لنجاح هذه الرؤية و هذا سوف ما نحاول اكتشافه و إبراز أهمية المحيط كمفتاح تقدم و توسيع الميناء،

الكلمات المفتاحية : ميناء جن جن ، التنمية ، إقليم ، المحلية

(\*) - Maitre de conference, Boudier Abdelmadjid tel : 0556 43 54 51, Email : abouder@yahoo.fr

(\*\*) - Maitre assistant, Hamadène Lynda tel : 0662 02 55 13, Email : hamadenelynda@yahoo.fr

## I- Définition de pôle de développement <sup>(1)</sup>:

المحور الثاني : ماهية التنمية المكانية بأنواعها (التنمية الإقليمية، التنمية الحضرية، التنمية الريفية و التنمية المحلية)

### Bibliographie :

<sup>1</sup>-AIN ZERGA, « Le terminal à conteneur du port d'Alger et son hinterland, analyses et perspectives», mémoire d'ingénieur, USTHB, 1997,85p.

<sup>2</sup>-BAZIZ .A, « Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain », thèse de magistère, USTHB,190p.

<sup>3</sup>-BOUALI .R, « L'apport du tourisme urbain dans le développement local, cas de la ville de Jijel», Thèse de magister , USTHB,2003,175p.

<sup>4</sup>-MOHAMED CHERIF.F.Z , « L'activité portuaire et maritime en Algérie, problèmes et perspectives », OPU, 2004,187p.

<sup>5</sup>-RAHMANIC), « La croissance urbaine en Algérie », OPU,1982, 314p.



<sup>6</sup>-RAHMANI.C, « **Les finances des communes algériennes, insincérité, déficits et bonne gouvernance** », Casbah,2002,176p.

<sup>7</sup>-VIGARIE.A, « **Ports de commerce et vie littorale**», Hachette Université, 1979,496p.