



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de
la Recherche Scientifique



LEQuArEB

Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi

Faculté des Sciences de la Terre et de l'Architecture

En collaboration avec le laboratoire d'Évaluation de la Qualité d'Usage dans
l'Architecture et l'Environnement Bâti

Sous le patronage du Recteur de l'université
le Professeur DIBI Zohir

Actes du deuxième colloque international

**Les villes petites et moyennes
dans un monde globalisé.
Quel avenir face à la métropolisation ?**

Les 02 et 03 novembre 2021

Président du colloque : Professeur BOUSMAHA Ahmed

Président du comité d'organisation : Prof. ADAD Mohamed Cherif

Président du comité scientifique : Professeur MAZOUZ Said

Tome I 2022

Sous la coordination du Professeur Ahmed BOUSMAHA

الجزء الأول 2022



www.facebook.com/u.oeb.dz

Site web: univ-oeb.dz

N° ISBN : 978-9931-9744-0-6

**TOME 1
2022**



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieure et de la Recherche Scientifique
Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi
Faculté des Sciences de la Terre et de l'Architecture
En collaboration avec le Laboratoire d'Évaluation de la Qualité
d'Usage dans l'Architecture et l'Environnement Bâti



Président d'honneur : le Professeur DIBI Zohir
Recteur de l'université

Actes du 2^{ème} Colloque International :

Les villes petites et moyennes dans un monde globalisé.
Quel avenir face à la métropolisation ?

02-03 novembre 2021

Première partie

الجزء الأول

2022

1

Numéro

Président du colloque : Professeur Ahmed BOUSMAHA
Président du comité d'organisation : Professeur M.C. ADAD
Président du comité scientifique : Professeur Said MAZOUZ

Coordination : Prof. Ahmed Bousmaha
Publications de la Faculté des Sciences de la Terre et
d'Architecture
Universté d'Oum El Bouaghi 2022



Professeur Zohir DIBI

Recteur de l'université
d'Oum El Bouaghi

Président d'honneur



Professeur Ahmed BOUSMAHA

Responsable Domaine des Sciences
de la Terre et de l'Univers

Président du colloque



Professeur M. Cherif ADAD

Doyen de la faculté des Sciences de la
Terre et d'Architecture

Président du comité d'organisation



Professeur Said MAZOUZ

Directeur du laboratoire LEQuArEB
Responsable Domaine AUMV

Président du comité scientifique



Dépôt légal : Faculté des Sciences de la Terre et d'Architecture

Universté d'Oum El Bouaghi

Date du dépôt : **2022**

N° ISBN : 978-9931-9744-0-6



978-9931-9744-0-6

Président du comité scientifique

Pr. Said MAZOUZ, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)

Comité scientifique

- Pr. Ahmed BOUSMAHA, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)*
Pr. Mohamed Chérif ADAD, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Pr. Salah BOUCHEMAL université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Pr. Robert ESCALLIER, université de Nice Sophia Antipolis (France)
Pr. Pierre SIGNOLES, université François Rabelais de Tours (France)
Pr. Jean-Paul CARRIERE, université François Rabelais de Tours (France)
Pr. Abdelillah HAMDOUCH, université François Rabelais de Tours (France)
Pr. André TORRE, AgroParisTech (France)
Pr. Amor BELHEDI, Faculté des sciences humaines et sociales de Tunis (Tunisie)
Pr. Violeta PUȘCAȘU, Université « Dunărea de Jos » de Galați, (Roumanie)
Pr. Said BELGUIDOUM, université d'Aix-Marseille (France)
Pr. Marc MAQUIGON, université de Toulouse (France)
Pr. Chantal BERDIER, Département Génie Civil et Urbanisme- INSA de Lyon (France)
Pr. Anissa BOUKHEMIS, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Pr. Kaddour BOUKHEMIS, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Pr. Ewa BEREZOWSKA AZZAG, EPAU Alger (Algérie)
Pr. Mourad BEN JALLOUL, Faculté des Sciences H.S. de Tunis (Tunisie)
Pr. Fawzi BOUDAQQA, USTHB- Alger (Algérie)
Pr. Hocine BOUGDAH, University for the Creative Arts, Canterbury, (United Kingdom)
Pr. Tayeb OTEMANE, Université Oran 2 (Algérie)
Pr. Brahim BENYOUCEF, expert consultant en urbanisme (Canada)
Pr. Sadek GUERFIA, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Pr. Djamel Eddine GUESSOUM, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Pr. Messaoud AÏCHE, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Pr. Djamel ALKAMA, université de Guelma (Algérie)
Pr. Mohamed Abdessamad REZZAZ, USTHB- Alger (Algérie)
Pr. Foued BENGHADANE, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Pr. Ahcen BENMISSI, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Pr. Hafid LAYEB, université des Frères Mentouri- Constantine 1 (Algérie)
Pr. Ali REDJEM, université Mohamed Boudiaf - M'sila (Algérie)
Pr. Abdallah FARHI, université de Biskra (Algérie)
Pr. Ammar KORICHI, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Pr. Samira DEBACHE, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Pr. Mohamed Said BENZAGOUTA, université d'Oum El Bouaghi (Algérie)
Dr Nadira BOUGUEBS, ENS, Constantine (Algérie)
Dr Zineddine GUENADEZ, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Dr Said CHOUAI, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Dr Nassira BENHASSINE, université de Constantine 3- Salah Bounnider (Algérie)
Dr Said MADANI, université Ferhat Abbes, Sétif 1 (Algérie)
Dr Lahcène FORTAS, université Ferhat Abbes, Sétif 1 (Algérie)
Dr Djamel TELAJDIA, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Dr Salah ZERAIB, université Hadj Lakhdar de Batna 2 (Algérie)

Dr Ahmed Soufiane SID, université Badji Mokhtar, Annaba (Algérie)
Dr Amar AZZOUZI, université Hassiba Benbouali –Chlef (Algérie).
Dr Tarek MEDJADJ, université Mohamed Boudiaf - M'sila (Algérie).
Dr Yacine KOUBA, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Dr Aissa BOULKAIBET, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Dr Toufik MAZOUZ, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie)
Dr Naouel KALLAB DEBBIH, université Larbi Ben M'hidi- Oum El Bouaghi (Algérie),

Comité d'organisation

Pr. Mohamed Chérif ADAD (Président)
Dr Saida BAH, membre ;
Dr Toufik KHENCHOUL, membre ;
Dr Nacerdine CHIBANE, membre ;
Dr, Nabil MANCHAR membre ;
Nadjewa CEMAILI, membre ;
Walid BENCHEIKH Lehocine, membre ;
Lotfi KEBAILI, membre ;
Leila BOULAKSA, membre ;
Sarah KEBLOUTI, membre ;
Hadjer FRADI, membre ;
Nada RENZITOUNI, membre ;
Soulef REKKAB, membre ;
Amel BENZAOU, membre.

Secrétariat

Lahcène HAFIANI
Leila AMARA
Meriem AISSOU
Nora BOUKHROUFA
Fatiha LOUCIF
Assia HADJAB
Amina BEZAZ
TaharMAHROUK.



SOMMAIRE			
كلمة رئيس الملتقى ا.د. بوسماحة احمد			3
Intervention du Président du colloque Professeur Ahmed Bousmaha			5
كلمة رئيس اللجنة التنظيمية ا.د. عداد محمد الشريف عميد الكلية			7
Prof. Adad Mohamed cherif Dean of facult			8
Argumentaire			11
Argument			18
1	Pr. BOUSMAHA Ahmed Dr BOULKAIBET Aissa Dr KOUBA Yacine	Croissance et hiérarchie des villes en Algérie. Application du critère de la taille des villes selon le modèle hiérarchique de « la loi de Zipf»	22
2	Pr. ADAD Mohamed Chérif Dr BENDADA Toufik	Problématique de la planification des villes algériennes. Quelles leçons à tirer?	42
3	DEBBABI SAMI	Rôle des villes petites et moyennes dans l'organisation et le fonctionnement de l'agglomération Constantinoise.	49
4	Dr Yasmine BOUHELOUF- BERRETIMA	les stratégies de développement de la ville portuaire de Jijel : entre attractivité et processus de métropolisation	65
5	Dr GUECHI Imen Dr GHERRAZ Halima Pr. Alkama Djamel	L'analyse du processus d'urbanisation et le changement de la forme et la composition du paysage de la ville par la télédétection, cas d'étude Guelma (ALGERIE)	91
6	AYARI Hamza	Dynamique de l'installation de la population et émergence d'un niveau inférieur de l'armature urbaine au haut tell tunisien	100
7	KHMAIS Zouhaier	Les villes aux marges de la métropolisation en Tunisie, quel rôle au temps de la mondialisation ? Le cas de la ville de Siliana au nord-ouest du pays	111
8	LALEG Aziz OUAR Lynda Pr. BOUSMAHA Ahmed	Larbaa Nath Irathen, genèse et développement d'une petite ville en haute montagne de Kabylie	135
9	Dr MAZOUZ Toufik Dr GHORABI Nedjela	Le rôle des investissements publics dans la croissance urbaine des petites et moyennes villes a travers le territoire de la wilaya d'Oum el Bouaghi	146

10	BEN MOUSSA Rachida TALBI Imen	Les tendances métropolitaines des grandes villes Tunisiennes et leur rôle d'intermédiaire entre la capitale et les petites et moyennes villes de proximité : « Néapolis » un bon exemple.	161
11	KHELILI Abdelghani Dr BOUHATA Rabah	Le rôle des Mutations Urbaines Dans Les Villes Moyennes Pour La Structuration des Aires Intermédiaires- Cas La Ville De BORDJ BOU ARRERIDJ	189
12	Dr BELKHIRI Aimad Edine Dr MERZOUG Slimane BOUGUELAA Mohammed AMIMEUR Dalil BENDJOUDI Ali	Etude sur les facteurs déterminants de la mobilité urbaine dans une ville moyenne algérienne (Bejaia).	205
13	Dr FERTAS Lahcene BENMAHAMED Hamid	Rôle et dynamique des petites et moyennes villes dans le fonctionnement et l'organisation de l'espace régional. Cas des villes des hautes plaines de Sétif	225
14	Dr TELAIDJIA Djamel KERMI Ghozéline ZAABAT Joumana	Fiscalité des collectivités locales : Quel rôle pour le développement local Cas de la Wilaya d'Annaba	234
15	Dr Brahim DJEBNOUNE Dr Hocine BOULAMAIZ Berrehail GUENDOZ	Ville intermédiaire, ville frontalière, Rôle de la ville de Tébessa dans son contexte territorial.	249
16	Dr TELAIDJIA Djamel Driss Ismail Yakoub	Analyse de la stratégie de répartition des entités commerciales dans la ville d'Annaba	266
17	HADJELA Ali, Pr. MAZOUZ Said FANTAZI Imane	un city branding à travers la réhabilitation du patrimoine urbain (le rôle des places publiques) Le cas de Constantine capitale de la culture arabe 2015	284
18	Dr Amina NAIDJA, Dr Meriem BEN MACHICHE	L'évolution spatiale de la tache urbaine et son impact sur la continuité typo morphologique. Cas d'étude : la ville d'Oued Zenati	299
19	NADJAR Sarra Ismahane Pr. MAZOUZ Said	Attractivité et qualité de vie, cas de la ville d'Oum el Bouaghi	315
20	BOUCHAMA Leila CHICHOUNE Malika CHICHOUNE Rachida	Integrating environmental considerations in urban plannification Case study: province of Algiers	327

كلمة رئيس الملتقى البروفيسور بوساحة احمد

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله
السيدة الأمينة العامة لولاية أم البواقي،
قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني،
رئيس الأمن الولائي لولاية أم البواقي،
الأسرة الإعلامية،
السيد رئيس الجامعة،
السادة نواب رئيس الجامعة،
السيد عميد كلية علوم الارض والهندسة المعمارية،
ضيوف الجامعة الأكارم
السادة ضيوف الملتقى الدولي
الأساتذة، الطلبة

هيئة التدريس بمعهد بكلية علوم الارض والهندسة المعمارية
نرحب بكم في رحاب هذا الصرح الجامعي العلمي- جامعة الشهيد العربي بن مهيدي، فمن دواعي
الفخر تنظيم هذا الملتقى الدولي الكبير الذي تصادف ذكرى اندلاع الثورة التحريرية.
يشرفني، أصالة عن نفسي ونيابة عن زملائي أعضاء اللجنة التنظيمية للملتقى، أن أرحب بكم جميعا،
وأقول لكم: حللتهم أهلا ونزلتم سهلا في رحاب جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي.
وأرحب بصفة أخص بالباحثين من اساتذة وطلبة دكتوراه اللذين قدموا من مختلف جامعات الوطن،
والذين تجشموا عناء السفر وتحملوا مشقة التنقل من أماكن بعيدة، كما أرحب بضيوفنا وإخواننا الكرام
من خارج الوطن المشاركون في هذا الملتقى عن بعد - عبر تقنية - Google Meet من تونس
الشقيقة- ليشاركوا معنا في إنجاح فعاليات هذا الملتقى العلمي الدولي، الذي يمثل الحلقة الثانية في
سلسلة الملتقيات الدولية التي ما فتئت كلية علوم الارض والهندسة المعمارية تعمل على تنظيمها منذ
سته سنوات، أي منذ الملتقى الأول الذي عقد خلال أيام 09 و 10 من شهر نوفمبر سنة 2015
حول صناعة المدينة المعاصرة.

