

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de L'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique
Université Mentouri Constantine
Faculté des Sciences de la Terre,
de la Géographie et de l'Aménagement du Territoire
Département des Sciences de la Terre

Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme
de Magister

Thème

Les zones préférentielles de la mondialisation
en Algérie. Exemple de Skikda

Présenté par

Amiour Amel

Année universitaire : 2005

SOMMAIRE

	PAGE
INTRODUCTION	01
PREMIERE PARTIE :	
APPROCHE THEORIQUE DE LA MONDIALISATION	
CHAPITRE I :	
HISTORIQUE DE LA MONDIALISATION	
1 – L’approche historique de la mondialisation.	09
1 – 1 – Les diverses institutions et organisations internationales.	11
1 – 2 – La gouvernance mondiale.	12
1 – 2 – 1 – L’internationalisation des échanges commerciaux.	13
1 – 2 – 2 – L’internationalisation de la production ou transnationalisation.	13
1 – 2 – 3 – La globalisation.	13
CHAPITRE II :	
DEFINITION DE LA MONDIALISATION	
2 – Définition de la mondialisation.	14
2 – 2 – La transnationalisation.	14
2 – 3 – La globalisation.	15
2 – 4 – La sphère économique.	15
2 – 5 – La sphère politique.	16
2 – 6 – La sphère socio-spatiale.	18
2 – 7 – La sphère culturelle.	18
2 – 8 – L’approche de l’aménagement.	19
2 – 9 - Territoires et mondialisation.	20
2 – 9 – 1 – Les métropoles mondiales.	20
2 – 9 – 2 – Les villes moyennes et la structure urbaine.	21
2 – 9 – 3 – Les stratégies des villes moyennes.	23
2 – 9 – 4 – Les politiques publiques à l’égard des villes moyennes.	23
Conclusion.	24

DEUXIEME PARTIE :

ORGANISATION TERRITORIALE ET POTENTIALITES ECONOMIQUES DE SIKKDA

CHAPITRE I :

ORGANISATION TERRITORIALE DE LA REGION DE SIKKDA

Introduction	26
1 – Situation de la wilaya de skikda.	27
2 – Les reliefs.	27
2 – 1 – Les montagnes.	27
2 – 2 – Les plaines.	29
2 – 2 – 1 – Les plaines de la vallée du Saf-Saf.	29
2 – 2 – 2 – Les plaines de la vallée de l’Oued Guebli.	29
2 – 2 – 3 – Les plaines de la vallée de l’Oued EL kébir.	29
2 – 3 – Les piedmonts.	31
2 – 4 – Les pentes.	31
2 – 4 – 1 – Les pentes faibles.	31
2 – 4 – 2 – Les pentes moyennes.	31
2 – 4 – 3 – Les pentes fortes.	31
3 – Climatologie.	31
3 – 1 - Les températures.	31
3 – 2 - Les précipitations.	31
3 – 3 - Les vents.	32
3 – 4 - L’humidité.	32
3 – 5 - Le brouillard.	32
4 – Réseau hydrographique.	32
4 – 1 – L’oued Guebli.	32
4 – 2 - L’oued Saf-Saf.	32
4 – 3 – L’oued El – Kébir.	32
4 – 4 – Potentialités en eaux.	34
Conclusion.	35
5 – La population.	35
5 – 1 – Répartition de la population.	35
5 – 2 – Les densités.	35

5 – 3 – Le taux d’urbanisation.	37
5 – 4 – Evaluation de la population de skikda.	39
5 – 5 – Les migrations.	39
5 – 5 – 1 - Le bassin migratoire de la commune de skikda.	39
5 – 5 – 2 - Le mouvement migratoire de Skikda vers les communes de la wilaya.	44
5 – 5 – 3 – Le mouvement migratoire des wilayas du territoire national vers skikda.	44
Conclusion.	45

CHAPITRE II :

POTENTIALITES ECONOMIQUES DE LA REGION DE SKIKDA

Introduction.	46
1 – L’industrie.	46
1 – 1 – L’industrie des hydrocarbures (zone industrielle).	46
1 – 1 – 1 – Complexe GNL.	48
1 – 1 – 1 – 1 – Objet.	48
1 – 1 – 1 – 2 – Consistance.	48
1 – 1 – 2 – Complexe des matières plastiques.	48
1 – 1 – 3 – Branche raffinage et pétrochimique.	49
1 – 1 – 3 – 1 – Complexe de raffinage du pétrole RA1K Skikda.	49
1 – 1 – 4 – L’unité des gaz industriels.	50
1 – 1 – 5 – La centrale électrique.	50
1 – 2 – L’industrie légère.	50
1 – 2 – 1 – Emballage métallique.	52
1 – 2 – 2 – Bonneterie et textile.	52
1 – 2 – 3 – Industrie agro-alimentaire.	52
1 – 2 – 4 – Matériaux de construction.	52
1 – 2 – 5 – Autres industries.	52
Conclusion.	54
2 – L’agriculture.	55
2 – 1 – La répartition des terres agricoles.	55
2 – 2 – Le secteur hydro agricole.	55
2 – 3 – La production agricole pour l’année 2002.	58
3 – Ressources forestières.	60
3 – 1 – Les forêts à Skikda.	60
4 - Le secteur touristique.	60

4 – 1 – Les principaux sites balnéaires.	61
4 – 1 – 1 – La Marsa.	61
4 – 1 – 2 – Stora.	61
4 – 1 – 3 – Collo.	61
4 – 2 – Les zones d’extension touristique (ZET).	61
4 – 2 – 1 – ZET de l’oued Bibi.	63
4 – 2 – 2 – ZET de la baie de Collo.	63
4 – 2 – 3 – ZET de Ben M’hidi.	63
4 – 2 – 4 – ZET de la Grande Plage.	63
4 – 2 – 5 – ZET de La Marsa.	63
4 – 2 – 6 – ZET de Tamanart.	63
4 – 2 – 7 – ZET des ruines saintes Fil-Fila.	64
4 – 3 – Infrastructure hôtelière.	64
5 – Secteur de la pêche.	64
6 – Les réseaux.	67
Introduction.	67
6 – 1 – Réseau du transport.	67
6 – 1 – 1 – Transport intérieur.	67
6 – 1 – 1 – 1 – Le réseau routier.	70
6 – 1 – 1 – 2 – Le réseau ferroviaire.	71
6 – 1 – 2 – Le transport extérieur.	71
6 – 1 – 3 – Le transport par les tubes.	74
6 – 2 – Electrification.	74
6 – 3 – Le réseau de gaz naturel	74
6 – 4 – Les postes télécommunication.	74
6 – 4 – 1 – Satisfaction de la demande.	75
6 – 4 – 2 – Raccordement aux réseaux téléphoniques.	75
6 – 4 – 3 – Le bilan des infrastructures téléphoniques.	75
Conclusion.	76
7 – L’enseignement supérieur.	76
8 – Le secteur de la santé.	76
9 – Etude économique de la wilaya de Skikda.	77
9 – 1 – La répartition des investissements.	80
9 – 1 – 1 – Première catégorie.	81
9 – 1 – 2 – Deuxième catégorie.	81

9 – 1 – 3 – Troisième catégorie.	81
9 – 1 – 4 – Quatrième catégorie.	81
9 – 2 – Analyse régional.	82
9 – 2 – 1 – Région de Skikda.	82
9 – 2 – 2 – Région d’Azzaba..	83
9 – 2 – 3 – Région de Collo – Tamalous.	83
9 – 2 – 4 – Région du chevauchement maritime.	84
9 – 2 – 5 – Région d’El Harrouch	84
9 – 3 – Place de la wilaya dans le contexte régional.	86
9 – 3 – 1 – Les conditions de transports et de circulation.	86
9 – 3 – 2 – Un rôle prépondérant dans l’organisation régionale.	87
9 – 4 – La répartition des banques dans la wilaya de Skikda.	87
9 – 4 – 1 – La desserte bancaire.	87
9 – 4 – 2 – La répartition des banques.	87
9 – 5 – L’étude du PIB de la wilaya.	88
Introduction.	88
9 – 5 – 1 – Le PIB par habitants à Skikda.	88
9 – 6 – Calcul de l’indicateur de développement humain (IDH).	89
9 – 6 – 1 – Les composantes de l’IDH.	89
9 – 6 – 1 – 1 – L’indicateur de l’espérance de vie.	89
9 – 6 – 1 – 2 – L’indicateur du niveau d’éducation.	89
9 – 6 – 1 – 3 – L’indicateur économique.	91
9 – 6 – 1 – 4 – L’indicateur de développement humain IDH.	92
Conclusion.	94

TROISIEME PARTIE :

SKIKDA VILLE ET PORT

CHAPITRE I :

ORGANISATION ET POTENTIALITES DE LA VILLE DE SKIKDA

Introduction.	96
1 – Organisation territoire de la ville de skikda.	97
Introduction.	97
1 – 1 – Présentation de la ville de Skikda.	97
1 – 2 – Historique de la ville de Skikda.	97
1 – 3 – Etude du site.	99

1 – 3 – 1 – Le site.	99
1 – 3 – 2 – Relief.	100
1 – 3 – 2 – 1 – Les montagnes.	100
1 – 3 – 2 – 2 – Les vallées.	100
1 – 3 – 3 – L’extension de la ville de skikda.	101
1 – 3 – 4 – L’urbanisation et la politique d’aménagement de la ville de skikda.	101
1 – 3 – 4 – 1 – Servitude et nuisance.	101
1 – 4 – Les réseaux.	102
1 – 4 – 1 – Réseau du transport.	102
1 – 4 – 1 – 1 – Réseau routier.	102
1 – 4 – 1 – 2 – Réseau ferroviaire.	103
1 – 4 – 2 – Réseau téléphonique.	103
1 – 5 – Alimentation en eau potable.	104
2 – L’analyse des potentialités.	104
Introduction.	104
2 – 1 – L’activité non agricole.	104
2 – 1 – 1 – Les postes d’emploi.	105
2 – 2 – L’activité touristique.	105
2 – 2 – 1 – Les potentialité naturelles.	105
2 – 2 – 2 – Les potentialités historiques.	105
2 – 2 – 3 – Les potentialités culturelles.	105
2 – 2 – 4 – Les potentialités infra-structurelles.	105
Conclusion.	106
CHAPITRE II :	
L’ACTIVITE PORTUAIRE ENTRE L’AVANT ET L’ARRIERE-PAYS	
Introduction.	107
1 – 1 – La qualité de service.	107
1 – 1 – 1 – Evolution de l’attente et du séjour moyens des navires.	107
1 – 1 – 1 – 1 – Attente moyenne en rade par navire.	107
1 – 1 – 1 – 2 – Séjour moyen à quai des navires.	107
1 – 2 – Le trafic par mode de conditionnement.	108
1 – 3 – Le trafic conteneurs.	109
1 – 4 – Les marchandises diverses.	109
1 – 4 – 1 – Le trafic des marchandises diverses à l’importation.	109
1 – 4 – 1 – 1 – Les produits agricoles (hors céréales en vrac).	109

1 – 4 – 1 – 2 – Les denrées alimentaires (hors soja en vrac).	110
1 – 4 – 1 – 3 – Les produits métallurgiques.	110
1 – 4 – 1 – 4 – Les biens d'équipement et les transactions spéciales.	110
1 – 4 – 1 – 5 – Les vracs solides.	111
1 – 5 – Les lignes régulières.	111
1 – 6 – Le trafic maritime par pavillon.	112
1 – 7 – Trafic maritime global.	112
1 – 8 – Trafic marchandises.	115
1 – 8 – 1 – Le trafic à l'importation.	115
1 – 8 – 2 – Le trafic à l'exportation.	115
1 – 9 – Le trafic des hydrocarbures.	115
1 – 9 – 1 – Les produits pétroliers à l'importation.	115
1 – 9 – 2 – Le trafic hydrocarbures à l'exportation.	115
Conclusion.	117
2 – L'arrière-pays du port de Skikda.	117
Introduction.	117
2 – 1 – Délimitation.	119
2 – 2 – La répartition des marchandises.	119
2 – 2 – 1 – Marchandise homogène.	119
2 – 2 – 1 – 1 – Niveau national.	119
2 – 2 – 1 – 2 – Niveau de la région du Nord-Est.	122
2 – 2 – 2 – Marchandises diverses.	122
2 – 2 – 2 – 1 – Niveau national.	122
2 – 2 – 2 – 2 – Niveau de la région du Nord-Est.	124
Conclusion.	126
2 – 2 – 3 – Répartition du trafic d'après la fréquence.	126
Introduction.	126
2 – 2 – 3 – 1 – Niveau national.	126
2 – 2 – 3 – 2 – Niveau de la région du Nord-Est.	129
Conclusion.	129
2 – 2 – 4 – La répartition des marchandises par catégorie.	129
2 – 2 – 4 – 1 – La région du Nord-Est.	132
2 – 2 – 4 – 2 – La région du centre-Nord.	133
Conclusion	134
Conclusion du chapitre.	138

Quatrième Partie : Les recommandations.

1 – Recommandations d’ordre local :	141
1 – 1 - Le développement de l’activité industrielle on propose :	141
1 – 2 - Le développement de l’activité portuaire :	142
1 – 3 - Le développement de l’activité touristique :	143
2 - Recommandations d’ordre régional :	145
2 – 1 - L’histoire :	145
2 – 2 - La distance :	147
2 – 3 - La continuité urbaine :	147
2 – 4 - Les avantages que peut présenter ce binôme :	148
2 – 5 - Formulation de quelques propositions:	148
Conclusion générale.	154

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition de l'infrastructure hôtellerie par catégorie	Page : 65
Tableau 2 : Structure de la population active de Skikda.	Page : 77
Tableau 3 : L'application de l'indice de localisation.	Page : 79
Tableau 4 : Résultat de l'application de l'indice de localisation.	Page : 80
Tableau 5 : Répartition des produits agricoles dans le Nord Est	Page : 86
Tableau 6 : La déserte bancaire.	Page : 87
Tableau 7 : Répartition des banques dans la wilaya de Skikda	Page : 87
Tableau 8 : Le calcul de l' IDH pour la commune de Skikda.	Page : 92
Tableau 9 : Les emplois dans les unités économiques non agricoles.	Page : 105
Tableau 10 : Les lignes régulières.	Page : 112

LISTE DES CARTES ET FIGURES

Carte 1 : Wilaya de Skikda : Limites administratives	Page : 28
Carte 2 : Nord-Est Algérien : Situation de la wilaya de Skikda	Page : 28
Carte 3 : Wilaya de Skikda : Carte des Reliefs	Page : 30
Carte 4 : Wilaya de Skikda : Carte des pentes	Page : 30
Carte 5 : Wilaya de Skikda : Réseau hydrographique	Page : 36
Carte 6 : Wilaya de Skikda : Répartition de la Population 2002	Page : 36
Carte 7 : Wilaya de Skikda : Densités communales.	Page : 38
Carte 8 : Wilaya de Skikda : Taux d'urbanisation par commune	Page : 40
Carte 9 : Wilaya de Skikda : Migrations internes vers Skikda.	Page : 41
Carte 10 : Wilaya de Skikda : Migrations internes de Skikda vers la wilaya.	Page : 42
Carte 11 : Algérie : Migration internes vers la commune de Skikda.	Page : 43
Carte 12 : Wilaya de Skikda : Répartition des Industries	Page : 51
Carte 13 : Wilaya de Skikda : Surface Agricole Utile.	Page : 56
Carte 14 : Wilaya de Skikda : Surface Agricole Irriguée	Page : 57
Carte 15 : Wilaya de Skikda : Les zones d'extension touristique.	Page : 62
Carte 16 : Wilaya de Skikda : Carte des infrastructures routières.	Page : 68
Carte 17 : Wilaya de Skikda : Répartition de la population active	Page : 78
Carte 18 : Wilaya de Skikda : Zones d'expansion économique.	Page : 85
Carte 19 : Wilaya de Skikda : PIB par commune	Page : 91
Carte 20 : Trafic marchandises par pays de provenance.	Page : 113
Carte 21 : Trafic hydrocarbures par pays de destination	Page : 114
Carte 22 : Nord-Est Algérien : Les villes desservies par le port de Skikda.	Page : 116

Figure 1 : La zone industrielle.	Page : 47
Figure 2 : Port mixte de Skikda.	Page : 72
Figure 3 : Port hydrocarbures de SKikda.	Page : 73
Figure 4 : Développement de l'activité portuaire a Skikda.	Page : 98
Figure 5 : Trafic de marchandises homogènes par Wilaya.	Page : 118
Figure 6 : Trafic de marchandises homogènes par ville et région	Page : 120
Figure 7 : Trafic de marchandises diverses par wilaya.	Page : 121
Figure 8 : Trafic de marchandises diverses par ville et région.	Page : 123

Figure 9 : Répartition des fréquences par wilaya.	Page : 125
Figure 10 : Répartition des fréquences par ville et région	Page : 127
Figure 11 : Arrière pays, répartition de la marchandise par produits (1999).	Page : 128

Chorème 1 : Poids de la marchandise aux niveaux national régional	Page : 130
Chorème 2 : Direction de la marchandise au niveau national	Page : 131
Chorème 3 : Direction de la marchandise au niveau régional	Page : 135
Chorème 4 : Fréquence.	Page : 136
Chorème 5 : Fréquence et Poids	Page : 137
Chorème 6 : Nord-Est Algérien: Situation du binôme Constantine-Skikda	Page : 145
Chorème 7 : Un chapelet d'agglomération	Page : 149
Chorème 8 : Triangle urbain	Page : 149
Chorème 9 : Un site préférentiel pour une zone franche	Page : 152
Chorème 10 : Un territoire préférentiel et ses atouts.	Page : 152

Chapitre II : Définitions de la mondialisation.

