

L'attractivité portuaire: Quel levier pour le développement local ? Ville de Mostaganem

Mr. Yacine BENZIDANE

Doctorant en Marketing international
Université de Tlemcen

Résumé :

La ville et le port ont, pendant longtemps, formé un système basé sur l'emboîtement et la complémentarité de leurs différentes fonctions. Aujourd'hui la réflexion se tourne de plus en plus vers la manière dont il serait possible de conserver le port dans la ville. Les contraintes environnementales, de même que les contraintes d'un développement portuaire vont forcer les ports à trouver à l'avenir de nouveaux aménagements, l'idée que certaines activités portuaires présentent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour que la ville acquière toujours plus de force.

En fait, l'enjeu actuel pour Mostaganem, une ville portuaire attractive, est de s'intégrer à la mondialisation pour ne pas devenir "out" tout en restant territoire attractif. Le territoire de Mostaganem comprend une construction humaine, qui à une volonté en fonction avec ses propres besoins, et qui a donc une dimension historique et économique.

Mots clés: Ville, ville portuaire, port, attractivité, attractivité portuaire.

ملخص:

تشكل المدينة والميناء منذ مدة طويلة نظاما يقوم على التكامل بين مختلف وظائفهما. حاليا، يتجه الاهتمام أكثر فأكثر نحو الطريقة التي يمكن بها إدماج الميناء في المدينة. إن المتطلبات البيئية، وكذلك متطلبات تطوير الميناء، ستدفع الموانئ للبحث عن الترتيبات والتجهيزات الجديدة في المستقبل، على فكرة أن بعض الوظائف المينائية تمثل إمكانية حقيقية لديناميكية اقتصادية واجتماعية حتى تكتسب المدينة دائما المزيد من القوة. في الواقع، التحدي الحالي لمستغانم كمدينة مينائية جذابة هو الاندماج في العولمة حتى لا تصبح مدينة معزولة، تضم منطقة مستغانم تركيبة بشرية، لها إرادة تتماشى وحاجيات الإنسان، وله بذلك بعد اقتصادي واجتماعي.

الكلمات المفتاحية: مدينة، مدينة مينائية، ميناء، جاذبية، جاذبية الميناء

Introduction :

La mondialisation de l'économie n'as pas un visage identique et ne se manifeste pas avec la même densité à travers tous les espaces, les villes littorales sont plus dynamiques que les villes intérieures ou enclavées du fait de leurs implantations stratégiques qui les exposent directement aux différentes mutations extérieures. Dans ce processus de littoralisation tout azimut, cette localisation plus que stratégique des villes littorales a fortement contribué à l'émergence des ports d'une dimension régionale et même internationale. Cette interaction port-ville a permis d'imbriquer le port dans la ville pour devenir un acteur incontestable dans le dynamisme multidimensionnel (économique, social et spatial) des villes littorales.¹

Dans un contexte de mondialisation grandissante conjuguée à l'intégration mondiale, les villes portuaires sont soumises à des mutations socio-économiques, institutionnelles et territoriales majeures et s'inscrivent dans un jeu de compétition urbaine qui s'est étendu à l'échelle planétaire. Elles sont donc en quête d'une nouvelle identité, tant pour se différencier des villes concurrentes, améliorer leur attractivité ainsi que leur positionnement territorial.²

Le territoire devient une ressource, un acteur de la compétition économique ainsi que l'objet de développement.³

I- Les villes portuaires :

I-1- Villes portuaires : Identité et importance

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de natures technologique mais aussi exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, mais également des effets

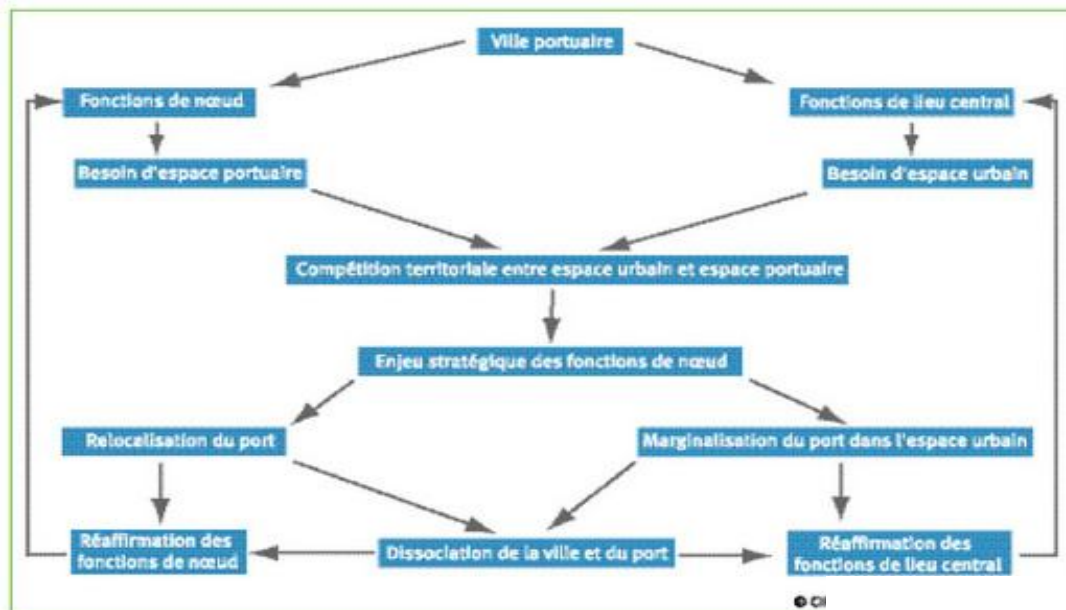
¹. BELLATTAF. M, BELKHIRI. A et MERADI. O, '*Impacts de l'activité portuaire sur le développement socioéconomique et son rôle dans la reconfiguration spatiale d'une ville littorale*', Colloque international "Les ports du Maghreb, entre volonté et réalité, le 2 et 3 Février 2010, Ecole Nationale Supérieure Maritime, Alger.

². CARTIER Aude, '*Le marketing urbain à Valencia dans la course à l'America's Cup, Vers une ville portuaire entrepreneuriale?*' "villes et territoires" 2004-2005, p1.

³. JEAN Lapèze, '*Apport de l'approche territoriale à l'économie de développement*', L'Harmattan, 2007, p10.

d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville». ⁴ Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Figure 01 : Villes portuaires : Identité et importance



Source : Antoine Frémont et César Ducruet, Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud, <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2004-3-page-193.htm>

Ainsi la ville portuaire est « un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres ». La ville portuaire a été définie comme un « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport, ces fonctions différencient la ville portuaire des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale ». ⁵

Il ne s'agit plus en effet aujourd'hui de transport de la marchandise mais bien de marchandisation du produit. La circulation comprend, beaucoup plus

⁴. MAGALY Henry, '*Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans la cadre du programme de renouvellement urbain Euro Méditerranée*', Université de Lausanne, 2006, p1.