وقد ظهرت هذه الاستجابة في العدد الكبير من الطلبات التي وصلتنا من الأساتذة والباحثين ممثلة
في ملخصات المداخلات التي يقترحون الإسهام بها في أعمال الملتقى. كان من الضروري أن نعرض
الملخصات التي وصلتنا على التحكيم الأكاديمي.

وبعد الدراسة والتحصيل، تم قبول حوالي 65 ملخص، لتتم مراسلة أصحابها لإنجاز الأبحاث الكاملة
وإرسالها مرة أخرى، وبعد تلقي هذه الأبحاث، دَعِيَ أعضاء اللجنة العلمية من جديد للنظر فيها،
حيث جرت دراسة الأبحاث المعروضة، ووقع الاختيار على حوالي 40 منها تمت الموافقة على إدراجها
ضمن برنامج الملتقى. وبالمناسبة نرفع من هذا المقام أسفنا الشديد للباحثين الذين رحبوا في المشاركة
معنا من تونس الشقيقة، و أرسلوا النص الكامل إلا أنه لم تتح لهم الفرصة للتنقل إلى الجزائر.

وقد كان طموحنا أن تُطبع أعمال الملتقى كاملة وتوزع على المشاركين، لكن تبين أن ذلك مما لا يمكن تحقيقه، بسبب ضيق الوقت وتأخر البعض في ارسال المقالات الكاملة. ولذلك بعد الملتقى سنراسل الأساتذة او الباحثين الذين شاركوا في الملتقى ونطلب منهم إعداد أبحاثهم وإرسالها، سنقوم بجمعها في كتاب خاص بالملتقى يحمل رقم ISBN. فيما يتعلق بتوزيع المداخلات على الجلسات؛ حتى تتاح الفرصة لكل المشاركين أن يعرضوا ملخصات لأبحاثهم، وأن تحظى بالمناقشة والإثراء، فقد تم تخصيص ستة جلسات عامة حضوريا بهذه القاعة (قاعة المحاضرات الكبرى) وجلسة واحدة عن بعد بقاعة المحاضرات الموجودة في الطابق الثاني من برج الادارة المركزية، طبعا المشاركة عن بعد، من داخل و خارج الوطن، تأتي للتعامل مع الظروف الراهنة بسبب فايروس كورونا. تعقد مختلف الجلسات بصورة متوازنة، أي في نفس الوقت، لأنه من دون اللجوء إلى هذه الطريقة لن تكفينا يومان كاملة لعرض الأبحاث كلها في جلسات عامة، وقد حرصنا على أن تكون الأبحاث التي تعرض في كل جلسة متقاربة نوعا ما من حيث موضوعاتها حتى يكون هناك تنوع من جهة وتكامل من جهة ثانية.

أشكر، نيابة عن زملائي أعضاء لجنة الملتقى، كل من أسهم من قريب أو بعيد في أن نصل اليوم إلى عقد هذا اللقاء العلمي الدولي. شكرا لكل الأساتذة والباحثين الذين بادروا بطلب المشاركة وأنجزوا الأبحاث المطلوبة وحضروا اليوم إلى مدينة أم البواقي لإلقاء مداخلاتهم والإسهام في إنجاح أعمال الملتقى. و نعتذر إلى القادمين منهم من بعيد عما يمكن أن يكونوا قد عانوه من تعب أو مشقة في طريق وصولهم إلينا، سائلين الله عز وجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم.

شكرا للأساتذة على استجابتهم لدعوة الكلية وتشريفهم لنا بالحضور والمشاركة في هذا الملتقى، وقد شرفونا بعضهم من قبل بالحضور معنا في الملتقى السابق، وكانت لهم إسهاماتهم الفاعلة في إنجاحه، نسأل الله تعالى أن يطيل أعمارهم ويثقل بالحسنات موازين أعمالهم.

و أشكر الاستاذ الدكتور مزوز السعيد رئيس اللجنة العلمية ومدير مخبر " تقييم جودة الاستخدام في العمارة والبيئة المبنية" الذي ساهم في نجاح فعاليات هذا الملتقى الدولي .

شكرا للجامعة ممثلة في مديرها الأستاذ الدكتور ديبى زهير ونائبه الأستاذ الدكتور لعمامرة، وشكرا للكلية ممثلة في عميدها الأستاذ الدكتور عداد محمد الشريف، على الإمكانيات المسخرة والمتابعة المستمرة.

شكرا لكل الزملاء الأفاضل أعضاء اللجنة التنظيمية على ما بذلوه من جهود طيلة الفترة التي تلت الإعلان عن الملتقى، وعلى الجهود التي يبذلونها اليوم لتجري أعمال الملتقى في سلاسة ونظام وإتقان. وشكرا لكم جميعا أيها الحضور الكرام على كرم الإصغاء وجميل الاهتمام.

الاستاذ الدكتور أحمد بوساحة

Intervention du Président du colloque Professeur Ahmed Bousmaha

Dans un monde globalisé, les politiques territoriales ont tendance à se centrer sur les métropoles, supposées être les foyers principaux de la croissance économique et de l'innovation. En effet, les grandes villes, du fait de leur poids démographique, de leur importance économique et sociale, de leur fonction centrale au sein des systèmes urbains nationaux et régionaux ont capté l'essentiel du discours consacré à la ville.

De ce fait, peu d'études ont été consacrées au rôle de la petite et moyenne ville, à leur place dans le dispositif spatial, et aux fonctions qu'elles assurent dans les économies et les constructions régionales.

Les petites et moyennes villes, c'est-à-dire l'échelon le plus bas de la pyramide, « ont un rôle moteur dans la croissance, tandis qu'elles présentent des profils et des dynamiques hétérogènes qui s'écartent de ce que l'on observe dans les métropoles ».

Les petites villes ont souvent été des lieux d'innovation capables de jouer un rôle fondamental dans l'organisation de l'espace national et dans l'équilibre des armatures urbaines et des espaces régionaux. « Elles sont des lieux d'affrontement et de combinaison de comportements et valeurs traditionnels d'essence rurale et communautaire et de valeurs urbaines renvoyant plutôt aux images de modernité et d'innovation. « pas de campagnes dynamiques sans villes dynamiques », dans ce sens les petites villes sont devenues des pivots de modernisation et de partage des valeurs urbaines en faveur du monde rural. « Les petites villes ont un rôle à jouer dans le cadre d'une urbanisation raisonnée du territoire, c'est-à-dire une urbanisation ne tendant pas à des phénomènes de macrocéphalie urbaine mais au contraire allant davantage vers une répartition plus équilibrée de la population et des activités. Leurs spécificités endogènes doivent miser sur une construction territoriale capable d'innover de s'intégrer dans un contexte globalisé.

Depuis plusieurs décennies, « l'urbanisation a pris l'allure d'une explosion urbaine qui a bouleversé les paysages, les mentalités et la société elle-même ».

L'accélération de l'urbanisation et l'inégale distribution géographique des villes sont le fait le plus marquant en Algérie.

L'armature urbaine est de plus en plus dense mais loin d'être harmonieusement répartie. Les petites villes ont connu des mutations fonctionnelles et spatiales et ont acquis de nouveaux pouvoirs et de nouveaux moyens.

La concentration des activités et de la population sur la frange littorale ont renforcé le phénomène de littoralisation entraînant un déséquilibre régional entre le Nord et le reste du pays. Ces distorsions territoriales ont été ensuite la préoccupation majeure de la politique d'aménagement du territoire. Cette dernière, a favorisé des actions prioritaires sur les petites et moyennes villes dans le but de freiner la croissance des grandes villes littorales, tout en assurant un redéploiement de l'armature urbaine à l'intérieur du pays. Ainsi,

le mouvement d'urbanisation s'est sensiblement renforcé corrélativement aux promotions administratives et aux implantations industrielles dans les régions défavorisées et les moins urbanisées.

L'industrialisation et la promotion administrative ont représenté pour plusieurs centres, l'impulsion décisive (création d'équipements : services publics diversifiés et attractifs) et favorisé le passage du rural à l'urbain. Le nombre d'agglomérations en Algérie est passé de 211 en 1977 à 751 en 2008 (540 agglomérations rurales en 1977, qui sont devenues urbaines en 2008).

L'originalité de cette urbanisation réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation.

Les villes petites et moyennes occupent, aujourd'hui, une place prépondérante dans le processus d'urbanisation et représentent la trame de fond de l'armature urbaine.

Toutefois, à l'exception d'Alger, en Algérie, les grandes villes du littoral (Oran et Annaba) et d'intérieure (Constantine) sont des métropoles « incomplètes », elles n'ont pas toutes les fonctions requises et la dimension mondiale souhaitée même si leur taille est assez développée, car la taille ne fait pas la fonction.

Les questions récurrentes posées précédemment dès le lancement de l'appel à communication, conduiront sans doute à formuler un certain nombre d'idées-forces et de propositions, dont nous devons débattre lors de ce colloque international.

L'objectif du colloque est d'apporter un éclairage sur les éléments de changement dans les petites et moyennes villes et sur les types de relations qu'elles entretiennent entre elles, avec les grandes villes ou les métropoles et le monde rural, mais aussi les enjeux auxquels les acteurs locaux sont confrontés pour mettre en place des politiques de développement.

Au regard des évolutions socio-spatiales contemporaines (urbanisation, métropolisation, recompositions territoriales), nous souhaitons avoir un regard renouvelé sur ces villes, qui sont devenues des supports incontestables de la promotion du développement local et appréhender les mutations en cours dans le processus de la fabrication de ces territoires.

L'organisation du colloque a pour objectif de nourrir la réflexion sur la thématique des villes petites et moyennes en faisant participer les géographes et autres « spécialistes » aux débats sur l'avenir de ces villes dans le contexte de métropolisation et de mondialisation.

Merci pour votre attention

Professeur Ahmed Bousmaha

كلمة السيد عميد كلية علوم الأرض والهندسة المعمارية
بسم الله الرحمن الرحيم
والصلاة والسلام على أشرف المرسلين
السيد رئيس جامعة العربي بن المهدي
زملائي عمداء الكليات ومدراء المعاهد ورؤساء الأقسام
السادة الأساتذة الباحثون
أيها الضيوف الكرام
أعزائنا الطلبة

السلام عليكم ومرحب بكم في رحاب جامعة الشهيد العربي بن مهيدي بأموالي

إنه لمن دواعي الفخر والاعتزاز أن تحظى جامعتنا بتنظيم هذا الملتقى. وباسمي وباسم لجنة التنظيم أرحب بزميلنا من تونس الشقيقة كما أرحب بكل زملاء من جميع أنحاء جامعات الوطن وأشكر الجميع على حضورهم ومشاركتهم العلمية ومساهماتهم القيمة في هذا الملتقى العلمي، كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى المساهمين الذين كان لهم الفضل في إنجاح هذا اللقاء وعلى رأسهم السيد مدير الجامعة ثم لا يفوتني أن أنه كذلك بالمساعدة المقدمة من طرف مخبر LEQUArEB برئاسة الأستاذ مازوز السعيد كما أشكر أعضاء اللجنة العلمية واللجنة التنظيمية و على رأسها الاستاذ بوساحة أحمد على كل ما بذلوه من مجهودات قيمة.

