

DÉSENCLAVEMENT ET ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE DE JIJEL : RÔLE ET IMPACTS DU PORT DE DJEN DJEN.

A. AIDAT, N. MESSACI

Université Salah boubnider Constantine 3, Algérie

Reçu le 19/11/2016 – Accepté le 2/03/2017

Résumé

Le port de Djen Djen est considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée, en termes d'espaces et eau profonde. Hub international et Pôle d'attractivité, en projet pour la wilaya de Jijel, ce port pourrait-il constituer un important moteur pour le développement du territoire ? Actuellement son impact est encore faible en matière de croissance économique de la région. Pour élucider cette problématique et comprendre pourquoi la wilaya de Jijel, disposant d'un tel port n'arrive pas à se hisser sur le plan économique, nous utiliserons une démarche déductive et pluridisciplinaire. Deux hypothèses semblent expliquer la situation: la première consiste en l'enclavement physique de la wilaya, la deuxième s'articule autour d'une stratégie de développement capable d'anticiper le devenir du port par deux axes majeurs, qui sont : la création d'une synergie entre ce dernier et le complexe sidérurgique de Bellara et la réalisation d'un terminal à conteneurs, à travers lequel, le port de Djen Djen deviendra une porte sur la méditerranée pour les pays du sahel via la transsaharienne.

Mots clés: port, territoire, hub, attractivité, impact, enclavement, synergie, terminal à conteneurs.

Abstract

Opening up and attractiveness of the territory of Jijel: role and impacts of the port of Djen Djen.

The port of Djen Djen is considered the most important port in the Mediterranean, in terms of spaces and deep water. International Hub and Pole of attractiveness, a project for the wilaya of Jijel, could this port constitute an important engine for the development of the territory? At present, its impact on economic growth in the region is still weak. To elucidate this problem and to understand why the wilaya of Jijel, having such a port does not succeed in raising itself economically, we will use a deductive and multidisciplinary approach. Two hypotheses seem to explain the situation: the first consists in the physical enclavement of the wilaya, the second is built around a development strategy capable of anticipating the future of the port by two major axes: A synergy between the latter and the steel complex of Bellara and the construction of a container terminal, through which the port of Djen Djen will become a gateway to the Mediterranean for the countries of the Sahel via the Trans-Saharan.

Keywords: port, territory, hub, attractiveness, impact, enclavement, synergy, container terminal.

ملخص.

العنوان: إفتتاح وجاذبية إقليم جيجل: دور وتأثير ميناء جن جن

يعتبر ميناء جن جن كأهم منشأة مينائية على مستوى البحر الأبيض المتوسط، من حيث المساحة والمياه العميقة. باعتبار الميناء يمثل مشروع محور دولي و قطب جذاب لولاية جيجل، هل بإمكانه أن يكون محركا هاما لتنمية الإقليم؟ لا سيما وأن تأثيره حاليا لايزال ضعيفا على المنطقة من حيث النمو الإقتصادي. لحل هذه الإشكالية و فهم لماذا ولاية جيجل على الرغم من امتلاكها لكذا ميناء تظل غير قادرة على الإرتقاء اقتصاديا ، اتبعنا منهجية استنتاجية متعددة التخصصات . فيما يبدو أن هناك فرضيتين بإمكانهما شرح الوضع ، تتعلق الأولى بالعزلة الجغرافية للولاية ، فيما تتمحور الثانية حول استراتيجية تنموية قادرة على التنبؤ بمستقبل الميناء و ذلك عن طريق محورين رئيسيين يتمثلان في خلق تلاحم بين هذا الأخير و مجمع الحديد و الصلب لبلارة و إنشاء نهائي الحاويات الذي من خلاله سيصبح الميناء بوابة البحر الأبيض المتوسط لبلدان الساحل عبر الطريق العابر للصحراء.

الكلمات المفتاحية: ميناء، إقليم، محور، جاذبية، انعكاس، عزلة، تلاحم، نهائي الحاويات.

Introduction :

Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodales, les ports sont considérés comme des acteurs économiques qui sortent des limites de leur territoire. Le port de Djen Djen, situé à l'Est de l'Algérie, de par sa position géographique, bénéficie d'une place stratégique¹. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et est considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée, en termes d'espaces et eau profonde². La construction d'un terminal de transbordement de conteneurs³, la modernisation de ses infrastructures portuaires et leur adaptation aux normes mondialisées de la logistique moderne, l'augmentation de son trafic maritime⁴ et les multiples atouts dont il dispose⁵, lui font valoir la place d'un acteur majeur dans la chaîne de transport maritime et portuaire⁶. Cette position a été renforcée par l'engagement du groupe Dubai Ports World (DPW)⁷ à moderniser les infrastructures du port pour lui permettre de recevoir les grands navires de dernière génération et pour en faire la

¹Le port est situé à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar, Il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le Sud-Est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates-formes pétrolières du Sud

² Entreprise portuaire de Djen Djen

³ Le terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation permet au port de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.

⁴ Le port a trouvé sa vocation en étant l'un des principaux conduits d'exportation à la fois pour le commerce des conteneurs en plein essor et pour les marchandises sèches, en particulier les céréales

⁵ Le port de Djen Djen se trouve dans une zone excentrée adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement.

⁶ Il constitue donc un des plus grands bassins portuaires de la méditerranée avec un tirant d'eau profond de 18 mètres.

⁷ DPW : Dubai Ports World est le troisième opérateur portuaire mondial, opérant sur 49 terminaux et prévoyant d'étendre ses activités sur 12 autres.

plus grande station de conteneurs de l'Est du pays⁸. Il est question de faire de Djen Djen, à moyen terme, un hub international et de le positionner comme concurrent des ports euro-méditerranéens⁹ (voir carte n° 1).