⁵. FERRAS. R, '*Les modèles graphiques en géographie*', Economica, RECLUS, Collection « Géo-Poche », 1993, p112.

largement que le seul transport, l'ensemble des services apportés aux marchandises au fur et à mesure de leur contextualisation dans un lien, caractéristique de la production post –industrielle, entre prestations matérielles et immatérielles".⁶

I-2- Les trois grands types de villes portuaires :

Selon César DUCRET, les trois grands types des villes portuaires sont :⁷

- ville portuaire : activités quotidiennes de transit, communes à tous les ports, reposant sur les flux physiques ;
- ville maritime industrielle : extension de l'éventail de services à un nombre croissant de services à haut niveau, négociations et contrats à long terme, tissu tertiaire élaboré ;
- ville internationale : ville mondiale ou maritime-clé, souvent la plus grande ville du pays,
- ayant une politique de développement à long terme sur les routes maritimes, les conférences, la finance internationale.

I-3- La ville portuaire, ressource de son développement :

La ville est la plus importante unité territoriale. Elle est la concentration sur un territoire de préoccupations financières, écologiques, humaines, sociales et culturelles. Son développement, sa prospérité et son rayonnement ont fait l'objet de recherches variées dans plusieurs disciplines.

" Les entreprises attendent d'une ville qu'elle leur apporte les meilleurs facteurs de compétitivité (facteurs dont les entreprises elles-mêmes font partie). La ville est également en obligation de compétitivité pour elle-même, c'est-à-dire que la société qu'elle forme doit atteindre le degré le plus élevé possible de niveau de vie et de cohésion sociale. C'est là que réside sa valeur".⁸

La mondialisation et la concurrence accrue entre les villes, l'importance donnée au local et la rapide évolution des outils de communication font de développement et du marketing la discipline la plus convoitée par les villes ces dernières années.

⁶ . MICHELE Colin, *"Un nouveau mode de développement pour des villes productives"*, collection Maritimes Ville portuaire Acteur de développement, L'Harmattan, 2003, p9-10.

⁷ . DUCRET César, *"Les villes-ports Laboratoire de la mondialisation"*, Thèse de doctorat, Université de HAVRE, 27Novembre 2004, p14.

⁸ . NOISETTE Patrice et VALLERUGO Frank, *"Le marketing des villes, un défi pour le développement stratégiques"*, Op.Cit, p45.

" Le développement et le marketing de la ville restent des axes de recherche parmi d'autres axes qui s'intéressent à la promotion des endroits d'une manière générale".⁹

" Les villes portuaires qui « gagnent » aujourd'hui sont donc capables de mobiliser et de faire coopérer leurs acteurs; car il s'agit de lancer des stratégies et projets innovants pour rendre leurs territoires compétitifs, afin d'attirer des multinationales et de négocier avec elles".¹⁰

II- Les ports, vecteur de développement et de compétitivité :

« Les ports doivent devenir un atout de promotion et un pôle d'attraction des investissements ». Cette déclaration augure d'une nouvelle vision ainsi que d'une évolution profonde en perspective du secteur portuaire national et du rôle que devraient jouer les places portuaires dans la compétitivité de l'économie du pays.

" En effet, à l'heure où notre pays entend booster son économie par la promotion de ses échanges commerciaux et la promotion des investissements privés, les ports ne peuvent plus se contenter d'une simple interface de transport (terre/mer).

Au contraires s'ils veulent pérenniser leur trafic, maintenir leur compétitivité et assurer pleinement leur rôle de locomotive dans la chaîne du transport maritime, les ports doivent s'inscrire dans le nouvel ordre maritime mondial et favoriser, à l'instar des ports étrangers, l'implantation sur leurs dépendances, d'activités industrielles et logistiques qui sont consommatrices d'espace mais productrices de valeur ajouté».¹¹

II-1- Approche définitionnelle d'un Port :

" Généralement, les ports sont définis et classés selon le rôle qu'ils remplissent dans une économie nationale, régionale ou mondiale (vision micro et macroéconomique).

Un port est un aménagement constitué de diverses infrastructures destinées à la réception des navires. Il permet d'assurer une certaine continuité entre les voies maritimes et terrestres ou fluviales».¹²

⁹. BELKAID Asma et BENHABIB Abderrezak, 'La marque ville comme moteur de développement de la ville en tant qu'unité territoriale', Les Cahiers de MECAS, N° 4 décembre 2008, p25

¹⁰. MICHELE Colin, 'Coopération productives dans les villes portuaires', Collection Maritimes Ville portuaire Acteur de développement, L'Harmattan, 2003, p111.

¹¹. EL KRAMTI Bouchta, 'Les stratégies de valorisation des domaines portuaires 'cas du port de Jorf Lasfar' ' thèse professionnelle, Management en services publics, 2002-2003, p4.

¹². EL KRAMTI Bouchta, Op cit, p10.

II-1-1- Définitions selon Jean GROSDIDIER DE MATONS

Il définit le port comme suit :¹³

- a) **Au sens géographique :** " c'est un espace aménagé pour recevoir des navires, les charger et les décharger; ainsi le port du Havre ou celui d'Anvers. Cette définition géographique est parfois celle du droit positif ".
- b) **En termes économiques :** " le port est un système complexe d'éléments matériels et immatériels, utilisés au service des navires et de la marchandise. Lorsqu'on étudie la cherté d'un Port, on analyse les coûts de toutes les opérations associées au passage de la marchandise, sans distinguer, au moins à un premier stade de l'analyse, entre institutions et entreprises portuaires, publiques ou privées, qui sont à l'origine de ces coûts.
- c) **En termes institutionnels :** le port est une institution, dotée ou non de personnalité morale, chargée d'exercer des compétences de travaux publics, de police, d'exploitation ou autres dans l'espace géographiquement et juridiquement défini. Le terme spécifique « autorité portuaire » correspond à cette définition. En Grande Bretagne, pour le Merchant Shipping Act de 1894, l'Habronèmes Act de 1964 et le Port Act de 1991 : « Une autorité portuaire est toute personne physique ou morale qui s'est vue reconnaître compétence... pour améliorer entretenir ou géré un Port ». Le terme autorité portuaire est également utilisé, spécialement en français, dans un sens plus étroit pour désigner l'institution portuaire publique, réputée avoir une vision d'ensemble des affaires portuaires locales, et chargée de coordonner entreprises et services exerçant leurs compétences dans l'espace portuaire.