أيها الجمع الكريم

إن هذه المبادرة العلمية تدرج في إطار افتتاح الجامعة على المحيط الاقتصادي والاجتماعي والثقافي للمجتمع الجزائري وقد أدركت الكلية مكانة الحيوية التي يحتلها للبحث العلمي في تقدم الشعوب و تحضرها، حيث سعت إلى تنظيم هذا الملتقى الذي تلتقي فيه نخبة من الباحثين المهتمين بقضايا إنشاء المدينة وتحليل المجال الحضري لعرض بحوثهم ومناقشة أفكارهم حتى تساهم في نشر وتأصيل الثقافة العمرانية لتعزيز البحث والتفكير العلمي.

إن موضوع هذا الملتقى الذي يحمل عنوان - **حول المدن الصغيرة والمتوسطة، أي مستقبل في إطار الحوضرة والعولمة** - يكتسي أهمية بالغة لارتباطه أساسا بتطور حياة الإنسان من خلال إنشاء المدينة كجمال حضري يعيش فيه الإنسان داخل المجموعة البشرية و كإطار لحياة اجتماعية بكل تركيبها المعقدة وتداخل أنشطتها وما تفرزه من تناقضات عديدة، أي تلك المعادلة الصعبة بين النمو الديموغرافي والعجز عن تلبية الاحتياجات المتزايدة من سكن، شغل، بناء المرافق الإدارية والخدمات والترفيهية والمحافظة على البيئة وتوفير العقار وتطوير التشريع العمراني وغيرها...، ومن جهة أخرى ارتباط مجالنا الحضري بالمدن المتوسطة والعالمية نتيجة زحف العولمة - المحسدة في الثورة المعلوماتية والثورة الاقتصادية والثورة التكنولوجية - و ما تحمله هذه العولمة من أفكار وتوجهات كانت لها أثر مباشر على هويتنا حيث أصبحت معظم المدن الحديثة متشابهة في شكلها ولا ترمز لهوية معينة أو مميزة و لكن هذا لا يعني اننا لا نستفيد من تجارب الآخرين في عملية إنشاء المدينة و تسييرها في

حوض البحر المتوسط حيث تقع المسؤولية على عاتق كل الفاعلين المعنيين أي الإدارة، التقنيون، المقاولون، المنتخبون والمشرعون وخاصة المواطن الذي يعتبر العنصر المحوري في إنشاء وتطور المدينة على أساس نظرة استراتيجية تأخذ بالحسبان تصور فكري حضاري وفضاء اجتماعي واقتصادي، ولقد أكد مؤتمر إسطنبول 5+ على إلزامية ديمقراطية المجتمع، الشيء الذي سيؤدي إلى مشاركة الفعلية و الناجعة للسكان في صنع القرار الحضري وهو أحد المكونات الرئيسية، بما أصبح يعرف اليوم بالحوكمة الحضرية الرشيدة.

أيها الجمع الكريم

ان السياسات الإقليمية في البلدان المتقدمة تركز اساسا على المدن الكبرى ، التي من المفترض أن تكون المراكز الرئيسية للنمو الاقتصادي والابتكار. في الواقع ، استحوذت هذه المدن على معظم الخطاب المكرس للمدينة ، نظرًا لوزنها الديموغرافي وأهميتها الاقتصادية والاجتماعية ، ووظيفتها المركزية ضمن النظم العمرانية الوطنية والإقليمية ، نتيجة لذلك ، تم تكريس القليل من الدراسات لدور المدن الصغيرة والمتوسطة ، ومكانها في النظام المجالي ، والوظائف التي تؤديها في الاقتصادات الإقليمية . ان المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم ، "تلعب دورًا محوريًا في النمو الحضري . غالبًا المدن الصغيرة هي مهد للابتكار و قادرة على لعب دور أساسي في تنظيم المجال الوطني وفي توازن النظام العمراني والمجالات الإقليمية و الجهوية .

في هذا السياق جاء هذا المؤتمر ليفتح باب النقاش حول مدى تكتسيه المدن الصغيرة و المتوسطة من اهمية بالغة لتطوير الاقتصاد و ضمان التوازن الجهوي في اطار الحوضرة و العولمة . وكذا من أجل الشروع في تأملات جديدة حول مستقبل المدينة على المدى الطويل. وأعتقد أن المتدخلين والمشاركين الذين في لديهم الكثير من الأفكار و معلومات قيمة ستناولون بالتحليل هذه الإشكالية من خلال أبحاثهم ودراساتهم و التي سيتم الاستفادة منها في أعمال هذا اللقاء.

وفي الأخير نتمنى لكم إقامة طيبة في أم البواقي وجامعاتنا، و نجاح لأعمالنا.

شكرا وبارك الله فيكم.

الاستاذ الدكتور عداد محمد الشريف

عميد الكلية

Prof. Zoher Dhibi, Rector of the university
Vice-rectors
Deans of faculties
Our guests
Ladies and Gentlemen,
Dear students,
Salam, peace be upon you.

It is a matter of great pleasure and honor for our university to have organized this international congress. On behalf of the Organizing Committee, I welcome our colleague from Tunisia and also all colleagues from all over the universities of the country. I thank everyone for his valuable contribution to this scientific forum. Then, I cannot fail to acknowledge the assistance provided by the LEQUArEB laboratory headed by Professor Mazouz Said. I also thank the members of the Scientific Committee and the Organizing Committee, headed Pr. Bousmaha Ahmed for all their valuable efforts.

Ladies and gentlemen

This scientific initiative falls within the framework of the university's openness to the economic, social and cultural environment of Algerian society. The faculty sought to organize this forum in which a group of researchers interested in issues of city planning and urban analysis meet to present their research and discuss and exchange their ideas and insights in order to contribute to the dissemination and rooting of urban culture to promote research and scientific thinking.

The topic of this forum entitled - « *Small and Medium Cities, what kind of future within the framework of metropolization and globalization* » - is of great importance because it is basically related to the development of human life through the building of the city as an urban area in which people live within the human group and as a framework for social life with all its complex structure. It is indeed the difficult equation between demographic growth and the inability to meet the increasing needs for housing, employment, service and leisure facilities, preserving the environment, providing real estate, developing urban legislation, and many other issues. On the other hand, our urban space is linked to Mediterranean and global cities as a result of globalization hegemony.

This Globalization - embodied in the information revolution, the economic revolution and the technological revolution - and the ideas and trends that this globalization holds have had a direct impact on our identity, as most modern cities have become similar in shape and do not symbolize a specific or distinct identity,

“It was the best of times; it was the worst of times.” These are the words used by the English writer Charles Dickens to describe the world after the Industrial Revolution. Today, we also live in a world of contradictions. On the one hand, with growing material wealth and advances in science and technology, human civilization has been developed as never before. On the other hand, poverty, unemployment and widening income gap between citizens have all added to the uncertainties of the cities.

Many people feel bewildered and wonder: What has gone wrong with our cities?

To answer this question, one must first track the source of the problem. Some blame economic globalization for the chaos in our cities.

In the process of establishing and running the city in the Mediterranean environment, the responsibility is shared by different actors, such as the local administration, technicians, contractors, elected officials and legislators, **especially the citizen**, who is considered the pivotal element in the establishment and development of the city on the basis of a strategic view that takes into account a civilized intellectual conception and a social and economic space. The Istanbul +5 conference emphasized on democratization of society, which will lead to the effective participation of the population in urban decision-making. This is one of the main components of what is known *as urban governance*.

Ladies and Gentlemen

Regional policies in developed countries are based mainly on megacities, which are supposed to be the main centers of economic growth and innovation. They are as places of intense and continuous interactions, cities are the locations par excellence where global history takes place, and we must study the history of cities in connection with the history of globalization from this perspective. In fact, these cities have captured most of the discourse devoted to the city because they have played a crucial role throughout the whole process as centers of exchange and as focal points of developments and also because of their demographic weight and social importance, and their central function within national and regional urban systems. As a result, few studies have been devoted to the role of small and medium cities and their place in the space system, and the functions they perform in regional economies. Small and medium-sized cities are often cradles of innovation and are able to play a key role in organizing the national and the urban system as well as national and regional space. In this context, this conference came to open widely the discussion on the importance of small and medium cities with regard to developing the economy and ensuring regional balance within the framework of metropolization and globalization. And also to initiate new reflections on the city's long-term future. I believe that the participants in these two days have a lot of ideas and valuable information in order to analyze this problem through their research and studies and contribute to a critical reflection of different concepts.

Finally, I wish you a pleasant stay at our university, and a successful congress.

Thank you and may God bless you

Prof. Adad Mohamed cherif
Dean of faculty

Les villes petites et moyennes dans un monde globalisé. Quel avenir face à la métropolisation ?

Argumentaire

Dans un monde globalisé, selon Demazière (2017), les politiques territoriales des pays développés ont tendance à se centrer sur les métropoles, supposées être les foyers principaux de la croissance économique et de l'innovation. En effet, les grandes villes, du fait de leur poids démographique, de leur importance économique et sociale, de leur fonction centrale au sein des systèmes urbains nationaux et régionaux ont capté l'essentiel du discours consacré à la ville. De ce fait, peu d'études ont été consacrées au rôle de la petite et moyenne ville, à leur place dans le dispositif spatial, et aux fonctions qu'elle assure dans les économies et les constructions régionales (Escallier, 1986). Les petites et moyennes villes, c'est-à-dire l'échelon le plus bas de la pyramide, « *ont un rôle moteur dans la croissance, tandis qu'elles présentent des profils et des dynamiques hétérogènes qui s'écartent de ce que l'on observe dans les métropoles* » (Denis, 2012). D'après Lugan, les petites villes ont souvent été des lieux d'innovation capables de jouer un rôle fondamental dans l'organisation de l'espace national et dans l'équilibre des armatures urbaines et des espaces régionaux. « *Elles sont des lieux d'affrontement et de combinaison de comportements et valeurs traditionnels d'essence rurale et communautaire et de valeurs urbaines renvoyant plutôt aux images de modernité et d'innovation* » (Lugan 1994). Selon Kayser (1972) : « *pas de campagnes dynamiques sans villes dynamiques* », dans ce sens les petites villes sont devenues des pivots de modernisation et de partage des valeurs urbaines en faveur du monde rural.

Depuis plusieurs décennies, « *l'urbanisation a pris l'allure d'une explosion urbaine qui a bouleversé les paysages, les mentalités et la société elle-même* » (Côte, 1993). L'accélération de l'urbanisation et l'inégale distribution géographique des villes sont le fait le plus marquant en Algérie. La concentration des activités et de la population sur la frange littorale ont renforcé le phénomène de littoralisation entraînant un déséquilibre régional entre le Nord et le reste du pays. Ces distorsions territoriales ont été ensuite la préoccupation majeure de la politique d'aménagement du territoire (Bousmaha, 2014). Cette dernière, a favorisé des actions prioritaires sur les petites et moyennes villes dans le but de freiner la croissance des grandes villes littorales, tout en assurant un redéploiement de l'armature urbaine à l'intérieur du pays. Ainsi, le mouvement d'urbanisation s'est sensiblement renforcé corrélativement aux promotions administratives et aux implantations industrielles dans les régions défavorisées et les moins urbanisées. L'industrialisation et la promotion administrative ont représenté pour plusieurs centres, l'impulsion décisive (création d'équipements : services publics diversifiés et attractifs) et favorisé le passage du rural à l'urbain (Bousmaha, 2014). Le nombre d'agglomérations en Algérie est passé de 211 en 1977 à 751 en 2008 (*540 agglomérations rurales en 1977, qui sont devenues urbaines en 2008*). Les petites et les moyennes agglomérations

connaissent des taux de croissance élevés atteignant 6,95 % (Belguidoum). L'originalité de cette urbanisation réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation. Comme l'a signalé Giraut, « *L'accès au statut urbain constitue ainsi un enjeu majeur pour le développement d'une localité et du territoire* » (Giraut, 2005). Quant à Paulet, il réduit les « villes petites et moyennes » à une fonction de revitalisation des marges et des périphéries. Leur tâche en est extrêmement réduite, et réductrice ! « *Les villes modestes jouent un rôle majeur car elles animent un 'pays', une périphérie plus ou moins oubliée* » (Paulet, 2000).

