

LOGISTIQUE ET TERRITORIALITE AU SEIN DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAÏA - états des lieux et perspectives -

M. Ouari MERADI
Université A. MIRA de Béjaïa
ouarimeradi@yahoo.fr

Abstract:

There is a strong and close relationship between the logistic function and the territorial component, this relationship is based on the complementarity of use and usefulness of each other. The anchorage of the logistic function in all its aspects and forms, in the territory remains the source of positive externalities that are issuers of opportunities and negative externalities that are sources of stress. In a sense, the geographical aspects (contrast, features, reliefs,...) physical (infrastructure, equipment, location, size, attractiveness,...) and demographic (distribution, structure, density, social systems,...) of reconfigure a given area in one way or another transport streams (type of goods transported, mode of transport, fluid flow, origin and destination routes,...). In another, density and dynamism of these flows of goods have a significant impact on the spatial reconfiguration of territories in the process of discontinuous linear enhancement according to the phases and circumstances. Adaptation of logistic operating modes to anthropogenic territorial reconfigurations (particularly the coastal areas) and their components leads us to wonder about the prospects that stimulate and propel development endogenously extroverted infrastructure transport in an objective-based economic profit maximization and optimization utilities for sustainable use.

Our research aims analytical scientific approach with a qualitative focus off the potential spread remains strong in a hypothetical target (eg Chandler). Our approach will start from general to specific (regional, national and local). It results from an investigative effort which aims to study in a comprehensive approach, the relationship of influence and causality between the logistic function in its plurality and its multiple modalities and space coastal open space on the regional and global (logistic endogenous and exogenous).

The coastal area of Bejaia strongly with transport infrastructure:

- Regional port,
- Railway,
- Roads and motorways,
- International Airport.

While this strong endowment allows our study area to shine on neighboring regions, but poor management and lack of functional complementarity and interconnection between these operational modes is highly detrimental to flow smoothly and creates a loss efficiency and time and a loss at all levels (local authorities, businesses and citizens). In this cycle, there is a strong interest to reflect on solutions that create a positive synergy and symbiosis between the transport infrastructure as a tool for development and enhancement of our study area and the operational modes of the logistic function.

Keywords: Logistics, planning, infrastructure, prospects, Bejaia.

Résumé : Il y a une forte et étroite corrélation entre la fonction logistique et la composante territoriale ; cette relation est fondée sur la complémentarité d'usage et l'utilité mutuelle. L'ancrage de la fonction logistique, dans tous ses aspects et ses formes, dans le territoire reste à l'origine des externalités positives qui sont émettrices d'opportunités et des externalités négatives qui sont sources de contraintes. Dans un sens, les aspects géographiques (contrastes, caractéristiques, reliefs, etc.), physiques (infrastructures, équipements, localisation, dimension, attractivité, etc.) et démographiques (répartition, structures, densité, systèmes sociaux, etc.) d'un territoire donné reconfigurent d'une façon ou d'une autre les flux de transport (nature des marchandises transportées, mode de transport, fluidité des flux, origine et destination des dessertes, etc.) ; dans un autre, la densité et le dynamisme de ces flux de marchandises ont un impact considérable sur la reconfiguration spatiale des territoires dans un processus de valorisation linéaire discontinu selon les phases et les conjonctures. L'adaptation des modes de fonctionnement logistiques aux reconfigurations anthropiques des territoires (en particulier, les espaces littoraux) et de leurs composantes nous pousse à s'interroger sur les perspectives d'évolution aptes à stimuler et à propulser un développement endogène extraverti des infrastructures de transport dans une objectivité économique fondée sur la maximisation des profits et l'optimisation soutenable des utilités d'usage.

Notre travail de recherche se veut analytique dans une démarche scientifique qualitative ayant une focalisation large, le potentiel de généralisation reste fort dans un objectif hypothétique (ex. Chandler). Notre approche partira du général au particulier (échelle régionale, nationale puis local). C'est les résultats d'un effort d'investigation qui a comme objectif d'étudier, dans une approche globale, les relations d'influence et de causalité qui existent entre la fonction logistique dans sa pluralité et ses multiples modalités et l'espace littoral, un espace ouvert sur le régional et le global (logistiques endogène et exogène).

L'espace littoral de Béjaïa est fortement doté en infrastructures de transport :

- port régional,
- chemin de fer,
- axes routiers et autoroutiers,
- aéroport international.

Certes, cette forte dotation permet à notre zone d'étude de rayonner sur les régions limitrophes ; mais la mauvaise gestion et le manque de complémentarité fonctionnelle et d'interconnexion opérationnelle entre ces différents modes de transport pénalisent fortement la fluidité des flux et engendrent une perte d'efficacité et de temps et un manque à gagner à tous les niveaux (collectivités locales, entreprises et citoyens). Dans cet engrenage, il y a un fort intérêt de réfléchir sur les solutions aptes à créer une symbiose et une synergie positive entre les infrastructures de transport en tant qu'outils d'aménagement et de valorisation de notre zone d'étude et les modes opérationnels de la fonction logistique.

Mots-clés : Logistique, territoire, infrastructures, perspectives, Béjaïa.