L'article 1.1. de la loi espagnole 27/1992 regroupe ces définitions, et dispose que les Ports maritimes sont « l'ensemble d'espaces terrestres, eaux maritimes et installations qui, situés sur les rivages ou les rives des fleuves, réunissent les conditions physiques, naturelles ou artificielles, et d'organisation qui permettent l'exécution d'opérations d'exploitation portuaires, et sont désignées a cet effet par l'administration compétente ».¹⁴

II-1-2- Définition selon le code maritime algérien :

" Le Port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de la plaisance".¹⁵

¹³. GROSDIDIER DE MATONS. J, '*Droit économie et finances portuaires*', édition 2000, p3-4.

¹⁴. GROSDIDIER DE MATONS. J, Ibid, p 4

¹⁵. Article 888 du recueil de textes législatifs et réglementaires algériens, Codes des Transports, Berti éditions, p419.

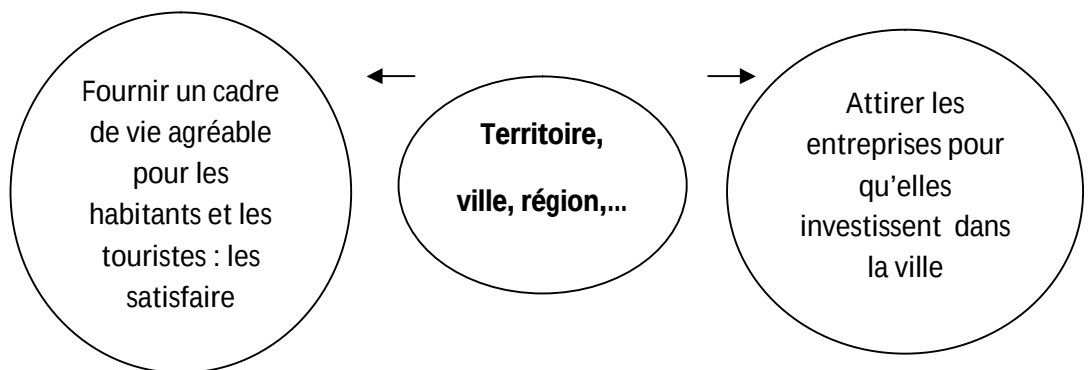
II-1-3- Définition synthétique :

Les ports sont des interfaces entre divers modes de transport et sont des centres de transport combiné. Ils sont également des zones multifonctionnelles commerciales et industrielles où les biens ne sont pas seulement en transit mais également manutentionnés, transformés et distribués.

" En fait, les ports sont des systèmes multidimensionnels qui, pour fonctionner efficacement, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Un port efficace nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et équipements de qualité mais aussi un bon nombre de communication et, en particulier, une équipe de direction impliquée en une main d'œuvre motivée et formée".¹⁶

II-2- Les objectifs de développement de la ville :

Figure 02 : Les objectifs de développement du territoire



Source: SAVIDAN Lise, '*La stratégie de marketing territorial*', Génie urbain et environnement, UE4 Gouvernance territoriale, Université de La REUNION, 2007, p7.

Attirer les entreprises, les touristes, satisfaire les habitants permet d'augmenter les biens qui arrivent sur le territoire. Les échanges financiers sont ainsi multipliés et le pouvoir d'achat des habitants augmente. Le territoire tend donc vers le développement. Avant de pouvoir mettre en exergue un territoire, il faut avoir de la matière.

II-3- Les axes de développement portuaire de la ville:

Axe 1 : Le port, infrastructure dédiée aux échanges maritimes ;

¹⁶. BENHASSEL Farid, Séminaire '*le Management Portuaire*', E.P.Béjaia, 23/24 Octobre 1999, p21.

- Axe 2: L'avant-pays maritime ;
- Axe 3 : L'arrière-pays terrestre ;
- Axe 4 : Quel statut pour l'autorité portuaire?;
- Axe 5 : Les ports comme liaison entre le transport maritime et terrestre ;
- Axe 6 : Les ports comme base des activités industrielles ;
- Axe 7 : Les ports comme sites pour le développement territorial.

II-4- Les ports, moteurs de développement :

Le port est tout d'abord créateur de richesses par la prestation de services qu'il vend. Ces richesses sont ensuite largement redistribuées par la ville. " Les conséquences pour l'économie urbaine et régionale sont nombreuses. Traditionnellement, les ports sont vus comme un outil économique pour leur ville et leur région, et comme des espaces de transport. Ce sont des fonctions essentielles. Les ports représentent ainsi les mécanismes permettant d'inventer les relations entre la société locale et la société globale ils sont les ateliers d'investigation du développement durable".¹⁷

" Les Ports maritimes sont à présent perçus comme la variable essentielle pour améliorer la productivité de la logistique maritime et des opérations commerce Comprenant traditionnellement quais, grues et entrepôts, les infrastructures portuaires incluent à présent de nombreuses technologies sur la régulation des trafics que sur le déplacement des marchandises. La conteneurisation a ainsi redéfini les fonctions portuaires et les ports dans les chaînes logistiques intermodales".¹⁸

II-4-1- La portée du port à l'échelle locale :

" L'objectif des responsables est d'insérer le projet de port dans une perspective de développement territorial intégré. On remarque dans le monde une concentration de la population et des activités sur les espaces du littoral qui procède de l'organisation de corridors de développement : à partir des ports et des activités de transport et de stockage qu'ils induisent viennent se coaguler des entreprises. Cette organisation de l'espace peut favoriser le développement de la sous région. Ainsi les ports ne sont pas seulement les portes d'entrée et de sortie d'une sous région, ayant pour vocation de drainer les richesses, ils constituent également des leviers sur lesquels peut être appuyée la croissance économique".¹⁹

¹⁷. ROSEMARY Wakeman, '*Le port comme acteur d'un nouveau développement des villes en Amérique du Nord*', Op cit, p131.

¹⁸. ROSEMARY Wakeman, '*Le port comme acteur d'un nouveau développement des villes en Amérique du Nord*', Op cit, p120.

¹⁹. Comment les infrastructures portuaires participent au développement, le cas du port du Tanger, www.aménagement-afrique.com/rubrique.php?id...277

Enfin, il est important de faire en sorte que les zones franches fonctionnent comme des leviers sur lesquels le développement de l'ensemble de la région pourra s'appuyer.