La nouvelle stratégie de développement de la wilaya de Jijel, repose aujourd'hui, entre autre, sur le dynamisme du port de Djen Djen comme un levier de développement économique et un outil fort d'aménagement du territoire. Néanmoins, les données du terrain révèlent une autre réalité, celle des difficultés économiques qui marquent ce territoire. Alors pourquoi la wilaya de Jijel, disposant d'un port comme celui de Djen Djen, considéré comme le plus grand port à l'échelle de l'Afrique, arrive difficilement à se hisser sur le plan économique ?

Il est question de faire du port de Djen Djen, un pôle attractif et compétitif pour la wilaya et même pour toute la région de Jijel, tel qu'il est esquissé dans le cadre du SRAT et du PAW. Néanmoins, les premières difficultés semblent liées à l'enclavement du territoire en question. Une première hypothèse considère que le développement du port de Djen Djen se heurte à plusieurs contraintes dont la plus importante est celle de l'enclavement physique de la wilaya. Ceci explique la faible liaison routière et ferroviaire. Son développement serait à la hauteur des ambitions du port et qui assurerait de bonnes liaisons avec les autres pôles économiques. Une autre hypothèse s'impose à la première. Celle d'une stratégie de développement construite sur le long terme, capable d'anticiper sur le devenir du port et d'inclure les conjonctures et les ruptures qu'a toujours connu le territoire.

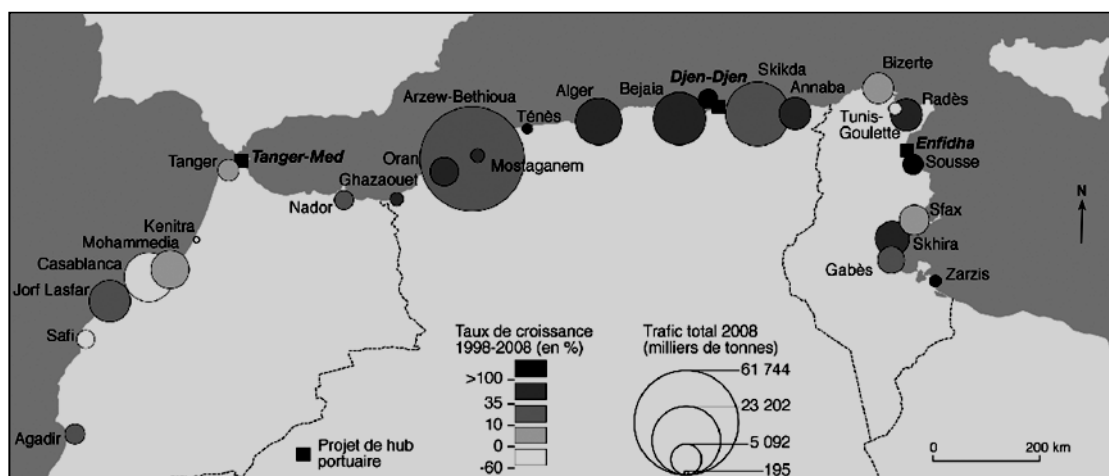
En vue d'apporter une réponse à la problématique établie au départ, nous avons opté pour une démarche déductive. Elle consiste à partir d'une théorie établie a priori, à émettre des hypothèses sur ce que l'on pense trouver sur le terrain et vérifier que les événements confirment ou infirment les anticipations. Des méthodes quantitatives et qualitatives sont utilisées dans le cadre de la collecte et de l'analyse des données recueillies. La démarche se veut pluridisciplinaire, approchant le contexte géographique du territoire, l'histoire, et l'économie. L'objectif étant de mesurer les impacts du port sur le développement socio-économique et urbain du territoire.

⁸Setti M et al, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Méditerranée

Revue géographique des pays méditerranéens, n°116 Le Maghreb dans la Mondialisation, (2011), pp 1-10

⁹ Idem

Carte n° 1 : Hiérarchie et Dynamique des Ports de Maghreb : Djen Djen Projet de Hub portuaire
 Source : Revue Géographique des Pays Méditerranéens n° 116



1. LE PORT DE DJEN DJEN ET LE DÉSENCLAVEMENT DU TERRITOIRE

L'enclavement d'un pays, d'une région, peut-être la résultante de différents facteurs, voire de la combinaison de plusieurs d'entre eux. Dans certains cas, l'enclavement est dû à des facteurs physiques, facilement perceptibles sur le terrain. D'autres cas d'enclavement peuvent trouver leur origine dans des choix politiques, voire dans la combinaison de différents facteurs : physiques, économiques, et politiques¹⁰, etc., comme il est le cas du territoire de la wilaya de Jijel.

1

¹⁰ Politique d'aménagement du territoire, dans ces cas-là, l'enclavement est moins évident à observer. Sa compréhension peut exiger l'analyse de processus parfois longs et complexes. La démarche historique apparaît alors indispensable pour pouvoir identifier ces processus et en comprendre l'enchaînement.

ou l'enclavement constitue un véritable obstacle au développement.¹¹ L'opposition mer/montagne, qui confère une particularité à cette wilaya, semble avoir donné l'avantage aux régions qui l'entourent, plus accessibles et propices qu'elle au développement des communications ainsi qu'à celui des échanges

En effet, le territoire de Jijel chevauche l'Atlas tellien qui, d'Est en Ouest, forme une barrière naturelle et se prolonge dans certains secteurs jusqu'au rivage. Il résulte de cette configuration du milieu physique une forte concentration des populations à l'endroit des plaines côtières. Là où les conditions sont les plus favorables à l'implantation et à l'essor des différentes activités humaines. Sur le reste de son territoire, montagneux pour 80 % de sa superficie, d'importantes contraintes s'opposent à l'établissement aisé des populations et à celui des voies de communication¹². Il en résulte une concentration de l'habitat et des activités dans les plaines au détriment des zones de montagne. Celles-ci sont considérées comme des espaces périphériques et sous-développés¹³.

¹¹ Abdelaziz S, « Enclavement montagnard et développement. Le cas de Jijel (Algérie) », *l'Université d'Aix Marseille, département de géographie et aménagement*, (2012)

¹² Marqué par des altitudes relativement élevée (1800 m) sur les parties sommitales de l'arrière-pays et une pente excessivement marquée (généralement supérieure à 25%).