1. La mondialisation :

Aujourd'hui très médiatisée, la mondialisation fait couler beaucoup d'encre, mais une ambiguïté persiste : qu'est-ce vraiment que la mondialisation?

Selon l'Encyclopédia Universalis, « la mondialisation, au sens général du terme, constitue à la fois le processus et le résultat du processus selon lequel les phénomènes de divers ordres (économie, environnement, politique, etc.) tendent à revêtir une dimension planétaire ».

La mondialisation relie l'ensemble des conséquences politiques, économiques, sociales et culturelles induites par l'appartenance réelle ou imaginée à un même monde.

« C'est un phénomène progressif qui vise à englober tous les pays et les rendre interdépendants à divers niveaux (économique, culturel, politique, social, etc.) »^[17]

Pour définir la mondialisation nous commençons par la comparer à des concepts qui lui sont proches et prêtent à confusion, tels que l'internationalisation et la transnationalisation (multinationalisation).

2. L'internationalisation :

L'internationalisation « de l'économie et de la société traduit la croissance des échanges de matières premières, de produits, de services, d'argent, d'idées et la circulation de la population entre des entités nationales et sous le contrôle quasi absolu des autorités nationales (moyens monétaires, impôts, taxes, politique fiscale, marché d'approvisionnement public, normes) »^[18]

« La mondialisation pourrait être définie comme l'extension à l'échelle mondiale d'enjeux qui étaient auparavant limités à des régions ou des nations. Toutefois, le sociologue Guy Rocher nous prévient de ne pas confondre la mondialisation avec l'internationalisation. « Celle-ci nous réfère aux échanges de diverses natures, économiques, politiques, culturels, entre nations, aux relations qui en résultent, pacifiques ou conflictuelles, de complémentarité ou de concurrence. Si l'on parle de mondialisation, on entend évoquer une autre réalité, contemporaine celle-là : l'extension de ces relations et de ces échanges internationaux et transnationaux à l'échelle du

17 - Internet : Comité de solidarité Tiers-Monde de Trois-Rivières, 2002-2003 : [www.cstm.qc/in terre-actif](http://www.cstm.qc/in%20terre-actif).

18 - Groupe de Lisbonne : « *Les limites à la Compétitive, vers un nouveau contrat mondial* », Editions du Boréal Cap-Saint Iguace, 1995.

monde, conséquence de la rapidité toujours croissante des transports et des communications dans la civilisation contemporaine. Quant à la globalisation [un terme qui a la préférence du sociologue], elle ferait référence à un système-monde au-delà des relations internationales, au-delà de la mondialisation, un fait social total au sens propre du terme, un référent en soi». ^[19]

3. La transnationalisation:

Elle a une logique de déploiement multi territorial qui amène les entreprises à établir des filiales dans d'autres pays. Elle implique le transfert (délocalisation) d'une économie à l'autre de capitaux, de technologie et, dans une moindre mesure, de la main-d'œuvre. Cela consiste en fait en la diffusion à travers les frontières d'un seul style de production dominant : le modèle de la production de masse. Ce modèle américain sera plus ou moins adapté localement. ^[20]

4. La globalisation:

Elle est caractérisée par l'existence de multiples méthodes d'innovation qui émergent des différentes places du monde .Les autorités nationales perdent une partie du contrôle sur les activités des firmes multinationales FMN ^[21]

« La mondialisation affecte particulièrement les domaines économique et financier. Le développement du commerce international et des investissements à l'étranger a abouti à la «globalisation», caractérisée par l'organisation de réseaux de production transnationaux grâce à l'association de l'informatique et des télécommunications, et à la circulation instantanée de l'information » ^[22]

Nous avons défini la mondialisation pour arriver à cerner un phénomène en gestation, qui touche les individus, les groupes, les entreprises, les identités culturelles, ethniques, religieuses et l'Etat-nation. Nous avons trouvé que la mondialisation a des significations multidimensionnelles. Elle est économique, politique et culturelle.

Donc la mondialisation intervient dans plusieurs sphères et on a l'obligation de l'identifier dans:

19 - Mercure (D) : « *Les dynamiques sociales de la mondialisation* », in « La mondialisation : un phénomène pluriel », Presses de l'université Laval, De Boeck, 2001.

20 - Coriat (B) : « *Globalisation, variety, and mass production* », taylor phasis of mass production in the new competitive age.], dans Holligsworth, J. Rogers et Boyer Robert, Contemporary Capitalism. The Embeddeness of Institutions, Cambridge University Press, Cambridge, 1997.

5. La sphère économique :

On associe toujours la mondialisation à l'économie pour des raisons historiques et par ce que l'économie a été le levier de la technologie. Les économistes définissent la mondialisation comme un processus de constitution d'un marché unique qui tend à devenir universel par abaissement des frontières entre les économies, les nations.

Il s'agit d'une des sphères les plus concernées. Les frontières disparaissant, les échanges transnationaux augmentent. On assiste à une déterritorialisation du capital, découplé des états-nations.

On relève plusieurs approches dominantes de la mondialisation : la mondialisation financière, la mondialisation technologique, la mondialisation des marchés. Dans la mondialisation économique Les espaces économiques nationaux laissent place à un **espace mondial intégré** : c'est l'image du « village planétaire », d'un système-monde. La mondialisation est l'expression de l'expansion spatiale du capitalisme : en ce sens, elle est aussi une intégration croissante de la production à l'échelle mondiale.

Ce phénomène se traduit par la croissance du commerce extérieur, l'apparition des blocs économiques régionaux, l'augmentation des investissements directs étrangers, l'émergence des grandes sociétés mondiales, l'apparition des alliances stratégiques, etc. ^[23]

« La compétition est devenue multidimensionnelle, s'appuyant sur les prix, la qualité, la rapidité de la production et des livraisons (système du juste à temps), ainsi que la différenciation du produit. Les firmes sont devant l'obligation d'être présentes sur les principaux marchés mondiaux (Amérique du Nord, Asie, Europe) et font face à la nécessité d'atteindre la taille critique pour bénéficier des avantages des économies d'échelle et de se doter de la flexibilité pour s'adapter rapidement dans un monde d'incertitude » ^[24]

Des espaces économiques se décomposent et se recomposent à la recherche d'une taille critique rendue nécessaire par une concurrence exacerbée. Face à la mise en concurrence des

21 - EL Filali : « *La problématique de la mondialisation capitaliste, le phénomène et son aspect* », association d'économie politique AEP, Montréal, 1998.

22 - Internet : La mondialisation, savoir plus. www.France.attac.org/a910

23 - Carnoy (M) : « *Une définition de la mondialisation* » <http://www.globalprogress.org/frances/Mexico/Carnoy.html>

économies locales, les places se spécialisent, selon leurs avantages comparatifs. Au total, on assiste à la formation d'une poignée de marchés communs, qui semble être considérés de taille optimale face aux marchés mondiaux, et finalement on s'aperçoit que les échanges s'accroissent surtout dans ces nouvelles aires et moins entre les aires.

Le Fonds monétaire international (FMI) la définit comme « l'interdépendance économique croissante de l'ensemble des pays du monde, provoquée par l'augmentation du volume et de la variété des transactions transfrontières de biens et de services, ainsi que des flux internationaux de capitaux, en même temps que par la diffusion accélérée et généralisée de la technologie».

Pour Martin Carnoy, «une économie globale est une économie dont les activités stratégiques clés, y compris l'innovation, la finance et la gestion d'entreprise, fonctionnent à une échelle planétaire en temps réel. Cela signifie qu'aujourd'hui, chacun peut traiter avec le monde entier 24 heures sur 24 ». ^[25] Il est possible de faire du commerce dans le monde entier en temps réel.

«Parmi les 100 principales puissances économiques du monde (États et entreprises confondus), 51 ne sont pas des États-nations, mais des firmes multinationales. Sur les 60 premières puissances mondiales, les 22 premières sont des États (au premier rang, les États-Unis, avec un PIB de 7 745,7 milliards de dollars). On trouve ensuite, de la 2^e à la 10^e position : le Japon, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie, la Chine (+ Hongkong), le Brésil, le Canada, l'Espagne. En 23^e position se trouve General Motors (États-Unis) avec un chiffre d'affaires de 178,2 milliards de dollars, juste avant le Danemark (PIB: 161,1 milliards de dollars) ; 26^e : Ford Motor (États-Unis), 153,5 milliards de dollars CA, juste avant la Norvège (PIB : 153,4 milliards de dollars) ; 28^e : Mitsui & Co. (Japon), 142,8 milliards de dollars CA, juste avant la Pologne (PIB : 135,7 milliards de dollars), etc.» ^[26]

La mondialisation est beaucoup plus large, globale et l'internationalisation est la condition nécessaire de la mondialisation mais elle n'est pas suffisante, il faut y ajouter 2 choses, l'internationalisation des firmes et la globalisation financière.

24 - SALÛN (F) : « *Stratégies et nouvelles formes de concurrence, prospective de l'industrie électronique* », Inter, Edition, collection cahiers de prospective, Paris 1995.

25 - Idem [24]

26 - L'encyclopédie de L'Agore : « *un aperçu du déséquilibre au début du troisième millénaire* », 2003.<http://hagora.qc.ca/mot.nsf/dossier/mondialisation>.

Mondialisation = internationalisation + internationalisation des firmes + globalisation financière.

Aujourd'hui, avec la mondialisation, on ne sait pas qui a le pouvoir économique, les états ou les firmes. ^[27]

6. La sphère politique:

Quel est le rôle de l'Etat et quelle est sa souveraineté ? Est-ce le dépérissement de l'Etat-nation ? Quelles marges de manœuvre les politiques publiques peuvent-elles encore avoir? A l'échelle internationale, assistons-nous à l'hégémonie d'une puissance nationale ou à une gouvernance mondiale ? Autant de questions qui s'imposent quand on aborde la mondialisation dans ses aspects politiques.

L'économie prend le pas sur le politique et l'Etat-nation est affaibli. Des réflexes de gouvernance locale émergent du « bas », comme une sorte de contrepouvoir. C'est donc à l'intérieur des pays que les réponses s'organisent avec, notamment la régionalisation la décentralisation, qui concernent de nombreux pays et tendent vers une démocratie participative.

Et s'il est aujourd'hui impensable d'envisager une organisation politique mondiale sans les états, cela n'exclut pas la définition d'une stratégie de mondialisation démocratique du politique. Celle-ci devrait inclure tous les lieux de représentation, du local (la ville, la communauté rurale...) au continental (l'Europe, par exemple). ^[28]

7. La sphère socio-spatiale :

« La mondialisation est beaucoup plus qu'une question d'uniformisation des marchés ou des cultures ; elle transforme jusqu'à la structure même de nos sociétés. Elle remet notamment en question toute la hiérarchie des lieux de pouvoir, elle bouleverse les relations entre les collectivités locales (municipalités, régions, provinces) et transforme leurs rapports. La mondialisation donne naissance, entre autres, à un phénomène appelé métropolisation. A travers ce processus, les villes deviennent des territoires essentiels dans l'organisation politique, économique et sociale. Elles sont, en effet, les territoires où se posent avec le plus d'acuité les enjeux actuels qui touchent nos sociétés.

27 - Internet : Cours proposé par Jenny – 701 – année scolaire 2001/2002. [http://www.ac-bordeaux.fr/etablissement/sud Medoc/SE/Frum.cour.htm](http://www.ac-bordeaux.fr/etablissement/sud%20Medoc/SE/Frum.cour.htm).

28 - Idem [1]

La mondialisation remet en cause les systèmes sociaux traditionnels. Les niveaux de régulation comme les acteurs impliqués se sont multipliés. Les règles sociales se définissent à la fois aux niveaux local, national, régional et international. Les parties prenantes sont les Etats, les entreprises, les syndicats, les élus, les mouvements sociaux et citoyens, les ONG, les collectivités locales, les consommateurs, les actionnaires. ^[29]

8. La sphère culturelle:

« Les informations, les idées, les idéologies, les savoirs, les religions sont des symboles, des signes mais aussi des biens qui circulent et sont consommés. Les biens symboliques et culturels sont des "biens immatériels", proches des services, qui visent en dernier lieu la fourniture de la Vérité. » ^[30]

De l'isolement culturel à la généralisation des interrelations et des communications, notre époque passe d'un monde des civilisations isolées, fondées sur des espaces et des temps différents, à un monde unique caractérisé par un même espace (le marché mondial) et un même temps (les événements synchroniques) ; c'est la naissance d'une communauté et d'une communication mondiales.

« Les mêmes films ou séries télévisées, les mêmes informations, chansons ou slogans publicitaires, les mêmes objets, vêtements, voitures, le même urbanisme et la même architecture, les mêmes types d'appartements souvent meublés et décorés d'identique manière sont proposés au citoyen du monde partout. La diversité cède le pas devant la standardisation, l'homogénéisation et l'uniformisation. » ^[31]

« Les pratiques propres à une culture s'imposent comme des modèles universels. A la place des anciens besoins satisfaits par les produits nationaux naissent des besoins nouveaux qui réclament pour leur satisfaction les produits des pays et des climats les plus lointains. Les œuvres intellectuelles d'une nation deviennent un bien commun. Le particularisme et la frontière nationale deviennent de plus en plus impossibles ; de la multiplicité des littératures nationales et locales naît une littérature mondiale. » ^[32]

29 - Jove (B) : « *étude des dynamiques territoriales* », université du Québec à Montréal niveau 2, 2002

30 - Idem [1]

31 - Le monde diplomatique : www.monde-diplomatique.fr/1997/OG/wolf/7763.

32 - Idem [32]

Les technologies du savoir constituent le levier de la mondialisation culturelle. Et compte tenu de la mutation singulière qu'elles ont connue, le monde semble divisé en trois parties : 15 % de la population mondiale produisent la quasi-totalité des inventions technologiques modernes ; 50 % de la population mondiale sont en mesure d'accéder à ces technologies ; le reste de la population mondiale, soit 35 %, n'ont aucun accès à ces technologies.

Une image de la mondialisation est représentée par la formule «village planétaire» signifiant en réalité un territoire planétaire.^[33]

9. L'approche de l'aménagement :

9.1. Territoires et mondialisation :

« Mondialisation et territoire sont habituellement opposés. C'est à la fois vrai ou faux, tout dépend du sens que l'on donne au mot «territoire» et de l'échelle à laquelle on se place. »^[34]

« La mondialisation remet en cause la définition classique de territoire «espace approprié par une communauté». Les frontières des Etats connaissent des sorts variables. Les unes s'effacent dans des blocs économiques intégrés fondés sur une circulation fluide. Dans le même temps des conflits viennent rappeler que les frontières restent des lignes de partage convoitées. »^[35]

De toute évidence au delà des flux transnationaux, le cadre national demeure essentiel, même si derrière l'unité politique s'affirment de plus en plus les diversités économiques, sociales et culturelles.

« Les territoires constituent une famille de métrique à dominante topographique : les distances sont continues et exhaustives qu'elles soient ou non uniformes ; entre deux points quelconques d'un territoire, il est toujours possible d'en trouver un troisième, situé à une distance mesurable des deux autres. Le territoire s'oppose au réseau, terme qui définit une famille de métrique à dominante topologique dont les distances sont discontinues et lacunaires. La mondialisation est souvent caractérisée comme la victoire des réseaux sur les territoires. On peut associer la dynamique des métrique à ce qui ne doit pas être réduit à un simple changement

33 - FRANCOIS DE BERNARD : « Village mondial », <<mailto:germ@mondialisation.org>>.

34 - José (M) et souveaux (F) : « *Territoires géographique* », Poitiers, groupe d'étude sur la mondialisation.

<http://www.mondialisations.org>

35 - Idem [35]

d'échelle , l'espace d'une entreprise et celui d'un état peuvent être de la même taille mais ils n'obéissent pas aux mêmes règles de fonctionnement . »^[36]

Les Etats sont débordés par la mondialisation : par le haut avec le transnational, par le bas avec l'informel. La gestion territoriale est importante, mais n'est plus unique : il y a une gestion inférieure avec les autres unités du territoire national, et au-dessus il y a la gestion des macro régions, avec chacune leur mode de gestion.

La mondialisation a ainsi pour effet de contester doublement le territoire de l'Etat-nation , «trop étroit et trop fermé pour le développement des échanges, trop vaste et trop inclusif pour les quêtes identitaires», écrit B. Badie . L'accélération des liaisons, la logique des réseaux crée des espaces nouveaux transnationaux, ceux des firmes. Mais, si la mondialisation peut «rapprocher»^[37], elle éloigne aussi. Aux phénomènes d'intégration entre des espaces éloignés s'ajoutent au contraire des phénomènes de dissociation entre des espaces proches. L'accentuation et la multiplication des contacts lointains a pour corollaire de détacher, d'éloigner certains lieux de leur base territoriale habituelle, d'espaces qui leurs sont contigus mais qui n'évoluent plus dans leur logique, leurs rythmes :

9.2. Les métropoles mondiales :

« Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'économie s'est recentrée sur les grandes métropoles. Comme le soulignent de nombreux auteurs, nous assistons à une véritable métropolisation de l'économie mondiale, au sens où les très grandes villes attirent à elle une part énorme de la croissance, de la richesse, du pouvoir. L'économie mondiale est tout autant, et même davantage, inter métropolitaine qu'internationale. Les réseaux horizontaux entre méga villes se renforcent, donnant naissance à une « économie d'archipel » qui, dans certaines sphères d'activités financières ou technologiques, monopolise littéralement l'activité et les échanges (Veltz). »^[38]

« De plus en plus reliées entre elles, les métropoles tendent à se détacher des espaces qui les entourent. A l'intérieur même des espaces «branchés» sur le monde, on trouve des espaces exclus, des isolats, «très loin» des centres parce que sans liens fonctionnels avec eux »^[39]. La mondialisation, parce qu'elle rend flous les repères habituels, suscite en retour des besoins

36 - Idem [35]

37 - Badie (B): «la fin du territoire», perso.wanadoo.Fr/espace monde/Etat.2.ppt-94k.