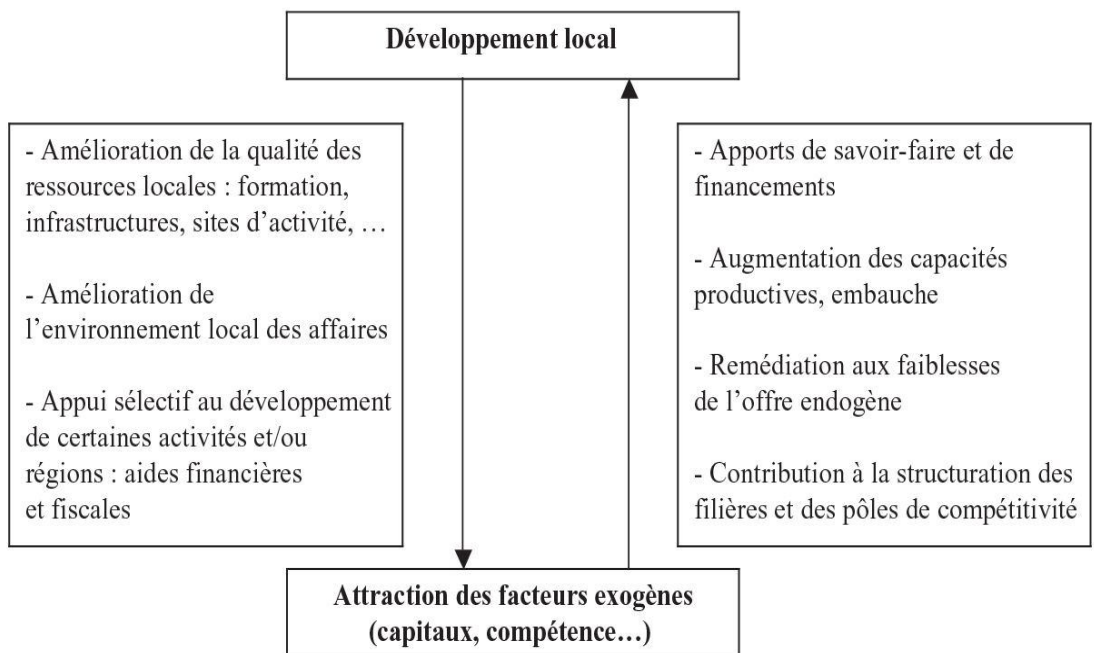
II-4-2- La portée du port à l'échelle nationale

Le port doit également permettre de créer une autre organisation du territoire, en facilitant le développement d'une région qui est longtemps restée en dehors des grandes dynamiques. Ils doivent tirer le développement économique dans plusieurs de ses dimensions : agriculture (terminal céréalier), tourisme (terminal TIR et transport de passagers).

III- Attractivité de la ville portuaire :

III-1- Du développement local à l'attractivité de la ville :

Figure 03 : la ville entre politiques de développement local et d'attractivité



Nb : la flèche signifie « a des implications sur »

Source :

http://bibliothèque.immobilier.fr/fr/read_book/9782847690804/e9782847690804_c03#ref_int_22

III-2- Attractivité : élément de définition

" Selon une étude publiée en 2001 par la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, l'attractivité est entendue comme la capacité à attirer et à retenir les activités, les entreprises et les populations, à travers l'existence de facteurs divers qui font qu'un territoire, de par ses caractéristiques propres, exerce un effet d'attraction plus ou moins fort sur les entreprises et les ménages, et leur permet de participer, avec un succès variable, à l'essor de ces derniers".²⁰ L'attractivité doit donc être considérée dans sa dimension globale : envisagée dans ses aspects économiques, démographiques, sociaux, culturels et environnementaux, elle permet de poser la question des fonctions du territoire.

Dans leur article d'Économie et Statistiques sur l'attractivité de la France (2003), Coeuré et Rabaud définissent l'attractivité comme «la capacité d'un territoire à attirer et retenir les entreprises». " La capacité à attirer les facteurs de production mobiles - capitaux, équipements, entreprendre, travailleurs qualifiés - et immobiliers sur un territoire sont les préalables aux choix de localisation des entreprises. Les créations d'établissements et d'emplois restent en ce sens des déterminants clés de l'attractivité d'un territoire, d'une région".

Pendant longtemps, l'attractivité de la ville portuaire autant qu'un territoire important pour le développement a été liée à l'importance de ses ressources naturelles et les entreprises s'installaient à proximité de celles-ci, en fonction des possibilités de transformation et des coûts de transport. "L'attractivité est définie comme étant la «capacité d'un territoire à attirer (et retenir) les populations et les entreprises dans un contexte de mobilité croissante au plan international et national ".²¹ " Elle est également définie comme la « capacité d'un territoire à attirer une quantité importante d'activités productives »".²²

III-3- Les facteurs de l'attractivité :

"L'attractivité d'un lieu se construit à la fois sur des facteurs économiques, géographiques, humains et historiques. Tous les acteurs et les services d'une collectivité participent directement ou indirectement à l'attractivité d'un territoire et à la perception que l'on en a, la notoriété des entreprises locales, l'image de décideurs locaux, de la main d'oeuvre, l'environnement culturel, touristique,

²⁰. Attractivité économique : éléments de définition,
www.additiv.fr/pdf/attractivite%20eco_additiv.pdf

²¹. *L'attractivité territoriale dans les projets d'agglomérations et de pays*, revue ETD (entreprises, territoires et développement), Avril 2005, http://paysagglomérations.com/documents/docs_consult/not_obs_attractiv_0405.pdf

²². HATEM Fabrice, '*L'attractivité du territoire : de la théorie à la pratique*', www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=653

patrimonial, participent à l'élaboration de l'image que le « client » a d'un territoire donné".²³

Généralement, on distingue entre les facteurs ci-après

III-3-1- La situation géographique :

L'importance de la situation géographique s'expliquait traditionnellement par la

proximité des ressources naturelles et de matières premières, mais aujourd'hui.

Elle s'explique par:

- La proximité des grands réseaux d'échange et de communication (autoroutier, ferré, aérien, maritime, ...) notamment pour les activités de production ou de logistique.

Avec la création et la réorganisation de ces réseaux, certaines villes ont su tirer partie de cette proximité ;

- L'appartenance du territoire à une aire métropolitaine ou urbaine attractive ou à son influence immédiate.

III-3-2- L'accessibilité à la ville portuaire :

L'équipement en infrastructures de transport et de communication est abordé dans tous les diagnostics. L'existence de zones d'enclavement et non seulement un obstacle à l'attractivité, mais conduit aussi à des disparités à l'intérieur même de la ville-port.

Dans ce cadre, il ne suffit pas que la ville-port soit seulement accessible, mais il faut que cette accessibilité soit de qualité. Ainsi, de nombreuses collectivités visent à améliorer et développer l'offre de transport maritime en commun, à solutionner les problèmes de circulation.

III-3-3- La dynamique économique locale:

Dans le contexte de la mondialisation et de la concurrence accrue entre les villes ports, la concentration d'activités économiques dans un ce territoire est un facteur d'attractivité.

Cette dynamique locale crée cependant des inégalités entre les villes ports, dont certains peuvent prétendre à une attractivité internationale alors que d'autres se contentent d'une attractivité nationale ou régionale.