¹³ Les plaines sont relativement bien desservies en moyens de transport et équipées, et, d'un autre côté, des espaces montagneux isolés et sous-équipés

La situation d'enclavement qui caractérise la *wilaya* de Jijel fait de ce territoire, aujourd'hui, une zone marginale au sein d'un littoral algérien plus attractif (voir carte n° 2), notamment si on l'inscrit dans son environnement régional immédiat. Il se trouve qu'il est ceinturé, d'est en ouest en passant par le sud, par un ensemble de *wilayas* relativement dynamiques et qui comptent actuellement parmi les pôles de développement régionaux de l'Est algérien et du pays d'une manière générale¹⁴.

L'ouverture de ce territoire longtemps enclavé devient une condition nécessaire pour le développement socio-économique de la région et les transports peuvent y contribuer. Ces derniers constituent des supports déterminants pour toutes les activités sociales et humaines¹⁵, un outil important de lutte contre la distance et d'amélioration de l'accessibilité. Ils jouent un rôle très significatif dans la mobilité des personnes et des biens, à la structuration spatiale et au développement territorial à différentes échelles.

Deux moyens permettront à la *wilaya* de sortir de son enclavement, le réseau ferroviaire reliant la *wilaya* avec le reste du territoire national, notamment avec le dédoublement de la voie ferrée reliant le port de Djen Djen au complexe de sidérurgie à Bellara. Le deuxième moyen, consiste en la pénétrante autoroutière reliant le port de Djen Djen à l'autoroute Est-Ouest au niveau d'el Eulma sur 110 km : un projet structurant qui permettra à la *wilaya* de s'ouvrir sur le corridor Est-ouest, ce qui présente l'avantage de désenclaver la partie montagneuse de l'Ouest de la *wilaya*. D'autre part, cette pénétrante confortera l'hinterland du port de Djen Djen vers les *wilayas* des Hauts Plateaux, et même des régions les plus éloignées du sud (voir carte n° 3). Cette position lui confère un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation, et donc de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux¹⁶.

2. LE PORT DE DJEN DJEN : D'UN PORT INDUSTRIEL VERS UN PORT COMMERCIAL

¹⁴ Abdelaziz S, op cite

¹⁵ LIHOUSSOU M, « Ports et désenclavement territorial ; cas de l'arrière-pays du Port Cotonou », université du HAVRE, Géographie des transports, (2014) ,461 pages

¹⁶ EPJ : Port de Djen djen, une liaison entre l'Afrique, l'Europe et le moyen orient ,Site officiel présentant le port, sa situation géographique, ses activités, ses infrastructures, et ses statistiques.

Le port de Djen Djen, était conçu initialement comme une infrastructure d'accompagnement pour servir au projet de complexe sidérurgique de Bellara qui remonte à l'année 1980. Il devrait permettre l'importation du minerai de fer nécessaire au bon fonctionnement de l'usine sidérurgique. Par ailleurs, du fait de sa conception relativement moderniste, il devrait aussi répondre efficacement aux nouvelles conditions et exigences en transport maritime international.

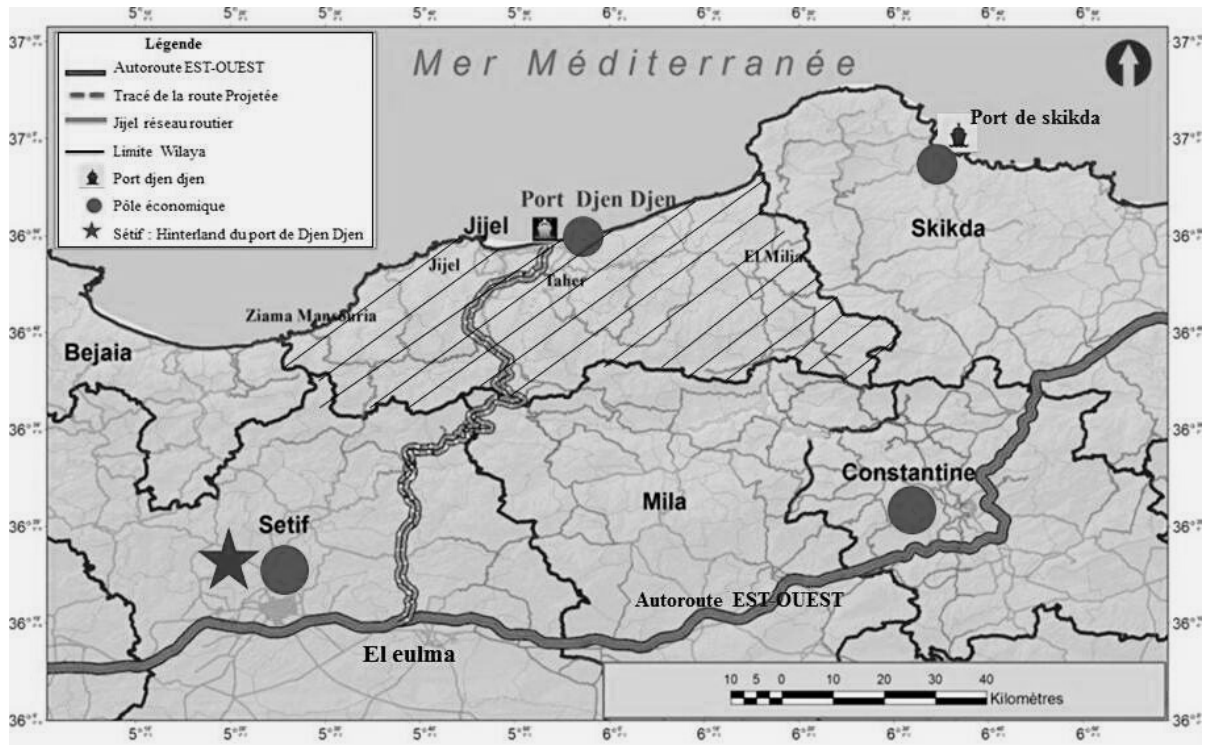
Le changement de l'économie algérienne vers une économie de marché, marquée par un désengagement de financer les projets à caractère économique, la décennie noire, tous ces facteurs réunis ont remis en question la stratégie de développement mise en place à Jijel, le projet de réalisation du complexe de sidérurgie a été interrompu. Dans un premier temps le port était contraint à des difficultés énormes pour décoller économiquement, surtout en l'absence des superstructures et des équipements portuaires de base indispensables à son exploitation et sa rentabilité.