INTRODUCTION

L'anarchie et l'asphyxie caractérisant l'armature urbaine sont transmises à son réseau de transport qui ne répond à aucune des formes d'urbanisation connues. Dans la schématisation des villes organisées, c'est les réseaux de transport qui précèdent l'étalement urbain ; mais pour ce qui est de la ville de Béjaïa, c'est l'inverse ou du moins tout se fait en même temps. Le réseau de transport au niveau de la ville de Béjaïa souffre d'un manque de fluidité, une forte congestion est observée pendant les heures de pointe en plus d'un manque d'aires de stationnement. L'anarchie caractérisant les espaces urbains et les réseaux de transport ainsi que l'utilisation abusive du véhicule individuel sont autant d'éléments qui rendent les déplacements moins fluides et brise la chaîne logistique.

Pour ce qui est des autres modes de transport comme le ferroviaire, le maritime et le transport aérien, on peut dire que notre zone d'étude est assez dotée en infrastructures spécialisées. Son port -même s'il est de taille moyenne- reste dynamique et d'une renommée internationale, son aéroport ne cesse d'intensifier son réseau et de diversifier ses dessertes de même que son réseau ferroviaire qui est entrain de subir des travaux de réfection et de mise à niveau. Pour ce qui est du réseau routier, notre zone d'étude est dotée d'un réseau assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces, mais le mauvais état dans lequel se trouvent certains tronçons interpelle des efforts supplémentaires.

1. PRESENTATION DE L'ESPACE LITTORAL DE BEJAÏA

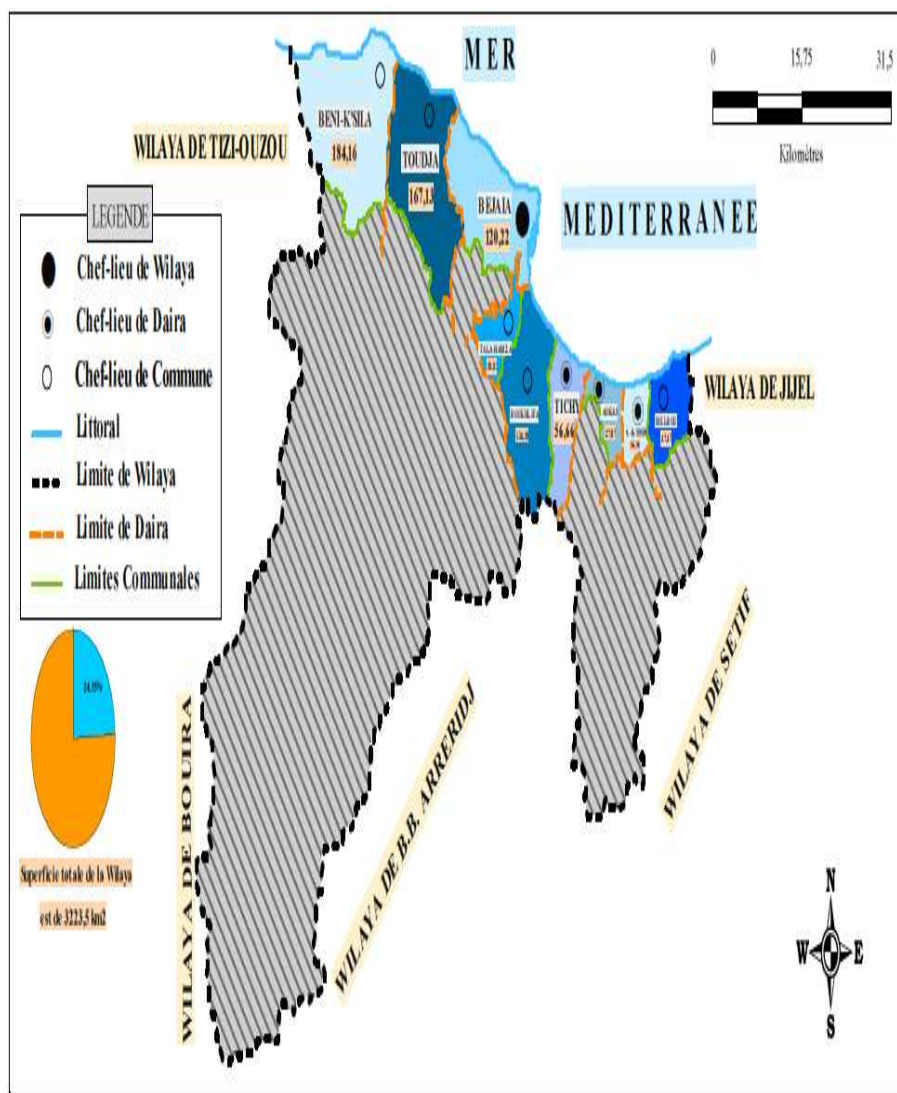
Notre zone d'étude est un espace littoral englobant les communes longeant la côte¹. L'ensemble de ces communes forme une ceinture parallèle au rivage, c'est un espace fortement intégré. D'une superficie égale à 785 km² (24,35% de la superficie totale de la wilaya), notre zone d'étude est limitée :

- au Nord par la mer Méditerranée ;
- à l'Est par la wilaya de Jijel ;
- à l'Ouest par la wilaya de Tizi-Ouzou ;
- au Sud (d'Est en Ouest) par les communes de : Tamridjt, Darguina, Taskriout, Tizi N'berber, Kendira, Amizour, Oued Ghir, El Kseur, Taourirt Ighil et Adekar ;
- au Sud de la commune de Tichy et de celle de Boukhlifa se trouve la wilaya de Sétif.