L'objectif du colloque est d'apporter un éclairage sur les éléments de changement dans les petites et moyennes villes et sur les types de relations qu'elles entretiennent entre elles, avec les grandes villes ou les métropoles et le monde rural, mais aussi les enjeux auxquels les acteurs locaux sont confrontés pour mettre en place des politiques de développement. Au regard des évolutions socio-spatiales contemporaines (urbanisation, métropolisation, recompositions territoriales), nous souhaitons avoir un regard renouvelé sur ces villes, qui sont devenues des supports incontestables de la promotion du développement local et appréhender les mutations en cours dans le processus de la fabrication de ces territoires. L'organisation du colloque a pour objectif de nourrir la réflexion sur la thématique des villes moyennes en faisant participer les géographes et autres « spécialistes » aux débats sur l'avenir de ces villes dans le contexte de métropolisation et de mondialisation.

Les axes du colloque

1. Identification des « petites villes » et « moyennes villes »

La définition de l'urbain se heurte à l'absence de critères "scientifiques objectifs" et défie le géographe comme les autres spécialistes. Entre "petites villes" et "moyennes villes", le seuil établit une coupure au sein de l'urbain lui-même. Par contre, le seuil inférieur des petites villes sépare le rural et l'urbain. R. Escallier (1986), dans une étude comparative des pays du Maghreb, a signalé que "*Tout seuil démographique est arbitraire*" et reste relatif. Mais ce problème se pose aussi dans la définition de l'urbain qui se heurte à l'absence de critères scientifiques objectifs. Selon Paul Claval, la concentration géographique est essentielle à la formation de la ville mais non suffisante, l'interaction sociale et les échanges sont nécessaires. Et qu'en est-il de l'objet « petite ville » dans le contexte de la métropolisation ? Derrière la question générique sur la ville se pose celle des catégories particulières de villes.

Alors où commence la ville en Algérie ? Et comment définit-on la petite ville ?

Le terme "*petites villes*" définit une classe de dimension particulière, limitée par des seuils qui changent dans le temps et dans l'espace. La définition des seuils pose le problème de critères. Faut-il s'appuyer uniquement, sur des critères quantitatifs (la taille, l'emploi non-agricole, le nombre d'équipements, le nombre de commerces...) ? Ou peut-on, aussi, lui trouver des justifications

qualitatives (la structure sociale, les comportements et les modes de vie, l'urbanité, le rayonnement spatial...) ? Mais dans le cas où la combinaison est multiple, reste à savoir combien de critères doivent être réunis pour qu'on puisse définir les petites et moyennes villes ?

2. « Villes moyennes » et « villes intermédiaires » : quel lien ?

La ville moyenne se définit avant tout par sa taille alors que l'analyse urbaine se fonde sur la fonction et le rôle ? Une catégorie plutôt opérationnelle (aménageurs, élus...) que théorique (Belhedi, 2018). « *Les villes moyennes sont au centre de toute politique de développement territorial (régional et national) en dépit de l'ambiguïté de leurs statuts au niveau théorique. La destinée des villes moyennes est inséparable des régions et du rééquilibrage des systèmes urbains* » (Belhedi, 2018).

Pour Carrière « *la ville intermédiaire polarise son territoire en proposant des services divers et variés. Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement et de diffusion de la connaissance, de recherche, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique, mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement régional, et d'être le siège de lieux de décision* » (Carrière, 2008).

Les villes intermédiaires constituent un pivot et un lien d'intermédiation important entre les espaces nationaux et régionaux, entre les métropoles d'un côté et les petites et moyennes villes de l'autre et parfois même, des villes de même taille mais qui ne possèdent pas les mêmes niveaux de fonctions supérieures (Bock et Carrière, 2007). Dans les pays du Maghreb, les politiques d'aménagement visant le rééquilibrage de l'armature urbaine, à travers la promotion des villes intermédiaires (ou moyennes), ont considérablement façonné les systèmes urbains, et marqué l'économie de cette strate en particulier, leur rôle et leur dynamique (Kasdallah, 2013, p. 215). La ville intermédiaire renvoie au concept de relais de pouvoir et d'encadrement, entre le centre de décision et de commandement dans la capitale et les métropoles d'un côté et les autres villes et les espaces ruraux sur lesquels s'opère l'emprise. C'est le maillon qui assure l'intermédiation dans le système urbain. La concordance avec la ville moyenne et la ville intermédiaire n'est ni automatique, ni linéaire (Belhedi A, 2007).

Quelle différence entre « villes intermédiaires » et « villes moyennes » ? Les villes moyennes expriment-elles un niveau intermédiaire entre les grandes villes et les petites villes et les centres ruraux ? Quel rôle attribué dans les stratégies spatiales ? Quel rapport avec la métropolisation ?

3. Le rôle des petites et moyennes villes dans le mouvement d'urbanisation

Les petites et moyennes villes occupent une place prépondérante dans le processus d'urbanisation et représentent la trame de fond de l'armature urbaine (Bousmaha, 1994). Cette dernière est de plus en plus dense mais loin

d'être harmonieusement répartie. Elles ont connu des mutations fonctionnelles et spatiales et ont acquis de nouveaux pouvoirs et de nouveaux moyens.

Quelle est la place occupée par les petites et moyennes villes dans le mouvement d'urbanisation ? Les processus économiques, historiques et géographiques sont-ils déterminants dans l'organisation de l'espace régional et national ? Peuvent-elles être utilisées comme outil d'aménagement du territoire ? L'émergence des petites villes (par passage du rural à l'urbain) constitue-t-elle une composante importante de la croissance urbaine ? Peuvent-elles être un élément clé pour avoir une armature urbaine harmonieusement répartie sur un territoire ? Quelles places occupent ces villes dans l'organisation de l'espace ? Sont-elles de simples relais ou des pivots d'articulation dans les systèmes urbains ? Quel est leur rôle dans le fonctionnement et l'organisation de l'espace régional ? Quels sont les rapports qu'elles entretiennent avec leur espace environnant ? Comment se tissent ces derniers ?

4. Innovation et attractivité des petites et moyennes villes

Aujourd'hui, les petites et moyennes villes sont appelées à jouer un rôle primordial au niveau de la recomposition socio-économique et spatiale et par conséquent elles contribuent au processus de la construction des proximités locales et à la dynamique de développement territorial. Elles ont une assise sur un espace, souvent rural, dont elles constituent des pôles d'attraction. Leur rôle structurant sur leur espace renvoie aux notions de polarisation, d'armature mais aussi de hiérarchie urbaine. Veltz (2000) écrit : « *Dans l'espace globalisé, les territoires, les villes sont de plus en plus explicitement mises en concurrence et leur compétitivité dans le marché de la localisation exprime in fine la compétitivité des firmes dans le marché des biens et services* ». Face à ce constat, on se demande quelle est la place des petites et moyennes villes dans l'attractivité territoriale ? Sont-elles vraiment des lieux d'innovation et de créativité ? Qu'en-t-il de la mobilisation et de la valorisation de leurs ressources naturelles et territoriales ?

5. Petites et moyennes villes face à la métropolisation : Etat des lieux et avenir ?

La métropole est bien le pivot de l'organisation du territoire qu'elle domine, dans la plupart des cas, de façon exclusive. Polyfonctionnelle, elle est monocentrique et fonctionne à l'aide de relais hiérarchisés qui la représentent à tous les niveaux de l'échelle spatiale (Escallier, 2004). Pour Nadou (2010) les métropoles sont souvent présentées comme les « fers de lance » de l'économie actuelle et celles qui répondent aux défis imposés par la mondialisation. Par ailleurs, "la dynamique de la "métropolisation" du monde aggrave les risques pandémiques" (Faburel, 2021). L'urbanisation généralisée du globe et sa métropolisation planétaire sont le creuset de la crise sanitaire

du COVID-19. Du fait que les métropoles connaissent une mobilité permanente et une accélération sans fin des mouvements ce favorise la propagation des virus à l'échelle planétaire. Mais qu'en est-il des petites et moyennes villes ? Quels sont leurs atouts face à la métropolisation ? Les métropoles n'exacerbent-elles pas les inégalités sociales et spatiales ? Le fait métropolitain offre-t-il des opportunités de développement ? Quelles sont les conséquences de la métropolisation sur les espaces périurbains, les petites et moyennes villes ou les campagnes les plus éloignées ? Quels rôles les territoires ruraux et les petites et moyennes villes peuvent jouer sur les dynamiques métropolitaines, en fonction de leurs bases économiques, de leurs dynamiques socio-démographiques, de leurs modèles de développement des activités économiques ? Quel est l'impact des politiques publiques urbaines sur les petites et moyennes villes ? Ces dernières sont-elles en train de perdre tout rôle à cause de la croissance des grandes villes et des métropoles ? Sont-elles fragilisées par d'intenses processus de métropolisation ? Parviennent-elles à maintenir certaines fonctions vitales pour l'animation des bassins de vie et assurer le développement de leurs espaces environnants ? Autrement dit, après un état des lieux, on se demande : quel avenir pour les petites et moyennes villes à l'heure de la métropolisation ? Connaissent-elles une croissance ou un déclin à l'heure de la pandémie du COVID-19 ?

Jean Paul Carrière s'intéresse au rôle des "petites métropoles" de France qui bénéficient du statut institutionnel de métropole sans en avoir tous les attributs, et les interactions et les rapports entre ces métropoles "incomplètes" et les autres territoires, en particulier les villes petites et moyennes et les espaces ruraux de leur aire d'influence. Il s'interroge également sur la possibilité d'instaurer des "contrats de réciprocité" entre les métropoles et les autres territoires.

Dans ce contexte, quelles sont les formes possibles de coopération renforcée entre les métropoles et les villes petites et moyennes, et comment envisager des réciprocités entre elles, pouvant aller jusqu'à des formalisations contractualisées ? Quelle est la nature, quel est le rythme, quelles sont les étapes du processus de métropolisation dans les deux rives de la méditerranée ?

Comment se caractérise et se configure la gouvernance des relations métropoles-petites et moyennes villes ? Quels modèles et quels outils ?

Telles sont les questions récurrentes, parmi d'autres, qui conduiront à formuler un certain nombre d'idées-forces et de propositions, dont nous devons débattre lors de ce colloque international.