Il était question donc de réintégrer le port dans une nouvelle perspective de développement toute-à fait autre que celle prévue au départ, en lui donnant une vocation plutôt commerciale. Toutefois, le port a trouvé sa vocation en étant l'un des principaux conduits d'exportation à la fois pour le commerce des conteneurs en plein essor et pour les marchandises sèches, en particulier les céréales . La nécessité de réussir son insertion sur le long terme dans le partenariat Euro-Méditerranéen marquera la nouvelle stratégie du port. Aujourd'hui, la mise en synergie entre le complexe de sidérurgie en voie d'achèvement , et l'activité du port de Djen Djen ainsi que les effets induits par la future pénétrante autoroutière entre cette infrastructure portuaire et la ville d'El Eulma, dans la *wilaya* de Sétif, seront d'un grand apport pour l'économie tant régionale que nationale.

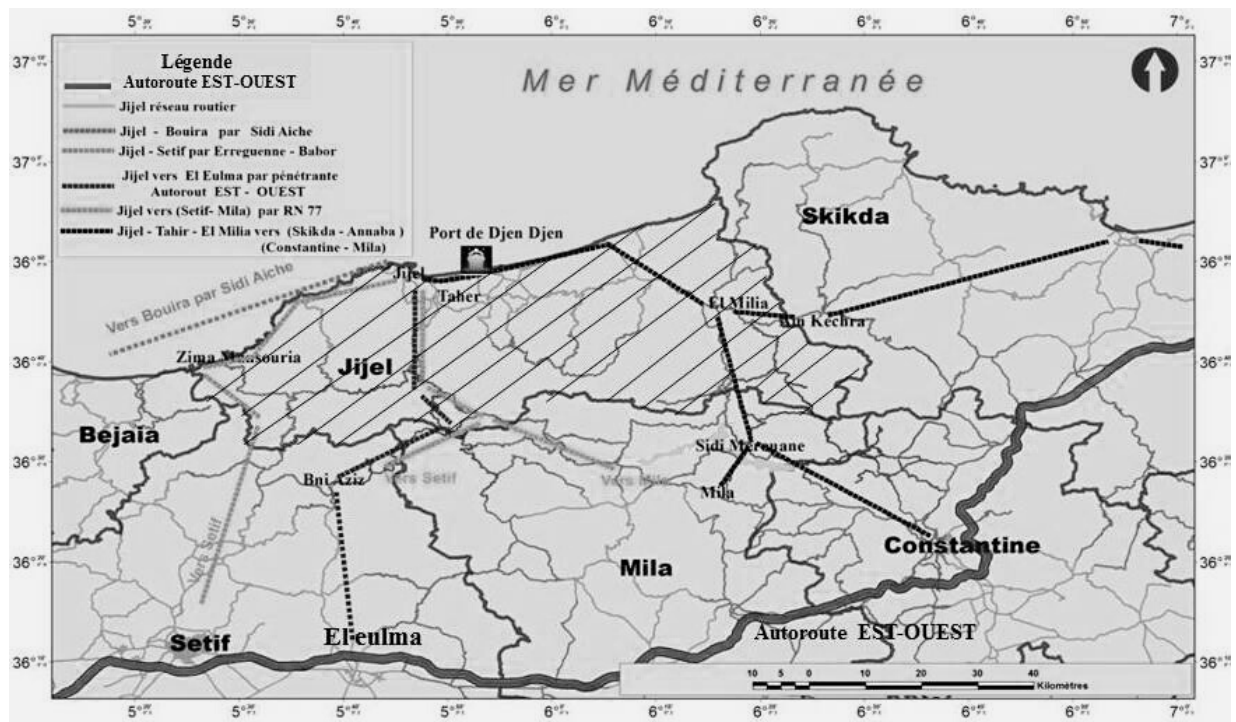
3. LE PORT DE DJEN DJEN DANS LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT NATIONALE ET RÉGIONALE

L'examen des deux schémas d'aménagement national (SNAT) et régional (SRAT) nous révèlent à travers le diagnostic déjà établi que l'espace de la région Nord-Est est caractérisé par un déséquilibre dans le maillage de son réseau urbain, où les villes moyennes et petites sont faiblement représentées. L'armature urbaine est structurée autour des deux métropoles, Constantine et Annaba, qui forment avec Skikda, les trois grands pôles industriels de la région.

Carte n° 2 : Situation géographique de la wilaya de Jijel par rapport à la région Nord-Est de l'Algérie



Carte n° 3 : Maillage projeté du réseau routier de la wilaya de Jijel avec le Grand Axe Autoroutier EST-OUEST



En matière d'infrastructures maritimes, la région Nord-Est est dotée de trois (03) ports commerciaux importants : Annaba, Skikda, et Jijel. Ces ports, assurent une desserte régulière avec l'ensemble des principaux ports du bassin méditerranéen, constituent ainsi un atout majeur pour le développement économique, ce qui renforce l'attractivité de la région. Quant au port de Djen Djen, il représente, avec la zone industrielle de Bellara, un axe important pour le développement futur de la région.

Néanmoins, l'implantation des deux ports de Skikda et d'Annaba en plein milieu urbain, les contraint à de grands problèmes d'accès du trafic portuaire. Ils jouent un rôle de leaders dans le développement économique de la région, car sont considérés comme étant les deux grands pôles industriels de la région Nord-Est du pays. Ils se distinguent par leur forte spécialisation autour des activités industrielles. Celui de Skikda assure le transit et le traitement industriel des hydrocarbures, et celui d'Annaba est spécialisé dans la sidérurgie et l'industrie chimique. (Voir carte n° 4).