La commune de Béni-K'sila est à la première place en terme de superficie (184,16 km²), et la plus petite commune est celle de Souk El-Tenine avec une part égale à 3,35% de la superficie totale de notre zone d'étude.

Carte N°01 : Le découpage administratif de l'espace littoral de Béjaïa accompagné de la superficie de chaque commune (en km²)

¹ La commune de Tala-Hamza n'a pas d'accès direct à la mer (elle peut accéder à la mer via la commune de Béjaïa à une distance ne dépassant pas 1,5 km), mais elle est imbriquée dans notre Zone d'Etude et forme un ensemble homogène et complémentaire avec la commune de Béjaïa, cela l'intègre fortement dans notre Zone d'Etude.



Source : Réalisée à partir des données publiées dans l'annuaire de la DPAT (fin 2009).

2. LA FONCTION LOGISTIQUE DANS L'APPROCHE TERRITORIALE

La complexité de la relation d'interdépendance qui existe entre la fonction logistique et la composante territoriale est clairement appréhendée par l'approche systémique. La logistique territoriale reste composite de fait qu'elle forme un système d'éléments, d'interactions/rétroactions, de flux, de vannes et d'interdépendance fonctionnelle.

La complexité et la variété d'usage de la logistique territoriale se manifeste en outre par :

- La fonction de production et celle de la commercialisation sont à l'origine de la logistique industrielle (approvisionnement en inputs) et de la logistique de

distribution (réseaux de distribution).

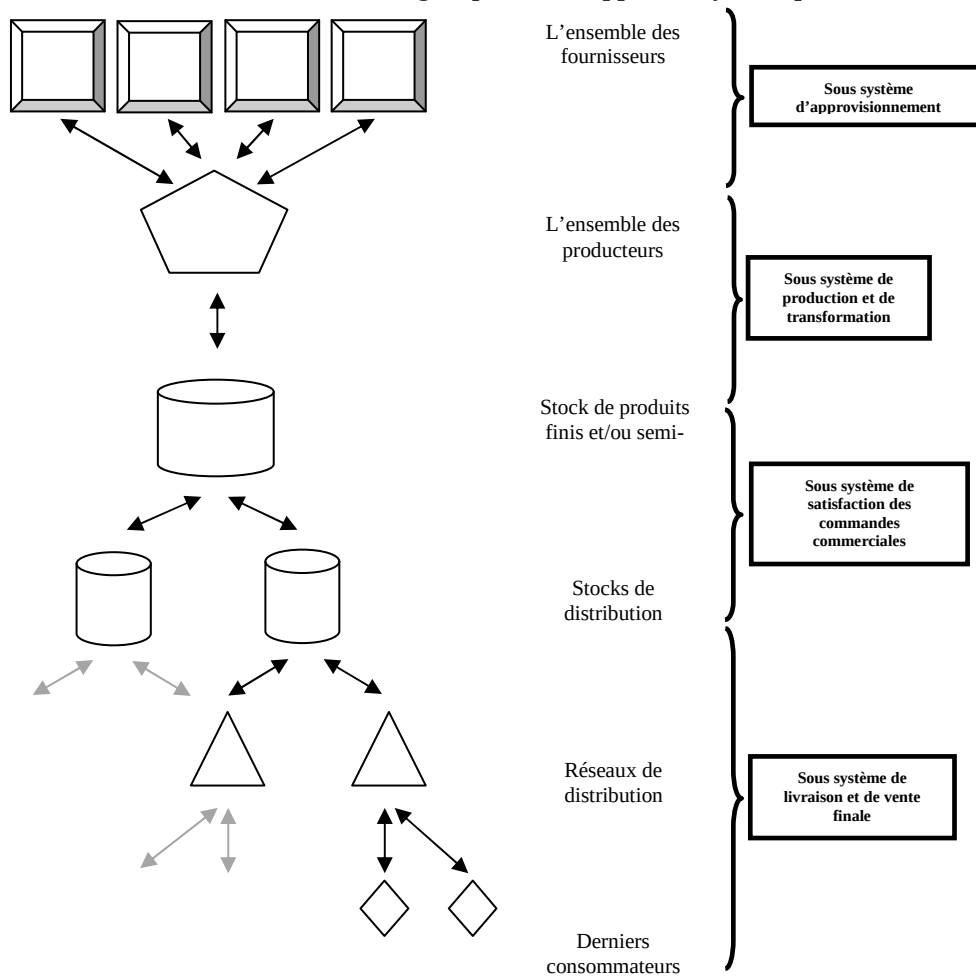
- Il est important de faire la distinction entre la logistique endogène et la logistique exogène, et cela en relation étroite avec la dimension des activités économiques et l'angle d'analyse -d'un point de vue géographique- dans lequel on se situe.

- Le territoire est un support dynamique et une source d'opportunités et de contraintes qui restent fortement imbriquées dans le monde productif et commercial.