Quelques références bibliographiques

- Belhedi, A. (2007). « Les villes intermédiaires en Tunisie. Quelques éléments de problématique », p.55-85, in *Villes intermédiaires dans le monde arabe*. Cahiers du GREMAO, n° 19. Coord. de Sid-Ahmed Souiah, Labo SEDET-CNRS, Université Paris VII-Denis Diderot.
- Belhedi, A. (2018). « Les villes moyennes. Pertinence pour l'analyse et l'action ? » Colloque International : *La ville moyenne. Quel rôle dans le contexte de la métropolisation ?* U.R Régionalisation, Développement Régional et Urbain. FSHS, Université de Tunis, pp. 18-20 octobre 2018
- Belguidoum, S. (2018). « Transition urbaine et nouvelles urbanités : la ville algérienne dans tous ses états ». [halshs.archives-ouvertes.fr › halshs-02090578](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02090578) › document
- Bock, E., Carrière, J.-P. (2007). « Le développement des villes intermédiaires atlantiques : quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ? », *Annales de l'Université d'Oradea*, pp. 47-59.
- Bousmaha, A. (2014). « Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie. Le cas de la région centrale du Tell de l'Est algérien ». Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre, *Revue semestrielle de l'Université de Constantine*, N° 39, juin.
- Carrière, J.-P. (2008). « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in Hégémonie de la ville, *Réalités industrielles, Annales des Mines*, pp 18-25.
- Carrière, J.-P., Hamdouch, A. & Iatu, C. (Eds.) (2016). *Développement durable des territoires*, Coll. Géographie, Economica - Anthropos, Paris, 234 p.
- Claval, P. (1982). *La logique des villes*, Litec, Paris.
- Côte, M. (1986). « La petite ville et sa place dans le développement », In *URBAMA*, Laboratoire associé au C.N.R.S. n° 365, Université de Tours, Fascicule n° 17, 2006, pp. 699-717. 1986
- Côte, M. (1993). « L'urbanisation en Algérie : idées reçues et réalités », in *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 85-86, pp. 59-72.
- Demazière, C. (2017). « Le traitement des petites et moyennes villes par les études urbaines ». Dans *Espaces et Sociétés* 2017/1-2 (n° 168-169), pp. 17 à 32.
- Demazière, C, Banovac, K. & Hamdouch, A. (2014). « The Changing Profiles of Small and Medium-Sized Towns in the European Context: Between Residential Economy, Competitiveness and Innovation ». In : *Small and Medium Towns' Attractiveness at the Beginning of the 21st Century*, A. Kwiatek-Sołtys, H. Mainet, K. Wiedermann, J.-C. Edouard (Eds.), CERAMAC 33, PUBP, Clermont-Ferrand, pp. 29-40.
- Denis. E. (2007). Les villes intermédiaires dans le Monde arabe : Genèse, maillage et dynamique. Cahiers du Gremamo, pp.11-54. [ffhalshs-00366910f](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00366910f)
- Escallier, R. (2002). « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », Cahiers de la Méditerranée [En ligne], 64 | 2002, mis en ligne le 15 juin 2004, URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/68>
- Hamdouch, A., Demazière, C. & Banovac, K. (2017). «The socio-economic profiles of small and medium-sized towns: insights from european case studies». *Journal of Economic and Social geography* Volume108, Issue4 special Issue: Dossier: Small and Medium-Sized Towns in Europe September, pp. 456-471. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/tesg.12254>
- Hamdouch, A., Ghaffari, L. (2016). « Politiques locales de cohésion sociale et développement socioéconomique des villes petites et moyennes en France ». Ch. 18 in : *La transformation sociale par l'innovation sociale*, J.-L. Klein, A.

- Camus, C. Jetté, C. Champagne et M. Roy (Eds.), Presses de l'Université du Québec, Québec, pp. 221-234.
- Hamdouch A., Nyseth T., Demazière C., Førde A., Serrano J., Aarsæther N. (Eds.) (2017). *Creative approaches to planning and development. Insights from small and medium-sized towns in Europe*, Routledge, London & New York, 279 p.
- Giraut, F. (1997). « Quel bilan des relations entre la petite ville et son environnement ? » in *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, (Karthala, Paris, 1997), pp. 17-37.
- Guéringer, A., Hamdouch, A. & Wallet, F. (Eds.) (2016). « Foncier et développement des territoires ruraux et périurbains en France ». Numéro spécial de la *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N° 4.
- Kasdallah, N. (2013) : *Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Cergy-Pontoise.
- Kayser, B. (1972). « Les petites villes françaises », *Revue de Géographie Alpine*, tome LX, 1972, p. 269-284.
- Laborie, J.-P et Vergès, P. (1986). « Les petites villes françaises dominées par les classes moyennes », *L'Esprit des lieux. Localités et changement social en France*, Editions du CNRS, Paris, pp.101-125.
- Lekehal, A. (2003). « L'urbanisation en Algérie : un essai de bilan statistique ». In *Villes en parallèle*, n°36-37, décembre (Villes algériennes. pp. 72-89).
- Lugan, J.-C. (1994). « Les petites villes face à la métropolisation », *Espaces et Sociétés*, n° 73, 1994, pp. 193-205.
- Madani, S. (2012). *Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie : Cas de Sétif*. Thèse en vue de doctorat d'état en Architecture, Université FERHAT Abbas de Sétif. 266 p.
- Nadou, F. (2010). « La notion de « villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socioéconomiques ». <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00596204/document>
- Paulet, J. (2000). *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, 300 p.
- Pumain, D. (1999). « Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques? », *Revue de Géographie Alpine*, n° 2, pp.167-184.
- Remy, J. (1993). « Le rural et l'urbain entre la coupure et la différence : la métamorphose des relations villes/campagne », *Espaces et Sociétés*, n° 72, pp. 31-46.
- Servillo, L., Atkinson R., Hamdouch A. (Eds.) (2017). « Small and medium-sized towns in Europe: Conceptual and methodological approaches ». Numéro spécial du *Journal of Economic and Social Geography (Tijdschrift voor economische en sociale geografie - TESG)*, Vol. 108, N° 4.
- Servillo, L., ed. (2014), "TOWN, Small and Medium Sized Towns in their Functional Territorial Context". Scientific Report, Espon, Luxembourg.
- Veltz, P. (2000). *Mondialisation, économie et territoires*, l'économie d'archipel ; PUF - février

SMALL AND MEDIUM-SIZED CITIES IN A GLOBALIZED WORLD. WHAT FUTURE FOR METROPOLIZATION?

Argument

In the developed countries, territorial policies tend to focus on metropolises, which are supposed to be the main centre of economic growth and innovation. Because of their demographic, economic and social importance, as well as due to their central function within national and regional urban systems; large cities have been the subject of many studies. However, few studies have been devoted to highlighting the role of small and medium-sized towns, their place in the space system, and the functions they perform in regional economies and constructions. Small and medium-sized cities, the lowest echelon of the pyramid, have a driving role in country growth, while they exhibit heterogeneous profiles and dynamics that deviate from what is observed in metropolises. Small towns in particular have often been places of innovation capable of playing a fundamental role in the organization of the national space and the balance of urban and regional spaces.

The acceleration of urbanization and the uneven geographical distribution of cities are the most striking fact occurring in Algeria currently. The concentration of activities and population on the coastal fringe has reinforced the phenomenon of coastalization resulting in a regional imbalance between the North and the rest of the country. Territorial distortions were then the main concern of the regional planning policy, which promoted priority actions on small and medium-sized cities to restraint the growth of large coastal cities while ensuring a redeployment of the urban structure within the country. As a result, the urbanization movement has significantly strengthened in conjunction with administrative promotions and industrial settlements in disadvantaged and less urbanised areas. Industrialization and administrative promotion represented several centres as the decisive impetus (creation of installations with diversified and attractive public services) and promoted the transition from rural to urban. Small and medium-sized cities have a function of revitalizing margins and peripheries.

The objective of the symposium is to shed light on the elements of change in small and medium-sized cities and the types of relationships they have with each other, as well as with metropolises and the rural world. The different problems that confront local actors to set up effective development policies will also be discussed. The objective of the symposium is to provide food for thought on the theme of medium-sized cities by involving geographers and other "specialists" in debates on the future of these cities in the context of metropolitanization and globalization.

Symposium axes

1. Identification of "Small Cities" and "Medium-sized Cities"

Defining the urban is hampered by the absence of an «objective scientific» criterion and challenges both geographers and other specialists. Between "small towns" and "medium-sized towns", the threshold establishes a cut-off point within the urban itself. However, the lower threshold of small towns

separates the rural from the urban. R. Escallier (1986), in a comparative study of the Maghreb countries, pointed out that "any demographic threshold is arbitrary" and remains relative. Yet, this problem also arises in the definition of the urban, which, in turn, is hampered by the absence of objective scientific criteria. According to Paul Claval, geographical concentration is essential to the formation of the city but it is not sufficient; social interaction and exchanges are also necessary. What about the "small town" in the context of metropolization? Behind the generic question about the city lies the question of specific types of cities.

So, where does the city begin in Algeria? And how do we define the small city?

The term "small city" refers to a class of particular dimensions, limited by thresholds that change in time and space. The definition of thresholds raises the problem of criteria; should we rely solely on quantitative criteria (size, non-agricultural employment, number of facilities, number of shops, etc.) or we also need to find qualitative justifications (social structure, behaviors and lifestyles, urbanity, spatial influence, etc.) However in the case of multiple combination, the question raised how many criteria must be met in order to identify small and medium-sized cities?

2. "Medium-sized Cities" and "Intermediate Cities": What is the Link?

The medium-sized city is primarily defined by its size, while urban analysis is based on function and role. A category that is more operational (planners, elected officials...etc.) than theoretical (Belhedi, 2018). "Medium-sized cities are at the center of any territorial development policy (regional and national) despite the ambiguity of their status at the theoretical level. The destiny of medium-sized cities is inseparable from regions and the rebalancing of urban systems" (Belhedi, 2018).

For Carrière "the intermediate city polarizes its territory by offering diverse and varied services including: administrative, cultural, health, teaching and dissemination of knowledge, and research, ...etc. At the economic level, it must be competitive and dynamic and also represent a significant relative weight in its regional environment, and be the centre of decision-making" (Carrière, 2008).

Intermediate cities constitute a pivot and an important intermediation link between national and regional spaces; between metropolises, on the one hand, and small and medium-sized cities on the other hand; and s even cities of the same size which do not have the same levels of advanced functions (Bock and Carrière, 2007). In the Maghreb countries, planning policies aimed at rebalancing the urban framework, through the promotion of intermediate (or medium-sized) cities, have considerably shaped urban systems and marked the economy of this stratum, in particular their role and their dynamics (Kasdallah, 2013, p. 215). The intermediary city refers to the concept of a relay of power and supervision between the center of decision and command in the capital and metropolises, on the one hand, and the other cities and rural areas over which the hold is exercised. It is the intermediary link in the urban system. The concordance with the medium-sized city and the intermediate city is neither automatic nor linear (Belhedi A, 2007).

What is the difference between "intermediate cities" and "medium-sized cities"? Do medium-sized cities express an intermediate level between large cities, small cities, and rural centers? What is their assigned role in spatial strategies? What is their relationship with metropolization?

3.The Role of Small and Medium-sized Cities in the Urbanization Movement

Small and medium-sized cities play a major role in the urbanization process and represent the backbone of the urban framework (Bousmaha, 1994). The latter is increasingly dense but far from being harmoniously distributed. They have undergone functional and spatial changes and have developed new powers and new means.

What is the place occupied by small and medium-sized cities in the urbanization movement? Are the economic, historical and geographical processes determining the organization of regional and national space? Can they be used as a tool for regional planning? Is the emergence of small towns (by moving from rural to urban) an important component of urban growth? Can they be a key element in achieving an urban framework that is harmoniously distributed over a territory? What role do these cities play in the organization of space? Are they simple relays or articulation pivots in urban systems? What is their role in the functioning and organization of the regional space? What are the relationships they maintain with their surrounding areas? How are these relationships woven?

4.Innovation and attractiveness of small and medium-sized cities

Today, small and medium-sized cities are called upon to play a key role in socio-economic and spatial recomposition and consequently they contribute to the process of building local proximity and to the dynamics of territorial development. They are based in an area, often rural, of which they constitute poles of attraction. Their structuring role in their space refers to the notions of polarization, of armature, and of urban hierarchy. Veltz (2000) writes: "In the globalized space, territories and cities are more and more explicitly placed in competition with each other, and their competitiveness in the location market ultimately expresses the competitiveness of firms in the goods and services market. Given this observation, we wonder what place small and medium-sized cities have in territorial attractiveness? Are they really places of innovation and creativity? What about the mobilization and valorization of their natural and territorial resources?"

5.Small and medium-sized cities facing metropolization: state of play and future?

The metropolis is indeed the pivot of the organization of the territory that it exclusively dominates, in most cases. Being Polyfunctional, it is monocentric and operates through hierarchical relays that represent it at all levels of the spatial scale (Escallier, 2004). For Nadou (2010), metropolises are often presented as the "spearheads" of today's economy and those that respond to the challenges imposed by globalization. What about small and medium-sized cities? What are their strengths in facing of metropolisation? Do metropolises exacerbate social and spatial inequalities? Does the metropolitan fact offer development opportunities? What are the consequences of metropolisation on peri-urban areas, small and medium-sized cities and the farthest countrysides?

What roles can rural areas and small and medium-sized cities play in metropolitan dynamics, depending on their economic bases, their socio-demographic dynamics, and their economic activity development models? What is the impact of urban public policies on small and medium-sized cities? Are they losing their role to the growth of large cities and metropolises? Are they being weakened by intense processes of metropolization? Are they managing to maintain certain vital functions for the animation of living ensuring the development of their surrounding spaces? In other words, after taking stock of the situation, we ask ourselves: what is the future for small and medium-sized cities in the era of metropolization? Are they growing or declining?