Malgré les grands atouts dont dispose le port de Djen Djen et qui permettent de le distinguer par rapport à tous les ports de l'Algérie (c'est le seul port de l'Algérie qui n'est pas urbain, il dispose d'une surface permettant l'extension et l'épanouissement de futures infrastructures nécessaires pour son fonctionnement¹⁷), ce dernier ne figure pas parmi les préoccupations et les priorités des politiques d'aménagement que ce soit nationale ou régionale. Ceci confirme l'hypothèse établie au départ se rapportant à l'enclavement et la déclinaison du territoire mais sous une autre forme, dite politico-économique.

4. LE PORT DE DJEN DJEN ; UN PROJET ÉCONOMIQUE STRUCTURANT, PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ POUR LE TERRITOIRE

Le port de Djen Djen constitue aujourd'hui un acteur économique aux multiples atouts. La construction d'une stratégie de relance portuaire, s'avère indispensable pour le développement du commerce international et de l'industrie. Il répond aux six critères pouvant motiver la décision de l'acheteur-transport à choisir ce port par rapport aux autres ports de la région et qui sont¹⁸ : sa

¹⁷ Ce port, dispose d'aires de stockage importantes : 12 500 m² pour les marchandises générales et 9 000 m² pour le ro/ro, ainsi que de ciment, pourrait s'avérer d'un apport considérable pour la zone industrielle de Bellara .

¹⁸ Messan LIHOUSOU, « Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de

position concurrentielle, ses coûts de manutention, la qualité des installations portuaires, la spécialisation du port et ses équipements dans certains trafics, la fiabilité et la vitesse des chargements et déchargements, des opérations administratives, et enfin l'environnement routier et ferroviaire.

Ce port concentre les investissements sur des projets générateurs de croissance, d'emploi et d'innovation, ce qui conforte sa vocation d'un futur lieu d'implantation privilégié pour les activités industrielles. La création d'une synergie entre le port et le secteur industriel de la région, optimisera sa rentabilité et sa compétitivité.

Le complexe sidérurgique de Bellara, dont la capacité de production est de 07 millions de tonnes/An¹⁹, est relié au port de Djen Djen par le dédoublement de la voie ferrée, permettant l'acheminement des matières premières à partir du terminal minéralier²⁰, toutes les conditions sont réunies pour mettre en valeur cette infrastructure, elle dispose de toutes les performances portuaires, lui permettant de recevoir de grands navires, une situation géostratégique privilégiée favorisant l'accès direct au marché européen, via le premier port de transbordement de conteneurs à l'échelle nationale, (voir carte n°4).

Un autre investissement de taille, est celui de la réalisation du terminal céréalier permettant au port de jouer un rôle principal à l'échelle nationale, dans le transit de la plus grosse partie du trafic céréalier national²¹. Le terminal céréalier des grands moulins du sud(GMS), aura une capacité de production de 02 millions de tonnes/an²².

Cotonou », DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DU HAVRE
Géographie des Transports, (2014), 461p

¹⁹ Le complexe sidérurgique de la nouvelle société «ALGERIAN QATAR STEEL » (AQS) est le fruit d'un partenariat Algéro Qatari (51/49%) au site de Bellara, qui va permettre la production de 2.5 millions de tonnes d'acier /an en première phase pour atteindre 05 millions de tonnes à moyen terme pour satisfaire la demande nationale. Les travaux sont lancés en 2015 pour s'achever en 2017 avec l'entrée effective de la production

²⁰Une superficie de 10 ha est déjà réservée au quai Ouest pour ce trafic avec un quai de -18 m de tirant d'eau pour accueillir les navires minéraliers

²¹ Grâce au programme d'investissement de l'OAIC qui a acquis de nouveaux équipements de déchargement de céréales

²²EPJ : Port de Djen djen, une liaison entre l'Afrique, l'Europe et le moyen orient

5. LE PORT ET SES IMPACTS SUR LE TERRITOIRE DE JIJEL : VERS UN DYNAMISME DURABLE

Depuis longtemps, les villes et les ports sont étroitement intégrés. Les échelles sont d'ailleurs moins importantes qu'aujourd'hui. Les habitants sont majoritairement des pêcheurs et l'activité principale des ports était de stocker des marchandises pour la ville. À cette époque déjà, le port représente le symbole économique du développement des villes portuaires, et la prospérité des deux éléments était très liée²³.

Le port de Djen Djen, de par sa destination commerciale²⁴, a été implanté en dehors de la ville, sur une vaste étendue de terrain estimée de 120 ha, avec une future zone d'extension extra portuaire s'étalant sur 40 ha (voir carte n°3). Ce port qui n'est pas urbain s'éloigne de la ville et devient de plus en plus autonome. Ces dernières années, son ouverture sur l'international a augmenté d'une manière significative le transport maritime. L'échelle de cette infrastructure portuaire s'adapte difficilement au contexte local²⁵. Le port continue de représenter le symbole du développement économique mais, d'une échelle d'importance dépassant la ville.

L'importance de son activité portuaire est révélée par les variations du mouvement de la navigation. La lecture des tableaux N° 1 et 2, nous montrent que 510 navires ont accosté au port de Djen Djen au 3ème trimestre 2016 contre 590 navires à la même période de l'année écoulée, soit une baisse de 14 %. Le TJB²⁶ moyen par navire au 3ème trimestre 2016 est de 13 718 857 tonneaux contre 14 477 075 tonneaux à la même période de l'année 2015, soit un recul de 22 %. Cette baisse est expliquée dans sa grande partie par la régression de

²³Jeanne Riot, Richard Zelezny ; Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : La problématique Ville-Port à Dunkerque., Edition HAL, archives ouvertes, 2014.