- La dynamique spatiale se manifeste par des synergies positives en terme de circulation de flux ayants des dimensions chevauchées graduellement -du local au global-, d'où l'intérêt d'armer le territoire en infrastructures et équipements de transports.

- Dans un monde en perpétuelle mutation, la fragmentation spatiale des systèmes de production -qui est fondée sur la déconcentration et l'externalisation-, la dimension géographique des flux de marchandises impose l'ouverture des territoires sur le global et l'international.

Schéma N°01 : La logistique dans l'approche systémique



plus fluides, etc.) et à réorganiser la schématisation des réseaux de transport de telle façon à permettre la réduction effective et durable de la congestion en ouvrant de nouveaux axes routiers pour rendre les déplacements plus fluides en dynamisant les processus d'approvisionnement et de commercialisation dans une optique endogène et exogène. Dans cette perspective, on dira qu'un système de transport *intelligent* doit être adopté, pour qu'il puisse assurer :

- Un développement objectif et avisé des multiples modes de transport ;
- La cohérence entre la fonction d'usage des infrastructures de transport et leur espace d'implantation ;
- Une forte rentabilité économique des équipements de transport afin d'assurer leur autofinancement et afin de financer la réalisation de nouveaux ouvrages dédiés à ce secteur mais aussi pour garantir la maintenance des ouvrages existants ;
- Le développement d'autres modes de transport comme le rail, le maritime et l'aérien ;
- Une forte intégration de notre zone dans son espace régional et global ;

3.1. LE TRANSPORT ROUTIER

Le transport des marchandises assuré en grande partie par route. La route est le moyen qui relie notre zone à son espace limitrophe et permet de renforcer l'intégralité de son espace géographique. Notre espace d'étude dispose d'un réseau routier d'une longueur égale à 1 390,35 km. Plus de 8,75% de ce réseau est composé de Route Nationale contre 9,91% pour l'ensemble de la wilaya, 8,61% de Chemins de Wilaya contre 12,40% pour l'ensemble de la wilaya et 82,63% de Chemins Communaux contre 77,69% pour l'ensemble de la wilaya. 70,73% du réseau routier est composé de voies revêtues contre 71,24% pour l'ensemble de la wilaya. La densité géographique moyenne du réseau revêtu dans notre zone est de 12,53 km pour 10 km², la plus grande densité géographique -qui est de 26,60 km- est enregistrée au niveau de la commune de Béjaïa, par contre la plus faible densité géographique -qui est de 2,86 km- est enregistrée au niveau de la commune de Béni-K'Sila. Le réseau routier le plus long est celui de la commune de Béjaïa avec une longueur totalisant 319,80 km, par contre le réseau routier le plus court est celui de la commune de Souk El-Tenine avec une longueur ne dépassant pas les 35 km².

² Données élaborées à partir de l'annuaire de la DPAT publié fin 2005.

Tableau N°01 : Consistance du réseau routier revêtu dans notre zone d'étude

COMMUNE	ROUTE NATIONAL E (1)	CHEMIN DE WILAYA (2)	CHEMIN COMMUNA L (3)	LONGUEUR TOTALE (1) + (2) + (3) (EN KM)	LA DENSITE GEOGRAPHI QUE (KM/10KM2)	INDICATEUR DE DENSITE SOCIALE (KM/100HABITAN TS)
BEJAIA	29	21,8	269	319,80	26,60	0,1864
TICHY	07	10	84,40	101,40	17,90	0,6578
BOUKHLIFA	09	24	178,40	211,40	18,16	1,8254
TALA-HAMZA	10	00	68	78	20,09	0,7115
BENI-K'SILA	24,50	15	13,20	52,7	2,86	0,9329
S. EL-TENINE	11	00	24	35	13,32	0,2778
MELBOU	11	00	29	40	8,43	0,3601
TOUDJA	14,20	44,95	24	83,15	4,97	0,6368
AOKAS	06	04	52	62	22,25	0,3728
TOTAL WILAYA	391,70	498,65	2 069,19	2 959,54	9,18	0,3024
TOTAL Z. E.	121,70	119,75	742	983,45	12,53	0,3662
Z. E. / WILAYA (EN %)	31,07	24,01	35,86	33,23		

Source : Elaboré à partir des données de la DPAT. Edition 2010 (fin 2009).

Quant à l'indicateur de densité sociale, il nous transmet une image opposée aux faits présentés précédemment. En effet, la commune de Béjaïa qui est en tête, en termes de longueur du réseau routier et en termes de densité géographique, se dégringole à la dernière place du classement pour ce qui est de la densité sociale. La commune de Boukhlifa est la plus accessible, son réseau routier est le deuxième en longueur après celui de la commune de Béjaïa avec un indicateur de densité sociale fort appréciable. Mais il reste que les Chemins Communaux dans cette commune accaparent plus de 84,39% de son réseau routier.