Jean Paul Carrière is interested in the role of the "small metropolises" of France that benefit from the institutional status of metropolis without having all the attributes, the interactions and relationships between these "incomplete" metropolises, and the other territories, in particular the small and medium-sized cities and the rural areas in their area of influence. It also examines the possibility of establishing "reciprocity contracts" between metropolises and other territories.

In this context, what are the possible forms of enhanced cooperation between metropolises and small and medium-sized cities, and how to envisage the reciprocities between them, which could go up to contractualized formalizations? What is the nature, what is the pace, what are the stages of the metropolization process on both shores of the Mediterranean?

How is the governance of relations between metropolises and small and medium-sized cities characterized and configured? What models and what tools?

These are the most recurring questions, among others, that will lead to the formulation of a certain number of key ideas and proposals, which we must discuss during this international symposium.

DYNAMIQUE DES VILLES EN ALGERIE. APPLICATION DU CRITERE DE LA TAILLE DES VILLES SELON LE MODELE HIERARCHIQUE DE « LA LOI DE ZIPF »

BOUSMAHA Ahmed ⁽¹⁾, BOULKAIBET Aissa ⁽²⁾
KOUBA Yacine ⁽³⁾

(1) Professeur, Université Larbi Ben M'Hidi, Oum EL Bouaghi.

Email : ahmed.bousmaha@univ-ueb.dz

(2) Maître de conférences A, Université Larbi Ben M'Hidi, Oum EL Bouaghi.

(3) Maître de conférences A, Université Larbi Ben M'Hidi, Oum EL Bouaghi.

Résumé

Les objectifs de cet article est de proposer une analyse de la croissance urbaine et le phénomène de l'urbanisation dont l'originalité réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation entre 1954 et 2008, une période marquée par des changements économiques, sociaux et politiques importants. Ce papier décrit la croissance urbaine en Algérie à partir d'une base de données du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), de l'Office National des Statistiques (O NS), d'une part. D'autres parts, nous abordons, via l'application du critère de la taille des villes, la distribution rang-taille selon le modèle hiérarchique de « la loi de Zipf » dans l'étude du système urbain algérien.

Mots clés : urbanisation, croissance urbaine, hiérarchie urbaine, primatie, système urbain, Algérie.

Growth and hierarchy of cities in Algeria. Application of the criterion of the size of cities according to the hierarchical model of the "Zipf law".

Abstract

The objectives of this article are to propose an analysis of urban growth and the phenomenon of urbanization, the originality of which lies in the expansion of the stratum of centers already urban or in the process of urbanization between 1954 and 2008, a period marked by significant economic, social and political changes. This paper describes urban growth in Algeria based on a database of the General Census of Population and Housing (RGPH), of the National Statistical Office (O NS), on the one hand. On the other hand, we approach, through the application of the criterion of the size of cities, the distribution rang-size according to the hierarchical model of "Zipf's law" in the study of the Algerian urban system.

Key words: urbanization, urban growth, urban hierarchy, primacy, urban system, Algeria.

Introduction

L'Algérie, a une tradition citadine ancienne et connaît un processus d'urbanisation accéléré, avec une ampleur inégalée depuis plusieurs décennies. Comme l'a signalé Marc Côte : « Bien que fort ancienne par ses racines, l'urbanisation en Algérie apparaît comme très récente par son ampleur » et il rajoute que, depuis plusieurs décennies, ce processus a pris l'allure d'une explosion urbaine qui a bouleversé les paysages, les mentalités et la société elle-même (Côte Marc, 1993).

Le mouvement d'urbanisation a été, à chaque fois, en fonction du contexte conjoncturel de la période concernée et il a été souvent déclenché par des événements d'ordre historique ou économique (Raham Djamel, 2001) et il s'est déroulé sur des séquences spatio-temporelles différentes. Ainsi, « l'histoire de l'urbanisation en Algérie s'est faite d'une série de successions et de ruptures correspondant aux multiples occupations du pays de l'antiquité à nos jours » (Rahmani Chérif, 1982). Le processus d'urbanisation est en accélération depuis l'indépendance.

Le taux d'urbanisation n'a progressé que modestement durant la période coloniale de 1886-1954, en passant de 13,9 % à 25 % en 1954 (soit une progression de 11,1 points en 68 ans). Après l'indépendance, le taux est passé de 31,4 % en 1966 à 65,94 % en 2008 (soit une progression de 34,5 points en 42 ans). C'est à dire que l'Algérie était une société rurale à 75 % en 1954 et elle a connu une transition démographique en passant progressivement à une société à majorité urbaine avec un taux d'urbanisation de 65,9 % en 2008 (Tableau 1). Marc Côte estime que c'est en 1990 que les deux populations se sont équilibrées, avec 11,5 millions d'habitants chacune (Marc Côte, 1993).

Tableau 1 : Evolution de la population algérienne (urbaine et rurale) et des taux d'urbanisation en Algérie de 1886 à 2008

Années	Population urbaine	Population rurale	Population totale	Taux d'urbanisation (%)
1886	523 431	3 228 606	3 752 037	13.90
1906	783 090	3 937 884	4 720 974	16.60
1926	1 100 143	4 344 218	5 444 361	20.20
1931	1 247 731	4 654 288	5 902 019	21.10
1936	1 431 513	5 078 125	6 509 638	22.00
1948	1 838 152	5 948 939	7 787 091	23.60
1954	2 157 938	6 456 766	8 614 704	25.00
1966	3 778 842	8 243 518	12 022 000	31.40
1977	6 686 785	10 261 215	16 948 000	40.00
1987	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49.60
1998	16 966 937	12 133 916	29 100 863	58.30
2008	22 471 179	11 608 851	34 080 030	65,94

Source : Recensements (O.N.S)¹ + traitements par l'auteur

L'originalité de cette urbanisation réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation (A. Prenant, 1977). Ce mouvement d'urbanisation est marqué surtout par l'extraordinaire essor des petites villes (Bousmaha A., 2014). L'effort de la modernisation du pays

¹ Recensements Général de la Population et de l'habitat, Office National des Statistiques (ONS), 2008.

(vigoureux processus d'industrialisation, élargissement du rôle de l'Etat et densification de la trame administrative, politique et actions de l'aménagement du territoire) a profité essentiellement aux petites et moyennes villes situées à l'intérieur du pays dans l'optique de réduire la forte polarisation sur le littoral et d'établir une justice socio-spatiale. Depuis, ces agglomérations ont connu une croissance rapide en raison de l'accumulation des investissements industriels, des services et d'équipements.

La figure 1 montre que la population rurale continue à croître malgré l'assertion de la désertion de celles-ci.

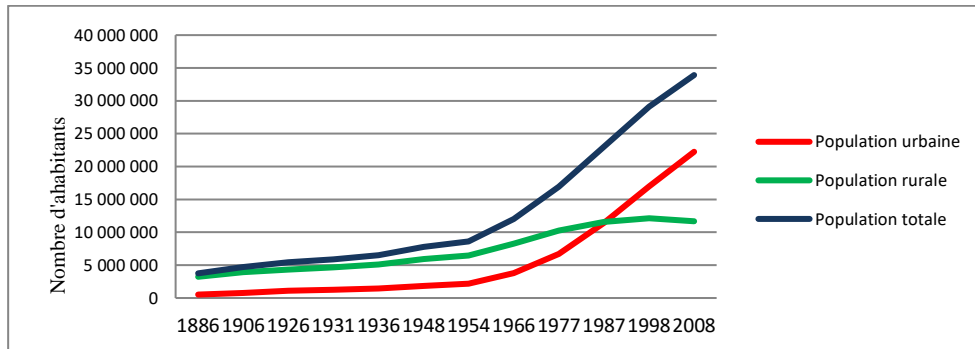


Figure 1: Evolution de la population en Algérie

Source : Recensements (O.N.S) + traitements par l'auteur

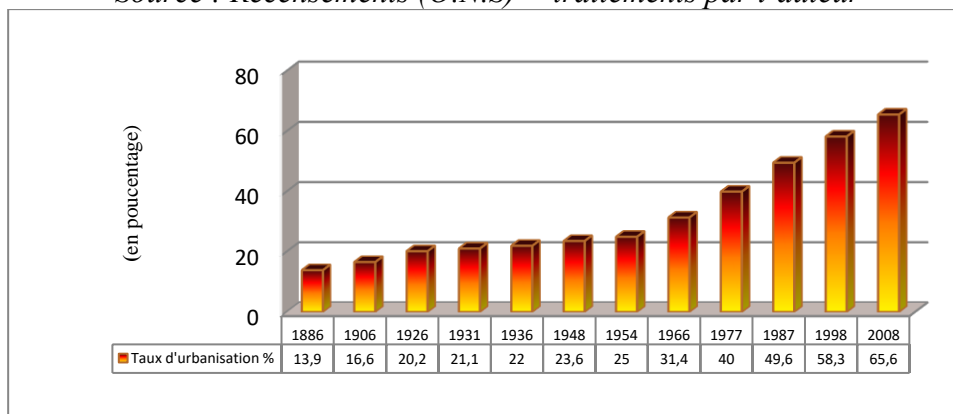


Figure 2: Evolution des taux d'urbanisation en Algérie

L'inégale diffusion spatiale du fait urbain

L'armature urbaine en Algérie montre souvent un déséquilibre lié d'une part, à la diversité des milieux physiques, d'autre part aux héritages de la colonisation et aux choix de la politique de développement engagée depuis l'indépendance. En effet, l'urbanisation en Algérie est loin d'être un processus homogène. L'histoire de l'urbanisation en Algérie s'est faite d'une série de successions et de ruptures correspondant aux multiples occupations du pays de l'antiquité à nos jours » (Rahmani C.,1982). L'urbanisation coloniale, rajoute C. Rahmani, était « complètement tournée vers la métropole, que conforte une armature de voies de communications et d'activités totalement extraverties », d'où l'émergence du profil de « littoralisation » très accentuée de l'espace algérien (Tableau 2).

Espace physique	Superficie en Km ²	Population en milliers			Densité habitants/km ²		
		1987	1998	2008	1987	1998	2008
Bande littorale	45 000 1,9 %	8 904 38,6 %	11 000 37,8 %	12 342 36,2 %	197,8	244,4	274
Tell et steppe	255 000 10,7 %	12 145 52,7 %	15 300 52,6 %	18 010 52,9 %	47,6	60	70,6
Sud	2 081 000 87,3 %	2 002 8,7 %	2 801 9,6 %	3 728 10,9 %	0,96	1,35	1,8
Algérie	2381 741	23 051 100 %	29 113 100 %	34 080 100 %	9,7	12,2	14,3

Tableau 2 : Evolution de la population et de la densité selon les trois grands ensembles de l'espace physique algérien

Source Recensements Général de la Population et de l'habitat, ONS 2008.

Les données du tableau illustrent bien l'inégale distribution des populations et confirment le phénomène de littoralisation.

Après l'indépendance, la concentration des activités et de la population sur la frange littorale ont renforcé le phénomène de littoralisation notamment au cours des années 1970 suite à la politique de l'industrie industrialisante engagée par les autorités de l'époque. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène de littoralisation, dont la dévalorisation du travail de la terre, a provoqué un exode massif de la population rurale vers le littoral d'une part, et d'autre part, la mise en valeur de la zone côtière a encouragé la concentration de l'urbanisation sur des espaces limités et créant ainsi les conditions d'émergence de villes avec une emprise linéaire sur la bande littorale. Ce qui a entraîné un déséquilibre régional entre le Nord et le reste du pays. Dans ce contexte, C. Rahmani a signalé qu'« au Maghreb, il s'agit essentiellement des écarts et des disparités régionales qui prennent des proportions pathologiques dans les régions les plus déshéritées où ils sont ressentis comme tels, il s'agit dans ces conditions, de véritable antinomies entre mode de vie, dans un espace maghrébin hétérogène et désarticulé » (Rahmani C., 1982). Ces distorsions territoriales ont été ensuite la préoccupation majeure de la politique d'aménagement du territoire. A la prépondérance des grandes villes du littoral a succédé un rééquilibrage au profit des petites et moyennes villes de l'intérieur. La diversité des situations régionales et les contraintes géographiques expliquent l'hétérogénéité des contextes urbains.