²⁵ Les séjours brefs des navires dans les ports, ainsi que les passages rapides de marchandises sans utilisation de main d'œuvre, changent significativement l'ambiance traditionnelle des ports. D'une part, la création de la valeur ajoutée dans les ports s'affaiblit et, les zones industrialo-portuaires ne sont donc plus primordiales pour l'économie locale ; d'autre part, ce phénomène est à l'origine d'une grande concurrence interportuaire à une échelle plus large.

²⁶ Tonneaux jauge brute

l'activité des véhicules (RO/RO)²⁷ dont les chiffres nous montrent une baisse de plus de 40% à partir de l'année 2015²⁸ (voir graphe rétrospective du trafic portuaire).

Pour le délai de traitement des navires, l'attente moyenne en rade au troisième trimestre 2016 est de 1,62 jours/navires, contre 4,89 jours/navire en 2015, soit une amélioration de l'ordre de 67%. De même pour le séjour moyen à quai, une progression de 14% est enregistrée en 2016 par rapport à l'année écoulée.

Le trafic global du port de Djen Djen, pour la fin de l'année 2016, est estimé de 3.750.000 tonnes²⁹. En effet, les différentes contraintes auxquelles le port de Djen Djen a été soumis, ont fait que ce dernier n'exploite que 40% de sa capacité, ce qui se répercute directement sur la ville, dont l'attractivité sur la population reste faible. Le port emploie actuellement 1350 personnes³⁰.

Néanmoins la nouvelle stratégie portuaire³¹ vise une meilleure exploitation des capacités du port par l'encouragement des investissements dans les domaines agricole³² et de construction. Ceci permettra la relance du secteur portuaire³³, dont les retombées sur le territoire et la

²⁷ RO/RO : Roll-On, Roll-Off signifiant « roule dedans, roule dehors », Un roulier, ou navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.

²⁸ Cette baisse est le résultat des nouvelles dispositions relatives à l'importation des véhicules décidée par les pouvoirs publics.

²⁹ Ce volume est pratiquement identique à celui de l'année 2015

³⁰ Statistiques EPJ 2016

³¹Le port cherche une autre alternative à la politique d'importation des véhicules.

³² Promouvoir une stratégie concernant le couloir vert par l'exportation des produits agricoles

³³Plusieurs accords de partenariat ont été signés avec sociétés étrangères et mixtes au cours de l'année 2016 ;

-La société algérienne « TRANS MEDI EXPRESS AGRO » et la société belge « NEOOD ».

-La société algérienne« SDAT-DEVELOPPEMENT AGRICOLE TASMEN T » en collaboration avec l'ÉTABLISSEMENT MEITAH RABAH et la société turque « ADVANCED DEVELOPMENT ALTA ».

-La société algérienne « SDAT-DEVELOPPEMENT AGRICOLE TASMEN T » en collaboration avec l'ÉTABLISSEMENT MEITAH RABAH et la société turque « AD HOLDING COMPANY ».

population seront conséquentes. Le port verra son trafic passer à 30 millions de tonnes en 2030, grâce aux différents projets en cours de réalisation. Il s'agit, entre autres, de la réalisation d'une gare maritime au sein du port pour développer le cabotage national et éventuellement, international, et du terminal à conteneurs devant faire de Djen Djen un hub incontournable qui attirera de nombreux armateurs étrangers³⁴.

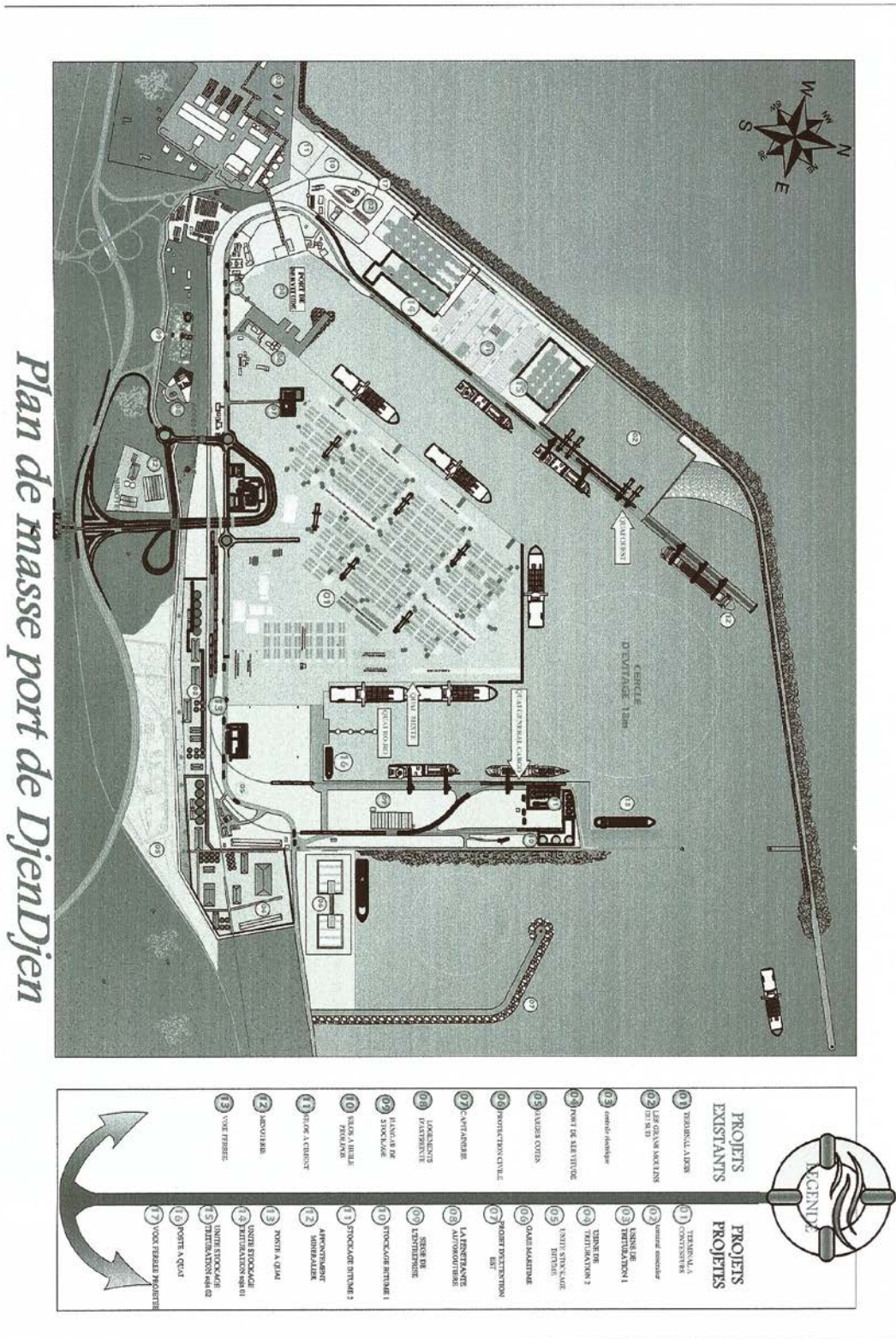
-La société algérienne « SDAT-DEVELOPPEMENT AGRICOLE TASMMENT» en collaboration avec l'ETABLISSEMENT MEITAH RABAH et la société Russo -Tunisienne « TANIT WORLD» « ADVANCED DEVELOPMENT ALTA » .