38 - Veltz (P): « Mondialisation, ville et territoires, l'économie d'archipel », paris, P.U.F., 1996.

39 - Gérin-Grataloup (A-M) : « *Précis de géographie* », Ed NATHAN,1997

d'identité, des soucis «d'ancrage». La volonté de se sentir de quelque part, le sentiment d'appartenance - à un quartier, une région, une communauté - expriment le souci de garder un horizon social, culturel, clair et identifié, et aussi sans doute un espace d'action. La question territoriale apparaît ainsi, sous des formes diverses, à des échelles différentes, comme un enjeu majeur. Logique des réseaux (celle de l'économie), logique territoriale (celle du politique), logiques sociales et culturelles interfèrent, chacune à une échelle privilégiée. Elles bouleversent les distances et donc les notions fondatrices des espaces et territoires : aux notions de continuité, de contiguïté s'ajoutent celles de simultanéité, de connectivité. Dans cette recomposition des lieux, espaces et territoires, il est clair que si les limites se déplacent, elles ne s'effacent pas. Si les techniques de la communication permettent de relier pratiquement n'importe quel lieu à un autre, cette interconnexion généralisée ne se produit pas. Il n'y a ni fatalité, ni domination univoque de la technique, les lieux ne se valent pas. Qu'il y ait moins de localisations obligées, que l'on puisse faire fonctionner ensemble des lieux non contigus voire éloignés signifie moins égalité des lieux que sélectivité accrue et multiple, moins effacement des frontières que déplacement, fragmentation et imbrication.

Mais s'il y a métropolisation, cela ne signifie pas pour autant que les villes moyennes, ou même les plus petites, n'ont plus leur place dans l'économie et qu'elles sont condamnées à plus ou moins long terme. L'histoire récente montre en effet que les villes moyennes peuvent jouer, et jouent, un rôle essentiel dans l'économie.

9.3. Les villes moyennes et la structure urbaine :

« Mais ce rôle est loin d'être assuré. Les villes moyennes doivent constamment se transformer, redéfinir leur rôle, accélérer leur mouvement de reconversion de secteurs entiers de leur économie pour s'insérer dans les multiples réseaux de la mondialisation. Et cela d'autant plus qu'avec le développement des technologies de l'information et la transformation des exigences des entreprises et des consommateurs. Cela est particulièrement évident dans les pays développés, où les grandes entreprises qui étaient souvent à l'origine des villes moyennes sont nombreuses à s'être déplacées dans les grandes agglomérations ou encore dans les pays en développement »^[40].

40 - Séminaire international, « *ville moyennes et Mondialisation : Renouveau de l'analyse et des stratégies* ». organisé par le Programme de gestion -urbaine au Viêt-nam, Faculté de l'aménagement, Université de Mon-tréal, le 18 et 20 septembre 2002.

9.4. Les stratégies des villes moyennes :

« Pour assurer leur développement, les villes moyennes utilisent différentes stratégies. Entre les villes moyennes des pays développés et celles des pays en développement, les stratégies sont forcément différenciées, en partie parce que les moyens dont elles disposent ne sont pas les mêmes, mais également parce qu'elles n'ont pas le même héritage, qui agit souvent comme un frein. Mais, on constate également que les stratégies sont très variables à l'intérieur d'un même pays, d'une même région, reflétant en cela les différences dans la capacité de développer, d'innover »^[41].

9.5. Les politiques publiques à l'égard des villes moyennes :

La collaboration des tous les acteurs – publics, privés et communautaires – est essentielle à la mise en place des stratégies de développement, dans les villes moyennes, comme dans les autres. Mais les gouvernements et les villes doivent jouer un rôle important, ne serait-ce que pour faciliter les efforts des entreprises, et les accompagner. Mais, les gouvernements peuvent faire davantage : entre la planification territoriale et le « laisser faire », il existe une marge.^[42]

41 - Idem [41]

42 - Idem [41]

Conclusion :

On ne peut arrêter ou même restreindre sérieusement l'utilisation du téléphone, du fax, de l'Internet, le commerce international, les mouvements d'hommes, marchandises et capitaux. Les grandes entreprises ont vocation à devenir multinationales car elles y trouvent avantage. La mondialisation est inéluctable.

DEUXIEME PARTIE :

ORGANISATION TERRITRIALE ET POTENTIALITES ECONOMIQUES DE SKIKDA

CHAPITRE I :

ORGANISATION TERRITORIALE DE LA REGION DE SKIKDA

CHAPITRE II :

POTENTIALITES ECONOMIQUES DE LA REGION DE SKIKDA

Chapitre I : Organisation territoriale de la région de Skikda.

Introduction du chapitre

Pour assurer leur développement, les régions utilisent différentes stratégies. Entre les régions des pays développés et celles des pays en développement, ces stratégies sont forcément différenciées, en partie par ce que les moyens dont elles disposent ne sont pas les mêmes, mais aussi par ce que les héritages ne sont pas les mêmes ; aujourd'hui les régions doivent constamment se transformer pour s'insérer dans les multiples réseaux de la mondialisation.

Et, pour étudier la région de Skikda dans le contexte de la mondialisation, il nous faut traiter de la répartition et les modalités des activités humaines, d'exploitation des ressources naturelles (mines, pêche, bois), de production (agricole, industrielle) et d'échanges ; les réseaux de transport, les flux de biens et d'informations.

Introduction :

Pour n'importe quelle étude territoriale, il faut expliquer l'état de la surface terrestre de la région en question, ses aspects naturels, la diversité et l'intensité des formes d'humanisation qui s'y développent, cette lecture nous permettant d'avoir les différences et les dynamiques spatiales et sociales régionales.

1. Situation de la wilaya de Skikda :

La Wilaya de Skikda est issue du découpage administratif de 1974. Elle comprend treize (13) daïras regroupant trente-huit (38) communes, et s'étend sur une superficie de 4.137,68 kilomètres² avec 130 kilomètres de littoral (carte 1). Elle est limitée :

- Au nord par la mer Méditerranée;
- Au sud par les wilayas de Constantine et Mila;
- A l'est par les wilayas de Guelma et Annaba;
- A l'ouest par la wilaya de Jijel. (carte n° 2).

2. Les Reliefs :

L'étude des reliefs permet de déterminer l'accessibilité de la région et d'évaluer sa « disponibilité géographique » à accueillir des investissements.

Le relief de la région de Skikda est assez, accidenté, particulièrement dans sa partie littorale et dans le massif de Collo. (Carte n° 3)

2.1 Les montagnes :

Elles constituent 60% de la superficie globale de la wilaya. Le territoire skikdi se caractérise d'abord par un relief de montagne mais un relief

Relativement aéré par un dispositif de basses terres : Couloirs fluviatiles, plaines côtières et bassin intérieurs. Les zones de montagne, qui se subdivisent en plusieurs parties sont constituées par des massifs ; les djebels les plus importants sont :

- Au sud : djebel Sidi-Driss, 1 364 mètres d'altitude ; djebel Hadjar- Chouat, 1 220 mètres ;
- A l'ouest : djebel Goufi, 1 183 mètres ;
- A la limite des vallées des oueds Guebli et Saf-Saf :
 - ✓ Djebel Staiha, 572 mètres;
 - ✓ Djebel Abdelhadi, 564 mètres
- A la limite des oueds Saf-Saf et Kébir est : djebel Fil-Fila, 586 mètres.
- Au nord : cap Bougaroun et cap De Fer.

2.2 Les plaines

2.2.1. Les plaines de la vallée du Saf-Saf :

Allongée dans une direction sud-est / nord-ouest, la vallée du Saf-Saf débute à El-Harrouch et déborde sur la petite plaine de Skikda par un long couloir partageant la wilaya en son centre, épousant les contours de l'oued Saf-Saf. (Carte 3)

2.2.2. Les plaines de la vallée de l'oued Guebli :

La vallée débute à Oum-Toub, s'évase au niveau de Tamalous, s'effile jusqu'à Collo, où elle s'évase de nouveau.

2.2.3. Les plaines de la vallée de l'oued El-Kébir :

Arrosées par l'oued El-Kébir, elles s'étendent d'Es-Sebt à Azzaba et jusqu'à Djendel, où elles présentent un étranglement débouchant à Aïn-

Charchar et Bekkouche-Lakhdar. Une zone tampon sépare cette zone plane de la dépression qui débute au lac Tonga.(Carte n° 3)

2.3. Les piedmonts :

Ils se localisent en particulier dans les régions d'El-Harrouch et Azzaba.^[1]

2.4. Les Pentes :

2.4.1. Les pentes faibles : (0 à 3%) : elles occupent les plaines de l'ouest, notamment la plaine de Ben-Azouz et un petit bout de la ville de Skikda et sa plaine côtière ; elles occupent 9% du territoire.

2.4.2. Les pentes moyennes : (3 à 12%) : elles représentent 23% du territoire.

2.4.3. Les pentes fortes : (12% et plus) : elles occupent 69% de la superficie totale de la wilaya, c'est la zone de haut piémonts de montagnes.^[2] (Carte n° 4)

3. Climatologie :

La région d'étude appartient aux domaines bioclimatiques humides et subhumide ; l'étage humide couvre toute la région occidentale montagneuse ainsi que les sommets à l'est et au sud.^[3]

3.1. Les températures enregistrées sont de l'ordre de 9°C en hiver et 27°C en été, ce qui donne un hiver froid et un été chaud, caractéristiques du climat méditerranéen.^[4]

3.2. Les précipitations annuelles enregistrées oscillent entre 600 et 800 millimètres par an ; juillet et août sont les mois les plus secs.

3.3. Les vents sont généralement de secteur nord-est et sud-ouest.

1- Brahimi (B), Halladj (H) : «Contribution a l'aménagement de la zone côtière de la wilaya de Skikda», mémoire pour l'obtention du diplôme technicien supérieur en environnement. Institut national spécialisé dans la formation professionnelle, Emjez-Eddchich Merdj Eddib. 2001.

2- Boukerzaza (H) : «Décentralisation et aménagement du territoire en Algérie (la wilaya de Skikda) », thèse de doctorat de 3^{ème} cycle. Géographie de l'aménagement. Option: espace rural. Université Paul Valéry Montpellier. Juillet 1985.

3- Idem [1].

4- Idem [1].

3.4. L'humidité dans la journée voisine les 70% sauf pour le mois de janvier où elle dépasse légèrement ce seuil.^[5]

3.5. Le brouillard est observé essentiellement en février et avril ; il est très faible et inexistant pendant l'automne et l'hiver.

4. Réseau hydrographique :

Dans cette région littorale, accidentée et pluvieuse, le réseau hydrographique est dense ; il s'articule autour de trois oueds principaux, courts mais puissants :

4.1. L'oued Guebli :

Prenant naissance dans la région de Béni-Oelbène, il draine le bassin de Tamalous et la plaine de Collo. Son bassin-versant individualise globalement la région de Collo. Il a un débit moyen de 390 hm³/an.

4.2. L'oued Saf-Saf :

Il constitue l'axe hydrographique central. Son bassin-versant regroupe tous les oueds des versants tournés vers la vallée. Il a un débit moyen de 150 hm³/an.

4.3. L'oued El-Kébir :

Il draine principalement la plaine de Ben-Azzouz ; son bassin-versant, qui s'étend au-delà des limites wilayales, englobe toute la partie orientale de la wilaya (région d'Azzaba). Son débit est de 300 hm³/an.

A ces principaux éléments du réseau hydrographique, s'ajoute un ensemble de petits oueds littoraux qui drainent de minuscules plaines côtières : Tamanart, Oudina etc., et des oueds plus importants rattachés à d'autres réseaux hydrographiques : l'oued Zhour à l'ouest, l'oued Smendou au sud.

4.4. Les potentialités en eau de la wilaya sont de 1 674 Millions de m³ et les ressources mobilisées sont de 187 millions.

5- Idem [1].

Conclusion :

La wilaya de Skikda se présente comme un amphithéâtre articulé autour de trois baies et décomposé en trois ensembles par le réseau hydrographique, qui donne les grandes lignes de la topographie. Ses paysages sont faits de petite montagne (sur le bord de mer et vers l'intérieur), de hautes et basses collines, de couloirs fluviaux et plaines intérieures, de plaines littorales.

5. La population :

L'étude de la démographie est essentielle : distribution de la population, comportement démographique, migrations, population rurale et la population urbaine, sont autant de thèmes qui analysent les modes de peuplement aident à comprendre les formes de vie sociale. La hausse du niveau d'instruction, l'évolution de la condition féminine, la diffusion du travail salarié sont corrélatifs de l'apparition d'un nouveau modèle familial.

5.1. Evolution et répartition de la population :

La wilaya de Skikda se présente comme un espace peuplé dans l'ensemble, sans grand vide. Les habitants se concentrent particulièrement dans les zones de Skikda, Azzaba, El-Harrouch, Tamalous, Collo. La ville de Skikda toute seule abrite près de 20 % de la population totale. (Carte n° 6)

5.2. Les densités :

La commune de Skikda se détache nettement avec une densité urbaine de 3 274 habitants / km².

Les communes de Collo, Hamadi-Krouma, El-Harrouch, Azzaba ont également des densité élevées ; ces zones de plaine urbanisées ont respectivement 1 425, 625, 471 et 299 habitants / km². (Carte n° 7)

La population dans la wilaya de Skikda se distribue en trois groupes :

- « Etiré » dans la vallée du Saf-Saf ;
- Plus dense à Collo et Azzaba.
- Lâche aux périphéries des agglomérations.

5.3. Le taux d'urbanisation :

La population urbaine de Skikda représente 57% de la population totale soit 483 010 personnes. Néanmoins, l'étude de sa répartition montre quelques contrastes.

Dans la partie centrale de la wilaya, la région autour du Saf-Saf se caractérise par une forte concentration urbaine : 92,84 % de la population est urbanisée dans la daïra de Skikda ; 54.52 % à El-Harrouch. Les autres daïras dépassent 50% (Sidi-Mezgiche, Collo, Azzaba).

Certaines communes par contre sont totalement rurales : Bouchtata, Ain-Zouit, Béni-Bechir, Cheraïa, Kanoua, Khenag-Mayoune, Djendel, El-Ghedir, Ouled-Habéba, Ouldja-Boulbalout (Carte n° 8).

5.4. Evolution de la population de la wilaya de Skikda :

Si avant l'indépendance, Skikda se dépeuplait, la situation s'est améliorée sensiblement après 1962. Annuellement, il naît 17 910 enfants, ce qui représente une proportion de 551 naissances pour 10 000 habitants.

Évaluée à 325 071 habitants au recensement de 1966, la population totale de la wilaya de Skikda est passée depuis, à 466 900 habitants en 1977 622 510 habitants en 1987 et 786 428 habitants en 1998 ; soit des augmentations intercensitaires absolues respectivement de 14 829, 15 5610 et 16 3918 habitants et un rythme d'accroissement global annuel moyen de 3,15 %. Elle a ainsi connu un accroissement supérieur à la moyenne nationale sur la première période intercensitaire (1966-1977) ; cela est le résultat d'un nombre de naissances assez élevé et d'un nombre de décès régulier avec une légère tendance à la baisse depuis ces quelque années, notamment à partir de 1976.

C'est ainsi que le nombre annuel de décès qui s'élevait à 197 personnes pour 10 000 habitants sur la période 1962-1966, et à 156 personnes durant l'étape suivante (1967-1970) a chuté à 117 personnes aujourd'hui. Cette amélioration ne s'est produite que suite à des progrès conséquents de la médecine et de l'hygiène, de l'élévation du niveau de vie et d'une meilleure alimentation. Elle concerne surtout les jeunes enfants dont beaucoup mourraient jadis au cours de leurs premières années (mortalité infantile et juvénile).^[6]

6- Le plan d'aménagement wilaya (1997).

Les perspectives démographiques annoncent un renversement significatif des évolutions précédentes avec l'accroissement accéléré de la ville de Skikda et de sa périphérie, entraînant ainsi l'empiétement de l'urbanisation sur les terres agricoles à fortes potentialités.

5.5. Les migrations :

Le terme de migration désigne un déplacement de populations d'une région à une autre en vue de s'y établir. Les migrations peuvent être d'ordre économique ou politique, ou plus simplement liées à des motivations personnelles.

Les déplacements saisonniers, motivés par la recherche d'un emploi, en particulier à l'époque des récoltes, ou associés aux vacances et aux loisirs, constituent un autre type de migrations internes, celles-ci temporaires.

Les migrations de population expriment les changements affectant l'organisation et le fonctionnement de la société et de l'espace. Les cartes démographiques sont ainsi profondément modifiées.

5.5.1. Le bassin migratoire de la commune de Skikda :

Une première lecture des données relatives aux migrations internes durant la décennie 1987-1998 met en évidence l'importance des migrations entre les communes par rapport aux mouvements de population entre Skikda et les autres wilayas : 40 803 migrants contre 24 735 (et un solde migratoire négatif de - 903)

La ville de Skikda reçoit inégalement des migrants de toutes les communes de la wilaya mais elle possède un solde migratoire négatif (- 14 292 migrants). La carte montre que les migrants viennent surtout des communes lointaines du massif difficile et pauvre de Collo : Ouled-Attia, Aïn-Kechra, Collo. Viennent ensuite des communes plus riches et plus proches : Azzaba et les communes de la vallée du Saf-Saf (El-Harrouch, Salah-Bouchaour, Ramdane-Djamel etc.)