Globalement parlant, on pourra dire que notre zone est assez desservie, elle accapare plus d'1/3 du réseau routier de la wilaya pour une part de superficie inférieure à 1/4. Notre espace d'étude est traversé par un axe routier principal parallèle au rivage (RN24, RN9 et la RN43), il relie l'ensemble des communes entre-elles et permet à l'espace littoral de se connecter aux deux wilayas situées sur ses deux ailes Est et Ouest ; cet axe routier passe par le Chef-lieu de wilaya et facilite l'accès à son port et à sa gare ferroviaire. Trois autres axes routiers relient l'espace littoral de Béjaïa à la partie intérieure de la wilaya et à l'ensemble des wilayas situées au Sud, il s'agit de la RN12 et de la RN75 pour le centre de notre espace d'étude et de la RN8 pour sa frange Est. La RN12 qui est reliée à la RN26 permet d'accéder à la wilaya de Bouira via le point de jonction situé à Béni-Mansour. Cet axe routier est vital pour notre zone et pour toute la wilaya, son intérêt est d'une dimension régionale, voire même nationale. Une fois développé et transformé en autoroute à grande vitesse et aussi relié à l'autoroute Est-Ouest, il va sans doute revaloriser notre zone et dynamiser davantage tout l'espace régional à travers une optimisation du port de Béjaïa et à travers les effets socioéconomiques positifs escomptés. Ce projet, une fois opérationnel, transformera la ville de Béjaïa en une *ville-port* d'une dimension régionale.

Les points négatifs du réseau routier dans notre espace d'étude sont reflétés par la situation d'encombrement observable en période estivale sur la RN9 et en particulier à l'entrée des agglomérations urbaines des communes de Tichy, Aôkas et Souk El-Tenine. Les opérations de dédoublement et d'élargissement ont permis de diminuer d'une façon notable les méfaits de ces embouteillages. Un autre point d'étranglement est observable au niveau d'Irayahan, un embouteillage se manifeste à toute heure de pointe

à cause d'un manque de fluidité au niveau du pont traversant le oued Soummam à l'entrée des quatre chemins ; ce point est d'une importance stratégique, il permet d'accéder au Chef-lieu de wilaya, au port, à l'aéroport et à la Zone Industrielle. Pour ce qui est de la logistique urbaine, la situation au niveau de la ville de Béjaïa laisse à désirer. L'exploitation excessive et démesurée de l'axe routier principal reliant Portesarrasine au niveau du port à la cité Naciria en passant par El-Qods est à l'origine de l'asphyxie de la ville. Les transports en commun et les déplacements en véhicule individuel utilisent en grande partie cet axe ; cela rend les flux moins fluides et fait de Béjaïa une ville handicapée par son réseau de transport, un réseau déstructuré à l'image de son armature urbaine. Les causes principales de cet état de fait peuvent être résumées comme suit :

- Le réseau urbain est dénué de toute organisation, il est anarchique et déstructuré, c'est un réseau multiforme. On peut dire qu'il est multipolaire à cause de l'existence de plusieurs points de jonction : le point Amriou, Naciria, Tobale et Portesarrasine. Il peut être qualifié de réseau sous forme d'arête de poisson parce qu'il comporte un axe principal qui permet d'accéder à toutes les zones périurbaines. Il peut être également qualifié de réseau en arbre puisqu'il a comme point structurant le carrefour de la cité Naciria, ce point central permet d'accéder au reste des concentrations urbaines limitrophes. Il est donc difficile d'attribuer une configuration exacte au réseau urbain de la ville de Béjaïa ;
- La forte exploitation de l'axe principal au détriment des axes secondaires ;
- L'utilisation excessive du véhicule ;
- L'inexistence d'autres modes de transport ;
- Le manque d'aménagement des espaces piétonniers qui n'incite pas le citoyen à opter pour la marche à pieds ;
- L'inexistence d'une politique urbaine prospective visant à mieux contrôler l'étalement urbain en créant d'autres zones urbaines périphériques capables de réduire les pressions exercées sur le chef-lieu, et pourquoi pas une ville nouvelle compacte ;
- La concentration démesurée des services sociaux et administratifs au niveau de la ville de Béjaïa ;
- L'élargissement de l'axe principal ;
- Le manque d'aires de stationnement.

3.2. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Pour ce qui est du rail, notre zone dispose d'une gare ferroviaire au niveau de la commune de Béjaïa. Une ligne ferroviaire longe la vallée de la Soummam sur une longueur totalisant 90km. Cette ligne est dégradée et des travaux de réfection et de mise à niveau sont engagés pour la revitaliser afin qu'elle exerce pleinement son rôle qui est d'être un mode de transport de premier rang en complémentarité aux autres modes de transport et cela pour une valorisation globale du territoire.

3.3. LE TRANSPORT MARITIME

Le port de Béjaïa est l'une des fiertés de l'économie locale, son dynamisme et la qualité de ses prestations ont fait de cette infrastructure le seul port certifié ISO 9001-4000 au niveau africain. Il est également le deuxième port à l'échelle nationale en termes de marchandises générales. Ses services sont demandés par une grande tranche des opérateurs commerciaux et son rayonnement s'étale sur tout l'espace limitrophe. En

plus d'un port de pêche et d'une gare maritime, le port de Béjaïa est spécialisé dans les hydrocarbures et les marchandises générales.