-La société algérienne « SDAT-DEVELOPPEMENT AGRICOLE TASMMENT» en collaboration avec l'ETABLISSEMENT MEITAH RABAH et la société tunisienne « TANIT TUNISIA »

-L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN et LA FARGE ALGÉRIE pour la mise en place d'une plateforme d'exportation de clinker et de ciment gris.

³⁴ Le groupe Emirati s'est engagé au port de Djen Djen dans le but d'en faire un port de transbordement à hauteur de 2 millions de conteneurs par an.

Carte n° 4 : le plan de masse du port de Djen Djen
Source :EPJ



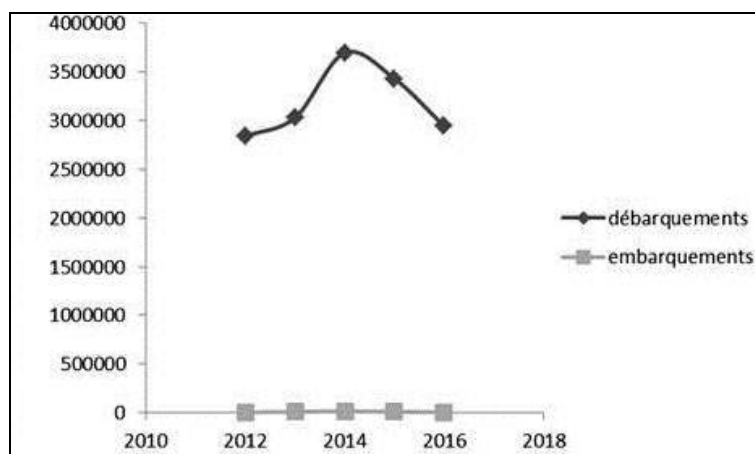
Tab n° 1 : Mouvement de la navigation au 3ème trimestre 2016 : Trafic maritime
Source : EPJ

Type Navires	Nombre de navires à l'entrée (unité ; nombre)			Tonneaux jauge brute (TJB) (unité ; tonneaux)		
	2015	2016	2014-2015	2015	2016	2014-2015
Céréaliers	29	28	-3%	664 332	684 815	3%
Cimentiers	67	44	-34%	414 755	319 533	-23%
RO/RO	144	65	-55%	5 069 265	2 695 425	-47%
Bois	69	69	0%	579 506	667 201	15%
Fer-tubes	96	108	13%	769 189	1 111 707	45%
Cargos	129	146	13%	789 466	926 783	17%
P. conteneurs	24	26	8%	229 812	222 615	-3%
Autres	32	24	-25%	231 247	227 333	-2%
TOTAL	590	510	-14%	8 747 552	6 855 412	-22%

Tab n° 2 : Mouvement de la navigation au 3ème trimestre 2016 : le rendement portuaire
Source : EPJ

Type Navires	Attente moyenne en rade (unité : jours)			Séjour moyen à quai (unité : jours)		
	2015	2016	2014-2015	2015	2016	2014-2015
Céréaliers	47.27	8.88	-81%	7.14	10.14	42%
Cimentiers	2.36	2.65	-12%	4.66	4.8	3%
RO/RO	3.43	0.12	-97%	0.87	0.66	-24%
Bois	1.17	0.35	70%	2.67	4.79	79%
Fer-tubes	2.13	0.84	-61%	3.64	3.38	-7%
Cargos	3.83	1.35	-65%	2.95	2.88	-2%
P. conteneurs	0.53	0.19	-64%	0.95	1.7	79%
Autres	2.24	0.47	-79%	1.42	1.71	20%
TOTAL	4,89	1,62	-67%	2,76	3,15	14%

Graph: rétrospective du trafic portuaire (2012-2016 Débarquements/ Embarquements)



CONCLUSION

Si notre intérêt s'est porté sur le port de Djen Djen, c'est surtout par rapport à ses atouts et ses potentialités. Il s'agit d'un projet structurant porteur l'attractivité pour la wilaya de Jijel. Ce territoire longtemps enclavé était contraint à des difficultés économiques qui freinaient son développement. Aujourd'hui, le projet de la pénétrante autoroutière reliant le port de Djen Djen à l'autoroute Est-ouest, permettra de conforter l'hinterland du port vers les hauts plateaux et les régions les plus éloignées du sud. Par conséquent, le port constituera un des principaux axes d'ouverture et de développement pour ce territoire.