Certaines communes périphériques ou en marge dirigent leurs migrants ailleurs que vers le chef-lieu, vers des communes plus proches ou vers d'autres wilayas (cas de Ouldja-Boulbalout et Khenag-Mayoune). (Carte n°9)

5.5.2. Le mouvement migratoire de Skikda vers les communes de la wilaya :

Ville attractive depuis toujours (c'était la ville la plus européenne d'Algérie à un moment), Skikda l'est beaucoup plus dans les années 1970 avec la révolution économique et la création d'une gigantesque zone industrielle. Cependant, le tissu urbain de la ville a très vite montré ses limites ; le nord de la ville est accidenté alors que le sud porte des vergers. Cela n'a pas empêché l'extension de Skikda. La solution radicale proposée a été la création d'une nouvelle ville à Fil-Fila, pour résoudre la demande croissante en matière de logements. Aussi Fil-Fila est-elle la première destination des habitants sortants de Skikda, suivie de Hammadi-Krouma, agglomération satellite voisine (respectivement 5 127 et 2 717 migrants). Les autres destinations sont Ramdane-Djamel (1 190), El-Harrouch (1 031), Azzaba (679).

La crise du logement à Skikda (qui avait proportionnellement la plus grosse demande en Algérie dans les années 1980), sa disponibilité dans les autres agglomérations de la wilaya qui ont accueilli des programmes destinés à alléger et décongestionner le chef-lieu de la wilaya, la crise économique, le retour vers les communes d'origine sont autant de facteurs qui expliquent le nombre important de départs vers les communes (Bekouche-Lakhdar a accueilli 1 178 migrants, essentiellement des retours, entre 1987 et 1998). (Carte 10)

5.5.3. Le mouvement migratoire des wilayas du territoire national vers Skikda :

La wilaya de Skikda accuse un solde migratoire négatif avec le reste du pays (- 903 migrants). Cette situation est significative d'une récession économique réelle consécutive à l'arrêt des chantiers de la zone industrielle, le nombre d'emplois limité offert par cette dernière et l'absence d'impact sur l'économie locale (absence d'activités industrielles de sous-traitance). Par ailleurs, l'agriculture est en panne à cause de l'impact négatif de l'industrie et de la crise générale dans le pays. La wilaya de Skikda reçoit moins de migrants qu'elle n'en donne au pays.

La (carte 10) montre que les échanges migratoires de Skikda se font principalement avec la wilaya de Constantine. Ce courant est traditionnel étant donné les relations qui unissent et on toujours uni les deux régions et les relations socio-économique existant entre les deux wilayas. On observe un deuxième couloir migratoire vers le sud-est ; il est certainement lié au rayonnement du pôle portuaire et industriel.

Conclusion :

La région de Skikda se caractérise par la compatibilité qui existe entre l'espace naturel et l'occupation humaine. 72.95% de l'ensemble de la population occupe les régions de plaines : 40.17% dans la vallée du Saf-Saf, 16.71% dans la plaine de l'Oued El-Kébir et 16.07% dans la plaine de l'Oued El-Guebli. Une faible part habite dans les régions montagneuses.

1. L'avant-pays à partir de l'activité portuaire :

Introduction :

L'étude de l'activité portuaire des ports de Skikda est très importante par ce que le port a été et restera le moyen d'ouverture vers le monde et le moyen qui permet une grande activité commerciale avec, notamment, le conteneur qui se présente comme l'un des symboles de la mondialisation.

La ville de Skikda dispose de deux ports de commerce (ancien et nouveau) d'importance internationale (4 420 mètre de longueur « ml ») de quais répartis en 24 postes d'accostage).

1.1 La qualité de service :

Les services assurés par le port sont déterminants pour le bon fonctionnement du trafic et, le port de Skikda en est conscient ; aussi, et pour améliorer la qualité de ces services, il est inscrit au management de la qualité ISO 9001.

1.1.1 Evolution de l'attente et du séjour moyen des navires :

L'attente en rade des navires a une relation directe avec le séjour à quai et avec la manutention, c'est à dire avec le rendement des travailleurs.

1.1.1.1. Attente moyenne en rade par navire :

Le délai moyen d'attente en rade des navires non spécialisés est de 0,6 jour/navire en 2002 ; c'est très satisfaisant en comparaison avec la moyenne nationale qui est de 1,05 jour/navire. Le délai moyen d'attente en rade des navires céréaliers est de 2,2 jour/navire en 2002 et ce malgré la hausse de la fréquence d'arrivée de ce type de navire. Il se situe néanmoins légèrement au-dessus de la moyenne nationale qui est de 1,84 jour/navire en 2002.

1.1.1.2. Séjour moyen à quai des navires :

Le délai moyen d'attente à quai des navires non spécialisés est passé de 3 jour/navire à 2,6 jour/navire entre 2001 et 2002.

Ce résultat peut être considéré comme assez satisfaisant en comparaison avec la moyenne enregistrée à l'échelle nationale qui est de 3,27. Le délai moyen de séjour à quai des navires

céréaliers est passé de 11,4 jour/navire en 2001 à 8,6 jour/navire en 2002. La baisse de la durée moyenne de séjour à quai des navires céréaliers est d'autant plus satisfaisante qu'elle intervient dans un contexte de reprise du trafic céréales et de hausse de la fréquence d'arrivée des céréaliers.

L'entreprise portuaire dans son activités divise la marchandises «qu'est tous produit qui se vend et s'achète» en deux catégorie soit par mode de conditionnement soit par catégorie de marchandises pour mieux la répertorier.

Pour le trafic par mode de conditionnement on trouve les vracs et on définit vrac : «C'est une marchandise, telle que le charbon, les minerais ou les céréales etc. qui ne demande pas d'arrimage et qui n'est pas emballée».

1.2. Le trafic par mode de conditionnement :

Le tonnage total réalisé en 2002 tous modes de conditionnement confondus a été de 26.584.932 tonnes contre 23.988.213 tonnes en 2001 et 24 715 035 tonnes en 2000 ce qui représente des hausses respectives de 11% et de 08% environ.

Le total des importations s'est établi à 1.810.984 tonnes et celui des exportations à 24.773.948 tonnes en 2002. Avec un volume de 1 143 495 tonnes, les marchandises ⁽¹⁾ ont progressé de 16% par rapport à 2001 et de près de 33% par rapport à 2000. Après avoir subi une baisse de 23% en 2001 les vracs ⁽²⁾ solides ⁽³⁾ ont augmenté en 2002 de façon très significative (+20%) grâce à la reprise des céréales. Les vracs liquides⁽⁴⁾ ont augmenté de 10% environ en 2002 par rapport à 2001 après avoir enregistré un léger repli (-03%) en 2001 par rapport à 2000.

Par catégorie de marchandises, les tonnages ont atteint les chiffres suivants :

A l'importation, les marchandises diverses représentent en 2002, 59% du total des marchandises débarquées contre 49% en 2001, les vracs solides 32% contre 26% en 2001 et les hydrocarbures 8% contre 25% en 2001.

Les exportations demeurent constituées essentiellement de produits pétroliers qui représentent plus de 99% du volume total des produits exportés en 2002.

1 - Produit qui se vend et s'achète.

2 - Marchandises telles que les charbons, les minerais etc. qui ne demandent pas d'arrimage.

3 - Font partie de la marchandise diverse.

4 - Constitués exclusivement de produits pétroliers.

1.3. Le trafic conteneurs :

Le trafic conteneur ⁽⁵⁾ réalisé en 2002 atteint 49.187 unités de charges. Il est en hausse de 49% (+16.246 unités) par rapport à 2001. Le nombre de conteneurs qui ont transité par le port de Skikda durant l'année 2002 représente plus de 10% du total des conteneurs qui ont transité par l'ensemble des ports nationaux. Grâce à cette performance le port de Skikda se classe comme 3e port à conteneurs à l'échelle nationale après le port d'Alger (70% de part de marché) et le port d'Oran (13% de part de marché).

Les marchandises conteneurisées qui totalisent en 2002, 316 166 tonnes sont en augmentation de 47% par rapport à 2001, année durant laquelle elles ont totalisé 215 122 tonnes. Par rapport à l'année 2000, ce tonnage a progressé considérablement avec 92% de hausse. Avec 316.166 tonnes le volume des marchandises conteneurisées traitées en 2002 représente près de 28% du trafic global de marchandises générales (hors vracs solides).

La prise en charge correcte de ce trafic dans le futur demeure conditionnée par la concrétisation des actions de développement et de modernisation de l'infrastructure portuaire et des équipements de manutention.

1.4. Les marchandises diverses :

Le trafic marchandises diverses a poursuivi sa progression en 2002 totalisant un volume record de 1 143 531 tonnes contre 989 687 tonnes en 2001 et 862 505 tonnes en 2000. Les principales composantes de ce trafic ont enregistré des augmentations significatives à l'exception des produits chimiques et des denrées alimentaires qui ont enregistré de léger fléchissement.

1.4.1. Le trafic des marchandises diverses à l'importation : le trafic marchandises diverses ⁽⁶⁾ à l'importation a atteint en 2002 un volume de 1 072 812 tonnes contre 942 085 tonnes en 2001 et 823 175 tonnes en 2000 soit des hausses respectives de 14% et de plus de 30%.

14.1.1. Les produits agricoles (hors céréales en vrac) :

5 - Les conteneurs sont des caisses de dimensions normalisées utilisées pour le transport de marchandises.

6 - Constituées de plusieurs catégories de produits d'un nombre illimité et, dans notre étude (arrière-pays), nous avons choisi les produits les plus fréquemment importés.

Dans cette catégorie de produits, les bois sciés et les grumes ont progressé de 12% en 2002 par rapport à 2001 après avoir enregistré une augmentation de +36% en 2001 par rapport à 2000. Le volume total des bois et grumes réalisés à l'importation est passé de 68 936 tonnes en 2000 à 93 844 tonnes en 2001 et à 105 014 tonnes en 2002. La part du trafic bois sciés demeure prépondérante (102 669 tonnes) par rapport à celle des grumes (2 345 tonnes).

1.4.1.2. Les denrées alimentaires (hors soja en vrac) :

Les denrées alimentaires (hors soja en vrac) totalisent en 2002 un volume de 14 193 tonnes contre 27 213 tonnes en 2001 soit une baisse de 48% environ. Cette baisse a concerné le sucre (-81%) et le tabac (-22%) alors que les oléagineux ont augmenté de 38% en 2002 par rapport à 2001. Le trafic de sucre qui a connu une reprise notable en 2001 (+16%) enregistre en 2002 un net recul en 2002 avec 81% de baisse par rapport à 2001. Le trafic de sucre qui a connu une reprise notable en 2001 (+16%) enregistre en 2002 un net recul en 2002 avec 81% de baisse par rapport à 2001. le volume global de sucre réalisé à l'importation en 2002 est de 3 411 tonnes 17 568 tonnes en 2001 et 10 998 tonnes en 2000.

1.4.1.3. Les produits métallurgiques :

Les produits métallurgiques totalisent en 2002 un volume de 540 709 tonnes contre 513 236 tonnes en 2001 et 490 288 tonnes en 2000. L'augmentation du trafic de produits métallurgiques en 2002 par rapport à 2001 s'explique surtout par la forte progression de la composante fer (+90 527 tonnes) qui a largement compensé la baisse importante du trafic de tubes (-66 457 tonnes).

Avec 446 510 tonnes le trafic fer constitue près de 83% du trafic total des produits métallurgiques importés en 2002. Après avoir enregistré une très nette reprise en 2001 par rapport à l'année 200 (+71), le trafic tubes régresse de 42% en 2002 par rapport à 2001.

1.4.1.4. Les biens d'équipements et les transactions spéciales :

Avec 366.328 tonnes, les biens d'équipements et transactions spéciales ⁽⁷⁾ atteignent en 2002 un nouveau record. Après avoir progressé de manière significative en 2001 par rapport à l'année 2002 (+36%), ils enregistrent une augmentation de 35% en 2002. Ce trafic est composé à

7 - Matériels utilisés pour une certaine période

hauteur de 86% environ de marchandises conventionnelles, d'engins et de produits en conteneurs.

Après avoir connu une très forte hausse en 2001 par rapport à 2000 (+76%), le trafic verre demeure relativement stable en 2002 par rapport à 2001 (+3%). Les produits en cartons et papiers ont, quand à eux, légèrement augmenté en 2002 (+6%) alors qu'ils avaient baissé en 2001 par rapport à 2000 (-16%).

Les produits en conteneurs à l'importation atteignent en 2002 un tonnage de 257 901 tonnes contre 176 951 tonnes en 2001 soit une augmentation de près de 46% entre les deux périodes.

1.4.1.5. Les vracs solides :

Avec 586 967 tonnes, le volume de vracs solides enregistré en 2002 une hausse de 20% par rapport à 2001. Cette importante hausse, qui intervient après la baisse de 23% enregistrée en 2001 par rapport à 2000, résulte de la nette reprise des trafics céréales et du soja qui ont progressé respectivement de 19% et de 21% en 2002 par rapport à 2001. Le volume des céréales traité en 2002 s'est établi à 523 597 tonnes contre 438 607 tonnes en 2001 et 586 103 tonnes en 2000. Le trafic soja traité en 2002 totalise 63 334 tonnes contre 52 307 tonnes en 2001 et 55 410 tonnes en 2000.

1.5. Les lignes régulières :

Le trafic réalisé en lignes régulières ⁽⁸⁾ a connu en 2002 une évolution très significative grâce à la hausse de la fréquence d'arrivée des navires-porte-conteneurs et à l'augmentation du nombre de conteneurs qu'ils transportent. Le tonnage global transporté par lignes régulières en 2002 a progressé de 23,5% environ par rapport à 2001 passants de 343 297 tonnes à 423 959 tonnes entre les deux périodes.

Environ 75% du tonnage global transporté en 2002 par lignes régulières sont constitués de marchandises conteneurisées contre 66% environ en 2001. L'évolution positive du trafic conteneurisé transporté par lignes régulières résulte de la politique de fidélisation systématique des principaux armements fréquentant le port de Skikda.

8 - Les bateaux des ports étrangers qui ont un trafic régulier avec le port de Skikda .

Les navires de lignes régulières en général et les porte-conteneurs en particulier ont toujours bénéficié de priorités dans l'affectation de quai et de moyens de déchargement adaptés et d'équipes de manutention spécialisées.

En 2002 le nombre de relations des lignes régulières assurées par armement est repris au tableau n° 10 ci-dessous.

	NOMBRE DE NAVIRES	DEBARQUE (tonnes)	EMBARQUE (tonnes)	ENSEMBLE (tonnes)
SUD FRANCE	151	88 049	17 132	105 181
ITALIE	115	95 349	16 696	112 045
BELGIQUE	47	56 433	3 073	59 506
EXTREME-ORIENT	40	48 393	5 039	53 432
MALTE	34	48 462	8 516	56 978
TURQUIE	23	11 860	4 667	16 527
ESPAGNE	19	9 862	3 661	13 523
ANGLETERRE	09	7 283	279	7 562
MOYEN-ORIENT	05	.	2 529	2 529
ALLEMAGNE	05	6 392	437	6 829
HOLLANDE	05	1 951	1 000	2 951
USA	03	3 591	.	3 891
YOUgoslavie	03	476	1 174	1 650
GRECE	01	686	.	683
MAROC	01	66	.	66
EGYPTE	01	38	.	38
TOTAL	462	378 888	64 203	443 091

Source : Annuaire statistique du port de Skikda 2002.

1.6. Le trafic maritime par pavillon : Les navires touchant le port de Skikda battant différents pavillons représentent plus de 28 nationalités.

Sur les 1 737 navires qui ont touché les ports de Skikda en 2002, le pavillon national occupe de loin la première place avec 283 navires soit plus de 16% suivi du pavillon hollandais avec 187 navires, du pavillon maltais avec 128 navires, du pavillon français avec 128 navires et du pavillon italien avec 121 navires.

1.7. Trafic maritime global :

Au total, 1 737 navires ont fait escale aux ports de Skikda en 2002 contre 1 579 navires en 2001 et 1 488 navires en 2000 soit des hausses respectives de 10% et 17%. Les hausses les significatives ont concerné les céréaliers (+88%), les pétroliers (+5%), les méthaniers (+8%) et les butaniers (+12%). Les baisses ont concerné surtout les cargos et les rouliers dont les nombres ont baissé respectivement de 19% et 16%.

Les navires spécialisés dans le transport des produits pétroliers dont le nombre est de 893 navires au total constituent à eux seuls plus de 51% du total des navires qui ont accosté au port de Skikda en 2002. Avec 523 navires les cargos et les rouliers constituent plus de 30% du total des navires entrés.

1.8. Trafic marchandises :

1.8.1. Le trafic à l'importation :

La (carte n°20) montre que la plus grande part de marchandises importées provient des Etats-Unis d'Amérique avec 346 312 tonnes (19,12 % de l'ensemble de marchandises importées) ; en deuxième position vient l'Ukraine avec 17,91% puis la France avec 14,91%. Ensuite, 21 autres pays dont la majorité sont européens.

1.8.2. Le trafic à l'exportation :

La crise économique en Algérie dans la dernière décennie a limité ses exportations vers l'étranger aux hydrocarbures, avec plus de 98% de l'ensemble de marchandises exportées.