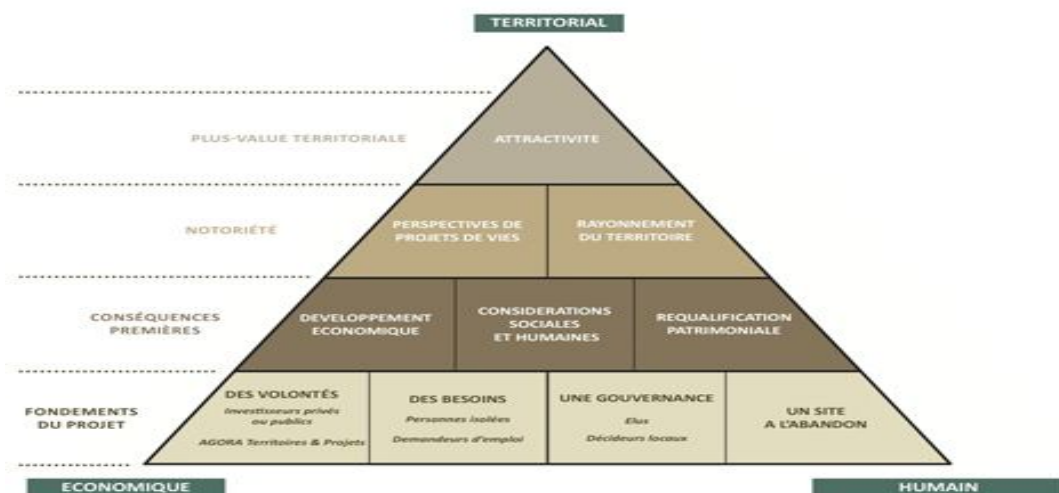
III-3-4- La qualité du cadre de vie et de l'environnement:

²³. BROS-CLERGUE Myriam, '*Différencier les territoires : quels outils de management ?*', http://www.unice.fr/recemap/contenurevue/Articles/Revue_Recemap7_Bros.pdf.

Des critères comme la beauté du cadre paysager, l'ancienneté du patrimoine, la présence d'éléments naturels préservés tel que l'air et l'eau sont difficilement mesurables.

III-4- Les nouveaux enjeux de l'attractivité de la ville portuaire:

Figure 04 : les enjeux économiques, humains et territoriaux de l'attractivité



Source: Agora, '*Territoires & Projets 2008, Notre méthode de développement d'un projet*', <http://www.agora-web.com/Notre-methode-de-developpement-d.html>

"Au cours de la dernière décennie, le commerce mondial des marchandises a enregistré une croissance spectaculaire, avec une progression moyenne de 5,6 % par an. Dans ces échanges, les trois quarts du volume relèvent des transports maritimes avec, selon les chiffres, plus de 25.000 milliards de tonnes de marchandises qui circulent par les mers et les océans".²⁴

Dans ce contexte, les villes portuaires apparaissent comme des points d'observation privilégiés de la mondialisation économique à l'œuvre et

²⁴. RACHEL Rodrigues-Malta, '*Villes portuaires horizons 2020: les nouveaux enjeux du développement*', <http://www.cairn.info/revue-medferranee-2008-2-page-9.htm>

constituent des places où, dans leurs formes les plus concrètes, se rencontrent, s'articulent voire s'affrontent les logiques du «local» et du « global »".²⁵

" Dans les pays où l'activité portuaire est développée, ces entités jouent un rôle important et participent grandement à la croissance économique. Productrices de richesses et d'emploi, on les désigne parfois de poumon économique, une métaphore qui leur sied à juste titre compte tenu de leur énorme poids dans la vie socioéconomique".²⁶

IV- La ville portuaire de Mostaganem :

L'approche géographique permet de comprendre les enjeux du développement pour la ville port (ville portuaire de Mostaganem) ainsi une étude de cas doit être pensée de l'échelle locale à l'échelle mondiale, en passant par celle régionale et continentale, posant la question des rapports entre "espaces, sociétés et territoire.

La ville de Mostaganem comprend une construction humaine, un produit du pouvoir: c'est un espace que l'homme a transformé pour se l'approprier et qu'il a aménagé en fonction de ses besoins. Il a donc une dimension historique et économique et il est dynamique.

En fait, l'enjeu actuel pour Mostaganem, un territoire attractif, est de s'intégrer à la mondialisation pour ne pas devenir "out" tout en restant une ville-port: territoire attractif d'où l'importance clés des aménagements.

Donc une place de choix de développement portuaire, d'une politique d'amélioration des triptyques portuaires et des axes de développement sont devenus des choix stratégiques sachant que la mondialisation, les flux économiques mondiaux, les échanges et le flux et les réseaux; les situations d'interfaces, les littoraux,... sont des facteurs qui influencent ce choix.

IV-1- Que représentent actuellement les ports en Algérie ?

" L'Algérie possède actuellement 10 ports de commerce de petite et moyenne taille. Avec un trafic total de 80 millions de tonnes, il traitent 95 % du commerce extérieur, ce qui dénote l'importance des ports en tant que facteur dynamique de l'économie algérienne.

Les ports créent des emplois. Ils génèrent 14 000 emplois directs sur l'ensemble des ports algériens. Le port d'Alger, le principal port algérien, regroupe à lui seul une population de 12000 employés. Le port regroupe aussi une population diversifiée vivants des transports maritimes telle que : les armateurs,

²⁵. RACHEL Rodrigues-Malta, *‘Villes portuaires horizons 2020: les nouveaux enjeux de développement’*, Op.cit p9.

²⁶. IKKACHE Belkeir, *‘Le Phare’*, Revue N°122, Juin 2009, p11.

consignataires, transitaires, dockers et le personnel de l'administration portuaire, se sont des emplois induits. Les emplois générés par ces pôles sont étroitement liés au volume et à la valeur du trafic. Les ports pétroliers (Arzew, Skikda) sont de véritables pôles de développement et n'a fait que renforcer la polarisation côtière héritée de la colonisation"²⁷. Dans un contexte de concurrence accrue, un port soucieux de sa promotion est obligé de vendre et de se faire vendre"²⁸.

Figure 05 : les villes - ports en Algérie



Source : Fatima Zohra Mohamed-Chérif, 'Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat', Revue maritime N°480, Institute Français de la mer, Paris, Décembre 2007, p1

IV-2- Mostaganem : une ville, un port :

IV-2-1 Mostaganem la ville:

" Mostaganem, s'appelait jadis *Moristaga* puis *Cartenna*, avec le temps c'est le port qui donnera le nom à la ville et elle s'appellera « *Mersa el Ghanaim* » le port du butin. Depuis sa naissance, bien avant 1830, le port s'est confondu avec la ville de Mostaganem, à qui il donna son nom.