À travers cette recherche, il était question de comprendre cette relation dialectique qui existe entre le port et son territoire. Ce dernier lui assure les ressources et les bonnes conditions pour son épanouissement. Le port à son tour a des incidences directes sur l'ouverture du territoire et sur l'attractivité des investissements et des populations. Son épanouissement ces dernières années marqué par son ouverture vers le partenariat étranger, vise sa rénovation en favorisant sa connexion au réseau maritime mondial³⁵. L'objectif étant de faire de ce port un futur hub pour la méditerranée.

La nouvelle stratégie du port est basée sur la dynamique du trafic conteneurisé. Sa nouvelle vocation d'un port conteneur et la construction d'une base économique solide à travers le complexe de sidérurgie de Bellara, permettront la relance des deux secteurs industriel et portuaire pour une meilleure croissance économique du territoire en question.

³⁵ Le groupe DPW a établi des concessions de terminaux à conteneur dans le port de Djen Djen visant la réhabilitation de ce dernier. Le port devra améliorer les deux fonctions ; la desserte du trafic national et celle de hub.

REFERENCES

- Abdelaziz S, « Enclavement montagnard et développement. Le cas de Jijel (Algérie) », l'Université d'Aix Marseille, département de géographie et aménagement, (2012)
- Baziz .A, « Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain », mémoire de magistère, USTHB, (2003), 190 pages.
- Collectif d'auteurs, « Guide des bonnes pratiques. Faire la ville avec le port, quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ». Ville du Havre, Association internationale Villes et ports, (1997). 136 pages.
- Debrie J.: « Ports secs, intérieurs ou avancés : Réorganisation des arrière-pays portuaires ou concept publicitaire?, cahiers des Transports, No 427, (2004) pp. 300-306.
- EPJ : Annuaire statistique de l'entreprise portuaire de Djen Djen, 2014, 2015, 2016
- EPJ : Port de Djen Djen, une liaison entre l'Afrique, l'Europe et le moyen orient
- George P et Verger F, « dictionnaire de la géographie », 8ème édition Quadriège /PUF, (2004), Pages 420.
- Graillot A. « Études comparatives domaniales dans les grands ports européens », cahiers des Transports, No 383, (1997), pp. 210-214.
- Hamadene I, « Le Port de Djen Djen et son rôle dans le développement local et Régional », mémoire de magister, université Houari Boumediene, (2012), 196 pages.
- Hanappe P: « Ports, transports et développement économique », T.P.E., No 104, (1991) pp. 22-25.
- Hartmann, O, « Le transport maritime et les ports ». T.P.E., No 104, (1991) pp. 35-37.
- Lihoussou M, « Ports et désenclavement territorial ; cas de l'arrière-pays du Port Cotonou », université du HAVRE, Géographie des transports, (2014), 461 pages
- Luc Maufroy, Le Colloque « Demain la Ville », l'Agence de Développement Territorial (ADT, anciennement Secrétariat régional au développement urbain), à

- l'initiative du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, (2009)
- Masson S, Petiot R, « attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable » in les Cahiers Scientifiques du transport N° 61, (2012), pp 63-90
- Mekiouche .A, « la zone franche de Bellara diagnostics, perspectives et échec », mémoire de magister, université de Constantine, (2005), 136 pages.
- Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, direction générale des infrastructures de transport et de la mer. Stratégie nationale portuaire en « outre-mer » 2016.
- Monod J, « L'aménagement du territoire », collection PUF« que sais-je ? », (2016), 128 pages.
- PAW de Jijel, rapport n° 4, mise en œuvre et suivi, version corrigée juillet 2015
- Piétri A, Barzman J, Barré I, « environnements portuaires ports environnements », Publications Univ Rouen Havre, (2003), 509 pages
- Poirot J, « L'attractivité urbaine : une approche par les capacités », Communication aux XXVème Journées du Développement de l'Association Tiers Monde, Luxembourg, 3-4-5 juin 2009.
- Poirot J, Gérardin H, « L'attractivité des territoires : un concept Multidimensionnel ; Mondes en développement », n° 149, (2010), pp 27-41.
- Prelorenzo C, « L'aménagement des interfaces entre villes et ports », Annales des Ponts et Chaussées, No 77, (1996), pp. 39-50.
- Prelorenzo C, « Le port et la ville », T.P.E, No 104, (1991), pp. 28-31.
- Regards sur les stratégies et actions économiques locales, montées en puissance et diversification des compétences intercommunales, assemblée des communautés de France, groupe caisse des dépôts.
- Revue méditerranée, « le Maghreb dans la mondialisation », article de M'hammed Setti, Département de la géographie et de l'aménagement du territoire, Alger « les ports algériens dans la mondialisation ; la fin du paradoxe ? », n° 116, (2011)
- Riot J, Zelezny R, « Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : La problématique Ville-Port à Dunkerque », Edition HAL, archives ouvertes, (2014), p 1-14
- Schéma National d'Aménagement du Territoire, équilibre durable et compétitivité du territoire à l'horizon 2025, tome 1, 2 et 3
- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025, tome 1, 2 et 3.
- Union européenne, politique régionale, « les villes de demain, défis, visions et perspectives », Commission européenne, Direction générale de la politique régionale, Bruxelles, (2011)
- Vigarié, A « port de commerce et vie littoral, hachette », annales de Géographie, (1981), volume 90, N° 501 pp603-607
- Wachter S, « repenser le territoire : un dictionnaire critique », Aube, (2000), 287 pages

Quelques références électroniques :

- [www.metropole-rouen-normandie.fr/.../contribution atelier 1 valorisation système](http://www.metropole-rouen-normandie.fr/.../contribution_atelier_1_valorisation_système)
- [www.opale-lyon.com/PDF/Barcelone-une métropole laboratoire-3260](http://www.opale-lyon.com/PDF/Barcelone-une_métropole_laboratoire-3260)
- www.adcf.org/files/adcf-etude-strategie-actions-economiques-locales-150302-web.pdf
- [www.port.fr/sites/default/files/pj5-annexe1-2013-05-stratégie nationale.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/pj5-annexe1-2013-05-strategie_nationale.pdf)