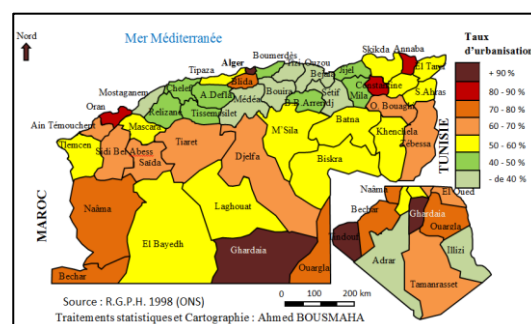


Figure 3 : Taux d'urbanisation par Wilaya en 1998

Source auteurs à partir des données des données des recensements de 1998 .

Les figures 3 et 4 illustrent la répartition des taux d'urbanisation en Algérie par wilaya. On remarque une instabilité des taux entre 1998 et 2008 et on peut distinguer trois tendances :

- **Tendance à l'évolution** : il s'agit des wilayas dont les taux d'urbanisation ont augmenté entre 1998 et 2008. Certaines wilaya ont progressé dans le classement : comme la wilaya Batna (de 50-60 à 70-80%), Tindouf, El Bayedh, Laghouat, Biskra, M'Sila, Khenchela, la wilaya d'Illizi qui est passée de la catégorie – 40 % à la catégorie 40-50%.
Tlemcen, Oran, Ain Defla, Tissemsilet, Relizane, Sidi Bel Abbes, Djelfa,
- **Tendance à la stabilité** : d'Adrar (-40%), Tamanrasset (60-70 %), Chlef, Mostaganem, Saida, Tiaret.
- **Tendance à la baisse** : concernent les wilayas dont la population des zones éparses et des agglomérations secondaires a progressé remarquablement. Les chefs-lieux de wilaya ont souvent connus le desserrement et un transfert de la population, des nouveaux projets et des activités vers les villes satellites suite à des crises foncières patentes.

L'évolution de l'armature urbaine en Algérie :

« L'étude de l'armature urbaine reste un bon moyen d'analyse empirique et permet de distribuer les localités d'une région ou d'un pays dans des seuils démographiques préconçus. C'est à ce niveau que le domaine de la recherche des seuils est tronqué. Un seuil est une rupture entre deux systèmes, il caractérise le passage d'une structure à une autre. Mais ce seuil peut changer de sens en fonction de l'évolution de l'espace. C'est à ce niveau qu'il faut s'orienter en utilisant des moyens déductifs qui permettent de déterminer ou de rechercher les limites entre les différentes strates » (Raham Djamel, 2001).

Strates urbaines (Nombre d'habitants)	1954		1966		1977		1987		1998		2008	
	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%
Plus de 100 000	3	4,05	3	2,20	08	03,79	16	3,57	32	5,52	38	5,08
50 000 à 100 000	5	6,75	9	6,62	16	07,58	26	5,81	34	5,87	47	06,28
20 000 à 50 000	11	14,86	28	20,58	38	18,00	79	17,66	114	19,69	142	18,98
10 000 à 20 000	22	29,72	43	31,62	70	33,17	92	20,6	201	34,71	238	31,81
10 000 à 5 000	33	44,59	52	38,23	79	37,43	234	52,4	198	34,19	283	37,83
Total	74	100	136	100	211	100,0	447	100,0	579	100,0	748	100,0

Tableau 3 : Evolution du nombre d'agglomérations par classes de taille en Algérie de 1954 à 2008

Source : Armature urbaine 1998² et 2008 (ONS) + Traitements des auteurs

On constate d'après le tableau 3, que l'évolution des unités urbaines s'est faite progressivement depuis 1954. Mais le fait le plus marquant, c'est le poids écrasant du nombre des petites villes avec 88 % du total, quant aux grandes villes et moyennes villes, elles représentaient consécutivement 5,08 et 6,28 % en 2008.

La densification du réseau urbain par le passage du rural à l'urbain :

Notre analyse d'une période suffisamment longue montre que des modifications importantes se sont intervenues dans la population urbaine par classes de taille (Tableau 4). Sur l'ensemble des villes algériennes recensées en 2008 (soit 748 unités urbaines), on trouve 674 agglomérations étaient rurales en 1954 (soit 90 % du total des villes en 2008). En détail, le passage du rural à l'urbain s'est effectué de la façon suivant :

- L'Algérie comptait 74 agglomérations déjà urbaines en 1954 ;
- 62 agglomérations rurales en 1954, sont devenues urbaines en 1966 ;
- 75 agglomérations rurales en 1966, sont devenues urbaines en 1977 ;
- 236 agglomérations rurales en 1977, sont devenues urbaines en 1987 ;
- 132 agglomérations rurales en 1987, sont devenues urbaines en 1998 ;
- 169 agglomérations rurales en 1998, sont devenues urbaines en 2008.

Catégories (en milliers)	Nombre d'agglomérations						Evolution des unités urbaines					
	1954	1966	1977	1987	1998	2008	1954- 1966	1966- 77	1977- 87	1987- 98	1998- 08	1954- 2008
Plus de 100	3	3	08	16	32	38	+ 0	+ 5	+ 8	+ 16	+ 6	+35
50-100	5	9	16	26	34	47	+ 4	+ 7	+ 10	+ 8	+13	+42
20-50	11	28	38	79	114	142	+ 17	+ 10	+ 41	+ 35	+28	+121
10-20	22	43	70	92	201	238	+ 21	+ 27	+ 22	+ 109	+37	+214
10-5	33	52	79	234	198	283	+ 19	+ 27	+ 155	-36	+85	+250
Total	74	136	211	447	579	748	+ 62	+ 75	+ 236	+ 132	+169	+674

Tableau 4 : Evolution du nombre **d'agglomérations par classes de taille en Algérie**

Source : données de l'ONS, traitées par les auteurs

L'armature urbaine algérienne s'est enrichie de :

- 35 grandes villes (+ 100 mille habitants),
- 42 villes moyennes (entre 50000 et 100000 hab.),
- 121 petites villes (entre 20 000 et 50 000 habitants)
- 464 agglomérations urbaines (entre 5 000 et 50 000 habitants)

² Armature urbaine 1998 ; Office national des statistiques, Alger

Ces données confirment que l'originalité du réseau urbain algérien réside dans la place prédominante occupée par les petites villes.

En 2008, l'armature urbaine est constituée pour plus des deux tiers 80,05 % par de petites villes, contre 72,93 % en 1987 et 70,61 % en 1977. Ainsi l'émergence des petites villes (par passage du rural à l'urbain) constitue une composante importante de la croissance urbaine en Algérie.

Taille	Nombre de villes	%	Nombre d'habitants	%
De 5 000 à 10 000	283	37,83	2 165 272	9,63
De 10 000 à 20 000	238	31,81	3 283 634	14,61
De 20 000 à 50 000	142	18,98	4 265 810	18,98
De 50 000 à 100 000	47	6,28	3 151 727	14,02
De 100 000 à 200 000	28	3,74	4 092 396	18,21
De 200 000 à 300 000	7	0,93	1 896 753	8,44
De 300 000 à 500 000	1	0,13	448 028	1,99
De 500 000 à 1000 000	1	0,13	803 329	3,57
Plus de 1000 000	1	0,13	2 364 230	10,54
Total	748	100	22 471 179	100

Tableau 5 : Répartition d'agglomérations par classes de taille en Algérie (en 2008)

Source : Recensement RGPH, 2008 + Traitements par l'auteur

Classes de taille (Population en milliers)	1977		1987		1998		2008	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Plus de 100	2 935 461	43,89	4 514 990	39,45	7 089 384	41,83	9 604 736	42,74
50-100	1 071 270	16,02	1 851 464	16,18	2 212 786	13,04	3 151 727	14,02
20-50	1 203 519	18,00	2 284 234	19,95	3 434 335	20,24	4 265 810	18,98
10-20	1 070 378	16,01	1 275 847	11,14	2 711 755	15,98	3 283 634	14,61
moins de 10	406 157	06,07	1 517 714	13,25	1 509 677	08,89	2 165 272	09,63
Total	6 686 785	100,0	11 444 249	100,0	16 966 937	100,0	22 471 179	100,0

Tableau 6 : Evolution de la population urbaine selon la taille des agglomérations entre 1977 et 2008

Source : Armature urbaine 1998, Recensements 2008 + Traitements de l'auteur

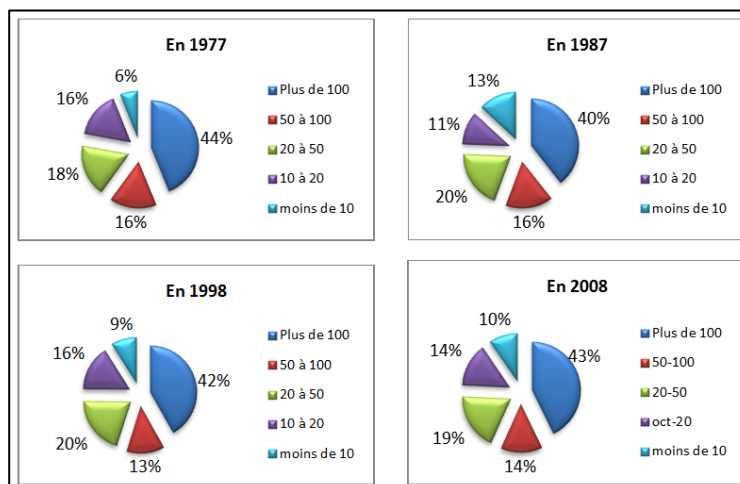


Figure 6 : Evolution de la population urbaine selon la taille des agglomérations entre 1977 et 2008

Source : Différents recensements (O.N.S.) + Traitements par les auteurs
 Selon les données du tableau n°3, le gain de la population urbaine algérienne est remarquable, 15 784 394 habitants en 31 ans (entre 1977 et 2008) :

- Le poids des grandes villes a progressivement diminué, en passant de 44% en 1977, 40 % en 1987, pour atteindre 41,8 % en 1998. Ensuite, il est reparti à une légère hausse, 42,74 % au dernier recensement de 2008. En revanche, en valeur absolue, l'effectif de cette catégorie a enregistré une nette progression. Il passe de 2 935 461 habitants en 1977, à 9 604 736 habitants en 2008, soit un gain de 6 669 275 habitants.
- Le poids des villes moyennes a connu une stagnation autour de 16 %. Cependant, en valeur absolue, leur poids est en augmentation, en passant de 1 071 270 habitants en 1977 à 3 151 727 habitants en 2008 (gain de 2 080 457 habitants).
- Quant aux petites villes, leur poids a nettement augmenté en passant de 40 % en 1977 à 47,6 en 1998, puis il a baissé légèrement à 43,23 %. En valeur absolue, le nombre d'habitants est passé de 2 680 054 en 1977, à 9 714 716 en 2008, soit un gain de 7 034 662 habitants. Ainsi, les petites villes, par leur nombre et poids démographique, constituent une composante importante de la croissance urbaine en Algérie.