Le port et la ville suivirent un destin commun « la ville c'est le port et le port c'est la ville ». De génération en génération, toutes les familles, tout les gens de Mostaganem, de père en fils, ont compté un ou plusieurs membres de leur

²⁷. CHERIF Mokhtar, 'El Bahri', bulletin trimestriel de l'EPM, N°01, 2^{ème} trimestre 2007, p1

²⁸. IKKACHE Belkheir, 'le Phare' N° 97, Mai 2007, p10.

famille dans les rangs des travailleurs du port. Celui-ci était et demeure l'entité économique qui offre le plus de postes d'emploi au niveau de cette ville"²⁹.

Situé dans une zone à vocation agricole, ce port dispose d'un potentiel conséquent et à de larges ambitions de par sa position géographique qui dessert un vaste hinterland, composé de plusieurs wilayas des hauts plateaux et s'étendant jusqu'au sud du pays ; Hassi Messaoud et Tamanrasset.

IV-2-2- Mostaganem : une destination attractive

Des efforts louables sont fournis par l'EPM pour adapter le port aux exigences induites par les nouvelles mutations du trafic portuaire avec des efforts dans le cadre d'une stratégie nationale de développement portuaire.

Principales lignes régulières :

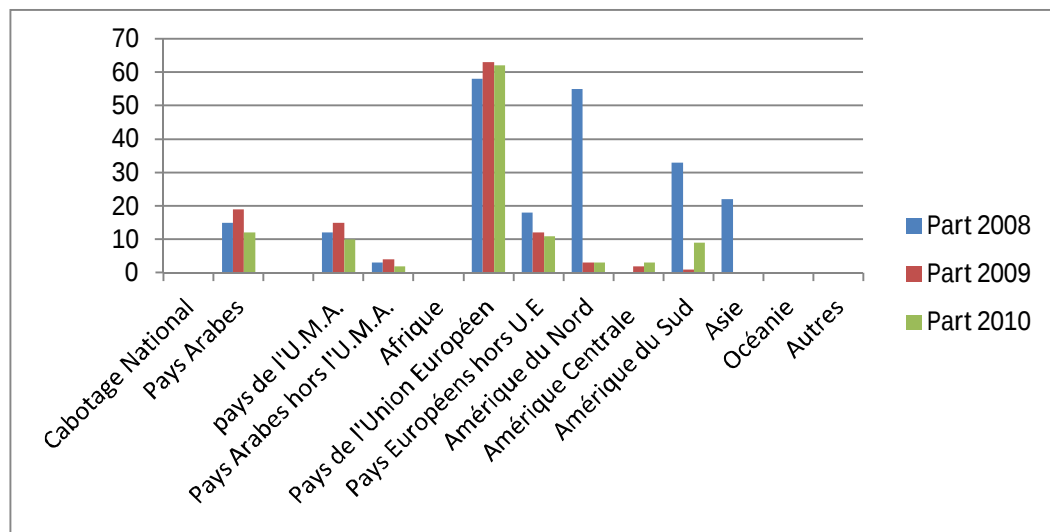
- Des Etats-Unis : ports de Huston et Baltimore à raison de deux fois par deux lignes régulières exploitées par la société SNTM CNAN et la compagnie Nordland line.
- De l'Europe du Nord : ports d'Anvers en Belgique, via deux lignes régulières assurées par MCL LINE et FLAMAR à raison de deux fois par mois.
- De la Mer du Nord : ports de Brême. Et Hambourg, avec une ligne régulière desservée par SLOMAN NEPTUN une fois par quinzaine.
- De La Méditerranée
 - * Port de Marseille (France) : deux lignes sont régulièrement exploitées par la compagnie SUD-CARGOS et la société SNTM-CNAN.
 - * Ports de LIVOURNE ET MARINA DI CARRARA (Italie) : Une ligne maritime régulière est assurée par Intertred shipping spa Rome.

V- Attractivité : étude géographique

La répartition du trafic marchandises par zones géographiques en 2008 affiche un important volume d'échanges à l'importation avec les Pays Européens (76%), il est composé essentiellement de céréales (France), pommes de terre (Pays Bas, Danemark), sucre cristallisé (France, Espagne et Portugal), tubes et fer (Turquie et Italie) et divers produits (Belgique et Allemagne). En deuxième position, viennent les pays arabes avec une proportion de 15% du trafic marchandises constituée principalement de baryte et kaolin en provenance du Maroc, galet et tuyaux en ciment de l'Egypte.

²⁹. KHELLIL Faiçal, *"El Bahri"*, bulletin trimestriel de l'EPM, N° 02, 3^{ème} trimestre 2007, P 1-3

Graphique(01) : Trafic par zone géographique en 2008/2009/2010



Source : Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM)

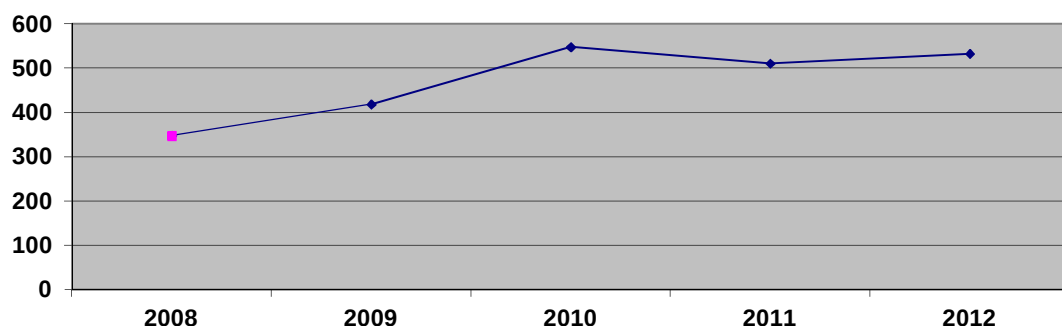
La répartition du trafic marchandises par zones géographiques en 2009 affiche un important volume d'échanges à l'importation avec les Pays Européens (75%), il est composé essentiellement de céréales (France), pommes de terre (Pays Bas, France), Ciment en big bags (Belgique et Allemagne), tubes et fer (Italie, Espagne, Belgique et Turquie) et divers produits (Belgique et Allemagne). En deuxième position, viennent les pays arabes avec une proportion de 19% du trafic marchandises constituée principalement de baryte et kaolin en provenance du Maroc, ciment gris et blanc expédié vers le Maroc, la Syrie et la Libye.

La répartition du trafic marchandises par zones géographiques en 2010 affiche un important volume d'échanges à l'importation avec les Pays Européens (73%), il est composé essentiellement de céréales (France), fruits et pomme de terre de semence (Pays Bas, Danemark, Espagne et France), bitume (Italie et Espagne), tubes et fer (Turquie, Italie, Espagne, et Grèce) et trafic véhicule (Espagne, France, Slovénie et Turquie). En deuxième position, viennent les pays arabes avec une proportion de 12% du trafic marchandises constitué principalement de baryte et kaolin en provenance du Maroc, ciment blanc et clinker blanc expédiés vers le Maroc, la Syrie, Tunisie et la Libye.