En 2002, le trafic marchandises diverses (hors hydrocarbures) à l'exportation, à partir du port de Skikda, a totalisé 70 719 tonnes contre 47 602 tonnes en 2001 soit une hausse de 49% environ. L'essentiel du trafic marchandises à l'exportation est constitué de conteneurs vides le reste étant composé surtout de liège (1 710 tonnes), de minerais et déchets métallurgiques (1 108 tonnes) et de tubes et métaux non ferreux (6 409 tonnes).

1.9. Le Trafic hydrocarbures :

1.9.1. Les produits pétroliers à l'importation :

Avec 151 241 tonnes, les produits pétroliers à l'importation enregistrent en 2002 une très forte baisse (-68%) par rapport à 2001.

Le trafic hydrocarbures à l'importation est essentiellement constitué de produits raffinés.

1.9.2. Le trafic hydrocarbures à l'exportation :

Le volume total des produits pétroliers embarqués à partir des ports de Skikda en 2002 atteint les 24 703 229 tonnes contre 22 027 803 tonnes en 2001. Les produits pétroliers exportés sont en hausse de 12% entre les deux périodes indiquées alors qu'ils ont enregistré une relative

stabilité en 2001 par rapport à 2000. La hausse du trafic hydrocarbures à l'exportation durant l'année 2002 a concerné toutes les catégories de produits composant ce trafic à l'exception des produits raffinés qui ont subi une très légère baisse (-2%) par rapport à 2001. La plus forte hausse se situe au niveau du trafic pétrole brut (+59%) qui affiche en 2002 une nette reprise avec 7 181 649 tonnes après la forte baisse (-22%) enregistrée en 2001 par rapport à l'année 2000.

Au plan national, les ports de Skikda occupent le 2^e rang après Arzew-Bethioua et assurent près de 29% des exportations des produits pétroliers de l'Algérie par voie maritime.

La (carte n°21) donne la répartition des marchandises exportées et montre que l'exportation des hydrocarbures et celle des autres marchandises ont des destinations différentes.

L'espace maritime de Skikda ou avant-pays se compose des régions suivantes : l'Union Européenne (62,37%), l'Amérique du nord (23,59%), l'Asie (4,67%), l'Afrique (0,95%), l'Europe de l'Est (0,41%). Le cabotage national entre pour 3,14% dans cet espace.

Conclusion :

Le port de Skikda est le 3^e port à conteneurs en Algérie et donc le premier à l'échelle régionale. Il occupe le 2^e rang dans le trafic hydrocarbures après Arzew et le premier rang dans le Nord-est algérien. Il est ouvert à tous les continents avec des relations avec plus que 20 pays . Il a engagé en 2002 son accompagnement au management de la qualité ISO 9001 pour être le plus concurrentiel possible.

2. L'arrière-pays du port de Skikda:

Introduction :

Un arrière-pays, ou hinterland, est une région urbaine ou rurale qui est économiquement très liée à une ville ou à une grande agglomération adjacente. Le terme est également utilisé pour décrire la zone d'influence d'un port ou d'une installation côtière. Un arrière-pays dépend de sa ville pour les biens et les services; il fournit en retour des biens destinés à la consommation ou à l'exportation.

2.1. Délimitation :

Pour arriver à délimiter l'arrière-pays du port de commerce de Skikda, nous avons analysé le trafic de marchandises importées, conformément aux étapes suivantes.

1° Collecte des données et informations concernant toute les marchandises passant par le port de Skikda (année 1999) : marchandises homogènes, marchandises diverses ; et, à cause de la forte diversité des produits composant ces dernières, nous avons choisi les produits les plus fréquemment importés : tissus, pièces détachées, pneus, huile, produits chimiques, matériaux de construction. Les marchandises homogènes se composent de bois, tubes, produits agricoles et alimentaires.

2° L'analyse des données dans des tableaux comprenant les importations des sociétés, la désignation des marchandises, le tonnage et la destination.

3° Calcul du tonnage destiné à chaque wilaya et chaque ville du pays et le nombre de fréquence de chacune d'elles.

5° Découpage de l'espace en quatre niveaux : pays, région (Nord-Est algérien), wilayas et villes.

De cette étude on a parvenu a délimite les villes de l'Est Algérien déserté par le port de Skikda, et la (carte n° 22) nous donne la situation exacte de ces villes.

2.2. La répartition des marchandises:

Le trafic de marchandises importées par le port de Skikda pour l'année 1999 est de 265 5147 tonnes, réparties comme suit :

2.2.1. Marchandises homogènes :

2.2.1.1. Niveau national :

A. Les wilayas :

Ces marchandises sont destinées à 18 wilayas du pays, dont 11 sont situées dans le Nord-Est (figure n°5). L'aire d'influence du port de Skikda s'exerce au-delà de sa région naturelle et s'étend jusqu'au centre, à l'Ouest et au sud.

La plus grande partie du trafic est destinée aux wilayas de Ouargla et Alger avec 46,76% du tonnage global et la wilaya de M'sila avec 24,05. La wilaya de Skikda représente 15,75 %.

B- Les villes :

La (figure n°6) montre que l'aire d'influence du port de Skikda prend la direction Nord-Est et Sud-Ouest (Constantine, Batna, Magra, Hassi-Messoud et Hassi-Rmel).

La plus grande part du trafic est dirigée vers Hassi-Messoud et Hassi-R'mel avec 104 766,9 tonnes, suivies par la ville de Magra avec 534 335,8 tonnes et Skikda avec 529 964,41 tonnes.

Ainsi, la plus grande part des marchandises homogènes importées par le port de Skikda est destinée à la région du Sud.

2.2.1.2. Niveau de la région du Nord-Est :

A- Les wilayas:

A partir de la (figure n°5) on observe que la répartition des marchandises homogènes couvre 11 wilayas, notamment M'sila, avec 44,42% et Skikda, avec 29,62%. Ces deux wilayas représentent à elles seules 74,04%. Viennent ensuite Batna (1,74%), Mila (6,24%). Et sept autres wilayas (Oum-el-Bouaghi, Annaba, Biskra, Constantine, Sétif, Béjaïa, Jijel).

B- Les villes :

D'après la (figure n°6), on observe que le trafic des marchandises homogènes couvre 19 villes du Nord-est algérien.

La ville de Magra occupe la première place avec 529 964 tonnes ; Skikda, la deuxième avec 383 542. Viennent ensuite toutes les autres villes.

2.2.2. Marchandises diverses :

Le trafic des marchandises atteint en 1999 le volume de 190 148,6 tonnes réparties sur deux niveaux :

2.2.2.1. Le niveau national :

A- Les wilayas :

D'après la (figure n°7) on observe que les marchandises diverses importées par le port de Skikda se dirigent vers 23 wilayas du pays, dont 17 se trouvent dans le Nord-Est. La région du Centre-nord reçoit le plus grand volume, notamment la wilaya d'Alger avec un pourcentage de 73,93% du volume global. Constantine, lien traditionnel avec Skikda reçoit à peine 8,13 %.

B-Les villes :

Les villes de la région du centre reçoivent plus de la moitié du volume global des marchandises diverses comme le montre la (figure n°8) : El-Mouhamadia (95160,8 tonnes), Alger (44 969,1 tonnes). Viennent ensuite les villes de la région du Nord-est comme Constantine (13 385,2 tonnes), M'sila (7 317,4 tonnes), Aïn-Fakroune (5 635,3 tonnes). Quelques villes du Nord-ouest et du Sud accueillent un petit volume de marchandises, témoignant de l'étendue de l'influence du port de Skikda (125,3 tonnes pour Oran et Mascara, 18,95 pour Hassi-Messoud, Hassi-R'mel et El-Oued).

2.2.2.2. Le niveau de la région du Nord-Est :

A-Les wilayas

La wilaya de Constantine prend la plus grande part du trafic de marchandises diverses dans la région du Nord-est avec le tiers du volume global. Viennent ensuite Oum-El-Bouagi et M'sila avec 23,99% et 23,66% ; puis Skikda avec 6,72%.

Le port de Skikda dessert également d'autres wilayas portuaires comme Jijel, Annaba et Béjaïa come le montre la (figure n°7).

B-Les villes :

Plus de la moitié des marchandises diverses acheminées par le port de Skikda sont destinées principalement à la ville d'El-Mouhamadia, située près d'Alger (95 160,8 tonnes) ; en deuxième position en trouvent les ville du Nord-Est, Constantine avec un volume de 13 385,2 tonnes, M'Sila (7 317,4), Aïn-Fakroun (5 635,3), les villes du Nord-Ouest, avec un volume de 125,3 tonnes réparties entre Oran et Mascara ; et en dernier lieu, viennent les villes du Sud-Est (18,95 tonnes réparties entre Hassi-Messaoud et Hassi-R'mel) (figure n°8).

Conclusion :

D'après l'étude fournie sur le trafic des marchandises diverses importées par le port de Skikda, nous pouvons constater que :

- Au niveau national le port de Skikda dessert surtout les wilayas d'Alger et du Nord-Est algérien.
- Au niveau de la région Nord-Est, le port de Skikda dessert surtout les wilayas de Constantine, Oum-El-Bouagi et M'sila.

2.2.3. Répartition du trafic d'après la fréquence**Introduction :**

La fréquence est le facteur essentiel pour dessiner les limites réelles de l'arrière-pays du port de Skikda, et pour arriver à estimer véritablement l'aire d'influence du port.

2.2.3.1. Le Niveau national :**A- Les wilayas :**

Le nombre de fréquences liées au trafic est de 2 576, réparties à travers 29 wilayas comme le montre la (figure n°9).

Les wilayas de la région Nord-Est en réalisent 76,70%. Vient ensuite la région du Centre-Nord avec 17,87%, notamment la wilaya d'Alger, enfin le Sud (5,35%) et l'Ouest (0,28%).

Les wilayas de Constantine (27,41%) et Skikda (17,90%) représentent la fréquence la plus importante. Elles sont suivies de Batna, Oum-El-Bouaghi, Sétif et Mila.

B- Les Villes :

Les fréquences de marchandises importées par le port de Skikda concernent essentiellement trois grands centres : Constantine et sa périphérie, Alger et sa périphérie et Skikda comme nous le montre la figure n°10.

La fréquence à Constantine est évaluée à 577 rotations, Skikda à 427 et Alger à 325. En dehors de ces grandes villes, on trouve la ville d'El-Mohammadia avec 120 fois, de Batna (103), El-Eulma et Sétif (72).

La fréquence sur les autres villes est plus modeste : Annaba, Jijel, Béjaïa, Hassi-R'mel (47) et El-Oued (43).

2.2.3.2. Le niveau de la région du Nord-Est :

A- Les wilayas :

Les fréquences les plus importantes concernent Constantine, avec 28,68% du total Nord-Est. Viennent ensuite Skikda (18,73% soit 461 fois), Oum-El-Bouaghi (201), Sétif (149), Batna (113), Mila (100). Avec cette répartition, l'aire d'influence du port de Skikda prend les directions suivantes :

Skikda → Constantine → Oum-El-Bouaghi → Sétif.

Elle s'étend sur d'autres wilayas comme Jijel, Béjaïa, Annaba, (figure n° 9).

B- Les villes :

La direction de la marchandise d'après la fréquence est la suivante :

Skikda → Constantine → Sétif → Oum-El-Bouaghi

En plus, on trouve des villes comme Ain-M'lila, avec 127 rotations, Ain-Smara, 61 et Annaba, 59.

Conclusion :

La fréquence se limite en trois points essentiels : Constantine et Skikda dans la région du Nord Est et Alger dans la région du Centre.

2.2.4. La répartition des marchandises par catégorie

A travers cette répartition, nous avons essayé de déterminer s'il y avait une spécialisation de l'arrière-pays dans des catégories précises de marchandises.

Pour cela, nous avons considéré que la marchandise qui domine est celle qui occupe au moins 75% du total. Il s'agit dans ce cas d'une « mono spécialisation ». Nous avons pris en compte, globalement, les parts les plus importantes.

2.2.4.1. La région du Nord-Est :

A. Les textiles

Ils sont destinés à Ain-Fakroune, Oum-El-Bouaghi, Tébessa, Bordj-Bou-Arréridj, Ain-Abid, Ziguod-Youcef.

B. La pièce détachée :

La plus grande part de cette marchandise est dirigée vers Alger (43 561,4 tonnes), Ain-M'lila (4 582,5), Ain-Beïda, Ain-Kébira, Guelma, El-Taref, Ain-Assel, Oued-Athménia, Teleghma. Ce type de marchandise est destiné aux sociétés publiques et privées qui se trouvent dans la région, comme l'usine des motos à Guelma, ainsi qu'aux particuliers.

C. Les produits chimiques :

Les produits chimiques sont essentiellement destinés à Azzaba, pour l'usine de mercure, et Souk-Ahras, pour l'usine de papier.

D. Les matériaux de construction :

Le plus grand volume de cette marchandise est destiné à Batna, Ain-Yagout, Ain-Touta, Ramdane-Djamel, Annaba, M'sila, Magra, Chelgoum-Laïd.

E. Les céréales :

Les céréales occupent la plus grande part des marchandises importées par le port de Skikda et elles sont destinées à Ain-M'lila, Jijel, Skikda (pour l'emplacement de l'office des céréales, qui à son tour distribue surtout le blé aux autres villes) ; par contre Ain-M'lila importe le maïs et l'orge pour l'activité de l'élevage des ovins et l'aviculture.

F. Le bois :

Ce type de marchandise est destiné à la wilaya de Mila, et le plus grand importateur de bois dans la région est une entreprise privée de Tadjenat.

j. Les produits finis et semi-finis :

Les villes concernées sont El-Eulma, El-Hadjar, Bir-El-Arche, Tadjenat. Parmi les importateurs, figure le complexe sidérurgique d'El-Hadjar.

Si certaines villes sont spécialisées, d'autres ne le sont pas, notamment Constantine, qui reçoit tous les types de produits, et cette particularité est due aux raisons suivantes :

- **Premièrement :** Constantine est le cœur de la région Nord-Est ; elle occupe la position de centralité qui lui permet de relier les villes de la région et jouer la fonction de distribution.
- **Deuxièmement :** le grand nombre d'habitants et la multiplicité des activités (industrie agroalimentaire, de tissage, mécanique etc.) explique la diversité des produits importés.

2.2.4.2. La région du Centre-Nord :

La ville d'Alger importe également, à partir du port de Skikda, sans spécialisation dans des marchandises particulières. Elle importe la pièce détachée, les matériaux de construction, les céréales, les produits agricoles et alimentaires etc.

Alger utilise les services portuaires de Skikda pour les raisons suivantes :

- Les facilités et les services qu'offre le port pour ces clients.
- Le choix, par les hommes d'affaires, de la région Nord-Est comme nouveau marché pour leurs marchandises.
- La saturation du port d'Alger.

Conclusion:

L'aire d'influence du port de Skikda reste construite d'abord sur la relation historique entre Constantine et Skikda. La relation entre Skikda et Alger est nouvelle et représente un partenariat économique et commercial récent et en essor.

Conclusion du chapitre :

L'arrière-pays réel du port de Skikda s'étend au delà de la région naturelle de Skikda, qui est la région de Constantine. Les résultats peuvent être résumés dans les chorèmes n° 1-2-3-4-5.

L'arrière-pays comprend Skikda, Sétif, Constantine, Mila, M'sila et Batna. Il arrive jusqu'à la région du Sud-Est (Ouargla) et la région du Centre (Alger et ses environ). Le port dessert même la région de l'Ouest.

Conclusion de la troisième partie :

La ville de Skikda est une ville portuaire de vieille date. Avec l'avènement de l'industrie pétrochimique et l'implantation d'une gigantesque zone industrielle d'envergure internationale dans sa périphérie, Skikda est devenue une ville multifonctionnelle, avec notamment l'activité touristique.

On peut résumer l'importance de la ville de Skikda d'après l'activité portuaire dans les points suivants :

- La ville de Skikda a une importance régionale :
 - ▼ Aux niveaux de la wilaya.
 - ▼ Aux niveaux de la région du Nord-Est Algérien.
- La ville de Skikda a une importance nationale qui dépasse la région orientale pour arriver au Centre, à l'Ouest et jusqu'au fin fond du Sud.
- La ville de Skikda a une place internationale avec des relations établies avec les cinq continents et plus de 26 pays.

La ville de Skikda, avec toutes ces attributions, apparaît comme une zone préférentielle de la mondialisation, mais elle ne peut pas jouer un rôle majeur dans le réseau mondial car elle n'a pas la taille métropolitaine requise.

TROISIEME PARTIE : RECOMMANDATIONS

En fonction des résultats de l'analyse, nous avons formulé des propositions et des recommandations suivant deux axes :

1. recommandations d'ordre local.
2. recommandations d'ordre régional.

I- Recommandations d'ordre local : l'ensemble de nos propositions porte sur les points suivants :

1. Développement de l'infrastructure de base des transports pour la doter d'un réseau routier moderne basé essentiellement sur les voies rapides (autoroutes) afin de faciliter le déplacement des différents acteurs économiques et leur faire gagner du temps.
De plus, vu l'importance du support ferroviaire notamment dans le transport des marchandises, nous proposons le développement du réseau existant en matière de rails et de wagons. C'est-à-dire le doter de voies électrifiées et de voitures modernes afin d'attirer les voyageurs et les encourager à choisir ce mode de transport qui a beaucoup d'avantages mais reste le moins développé. Dans cette optique nous proposons, en outre, la création d'un train à grande vitesse entre Constantine et Skikda (élément d'un réseau national). Cela entre dans le cadre du développement urbain durable qui vise le développement et l'encouragement des transports en commun.
2. Faciliter l'implantation des banques privées nationales et internationales afin de pouvoir bénéficier des flux qui permettront le financement des différents projets d'investissement, le développement de l'emploi de jeunes, et serviront d'appui aux entreprises nationales.
3. Encourager les investissements directs étrangers dans le cadre du partenariat avec les entreprises existantes publiques ou privées. Ces investissements donneront un nouveau souffle à la ville, en matière du transfert des technologies avancées, d'exportations, et permettront l'intégration à l'économie mondiale.
4. Pour l'université nous proposons ce qui suit :
 - Adapter l'université aux changements internationaux en la dotant des nouvelles technologies d'information et de communications (NTIC) qui permettront son développement sur le plan de la formation et de la recherche scientifique.