4.3.1. Infrastructures portuaires

Selon les données qui nous ont été transmises par l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), la structure physique du port de Béjaïa se présente comme suit :

➤ 3 passes d'accès :

- Une passe principale large de 220 mètres et draguée de 10 à 13,5 mètres ;
- La passe Abdelkader large de 110 mètres et draguée de 6 à 9 mètres ;
- La passe de la Casbah d'une largeur de 125 mètres et draguée de 10 à 12 mètres, elle est située entre l'Arrière Port et le Vieux Port.

➤ 3 bassins :

- Le premier bassin est celui de l'Avant Port, il est d'une superficie totalisant 75 hectares et d'une profondeur variant entre 10 et 13,5 mètres. Il est spécialisé dans le traitement des navires pétroliers car il dispose d'installations spécialisées ;
- Le deuxième bassin est celui du Vieux Port, il est d'une superficie totalisant les 26 hectares et d'une profondeur qui varie entre 6 et 9 mètres ;
- Le troisième bassin est celui de l'Arrière Port, il totalise une superficie de 55 hectares et sa profondeur est comprise entre 10 et 12 mètres.

➤ 2 jetées :

- La jetée Est : sa longueur est de 650 mètres ;
- La jetée en chevrons : elle est située au Sud et sa longueur est égale à 2 750 mètres. Elle est composée de la jetée Sud, la jetée du large et celle de la fermeture.

➤ 9 quais :

- Quai du port pétrolier d'une longueur égale à 770 mètres ;
- Quai Nord d'une longueur égale à 184 mètres ;
- Quai Central d'une longueur égale à 99 mètres ;
- Quai Nord-Ouest d'une longueur égale à 273 mètres ;
- Quai de la Casbah d'une longueur égale à 257 mètres ;
- Quai passe Casbah d'une longueur égale à 146 mètres ;
- Quai Sud-ouest d'une longueur égale à 230 mètres ;
- Quai de la gare d'une longueur égale à 430 mètres ;
- Nouveau Quai d'une longueur égale à 750 mètres.

➤ Les surfaces d'entreposage :

- Surface non couverte d'une superficie égale à 400 000 m² ;
- Surface couverte d'une superficie égale à 17 500 m².

➤ Les installations spécialisées :

- Un terminal à conteneurs d'une capacité de 200 000 TEU (Twenty-feet Equivalent Unit)³ ;
- Deux stations de déballastage ;
- Un centre de transit des marchandises dangereuses d'une surface égale à 7 000 m² dont 1 440 m² sont couverts ;
- Une gare maritime d'une capacité égale à 120 000 passagers et de 20 000 voitures ;
- Un dock flottant d'une capacité de 15 000 tonnes ;
- Traitement de pétroliers de plus de 80 000 tonnes avec des boues installées en rade d'une capacité de pompage de 10 000 m³/heure.

³ Equivalent Vingt Pieds (EVP).

4.3.2. Perspectives de développement du port de Béjaïa

L'EPB a mis en place un Plan Directeur de Développement du port et des activités portuaires qui vise à :

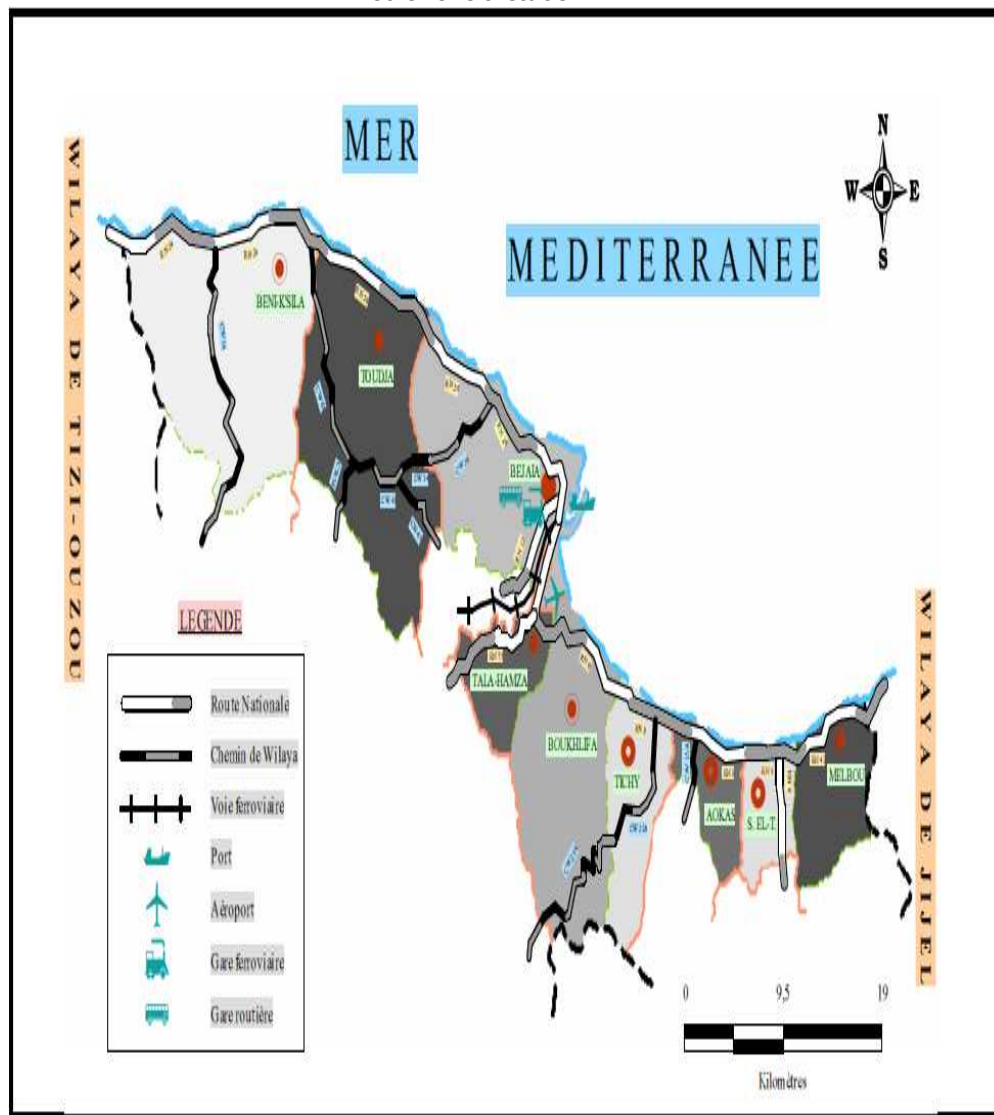
- Améliorer davantage les conditions d'exploitation pour une optimisation des rendements ;
- Améliorer davantage la qualité des services offerts aux clients. Des services qui doivent s'aligner avec les normes universelles ;
- Veiller davantage à l'adaptation du personnel portuaire aux différentes mutations que vit actuellement le port et ses structures et aux multiples changements escomptés ;
- Adopter une politique environnementale soucieuse de la préservation de l'écosystème marin.