V-1- Quelques indicateurs économiques et commerciaux

V-1- Les navires arrivant vers Mostaganem de 2008 à 2012:

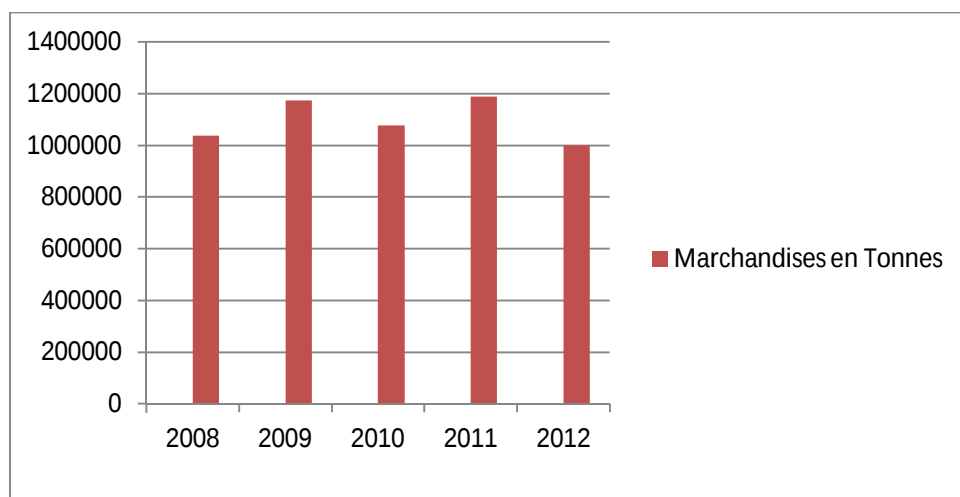
Graphique (02) : Nombre des navires arrivant vers Mostaganem



Source : Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM)

V-2- Les marchandises reçus par le port de 2008 à 2012:

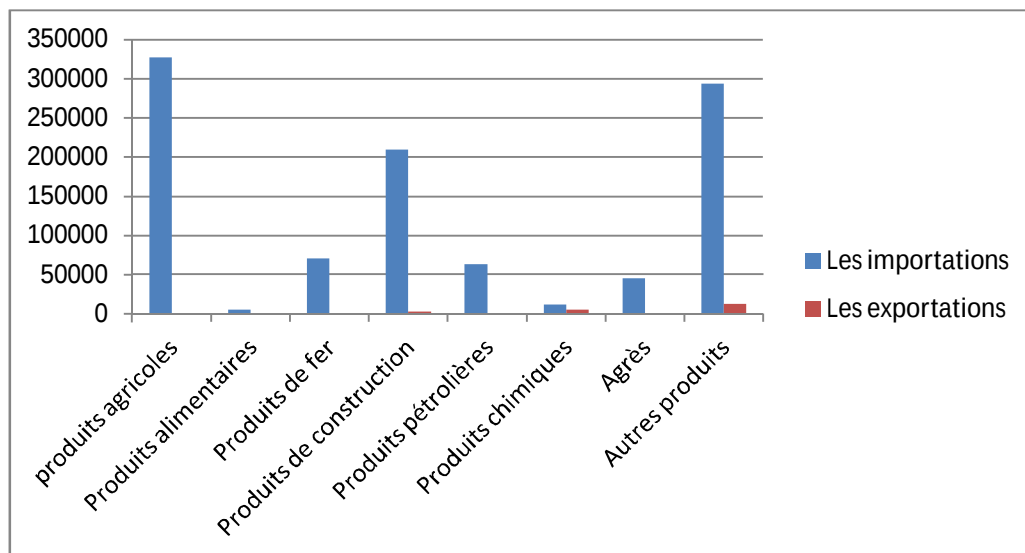
Graphique (03) : Les marchandises reçues par le port de Mostaganem



Source : Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM)

V-3- Les importations et les exportations selon les familles des produits en 2012:

Graphique (04) :
Les importations et les exportations selon les familles des produits en 2012



Source : Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM)

VI- Effets de la politique de développement sur l'attractivité

VI-1- Cap sur la modernité :

"Dans un environnement dynamique et concurrentiel, imposé par les différents changements structurels intervenus dans la vie économique mondiale, les ports nationaux ne peuvent rester en marge d'une métamorphose technologique rapide du monde maritime et portuaire et des échanges internationaux par voie maritime (96 %des échanges extérieurs de l'Algérie se font par voie maritime), à fortiori dans une situation de nouvelles réformes engagées qui conduisent le pays vers une économie ouverte sur le monde extérieur" ³⁰.

VI-2- La meilleure voie de développement et attractivité

L'entreprise portuaire de Mostaganem est en train de franchir une nouvelle étape dans son développement. Le trafic du port semble avoir atteint son rythme de croisière .tout les indicateurs de gestion confortent cette assertion. Les chiffres,

³⁰. CHERIF Mokhtar, 'El Bahri', bulletin trimestriel de l'EPM, N°02, 3^{ème} Trimestre, 2007, p1

relatifs au volume d'activité, enregistrés jusqu'ici peuvent déjà constituer un motif de satisfaction et nous assurent d'un bilan de fin d'exercice probant. Les valeurs de persévérance dans le travail et d'abnégation que l'entreprise s'est appliquée à inculquer à son collectif ont germé et porté leurs fruits. La stratégie de développement de l'EPM a toujours été fondée sur la diversification des activités du port, l'amélioration des performances et de la qualité de service, et l'augmentation des capacités de transit du port.

VI-3- Une politique d'amélioration continue

Soucieux de l'adaptation du port aux contraintes de l'attractivité et du trafic et motivés par la nécessité de mettre à la disposition des opérateurs portuaires de meilleures conditions d'évolution et une fluidité optimale du trafic, les dirigeants de l'EPM se sont attelés à la mise en œuvre d'un plan d'action qui repose sur trois axes de travail.

VI-3-1- Adaptation et amélioration de l'existant

L'action prévue dans ce contexte vise la rénovation des voies de desserte, des terre-pleins et voies ferrés avec extension raccordant les moles au réseau portuaire et, par voie de conséquence, au réseau national.

VI-3-2- Extension et développement portuaire

L'affectation de 21 hectares qui inclut le prolongement du port vers l'ouest (salamandre) nécessite un programme de viabilisation, et d'aménagement que l'EPM envisage de réaliser suivant un échancier d'investissement pluriannuel tenant compte des coûts et des disponibilités financière de l'entreprise.

Conclusion :

Aujourd'hui, les villes portuaires méritent une attention particulière du fait :

- De leur exposabilité et de leur pénétrabilité par l'étranger ;
- De la pression (démographique, politique, sociale, éthique, ...) en conséquence de leur dynamisme et de leur attractivité ;
- De leur place stratégique dans la locomotion du développement régional et national.³¹

L'attractivité est considérée comme un facteur-clef pour le maintien et le renforcement de la compétitivité, dans une époque marquée par la globalisation et les « knowledgebased » économies.