- Relier l'université de Constantine, par un réseau, aux autres universités nationales et internationales. Cela permettra de créer de nouvelles relations entre les établissements nationaux et donnera à l'université de Constantine la possibilité d'être en contact avec les universités et de bénéficier des expériences en matière de la recherche scientifique.
 - Développer et encourager la recherche scientifique en offrant les moyens nécessaires aux chercheurs et en prenant en considération leurs résultats. Une telle démarche contribue au développement de la recherche scientifique et à la motivation des chercheurs. Par ailleurs, une recherche scientifique de haut niveau, notamment dans les disciplines de pointes (informatique, biotechnologie, électronique), constitue un environnement scientifique qui favorise l'investissement, encourage l'établissement de partenariat avec les opérateurs nationaux et étrangers, et améliore l'image de la ville.
5. Le tourisme, étant la principale source de recettes surtout en devises, nous proposons le développement de ce secteur vital :
- Assurer la protection et la conservation du patrimoine culturel et architectural de Constantine notamment au niveau de la médina qui est un élément majeur pour l'essor du tourisme urbain à Constantine.
 - Créer des terrasses, des parcs d'attraction, de détente et de loisirs afin d'encourager le séjour des touristes.
 - Améliorer les conditions d'accueil et de services en réalisant, sur des sites panoramiques, des hôtels haut de gamme (confort et qualité architecturale).
 - Redonner de l'importance au chemin des touristes qui permet une agréable visite dans les gorges du Rummel, ainsi qu'au pont des chutes et la piscine de Sidi M'cid. Ces éléments constituent des points forts pour le tourisme.
 - Organiser des visites guidées au niveau du musée et des différents monuments et sites archéologiques qui sont un témoin de la richesse culturelle et civilisationnelle d'une ville de plus de 2500 ans.

- Encourager le tourisme d'affaire en offrant un cadre adéquat, notamment en termes d'équipements. Construire des centres d'affaires et des quartiers multifonctionnels
6. L'image, étant un élément primordial de la métropolisation, il est nécessaire d'améliorer l'image de Constantine en tenant compte des points suivants :
- Donner une grande importance aux entrées de la ville par route et par aéroport en éradiquant les bidonvilles, en réhabilitant l'habitat spontané, et en créant des édifices d'une architecture moderne.
 - Respecter les exigences du développement urbain durable notamment en terme d'environnement en encourageant l'établissement d'une culture environnementale au niveau des citoyens tout en se basant sur l'acte de la protection et la création des espaces verts ainsi que celui de la propreté. Il est important de souligner le rôle des associations qui ne doivent pas cesser de sensibiliser les citoyens sur les questions environnementales et urbaines. Pour cela nous proposons l'encouragement de ces associations par l'octroi des moyens nécessaires à un bon fonctionnement et un bon rendement.
 - Prévoir des opérations de ravalement au niveau des différents quartiers en faisant participer les citoyens, et donner plus d'importance au mobilier urbain, aux trottoirs et aux aires de jeux qui pourront améliorer l'image des quartiers.

II- Recommandations d'ordre régional :

Un des atouts de Constantine est sa position géographique au cœur du Nord-Est algérien. Mais avec la mondialisation et la maritimisation du monde, Constantine souffre de sa position à l'intérieur du pays, loin de la dynamique commerciale des ports. Elle a besoin d'un port qui facilitera son ouverture et son insertion à l'économie mondiale.

Dans cette optique, nous proposons le renforcement du lien entre Constantine et Skikda en faisant des deux villes une seule entité homogène et cohérente où chacune complète l'autre (cf. chorème n°1).

Chorème n° 1 : situation du binôme Constantine- Skikda.

En effet, le modèle que nous proposons repose essentiellement sur les arguments suivants : l'histoire, la distance, le continuum urbain entre les deux villes et les avantages que peut présenter cet ensemble.

1. L'histoire :

Située au nord de Constantine, Skikda a constitué depuis fort longtemps, notamment depuis la période romaine, un débouché naturel sur le littoral. Des relations puissantes existent entre les deux villes. La colonisation française « n'a pas renversé le binôme Constantine-Skikda comme l'a fait pour Tlemcen-Oran »¹. Bien au contraire, elle l'a renforcé en appuyant la fonction de commandement de Constantine et en développant la fonction commerciale et portuaire de Skikda. Promue en 1974 au rang de chef-lieu de wilaya, celle-ci a conservé des liens étroits avec l'ancienne capitale des provinces numides.

En effet, le lien entre Constantine et Skikda est très ancien. Il remonte à l'époque romaine où Skikda, sous le nom de Rusicade (dont le port était Stora), faisait partie, sous l'autorité de Cirta (Constantine), de la confédération des quatre colonies cirtéennes qui regroupait Cirta, Cullu (Collo), Milev (Mila) et Rusicade. Elle était le débouché naturel de Cirta. Les deux villes étaient reliées par une voie d'accès à la mer qui empruntait le Saf Saf. Cette route romaine, pavée de pierre noire comme les voies impériales d'Italie, permettait l'acheminement vers Rusicade des produits de l'Annone prélevés, de l'intérieur de la province, par Rome.

Par Annone, les Romains désignaient surtout les redevances en nature, prélevées sur la récolte annuelle de certaines provinces, telles que la Sardaigne, la Sicile, l'Égypte et l'Afrique proconsulaire (la Tunisie). Elles comprenaient toutes les sortes d'approvisionnements résultants de la culture ou de l'élevage : l'huile, le vin, le vinaigre et même la viande de porc mais particulièrement les céréales.²

A cet effet, Rusicade était l'entrepôt où étaient dirigés les différents produits agricoles débarqués dans le port de Stora qui était un port de transit entre Rome et de nombreuses villes de la province : Cirta, Milev, Sitifis (Sétif), Theveste (Tébessa), Thagaste (Souk Ahras),

¹ Côte. M. *L'Algérie*. ed Masson. Paris. 1996. p217.

² Vars. Ch. *Rusicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*. Imprimerie E. Maule. Constantine. 1896. p16.

Lambèse (Tazoult à Batna) et Timgad (Batna). Mais Stora était beaucoup plus lié à la capitale de la province, Cirta.

Pour les Français, « il n'y avait qu'à suivre l'exemple romain »³. Ils occupèrent, donc, Stora pour les raisons suivantes :

1. Assurer à Constantine son débouché maritime, comme les Romains. Pour l'armée coloniale, la domination française dans la région de Constantine ne pouvait être assurée que par l'existence de voies de communications sûres et rapides. Pour cela Constantine « avait besoin d'un port proche d'où pourraient arriver rapidement renforts et ravitaillements et d'une route pour la relier à ce port »⁴.

Les Français suivent les Romains en occupant le port de Stora et en empruntant le tracé de la voie romaine pour relier Constantine à Philippeville (Skikda).

2. Exploiter les richesses du littoral, notamment le bois de Stora qui était riche en forêts, et ce afin d'alimenter Constantine.

Donc, du fait de l'occupation de Stora, Constantine a un débouché maritime facilement accessible et nécessaire.

Ensuite, les Français décident de fonder la ville de Skikda, sous le nom de Philippeville, à trois kilomètres (3 km) du port de Stora et dans l'emplacement de la ville romaine. Cette ville compte 10 000 habitants en 1870 et va rester pendant longtemps la ville la plus européenne de toute l'Algérie.

Les deux villes, Constantine et Philippeville, sont reliées par une voie de 89 km. Cette route « était même la raison d'être de Philippeville »⁵.

Les éléments les plus importants dans le développement de Philippeville sont la construction achevée de la voie ferrée Constantine-Philippeville à la fin de 1870 ; la mise en construction du port de Philippeville à partir de 1870, et la colonisation agricole et de peuplement du Saf Saf et du Constantinois. Ces éléments, combinés, donnent à la ville l'activité

³ Solal. E. *Pilippeville et sa région (1837-1870)*. La maison des livres. Alger. 1959. p37.

⁴ idem.

⁵ Solal. E. op. cit. p148.

qui est historiquement à l'origine de son premier essor et de sa première fortune, le commerce de transit.

Par la suite, Philippeville connaît un développement des activités touristiques et son port est choisi pour l'exportation du pétrole brut (2 millions de tonnes/an).⁶

Avec 60 000 habitants en 1966, Skikda est la station balnéaire de Constantine. Exerçant la fonction administrative de daïra, elle est une ville moyenne sans dynamisme qui végète à l'ombre de Constantine. Elle vit de l'activité touristique, portuaire et commerciale.

En 1968, elle est choisie pour accueillir la deuxième zone industrielle, après Arzew, spécialisée dans la transformation des hydrocarbures du pays. Située à l'Est de la ville, la zone industrielle s'étend sur la plaine de Ben M'Hidi et occupe environ 2000 ha. Elle est présentée comme étant « un des plus grands centres mondiaux de gaz naturel et de pétrole »⁷ et regroupe le complexe GNL (gaz naturel liquéfié), spécialisé dans la liquéfaction du gaz naturel ; le complexe des matières plastiques, qui prend en charge la transformation chimique des hydrocarbures liquides et gazeux ainsi que leurs dérivés, pour la consommation locale ou l'exportation ; le complexe de raffinage, qui assure la production d'essences destinées à la consommation locale et à l'exportation ; l'unité du gaz industriel qui se spécialise dans la production des gaz industriels ; la centrale électrique ; l'unité de commercialisation et de distribution des hydrocarbures et leurs dérivés sur le marché national ; un institut de formation⁸.

Cette zone industrielle se spécialise dans le traitement des hydrocarbures, notamment la liquéfaction du gaz naturel et le raffinage du pétrole qui sont destinés, essentiellement, à l'exportation ; elle représente une source de devises pour le pays. Cela a conduit à la création d'un nouveau port, près de la zone industrielle, dont la première mission est l'exportation des hydrocarbures.

Suite à cette nouvelle fonction, Skikda est promue au rang d'une grande ville de niveau 8⁹. Elle a tissé plusieurs liens avec les villes nationales en fournissant différents produits destinés à

⁶ Boukerzaza. H. *Décentralisation, développement local et aménagement du territoire en Algérie. Cas de la wilaya de Skikda*. Thèse de doctorat de troisième cycle. Géographie de l'aménagement. Option : espace rural. Université Paul Valéry. Montpellier. Juillet 1985. (Sous la direction de J. LE COZ).

⁷ idem.

⁸ Ce travail est appuyé sur le magister préparé, en aménagement du territoire, par Melle AMIOUR. A.

⁹ Cote. M. op. cit. p 219.

la consommation et à l'industrie (l'industrie plastiques à Sétif). De plus, elle entretient des relations commerciales avec les plus grands pays du monde, notamment le Japon, les Etats-Unis et les pays de l'Union Européenne.

L'ancien port, de l'époque coloniale, a comme nouvelle mission l'importation de différents produits destinés au marché national, desservant plusieurs villes de l'intérieur du pays. En plus, il se spécialise dans la conteneurisation, phénomène nouveau qui classe le port de Skikda au troisième rang à l'échelle nationale après Alger et Oran.

Mais, malgré l'élargissement du lien organique de Skikda à d'autres villes du Nord-Est algérien notamment, Constantine conserve toujours une place importante sur le plan des relations avec Skikda et le lien entre les deux villes s'est renforcé par la création de la route nationale n°44 qui relie les deux villes en empruntant un tronçon de la voie coloniale.

2. La distance :

Située à 89 Km de Constantine, Skikda a toujours été le point de la côte le plus proche de Constantine. En moins d'une heure à une heure et demi de temps, les deux villes sont reliées par une route nationale qui connaît, quotidiennement, des flux importants de transports de voyageurs et de marchandises. Cette route dessert, aussi, les agglomérations périphériques de Constantine, notamment Bekira, Didouche Mourad et Zighoud Youcef, ainsi que celles de Skikda telles que El Harrouch, Ramdane Djamel, etc.

3. La continuité urbaine :

Le tissu urbain entre les deux villes et le long de la route nationale, se caractérise par l'existence d'un chapelet de petites villes.

Distantes l'une de l'autre, en moyenne, de moins de 10 kilomètres, ces agglomérations assurent la continuité urbaine et spatiale entre les deux villes selon un axe naturel qui emprunte les plaines du Saf Saf. Il s'agit notamment (du Sud vers le Nord) de Bekira, Hamma Bouziane, Didouche Mourad, Zighoud Youcef, Ain Bouziane, El Harrouch, Salah Bouchaour, Beni Bechir, Ramdane Djamel, El Hadaiek, Hammadi Krouma (cf. chorème n°2). Ces agglomérations composent les espaces périurbains de Constantine (de Bekira à Zighoud Youcef) et de Skikda (d'El Harrouch à Hammadi Krouma). Les villes de ces espaces périurbains contiguës connaissent

une croissance qui peut entraîner des agrégations. Il s'agit de la configuration d'une conurbation future.

4. Les avantages que peut présenter ce binôme :

- La possibilité d'atteindre la taille millionnaire ;
- La possibilité d'ouverture sur le monde à travers la fonction maritime ;
- Le poids historique, culturel et économique de Constantine ;
- La situation du binôme Constantine- Skikda au cœur d'une armature urbaine équilibrée ;
- L'existence d'une zone industrielle de taille mondiale, d'un port spécialisé dans l'exportation des hydrocarbures, et d'un autre port spécialisé dans le conteneur ;
- L'essor de la fonction touristique à Skikda et la possibilité de développer le tourisme urbain à Constantine vu ses ressources et ses potentialités touristiques ;
- L'existence d'un aéroport international qui contrôle et assure la gestion des différents aéroports de la région ;
- L'existence d'un pôle universitaire qui constitue l'université-mère de celles de la région ;
- L'amélioration des conditions de métropolisation.

Formulation de quelques propositions :

Ce binôme a besoin, pour un bon fonctionnement dans le cadre de la mondialisation, d'un environnement adéquat pour la création d'investissements. Dans cette optique, nous proposons la création d'une zone franche à Azzaba.

Afin de faciliter les échanges internationaux, certains pays désignent parfois des espaces bien délimités, à l'intérieur de leurs frontières, généralement situées à proximité des ports, aéroports ou zones industrielles, où les produits peuvent être importés sans tarifs ni quotas. Les barrières tarifaires sont retenues aussi longtemps que les produits demeurent à l'intérieur de cette région, que l'on appelle zone franche.

Ces espaces industriels où des produits sont importés et transformés avant d'être réexportés par les investisseurs, bénéficient d'énormes avantages comme l'exemption de droits de douane, les exonérations fiscales et surtout une main-d'œuvre abondante et bon marché. Ils visent à développer l'industrie dans des espaces déréglementés et défiscalisés susceptibles d'attirer les investisseurs. Les deux grandes activités des zones franches industrielles d'exportation sont le textile et le vêtement, d'un côté, la fabrication des composants électroniques et l'assemblage d'appareils électroniques.

Chorème 2 : un chapelet d'agglomérations

Chorème 3 : triangle urbain

Les firmes multinationales ont de plus en plus une chaîne de production à l'échelle mondiale. Et ces chaînes passent presque tout le temps par des zones franches. C'est une nouvelle forme de division internationale du travail qui laisse supposer que les zones franches vont continuer à développer.

Le choix d'Azzaba comme ville d'accueil de la zone franche s'explique par sa situation près des deux grands pôles industriels et portuaires du pays tout en s'inspirant du modèle économique de Weber*. L'économiste Allemand a proposé en 1909 un modèle de localisation d'une activité industrielle. Selon Weber, cette activité doit chercher à minimiser ses coûts de production pour rester compétitive. Pour cela, elle tend à minimiser ses coûts de transport. Elle se localise au lieu où la somme des coûts de transport est la plus faible (cf. fig n°19). Ce modèle peut être transposé à la localisation de la zone franche d'Azzaba. Une telle démarche pourrait élargir la région préférentielle de la mondialisation jusqu'à Annaba, formant ainsi un triangle urbain cohérent susceptible de s'intégrer à la mondialisation. (cf. chorème n°3)

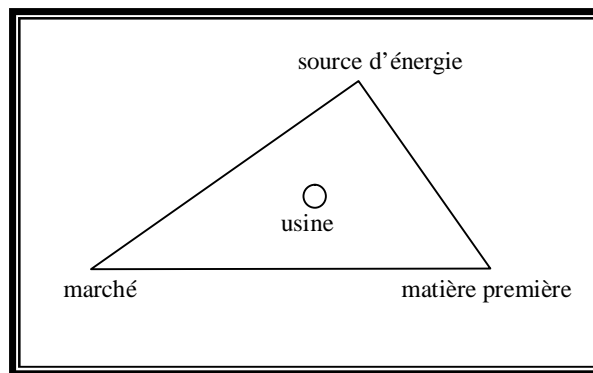


Fig n°19 : le modèle de Weber.