Afin de réaliser les objectifs précités, l'EPB a confectionné un plan d'actions. Sans être exhaustives, ces actions englobent :

- La formation en continuité du personnel portuaire ;
- La mise en place d'un Système de Gestion Environnemental afin d'obtenir la certification ISO 14000 ;
- L'adoption d'un nouveau système de gestion des informations qui est le système d'Echange de Données Informatisées (EDI) ;
- L'acquisition de deux nouveaux remorqueurs dont l'un est unique dans son genre en Algérie par son excellente manœuvrabilité et sa capacité d'intervention en cas d'incendie ;
- L'investissement de 2,5 milliards de DA dont une grande partie est consacrée au renforcement du matériel de manutention ;
- L'augmentation de la profondeur des quais pour atteindre 16 mètres ;
- L'extension du port sur une surface de près de 50 hectares particulièrement gagnée sur la mer. Dans ce cadre, ce seront quelques 750 mètres de quai qui vont être aménagées pour accueillir les conteneurs de 20 et 40 pieds pour une capacité de stockage d'un million TEU/an.

Au total, ce sont plus de 14 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année du port de Béjaïa, ce qui représente plus de 18% du marché national. Plus de 120 000 voyageurs utilisent ce port. Ceci démontre l'importance grandissante de cette infrastructure en termes de logistique exogène et cela dans un monde où plus de 75% du commerce mondial se fait par voie maritime. Donc, le port de Béjaïa est un acteur principal capable de contribuer à la dynamisation des flux de marchandises car il est un maillon fort dans la chaîne logistique régionale.

Carte N°02 : Schématisation spatiale des infrastructures de transport dans notre zone d'étude



Source : Elaborée à partir des données de la DPAT. Edition 2010 (fin 2009).

3.4. LE TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien est un mode de transport indispensable au bon fonctionnement de l'économie (approvisionnement, production et commercialisation). Il permet de réduire les distances en augmentant la vitesse de déplacement d'un point à un autre. La dotation en infrastructures aéroportuaires est une action qui pèse tout son poids dans la sphère logistique, elle constitue également un élément important dans la mise en valeur des territoires.

L'aéroport de Béjaïa⁴ est situé à cinq kilomètres du centre ville. Sa piste d'atterrissage est longue de 2 400 mètres et large de 45 mètres, ce qui nous donne une superficie de 108 000m². L'aéroport de Béjaïa est équipé d'un parking capable d'accueillir quatre aéronefs, sa superficie est de 24 576 m² pour une longueur de 256 mètres et une largeur de 96 mètres. D'autres infrastructures équipent l'aérodrome Abane-Ramdane, il s'agit notamment d'une station météo, un système radar, une tour de contrôle, un système de balisage lumineux, une station de kérosène et une aérogare équipée d'un parking ; cette dernière est scindée en deux salles d'embarquement, une pour les lignes internationales et l'autre pour les lignes internes. L'aérodrome de Béjaïa était classé national depuis 1982. A cause du développement fulgurant de son trafic aérien, il est hissé au rang international et cela après son ouverture aux lignes internationales en 1993. En 2007 et pendant six mois de travaux de réaménagement interne et externe, l'aéroport de Béjaïa a retrouvé un nouveau visage. Ces actions de réfection ont permis de redorer son image, elles ont permis en outre l'élargissement des deux bretelles de 23 mètres, et de la voie de circulation (Taxiway) ainsi que l'addition de 600 mètres à la piste d'atterrissage. L'aérodrome Abane-Ramdane est classé 4^{ème} au niveau national, sa capacité de traitement est de 800 passagers par jour et sa capacité d'accueil est de 4 aéronefs. En 2009, il a permis l'entrée de 757 avions et la sortie de 779 autres pour un total de 203 455 passagers dont 74,23% vers l'international⁵. La dominance des lignes internationales démontre l'intérêt régional de cette infrastructure et le rôle prépondérant qu'elle joue dans le développement de notre zone et dans celui de la wilaya.