Aujourd'hui une ville (un territoire, une région) qui se veut attractif doit présenter une « offre » variée, comprenant des filières sectorielles, des pôles de compétences, des sites industriels, des opportunités d'affaires et des partenariats d'entreprise.

La confrontation des forces et des faiblesses de la ville aux opportunités et aux risques de son secteur portuaire sur le marché permet de définir une "position stratégique de succès" en mettant en valeur les principaux facteurs et atouts susceptibles de procurer à long terme une supériorité par apport aux concurrents.

Finalement, les enjeux constituent de nouvelles perspectives de développement pour les villes portuaires et elles participent à dynamiser de manière originale les offres territoriales locales, dans un contexte d'attractivité mondiale. Ces enjeux mettent en valeur le patrimoine et les moyens économiques, humains et territoriaux, impulsés par les acteurs locaux, tout en ayant pour ambition, de préserver le milieu naturel sur le long terme.

La ville de Mostaganem présente une grande richesse de son patrimoine naturel, une vulnérabilité écologique et des déséquilibres spatiaux qui imposent aux différents acteurs concernés de prendre conscience du rôle que peut jouer le port de nature en matière de valorisation et de structuration d'une ville attractive, mais aussi en termes de construction d'une image locale.

³¹. DELPHINE Cavallo, '*De la Ville-port au pôle portuaire : quelles stratégies de reterritorialisation ?*' <http://calenda.revues.org/nouvelle11718.html> publié le 22/12/2008.

Bibliographie :

* Les ouvrages :

1. FERRAS. R, *“Les modèles graphiques en géographie”*, Economica, RECLUS, Collection « Géo-Poche ».
2. GROSDIDIER DE MATONS. J, *“Droit économie et finances portuaires”*, édition 2000.
3. JEAN Lapèze, *“Apport de l’approche territoriale à l’économie de développement”*, L’Harmattan, 2007.
4. MAGALY Henry, *“Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans la cadre du programme de renouvellement urbain Euro Méditerranée”*, Université de Lausanne, 2006.
5. MICHELE Colin, *“Coopération productives dans les villes portuaires”*, Collection Maritimes Ville portuaire Acteur de développement, L’Harmattan, 2003.
6. MICHELE Colin, *“Un nouveau mode de développement pour des villes productives”*, collection Maritimes Ville portuaire Acteur de développement, L’Harmattan, 2003.
7. NOISETTE Patrice et VALLERUGO Frank, *“Le marketing des villes, un défi pour le développement stratégiques”*.

* Documents Internet :

1. Agora, Territoires & Projets 2008, *“Notre méthode de développement d’un projet”*, <http://www.agora-web.com/Notre-methode-de-developpement-d.html>.
2. Antoine Frémont et César Ducruet, *“Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud”*, <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2004-3-page-193.htm>
3. BROS-CLERGUE Myriam, *“Différencier les territoires : quels outils de management ?”*, http://www.unice.fr/recemap/contenurevue/Articles/Revue_Recemap7_Bros.pdf.
4. DELPHINE Cavallo, *“De la Ville-port au pôle portuaire : quelles stratégies de reterritorialisation ?”* <http://calenda.revues.org/nouvelle11718.html> publié le 22/12/2008.
5. HATEM Fabrice, *“L’attractivité du territoire : de la théorie à la pratique”*, www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=653

6. RACHEL Rodrigues-Malta, *“Villes portuaires horizons 2020: les nouveaux enjeux du développement”*, <http://www.cairn.info/revue-medferranee-2008-2-page-9.htm>.
7. L'attractivité territoriale dans les projets d'agglomérations et de pays, revue ETD (entreprises, territoires et développement), Avril 2005, http://paysagglomérations.com/documents/docs_consult/not_obs_attractiv_0405.pdf
8. *Attractivité économique : éléments de définition*, www.additiv.fr/pdf/attractivite%20eco_additiv.pdf
9. Comment les infrastructures portuaires participent au développement, le cas du port du Tanger, www.aménagement-afrique.com/rubrique.php3?id...277

*** Les thèses :**

1. CARTIER Aude, *“Le marketing urbain à Valencia dans la course à l'America's Cup, Vers une ville portuaire entrepreneuriale?”* "villes et territoires" 2004-2005.
2. DUCRET César, *“Les villes-ports Laboratoire de la mondialisation”*, Thèse de doctorat, Université de HAVRE, 27Novembre 2004.
3. EL KRAMTI Bouchta, *“Les stratégies de valorisation des domaines portuaires ‘cas du port de Jorf Lasfar’ ”* thèse professionnelle, Management en services publics, 2002-2003
4. SAVIDAN Lise, *“La stratégie de marketing territorial”*, Génie urbain et environnement, UE4 Gouvernance territoriale, Université de REUNION, 2007.

*** Les articles :**

1. BELKAID Asma et BENHABIB Abderrezak, *“La marque ville comme moteur de développement de la ville en tant qu'unité territoriale”*, Les Cahiers de MECAS, N° 4 décembre 2008.
2. CHERIF Mokhtar, *“El Bahri”*, bulletin trimestriel de l'EPM (Entreprise Portuaire de Mostaganem), N°01, 2^{ème} trimestre 2007.
3. CHERIF Mokhtar, *El Bahri*, bulletin trimestriel de l'EPM (Entreprise Portuaire de Mostaganem), N°02, 3^{ème} Trimestre, 2007.
4. Fatima Zohra Mohamed-Chérif, *“Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat”*, Revue maritime N°480, Institute Français de la mer, Paris, Décembre 2007.
5. IKKACHE Belkheir, *“Le Phare*, Revue N° 97”, Mai 2007.
6. IKKACHE Belkeir, *“Le Phare”*, Revue N°122, Juin 2009.

7. KHELLIL Faïçal, '*El Bahri*', bulletin trimestriel de l'EPM (Entreprise Portuaire de Mostaganem), N° 02, 3^{ème} trimestre 2007.

*** Les séminaires :**

1. BELLATTAF. M, BELKHIRI. A et MERADI. O, '*Impacts de l'activité portuaire sur le développement socioéconomique et son rôle dans la reconfiguration spatiale d'une ville littorale*', Colloque international "Les ports du Maghreb, entre volonté et réalité, le 2 et 3 Février 2010, Ecole Nationale Supérieure Maritime, Alger.
2. BENHASSEL Farid, Séminaire '*le Management Portuaire*', E.P.Béjaia, 23/24 Octobre 1999.
3. JEAN Lapèze, '*Apport de l'approche territoriale à l'économie de développement*', L'Harmattan, 2007.