Azzaba se trouve dans un espace médian encadré par des pôles de développement importants. En tant que petite ville, elle a connu un dynamisme économique et démographique découlant des échanges et des flux qui relient ces pôles¹⁰. Azzaba se trouve à égale distance entre Annaba et Constantine et à proximité de Skikda (cf. chorème n°4). Cette localisation au cœur de trois grandes villes et de deux ports présente des avantages de coûts certains.

* GERIN-GRATALOUP A-M, *Précis de géographie*, Nathan.

¹⁰ FENIT. W. *Les espaces médians. Cas de la ville d'Azzaba*. Mémoire de fin d'étude en aménagement du territoire. Université Mentouri. Constantine. 2003. (Mémoire en langue arabe. Traduction du titre par l'auteur).

Par ailleurs, le dynamisme d'Azzaba nous incite à la proposer comme point nodal d'accueil et de distribution pour une vaste région triangulaire. Ce point nodal présente également par sa localisation des avantages certains : disponibilité des terrains, terrain plat, terre publique, quasi-équidistance avec les grandes villes, réseaux existants, etc. En plus, Azzaba abrite un centre universitaire appelé à développer des filières technologiques de l'université mère, Skikda et en relation avec les deux grandes villes, Constantine et Annaba. A ce titre, Azzaba constitue effectivement un emplacement de choix pour une zone franche devant desservir une vaste région et plusieurs villes. Par ailleurs, elle se trouve au cœur d'un bassin démographique fortement peuplé d'Annaba à Skikda et de Constantine à Guelma avec un potentiel de main d'œuvre qualifiée élevé.

L'implantation d'une zone franche à Azzaba doit s'accompagner par le développement des infrastructures nécessaires à une bonne intégration mondiale (cf. chorème n°5). Ainsi, il est recommandé la construction de liaisons autoroutières entre Constantine et Skikda, Constantine et Annaba, Skikda et Guelma. Toutes ces liaisons autoroutières doivent transiter par Azzaba. Ce réseau permettrait de minimiser la distance temps actuelle et de la ramener à des normes internationales permettant de rapprocher la zone franche d'Azzaba du littoral et de la métropole, Constantine.

Par ailleurs, il est recommandé de moderniser le réseau ferré par la création de lignes électrifiées, de lignes à double voie et de lignes à grande vitesse reliant les mêmes villes et passant par le même point nodal, Azzaba. Réseau autoroutier et réseau ferré seraient par ailleurs reliés aux réseaux nationaux proposés dans le cadre des grandes actions structurantes d'aménagement du territoire (autoroute Est- Ouest).

En outre, il est recommandé la construction d'un aéroport international devant servir de véritable plaque tournante aérienne (hub). Cet aéroport desservirait plusieurs villes, principalement Constantine, dont il favoriserait la métropolisation.

Il est recommandé également de construire une grande gare de triage liée à la zone franche et chargée de réguler les flux de marchandises entrants ou sortants de la zone. Cette gare aura un rôle essentiel de distribution des produits vers l'exportation ou vers le marché national.

Chorème 4 : un site préférentiel pour une zone franche

Chorème 5 : un territoire préférentiels et ses atouts.

Il est recommandé également de développer les réseaux de communication actuels notamment ceux de la téléphonie fixe et mobile, d'Internet et à ce titre Azzaba peut être considérée comme point nodal d'organisation des réseaux du triangle.

Les réseaux d'eau et d'énergie peuvent être également développés puisqu'ils bénéficient de conditions favorables (passage de gazoducs, d'oléoducs, zone industrielle de Skikda, etc).

Toutes ces propositions peuvent contribuer au développement des activités de services de la ville de Constantine, activités contribuant au processus de métropolisation. De même qu'elles peuvent contribuer à renforcer le rôle de Constantine comme métropole autour de laquelle s'organise tous les réseaux du Nord-Est algérien.



QUATRIEME PARTIE: LES RECOMMANDATIONS

Quatrième Partie : Les recommandations.

Compte tenu des résultats de l'analyse, nous avons formulé les propositions et les recommandations, suivant deux axes :

1. Recommandation d'ordre local.
2. Recommandation d'ordre régional.

1. Recommandations d'ordre local :

La région de Skikda se caractérise par trois fonctions essentielles qu'on peut citer :

- L'industrie ;
- L'activité portuaire ;
- Le tourisme.

Alors l'ensemble de nos propositions porte sur ces points :

1.1. Le développement de l'activité industrielle on propose :

- Le maintien de la zone industrielle pétrochimique de 1500 ha, par la rentabilisation des unités existantes et la création d'autres unités basées essentiellement sur les sous-produits chimiques et pétrochimiques.
- Le maintien de la zone d'activité de dépôt située donc entre H.Krouma la RN44 d'une surface globale de 200 ha tout en procédant à l'amélioration des différents réseaux.
- La création d'une grande zone agroalimentaire.
 - ✓ Le site choisi est entre la commune d'El-Hadaiek et Ramdane-Djamel et ce pour répondre aux soucis suivants :
 - ✓ Encourager l'activité agricole par la création d'unités de transformation des produits agricoles ;

- ✓ La conservation des terres agricoles pour l'augmentation de la production agricoles ;
- ✓ Atténuer le volume de migration vers la ville de Skikda
- Développement du secteur hydro-agricole par la prise en charge des réseaux de drainage des périmètres irrigues de la wilaya, ainsi que les bassins versants existants. Médiatisation des possibilités qu'offre ce secteur pour l'investissement productif privé, ainsi que la simplification des procédures administratives pour l'accès à l'investissement dans ce secteur et prévoir des mesures incitatives efficaces.^[1]
- Relance de l'investissement productif au niveau des secteurs du tourisme, pêche et forêts, par une large médiatisation, et la viabilisation des Z.E.T et autres mesures incitatives.

1.2. Le développement de l'activité portuaire :

Avec la maritimisation du monde, la piste d'action pour le port doit s'articuler avec le développement économique et la modernisation de la manutention.

L'importance d'une dessert efficace de l'hinterland est nécessaire au développement du port ; il faut augmenter notablement les masses transportées par voie terrestre et le faire à prix bas, d'où l'importance d'un retour au chemin de fer.

Le train diffuse d'avantage et mieux mais à condition que l'on ait une quantité suffisante à transporter d'un point a un autre ; il faut effectivement pouvoir massifier pour rentabiliser un train, il faut en l'occurrence 1 500 tonnes ; il s'agit de développer les transport de masse et les infrastructures notamment :

- Rééquilibrage du territoire par la définition d'un réseau urbain restructuré et hiérarchisé où chaque agglomération doit retrouver sa vocation principale et étendre l'impact de sa fonction sur une aire d'influence précise :
- Désenclavement de la wilaya vis a vis des grands axes de circulation par le développement des infrastructures techniques de base, à savoir :

1- Rapport socio- économique de la wilaya de Skikda, 2002.

- Dédoublage des voies de liaison entre Skikda, El-Harrouch et Skikda, Azzaba, dont les études sont achevées dans le cadre du projet de l'autoroute Est-Ouest qui traverse la wilaya de Skikda ;
- Modernisation de la route de l'îlot des chèvres qui constitue la seule voie d'accès vers le port pétrolier de Skikda ;
- Réalisation de la route côtière qui relie Skikda aux wilayas de Annaba et Jijel et qui permettra de désenclaver les Z.E.T de la wilaya ;
- Modernisation du CW 132 reliant Collo à Jijel, et l'ériger en route nationale afin de désenclaver la zone du massif ;
- Finalisation des projets de désensablement du port pétrolier de Skikda et du port de pêche de la Marsa ainsi que l'extension de ce dernier^[2].

Par ailleurs, le port de Collo est appelé à connaître une extension. Cette extension devra accueillir un port commercial et un port pour les voyageurs. On s'attend à un grand flux de touristes avec le développement du tourisme, et à un grand flux de marchandises et ce par le développement des échanges commerciaux par le biais de la petite et moyenne industrie.

La région de Collo est accidentée et se trouve dans un angle mort du transport ; elle n'est pas reliée directement aux grandes villes.

1.3. Le développement de l'activité touristique :

- Développement des capacités d'hébergement en quantité mais surtout en qualité, l'hébergement doit être diversifié en allant des simples camps de toiles aux complexes touristiques et les hôtels de grandes catégories pour satisfaire la demande de toutes les couches sociales.
- La sécurité des biens et des personnes par le renforcement des dispositifs de contrôle.
- La variété des activités culturelles.

2 – Idem [1]

- La facilité des formalités administratives.
- Le développement des services financiers et commerciaux.
- L'adéquation qualité/prix des produits offerts.
- Développer le degré d'hospitalité réservée aux touristes et visiteurs.
- Création d'une zone touristique à Stora avec :
 - ✓ Un port de plaisance
 - ✓ Un hôtel de cinq étoiles destiné au tourisme de prestige
 - ✓ Un centre de vacances et de campement destiné à un grand nombre de population (tourisme de masse)
 - ✓ Création d'un musée aquatique.
- Création d'une zone touristique haut de gamme à Grande Plage avec tous les équipements adéquats : terrain de golfe, salle de sport ...
- Création de parcs de loisirs : un zoo, des parc d'attraction et des parcs aménagés.
- Et pour obtenir une haute qualité de service, il faut implanter :
 - ✓ Une école du tourisme pour la formation des cadres et spécialistes en tourisme
 - ✓ Un centre régional pour la protection de l'environnement et de la mer.
 - ✓ Une école pour le développement des activités artisanales et traditionnelles.

Certes bon nombre de ces facteurs dépendent de la mise en œuvre d'un développement de l'économie de marché, de la stabilité politique en Algérie et de la formation des cadres, ainsi que de la conviction de rapporter d'autres ressources que les hydrocarbures. Le tourisme balnéaire et climatique offre des larges perspectives à Skikda.

1.4. Encourager les investissements directs étrangers existants et essayer de diriger ces investissements dans d'autres activités que l'industrie lourde comme le tourisme. Ces investissements donneront un nouveau souffle à la ville, en matière du transfert des technologies avancées, de qualité de vie et permettront l'intégration aux multiples réseaux mondiaux.

1.5. L'université, malgré des insuffisances, possède des laboratoires de recherche ; elle peut engager des partenariats avec les différentes sociétés existantes publiques au privées, et diriger les recherche scientifique dans cette optique..

2. Recommandations d'ordre régional :

Skikda est avant tout un port et une industrie pétrochimique. Ces deux fonctions constituent la base de tout dynamisme commercial ou économique, qui peut s'appuyer sur un arrière-pays (hinterland) qui dépasse sa région naturelle (l'Est algérien) et un avant-pays de plus de 20 pays étrangers.

L'économie mondiale est tout autant, et même d'avantage métropolitaine qu'internationale. La ville de Skikda souffre de sa taille, qui ne lui permet pas d'accéder à tous les privilèges de la métropole.

C'est pourquoi nous proposons la création d'un ensemble régional avec le renforcement du lien entre Skikda et Constantine et d'une seule entité homogène. En effet, le modèle que nous proposons repose essentiellement sur les arguments suivants : l'histoire, la distance, le continuum urbain entre les deux villes et les avantages que peut présenter cet ensemble. (cf. chorème n°6)

2.1. L'histoire :

Située au centre de la région du Nord Est, Constantine a constitué depuis fort longtemps, notamment depuis la période romaine, la capitale de la région de l'Est Algérien. Et Skikda a été un débouché naturel du pays agricole de Constantine sur le littoral. Des relations puissantes existent entre les deux villes. La colonisation française « n'a pas renversé le binôme Constantine-Skikda comme l'a fait pour Tlemcen-Oran »^[3 1]. Bien au contraire, elle l'a renforcé en appuyant la fonction de

3- Acherard (S) : « Métropolisation et territoires préférentiels de la mondialisation en Algérie. Le cas de Constantine » mémoire pour l'obtention du diplôme de magister en architecture option urbanisme, université de Constantine, 2004.

commandement de Constantine et en développant la fonction commerciale et portuaire de Skikda.

L'occupation de « Stora » n'a pas été un accident imprévu de la conquête. Il en était question depuis la prise d'Alger. Le 13 octobre 1837, Constantine était prise. Un an après, Stora sera occupée pour les raisons suivantes^[4] :

Tout d'abord, l'exemple romain : le général Valée, commandant du corps expéditionnaire de Constantine, qui aimait s'inspirer de ses lointains prédécesseurs, savait que la domination française, dans la région de Constantine, ne pouvait être assurée que par l'existence de voies de communication sûres et rapides. Pour la France, Constantine avait besoin d'un port proche d'où pourraient arriver rapidement renforts et ravitaillement, et d'une route pour relier ce port à elle. Or, le port de Cirta avait été Rusicada et une voie romaine avait relié ces deux villes. Cette voie existait encore, aux témoignages de certains voyageurs de l'époque. Il n'y avait qu'à suivre l'exemple romain.

D'autant plus que Bône et la route Bône-Constantine ne présentaient que des inconvénients, son port était dangereux. Les bâtiments militaires étaient en très mauvaise état et peu susceptibles d'être améliorés. La route Bône-Constantine était trop longue. Elle était à la fois « ligne d'opérations » et « ligne de défense ». De plus, elle était difficilement praticable en hiver. La route était également jalonnée de camps que les militaires s'accordaient à qualifier de « funestes ». Tout cela pouvait compromettre, d'un moment à l'autre, la position de la garnison de Constantine et le ravitaillement de la ville.

Enfin le manque de bois à Constantine et dans la région, était une grosse difficulté pour les troupes stationnées à Constantine et fut une autre raison, plus curieuse. D'après les dires des Constantinois, la région de Stora était riche en forêts. Valée indiquait donc, des 1838, son intention future d'utiliser les richesses du littoral.

En effet, le lien entre Constantine et Skikda est très ancien. Il remonte à l'époque romaine où Constantine, sous le nom de Cirta, était l'autorité de la confédération des quatre colonies cirtéennes qui regroupait Rusicade, Cirta, Chullu (Collo), Milev (Mila).

4- Prigent (M): « Philippe ville et sa région (1837 – 1870) », Ed ; la maison des livres Alger,

Les deux villes étaient reliées par une voie d'accès à la mer qui empruntait le Saf-Saf. Cette route romaine, pavée de pierre noire comme les voies impériales d'Italie, permettait l'acheminement vers Rusicade des produits de l'Annone prélevés, de l'intérieur de la province, par Rome.

Par Annone, les Romains désignaient surtout les redevances en nature, prélevées sur la récolte annuelle de certaines provinces, telles que la Sardaigne, la Sicile, l'Égypte et l'Afrique proconsulaire (la Tunisie). Elles comprenaient toutes les sortes d'approvisionnements résultants de la culture ou de l'élevage : l'huile, le vin, le vinaigre et même la viande de porc mais particulièrement les céréales. ^[5]

2. 2. La distance :

Située à 89 Km de Constantine, Skikda a toujours été le point de la côte le plus proche de Constantine. En moins d'une heure à une heure et demi de temps, les deux villes sont reliées par une route nationale qui connaît, quotidiennement, des flux importants de transports de voyageurs et de marchandises. Cette route dessert, aussi, les agglomérations périphériques de Constantine, notamment Bekira, Didouche Mourad et Zighoud-Youcef, ainsi que celles de Skikda telles que El-Harrouch, Ramdane-Djamel, etc.

2.3. La continuité urbaine :

Le tissu urbain entre les deux villes et le long de la route nationale, se caractérise par l'existence d'un chapelet de petites villes.

Distantes l'une de l'autre, en moyenne, de moins de 10 kilomètres, ces agglomérations assurent la continuité urbaine et spatiale entre les deux villes selon un axe naturel qui emprunte les plaines du Saf Saf. Il s'agit notamment (du Sud vers le Nord) de Bekira, Hamma Bouziane, Didouche Mourad, Zighoud Youcef, Ain Bouziane, El Harrouch, Salah Bouchaour, Beni Bechir, Ramdane Djamel, El Hadaiek, Hammadi Krouma (cf. chorème n°7). Ces agglomérations composent les espaces périurbains de Constantine (de Bekira à Zighoud Youcef) et de Skikda (d'El Harrouch à Hammadi Krouma). Les villes de ces espaces périurbains contiguës connaissent.

Distantes l'une de l'autre, en moyenne, de moins de 10 kilomètres, ces agglomérations assurent la continuité urbaine et spatiale entre les deux villes selon un axe naturel qui emprunte les plaines du Saf Saf. Il s'agit notamment (du Sud vers le Nord) de Bekira, Hamma Bouziane, Didouche Mourad, Zighoud Youcef, Ain

5 – Idem [3]

Bouziane, El Harrouch, Salah Bouchaour, Beni Bechir, Ramdane Djamel, El Hadaiek, Hammadi Krouma (cf. chorème n°7). Ces agglomérations composent les espaces périurbains de Constantine (de Bekira à Zighoud Youcef) et de Skikda (d'El Harrouch à Hammadi Krouma). Les villes de ces espaces périurbains contiguës connaissent une croissance qui peut entraîner des agrégations. Il s'agit de la configuration d'une conurbation future.

2.4. Les avantages que peut présenter ce binôme :

- La possibilité d'atteindre la taille millionnaire ;
- La possibilité d'ouverture sur le monde à travers la fonction maritime ;
- Le poids historique, culturel et économique de Constantine ;
- La situation du binôme Constantine- Skikda au cœur d'une armature urbaine équilibrée ;
- L'existence d'une zone industrielle de taille mondiale, d'un port spécialisé dans l'exportation des hydrocarbures, et d'un autre port spécialisé dans le conteneur ;
- L'essor de la fonction touristique à Skikda et la possibilité de développer le tourisme urbain à Constantine vu ses ressources et ses potentialités touristiques ;
- L'existence d'un aéroport international qui contrôle et assure la gestion des différents aéroports de la région ;

L'existence d'un pôle universitaire qui constitue l'université-mère de celles de la région ;

- L'amélioration des conditions de métropolisation.