CONCLUSION

L'anarchie et l'asphyxie caractérisant l'armature urbaine sont transmises à son système logistique et à son réseau de transport qui ne répond à aucune des formes d'urbanisation admises. Dans la schématisation des villes organisées, c'est les réseaux de transport qui précèdent l'étalement urbain ; mais pour ce qui est de la ville de Béjaïa, c'est l'inverse ou du moins tout se fait en même temps. Les questionnements soulevés dans ce contexte sont multiples et interpellent des réflexions profondes. Notre vision des choses nous incite à faire quelques suggestions. Pour faire de Béjaïa une ville accueillante et facilement accessible mais aussi pour dynamiser la logistique au niveau des zones urbaines, il est important de repenser son réseau de transport, de mieux contrôler son étalement urbain, d'opter

⁴ Baptisé en 1999 par Décret Présidentiel « Aéroport Abane-Ramdane ».

⁵ DPAT. Edition 2010 (fin 2009).

pour une diversification des modes de transport, d'inciter les gens à réduire le recours aux véhicules individuels, d'élargir les axes routiers existants et d'ouvrir de nouvelles voies de circulation.

Pour ce qui est des autres modes de transport comme le ferroviaire, le maritime et le transport aérien, on peut dire que notre zone est assez dotée en infrastructures spécialisées. Son port est dynamique et d'une renommée internationale, son aéroport ne cesse d'intensifier son réseau et de diversifier ses dessertes de même que son réseau ferroviaire qui a bénéficié de multiples travaux de réfection et de mise à niveau.

Le réseau routier dans notre zone d'étude est assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces, mais le mauvais état dans lequel se trouvent certains tronçons interpelle des efforts supplémentaires. Quelques points noirs caractérisent ce réseau et pénalise la chaîne logistique, la concrétisation de certaines actions (dédoublément, élargissement, travaux de réfection, réalisation de ponts et de trémies, etc.) fera disparaître ces entraves et valorisera davantage notre zone en dynamisant les flux routiers. Il y a une forte obligation d'intégrer le port de Béjaïa dans une dynamique régionale et cela afin de ne pas entraver son ascension. Pour ce faire, la réalisation de la pénétrante qui sera reliée à l'autoroute Est-Ouest est une solution optimale.

BIBLIOGRAPHIE

Agence Nationale d'Aménagement du Territoire, Plan d'Aménagement de la Wilaya de Béjaïa, Rapport d'orientations. DRJ n° 02/90.

ALLAB S., (2000), La logistique et les nouvelles technologies de l'information et de la communication, éd. Economica.

BOUZBID A., (2006), La logistique durant la guerre de libération nationale : ce que je sais, Centre National d'Etudes et de Recherches.

COURLET C., (2001), Territoires et régions, les grands oubliés du développement économique, éd. L'Harmattan.

DAMIEN M-M., (2001), Aide-mémoire de transport et logistique, éd. Dunod.

DAMIEN M- M. et al, (2009), Transport et logistique fluviaux, éd. Dunod.

Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire de la wilaya de Béjaïa, (2010), Annuaire statistique de la wilaya de Béjaïa, édition 2010. Wilaya de Béjaïa.

Direction de l'Urbanisme et de la Construction, (2005), PDAU intercommunal - Béjaïa, Tichy, Boukhelifa, Tala-Hamza, Oued Ghir, El Kseur, Toudja - : Analyse et perspectives de développement, Ministère de l'Habitat. Maître de l'œuvre Société civile professionnelle d'architecture AXXAM, 2005.

DORNIER P-P. et FENDER M., (2001), La logistique globale : enjeux, principes, exemples, éd. d'Organisation.

DUCRUET C., (2004), Les villes-ports : laboratoire de la mondialisation, Université DU HAVRE, Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales, 27 novembre.

KHELADI M. et al, (2005), Analyse de l'impact de la libéralisation du transport urbain sur le développement de Béjaïa, Laboratoire de recherche Economie & Développement, Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université Abderrahmane MIRA de Béjaïa, novembre.

MADIOT Y. et LE MESTRE R., (2001), Aménagement du territoire, 4^{ème} édition, éd. Armand COLIN.

MARCHAL A. et al. (2006), Logistique globale = supply chain management, éd. Ellipses édition Marketing.

NATHALIE C. et al. (2000), Faire de la recherche en logistique et distribution, Vuibert.

PIMOR Y., 2005, Logistique : production, distribution, soutien, éd. Dunod.

PLASSARD F., Economie spatiale - Chapitre 3. Réseaux et territoires, Université Lyon 2, Faculté de Sciences Economiques, année 1999-2000.

SOHIER J., (2002), La logistique, éd. Vuibert.

VALLIN P., (2003), La logistique : modèles et méthodes du pilotage des flux, éd. Economica.

WACKERMANN G., (2005), La logistique mondiale : transport et communication, éd. Ellipses.