2.5. Formulation de quelques propositions:

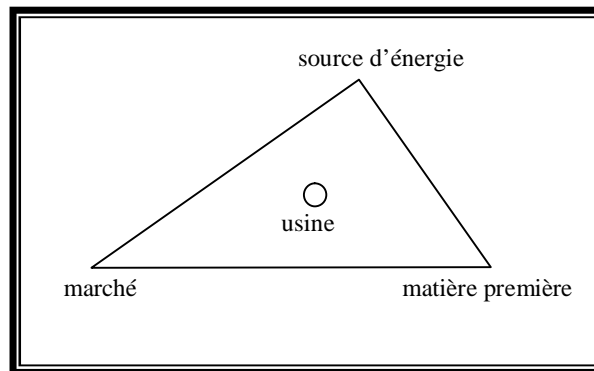
Ce binôme a besoin, pour un bon fonctionnement dans le cadre de la mondialisation, d'un environnement adéquat pour la création d'investissements. Dans cette optique, nous proposons la création d'une zone franche à Azzaba.

Afin de faciliter les échanges internationaux, certains pays désignent parfois des espaces bien délimités, à l'intérieur de leurs frontières, généralement situées à proximité des ports, aéroports ou zones industrielles, où les produits peuvent être importés sans tarifs ni quotas. Les barrières tarifaires sont retenues aussi longtemps que les produits demeurent à l'intérieur de cette région, que l'on appelle zone franche.

Ces espaces industriels où des produits sont importés et transformés avant d'être réexportés par les investisseurs, bénéficient d'énormes avantages comme l'exemption de droits de douane, les exonérations fiscales et surtout une main-d'œuvre abondante et bon marché. Ils visent à développer l'industrie dans des espaces déréglementés et défiscalisés susceptibles d'attirer les investisseurs. Les deux grandes activités des zones franches industrielles d'exportation sont le textile et le vêtement, d'un côté, la fabrication des composants électroniques et l'assemblage d'appareils électroniques.

Les firmes multinationales ont de plus en plus une chaîne de production à l'échelle mondiale. Et ces chaînes passent presque tout le temps par des zones franches. C'est une nouvelle forme de division internationale du travail qui laisse supposer que les zones franches vont continuer à développer.

Le choix d'Azzaba comme ville d'accueil de la zone franche s'explique par sa situation près des deux grands pôles industriels et portuaires du pays tout en s'inspirant du modèle économique de Weber. L'économiste Allemand a proposé en 1909 un modèle de localisation d'une activité industrielle. Selon Weber, cette activité doit chercher à minimiser ses coûts de production pour rester compétitive. Pour cela, elle tend à minimiser ses coûts de transport. Elle se localise au lieu où la somme des coûts de transport est la plus faible (cf. fig n°12). Ce modèle peut être transposé à la localisation de la zone franche d'Azzaba. Une telle démarche pourrait élargir la région préférentielle de la mondialisation jusqu'à Annaba, formant ainsi un triangle urbain cohérent susceptible de s'intégrer à la mondialisation. (cf. chorème n°8)



Azzaba se trouve dans un espace médian encadré par des pôles de développement importants. En tant que petite ville, elle a connu un dynamisme

économique et démographique découlant des échanges et des flux qui relient ces pôles. Azzaba se trouve à égale distance entre Annaba et Constantine et à proximité de Skikda (cf. chorème n°8). Cette localisation au cœur de trois grandes villes et de deux ports présente des avantages de coûts certains.

Par ailleurs, le dynamisme d'Azzaba nous incite à la proposer comme point nodal d'accueil et de distribution pour une vaste région triangulaire. Ce point nodal présente également par sa localisation des avantages certains : disponibilité des terrains, terrain plat, terre publique, quasi-équidistance avec les grandes villes, réseaux existants, etc.

En plus, Azzaba abrite un centre universitaire appelé à développer des filières technologiques de l'université mère, Skikda et en relation avec les deux grandes villes, Constantine et Annaba. A ce titre, Azzaba constitue effectivement un emplacement de choix pour une zone franche devant desservir une vaste région et plusieurs villes. Par ailleurs, elle se trouve au cœur d'un bassin démographique fortement peuplé d'Annaba à Skikda et de Constantine à Guelma avec un potentiel de main d'œuvre qualifiée élevé.

L'implantation d'une zone franche à Azzaba doit s'accompagner par le développement des infrastructures nécessaires à une bonne intégration mondiale (cf. chorème n°9). Ainsi, il est recommandé la construction de liaisons autoroutières entre Constantine et Skikda, Constantine et Annaba, Skikda et Guelma. Toutes ces liaisons autoroutières doivent transiter par Azzaba. Ce réseau permettrait de minimiser la distance temps actuelle et de la ramener à des normes internationales permettant de rapprocher la zone franche d'Azzaba du littoral et de la métropole, Constantine.

Par ailleurs, il est recommandé de moderniser le réseau ferré par la création de lignes électrifiées, de lignes à double voie et de lignes à grande vitesse reliant les mêmes villes et passant par le même point nodal, Azzaba. Réseau autoroutier et réseau ferré seraient par ailleurs reliés aux réseaux nationaux proposés dans le cadre des grandes actions structurantes d'aménagement du territoire (autoroute Est- Ouest).

En outre, il est recommandé la construction d'un aéroport international devant servir de véritable plaque tournante aérienne (hub). Cet aéroport desservirait plusieurs villes, principalement Constantine, dont il favoriserait la métropolisation.

Il est recommandé également de construire une grande gare de triage liée à la zone franche et chargée de réguler les flux de marchandises entrants ou sortants de la zone. Cette gare aura un rôle essentiel de distribution des produits vers l'exportation ou vers le marché national.

Il est recommandé également de développer les réseaux de communication actuels notamment ceux de la téléphonie fixe et mobile, d'Internet et à ce titre Azzaba peut être considérée comme point nodal d'organisation des réseaux du triangle. Les réseaux d'eau et d'énergie peuvent être également développés puisqu'ils bénéficient de conditions favorables (passage de gazoducs, d'oléoducs, zone industrielle de Skikda, etc).

Il est recommandé également de développer les réseaux de communication actuels notamment ceux de la téléphonie fixe et mobile, d'Internet et à ce titre Azzaba peut être considérée comme point nodal d'organisation des réseaux du triangle. Les réseaux d'eau et d'énergie peuvent être également développés puisqu'ils bénéficient de conditions favorables (passage de gazoducs, d'oléoducs, zone industrielle de Skikda, etc).

Toutes ces propositions peuvent contribuer au développement des activités de services des villes de Constantine et Skikda, activités contribuant au processus de métropolisation. De même qu'elles peuvent contribuer à renforcer le rôle de Constantine et Skikda comme métropoles autour desquelles s'organisent tous les réseaux du Nord-Est algérien.

En définitive, le développement des villes dépend désormais moins de leurs ressources propres que des fonctions qui lui sont attribuées et de celles qu'elle ont su conquérir. Leur devenir est également lié au rôle qui leur échoit dans l'organisation mondiale des échanges.

Toutes ces propositions peuvent redynamiser la région de Skikda, développer et renouveler ses activités de base (l'industrie et l'activité portuaire), donner un nouvel élan pour d'autres activités comme le tourisme qui est devenu l'une des activités clés de la mondialisation, ou l'agriculture.

Dé lors Skikda sera la porte d'entrée de la mondialisation dans l'Est Algérien.

BIBLIOGRAPHIE:

Commentaire [Org1]:

Commentaire [Org2]:

1-Ouvrage :

- q Abderrahmane Mebtoul, «*L'Algérie face aux défis de la mondialisation*», office des publication universitaires, 2002.
- q Jean François Troin, «*le Magreb hommes et espaces*», Armand Colin, 1985.
- q Mohamed Sari, «*Algérie horizon 2020 : vers une autonomie économique minimale*», 2002.
- q Olivier Dolfus (collectif) «*Mondialisation les mots et les choses*». Edition KARTHALA ,1999.
- q Vasco de Gama à Bill Gates, Gérard Vindt, «*500 ans de capitalisme: la mondialisation de l'économie*», éditions Mille et une nuits.
- q Y.Crozet, L.Abdelmalki, D.Dufourt et R.Sandretto , «*les grandes questions de l'économie internationale*», éditions Nathan.
- q Groupe de Lisbonne : «*Les limites à la Compétitive, vers un nouveau contrat mondial* », Editions du Boréal Cap-Saint Iguace, 1995.
- q Mercure (D) : «*Les dynamiques sociales de la mondialisation* », in «*La mondialisaton : un phénomène pluriel* », Presses de l'université Laval, De Boeck, 2001.
- q EL Filali (M) : «*La problématique de la mondialisation capitaliste, le phénomène et son aspect* », asociation d'économie politique AEP, Montréal, 1998.

- q SALÜN (F) : « *Stratégies et nouvelles formes de concurrence, prospective de l'industrie électronique* », Inter, Edition, collection cahiers de prospective, Paris ,1995.
- q Jove (B) : « *étude des dynamiques territoriales* », université du Québec à Montréal niveau 2, 2002.
- q GÉRIM-GRATALOUP (A-M) : « *Précis de géographie* », Ed NATHAN,1997
- q Plihon (D) : Les enjeux de la globalisation financière « *Mondialisation au delà des mythes* » Paris la découverte, 1997
- q Zacharie Arnaud et Eric Toussaint « *Le bateau ivre de la mondialisation* ».co-édition CADTM/Syllepse,2000.

2-Thèses et memoires :

- q Acherard (S) : « Métropolisation et territoires préférentiels de la mondialisation en Algérie. Le cas de Constantine» mémoire pour l'obtention du diplôme de magister en architecture option urbanisme, université de Constantine, 2004.
- q Boukerzaza (H) : «Décentralisation et aménagement du territoire en Algérie (la wilaya de Skikda) », thèse de doctorat de 3^{ème} cycle. Géographie de l'aménagement. Option: espace rural. Université Paul Valéry Montpellier. Juillet 1985.
- q Brahimi (B), Halladj (H) : «Contribution a l'aménagement de la zone côtière de la wilaya de Skikda», mémoire pour l'obtention du diplôme technicien supérieur en environnement. Institut national spécialiser dans la formation professionnelle, Emjez-Eddchich Merdj Eddib. 2001.

q 3-Revues, périodiques et articles de journaux

- q Annuaire statistique de la wilaya de Skikda, 2002.
- q Annuaire statistique du port de Skikda, 2002.

- q Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme la commune de Skikda, tome 2, Skikda 1999.
- q plan d'occupations du sol de la ville de Skikda .
- q plans d'aménagement wilaya (PAW) 1997.
- q Ponts de Constantine, Panorama sur l'histoire Extrait d'un article paru dans 'El-Moudjahid' du 6 Novembre 1992.
- q Rapport socio-économique de la wilaya de Skikda, 2002.
- q Rapport socio-économique de la wilaya de Skikda, à l'occasion de la visite de son excellence monsieur le président de la république, septembre 2000.
- q Annuaire statistique de l'RGPH de 1998.
- q Entreprise de gestion de la zone industrielle, Skikda.

4- Sites Internet :

- q Comité de solidarité Tiers-Monde de Trois-Rivières, 2002-2003 : [www.cstm.qc/in terre-actif](http://www.cstm.qc/in%20terre-actif).
- q La mondialisation, savoir plus. www.France.attac.org/a910
- q Carnoy (M) : « *Une définition de la mondialisation* » <http://www.globalprogress.org/frances/Mexico/Carnoy.html>
- q Cours proposé par Jenny – 701 – année scolaire 2001/2002. [http://www.ac-bordeaux.fr/etablissement/sud Medoc/SE/Frum.cour.htm](http://www.ac-bordeaux.fr/etablissement/sud%20Medoc/SE/Frum.cour.htm).
- q Le monde diplomatique :[www.monde diplomatique.fr/1997/OG/wolf/7763](http://www.monde%20diplomatique.fr/1997/OG/wolf/7763).
- q FRANCOIS DE BERNARD : « Village mondial», <mailto:germ@mondialisation.org>,

- q José (M) et Souveaux (F) : « *Territoires géographique* », Poitiers, groupe d'étude sur la mondialisation.

<http://www.mondialisations.org>

- q Badie (B): « la fin du territoire », perso.wanadoo.Fr/espace monde/Etat.2.ppt-94k.

- q L'encyclopédie de L'Agore : « *un aperçu du déséquilibre au début du troisième millénaire* », 2003.<http://hagora.qc.ca/mot.nsf/dossier/mondialisation>.

Conclusion générale :

Ne pouvant échapper au processus de mondialisation en cours, qui n'épargne aucun Etat, l'Algérie décide de s'ouvrir sur le monde et sur l'économie globale après trois décennies de politique fondée sur les principes du socialisme.

Ayant choisi le chemin de l'intégration aux réseaux mondiaux, l'Algérie, consciente de la nécessité de l'adaptation de son économie et son commerce extérieur aux normes et règles qui régissent le monde, a engagé des réformes structurelles. En parallèle, elle a signé un accord d'association avec l'Union Européenne et envisage son adhésion à l'organisation mondiale du commerce.

Mais l'Algérie, soucieuse de son adaptation économique, n'a pas déterminé les villes ou les territoires qui vont accompagner son intégration. C'est-à-dire les zones qui sont en mesure d'accueillir les investissements directs étrangers et d'être des vecteurs de la mondialisation.

Le travail sur la mondialisation en Algérie est difficile en raison de l'absence de travaux scientifiques de référence et de l'inexistence de données statistiques permettant d'élaborer des indices, des indicateurs, des critères comparables à ceux utilisés par les acteurs de la mondialisation. L'Algérie dans ses efforts d'intégration, part de très loin comparée à d'autres pays dont les avancées sont certaines. La Tunisie par exemple avec la métropolisation de Tunis, le tourisme, les zones franches, etc.

Une des villes qui semble en mesure de s'intégrer à la mondialisation est Skikda. La distance entre l'état réel de la ville et les exigences paraît grande, car Skikda ne répond pas à tous les critères de la métropolisation. C'est une ville moyenne, qui ne remplit pas, intra muros, les conditions de la métropolisation. De plus, l'extension de la ville est lourdement handicapée par les contraintes physiques du site. Néanmoins, malgré cette inadaptation aux conditions mondiales, la ville avec ses atouts, son poids historique et économique, son poids dans le pays et dans la région peut s'engager dans des processus de métropolisation notamment dans le cadre d'un binôme complémentaire, le binôme naturel et historique Constantine-Skikda.

La mondialisation actuelle constitue le début d'un long processus historique. Malgré les retards considérables actuels, l'Algérie doit se placer à l'échelle de ce parcours historique

durable. Elle dispose d'une base certaine, de ressources naturelles quasi-illimitées et de moyens financiers très importants qui peuvent lui permettre d'accélérer les dynamiques.

Il en est de même pour Skikda. Les processus de métropolisation seront longs et doivent se faire dans le cadre d'une construction régionale viable. Ils se feront. Cela dépend d'abord d'une volonté politique forte et ensuite d'actions d'aménagement et d'investissement. Leur conduite nécessite également l'élaboration d'une véritable politique de développement pour la ville de Constantine à laquelle participeront les pouvoirs publics et un pouvoir métropolitain dans lequel seront représentés tous les courants de la société civile.

Par ailleurs, une profonde réflexion doit être engagée sur la nature des territoires préférentiels qu'il faut préparer. Faut-il désigner et promouvoir des enclaves de prospérités, des espaces performants organisés autour des plus grandes villes du pays, notamment Alger ? Faut-il alors abandonner de vastes territoires au désinvestissement et à la pauvreté ? Ou bien faut-il construire des ensembles régionaux complémentaires, plus vastes et les préparer par des interventions répondant aux exigences mondiales ? Cela implique un nouveau regard sur l'aménagement du territoire qui dépasse le cas de la ville comme entité spatiale ponctuelle pour la considérer comme un élément d'un système plus vaste qu'elle commande et enrichit et qui l'enrichit. L'intégration à un ensemble composé de milieux géographiques et de ressources économiques différentes permettra à la ville de rassembler et mieux développer ses processus de métropolisation. Inversement, l'avancée de la métropolisation de Skikda aura un effet d'entraînement sur cet ensemble régional notamment parce qu'il peut déboucher sur la constitution d'une vaste conurbation allant de l'intérieur au littoral.

L'Algérie ne dispose pas de mégalo-pôles, ni de métropoles internationales. Elle est condamnée pourtant à développer ses villes de manière à les intégrer au réseau mondial. Au lieu de développer des petites enclaves de prospérité sans dimension internationale réelle, à l'exception d'Alger, elle doit envisager le développement des villes dans le cadre d'une construction régionale où sont rassemblés les facteurs favorables de la métropolisation et de l'intégration. Le modèle Constantine- Skikda étendu à Annaba peut être retenu pour identifier d'autres régions et les proposer comme territoires préférentiels.

Il est évident que l'intégration de quelques villes au détriment du reste du territoire national est un choix qui peut marginaliser de vastes zones et un grand nombre d'habitants. Comme il est

évident que l'intégration de tout le territoire est une utopie. L'identification et la construction de régions articulées autour de villes proposées à la métropolisation sont une voie intermédiaire qui peut aider à identifier les territoires préférentiels à retenir.

L'idée de construction régionale a existé en Algérie notamment dans le cadre du développement industriel et, avec comme support de cette construction, l'industrie.

Le cas de Skikda montre que les processus de mondialisation, de métropolisation, de construction régionale et même de développement local sont en fait étroitement imbriqués.