Catégories de villes	1977		1987		1998		2008	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Grandes villes	2 935 461	43,89	4 514 990	39,45	7 089 384	41,80	9 604 736	42,74
Villes moyennes	1 071 270	16,02	1 851 464	16,18	2 212 786	13,04	3 151 727	14,02
Petites villes	2 680 054	40,08	5 077 795	44,34	7 664 767	45,16	9 714 716	43,23
Total	6 686 785	100,0	11 444 249	100,0	16 966 937	100,0	22 471 179	100,0

Tableau 7 : Evolution de la population urbaine par catégories de villes de 1977 à 2008

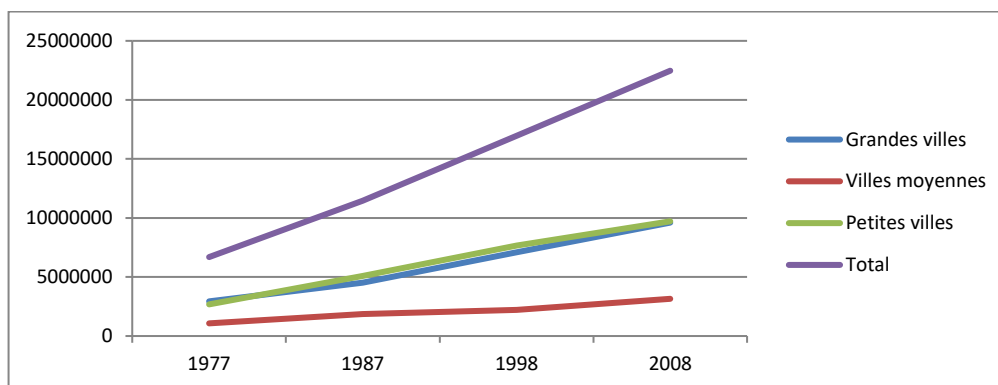


Figure 7 : Evolution de la population urbaine, par catégories de villes de 1977 à 2008

Comment l'urbanisation a-t-elle évolué depuis 1977 ? En valeur relative, l'examen des taux d'accroissement moyen annuel par catégories de villes de 1977 à 2008, par périodes intercensitaires (tableau 8), montre

- une baisse des taux pour la catégorie des grandes villes (3,08 % entre 1998-2008 contre 4,39 % entre 1977-1987),
- une baisse des taux pour la catégorie des petites villes (2,39 % entre 1998-2008 contre 6,59 % entre 1977-1987);
- cependant, les villes moyennes affichent une augmentation de leur taux d'accroissement (43,60 % entre 1998 et 2008, contre 1,6 % entre 1987 et 1998) du fait du glissement de plusieurs petites villes au rang des villes moyennes.

Périodes	Evolution 1977-1987		Evolution 1987-1998		Evolution 1998-2008	
	Valeur	Taux d'accroissement (Moyen annuel)	Valeur	Taux d'accroissement (Moyen annuel)	Valeur	Taux d'accroissement (Moyen annuel)
Grandes villes	1 579 529	4,39 %	2 574 394	4,18 %	2 515 352	3,08 %
Villesmoyennes	780 194	5,62 %	361 322	1,63 %	938 941	3,60 %
Petites villes	2 397 741	6,59 %	2 586 972	3,81 %	2 049 949	2,39 %
Total	4 757 464	5,46 %	5 522 688	3,64 %	5 504 242	2,84 %

Tableau 8 : Évolution des différentes strates urbaines en Algérie et Taux d'accroissement moyen annuel (1977 - 2008)

Source : Armature urbaine 1998 et 2008 + Traitements des auteurs

En termes de population, toutes les périodes intercensitaires ont enregistré une augmentation de la population urbaine, notamment par le passage des centres ruraux au rang de l'urbain. Dans ce contexte, comme le confirment les résultats, l'urbanisation rapide est un phénomène récent, malgré que le phénomène urbain est très ancien, elle marquée par la succession d'un grand nombre de centres ruraux au rang de l'urbain et le glissement de plusieurs centres au rang supérieur durant les différentes périodes du recensement. Les facteurs endogène et exogène sont à l'origine de ce mouvement d'urbanisation.

Le passage d'un centre secondaire, au rang de commune lui confère des fonctions politiques et administratives qui sont bien souvent génératrices d'utilités économiques. Comme l'a souligné Marc Côte : « tous les efforts du socialisme étatique sur les secteurs secondaires et tertiaires vont dans le sens d'une urbanisation rapide » (Côte Marc, 1983). Cette d'urbanisation est marquée par le passage d'un nombre important de localités rurales dans la catégorie des agglomérations urbaines et tient aussi au changement de qualification et de rang administratif de certaines localités suite aux réformes administratives de 1974 et 1984 et au processus de l'industrialisation. « L'Etat demeure, en Algérie, le principal agent de la promotion et du développement des petites villes » (Bendjelid, A. 1986). Ainsi, l'originalité de cette urbanisation, comme l'a fait remarqué André Prenant, réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation (Prenant André, 1977). Le rôle de l'Etat a été déterminant dans l'émergence et l'affirmation de ces villes (Kasdallah Najet, 2013).

La principale forme de croissance urbaine, en Algérie, est essentiellement liée au développement du réseau urbain. De 74 agglomérations urbaines en 1954, à 136 en 1966, à 211 agglomérations en 1977, on passe à 447 en 1987, ensuite à 579 villes en 1998 pour atteindre 748 agglomérations en 2008 (c'est-à-dire que le nombre d'agglomérations urbaines a été multiplié par 10 entre 1954 et 2008). Cependant, l'existence d'un semis de petites villes est l'un des traits les plus frappants de l'urbanisation en Algérie. L'émergence des petites villes (par passage du rural à l'urbain) constitue une composante importante de la croissance urbaine en Algérie. Ainsi, comme l'a fait remarquer André Prenant, l'originalité de l'urbanisation en Algérie, réside dans l'élargissement de la strate des centres déjà urbains ou en voie d'urbanisation (Prenant André, 1977).

Le contexte dans lequel se sont effectuées l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine marque fortement le système urbain dans sa configuration, sa hiérarchie et la distribution spatiale de ses éléments.

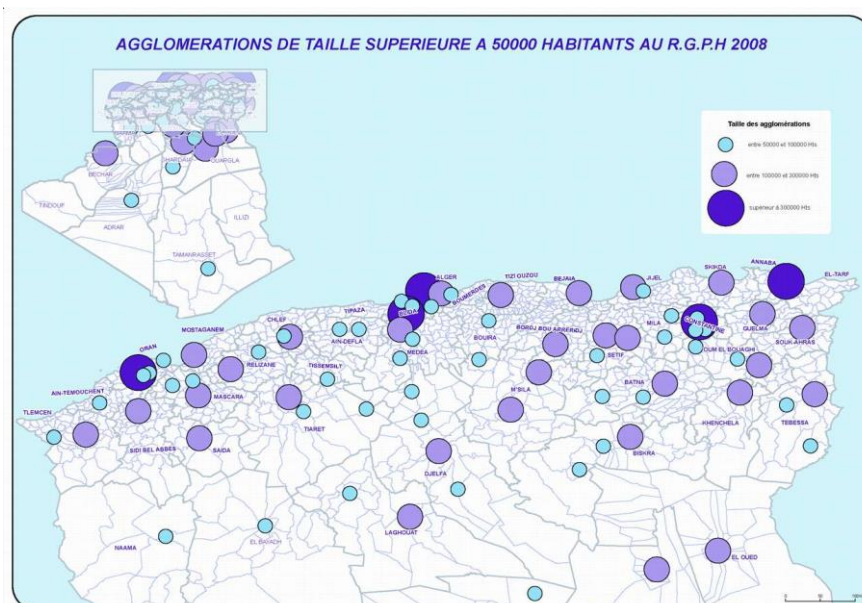


Figure 8 : Répartition d'agglomérations de plus de 5000 habitants en Algérie en 2008
Source : ONS, 2008

La hiérarchie urbaine : Distribution rang-taille selon le modèle hiérarchique de « la loi de Zipf »

La notice consacrée à l'expression « rang-taille » résume la volonté de ne pas donner de sens aux distributions statistiques observées : « Mode de représentation combinée d'une mesure de la taille (ou masse) des individus d'une population donnée, et de leur rang dans un classement par taille décroissante. Employé notamment pour l'étude des villes ou des centres de peuplement d'un espace géographique selon un diagramme cartésien portant les rangs en abscisses et les tailles en ordonnées (Zipf, 1949). Les unités considérées se rangent en général selon une courbe plus ou moins tendue ou concave » (Pumain Denise, 2003). La taille des villes, mesurée par leur population, est un indicateur synthétique de leur importance, qui doit cependant être complété par d'autres mesures lorsqu'on étend la comparaison à des villes de pays d'inégal développement économique. La mesure de la population d'une ville est délicate en raison des difficultés de la délimitation des entités urbaines, qui s'étendent spatialement en même temps que leur nombre d'habitants s'accroît. (Denise Pumain, 2003). Car si les fonctions administratives, industrielles, commerciales et de services sont très représentatives des pouvoirs dont jouissent les villes et notamment de leurs pouvoirs attractifs, la population urbaine reste « l'un des paramètres les plus synthétiques de la mesure du fait urbain » (Moriconi-Ébrard Fr., 1994, p.12) Les statistiques harmonisées de la base de données mondiales GEOPOLIS, donnent également un indice de primatie très élevé dans la grande majorité des pays (Moriconi-Ebrard 1993). Ainsi, au sens de l'observation empirique statistique, contrairement à ce que suggère la loi "rang-taille", la macrocéphalie n'est pas une "anomalie" force est de remettre en question l'approche théorique traditionnelle. Bien mieux en observant plus attentivement les chiffres, il apparaît que lorsque deux pays ont une population urbaine comparable, la taille démographique de leur capitale est souvent également très proche (Moriconi-Ebrard F., 1998).

La loi de G.K. Zipf, dite la loi rang-taille, permet d'établir une synthèse de la distribution des villes selon leurs tailles démographiques (Guérin-Pace 1995, Moriconi-Ebrard 1993, Pumain 1982, Schaffar 2009). Cette loi est « un des faits les plus frappants en sciences sociales en général » (Gabaix et Ioannides, 2004, p.739).

En effet, la hiérarchisation urbaine a été souvent analysée sur la base de la loi Rang-Taille, connue souvent par la loi de Zipf (1949) qui a montré que les forces d'organisation spatiale de concentration-dispersion agissent de manière à ce que la taille des villes (P) se distribue de manière régulière en fonction inverse de leur rang (r) selon la relation : $P_r = b \cdot r^a$ où a et b sont des paramètres qui varient selon les espaces et les périodes (Belhedi Amor, 1992). Pour Thouez, J.-P. (1972), lorsque le coefficient angulaire de la droite d'ajustement est égal à 1, on débouche sur une expression très simple de la loi rang-taille de Zipf :

$$P_n = P_1/R_n.$$

Selon cette dernière formule, il suffit de connaître la population de la ville de rang 1 pour en déduire aussitôt la taille de toutes les autres villes ainsi que la

population urbaine totale. La population des n villes supérieures à 1000 habitants est par définition :

$$P_T = P_1 + P_2 + P_3 + \dots + P_n$$

ou encore :

$$P_T = P_1 + P_1/2 + P_1/3 + \dots + P_1/n$$

$$P_T = P_1 (1 + 1/2 + 1/3 + \dots + 1/n).$$

La loi de Zipf pour les villes est l'un des faits empiriques les plus marquants de l'économie, ou des sciences sociales en général (Gabaix, 1999). Elle a été observée dans les données sur la population des villes de nombreux pays. Pour visualiser la loi de Zipf, les villes sont classées par population et un graphique du logarithme des rangs sur l'axe des y et du logarithme des populations sur l'axe des x génère une ligne droite dont la pente est généralement proche de -1. Le passage aux logarithmes produit, donc, une droite de pente (-1). En substance, la ville la mieux classée de deux villes aura une population (taille) deux fois plus importante que celle de la ville la moins bien classée. Le constat est d'abord empirique et l'interprétation de la régularité observée a été proposée a posteriori, de manière intuitive (Pumain 2006), comme émanant d'un équilibre entre forces d'agglomération et de dispersion (Lena Sanders, 2012). « La ville est un nœud dans un réseau hiérarchisé de relations, elle se définit alors par sa position relative dans une hiérarchie complexe de fonctions productives, sociales et territoriales s'exerçant non plus à l'échelon géographique local mais à l'échelon du réseau, régional ou national » (Pumain D., Sanders L., Saint-Julien Th., 1989).

On peut utiliser de nombreux indices pour mesurer la primatie allant du rapport à la seconde ville (indice de Jefferson), aux trois villes suivantes (indice de Stewart), voire plusieurs autres villes (Moricono-Ebrard F., 1993, Belhedi A., 1992). Dans ce contexte et pour apprécier le degré de concentration urbaine en Algérie, Kedjar M et Oukaci K. (2014) ont utilisé les indicateurs suivants : la part de la plus grande ville de la trame dans la population urbaine (Prim), la part de la première ville dans la population totale ou encore le rapport de la plus grande ville à la seconde ville (indice de Jefferson), ou aux trois villes suivantes (indice de Stewart), voir à plusieurs autres villes (Indice de Rosen et Resnick) (Tableau 8). La première ville est souvent prise comme référence de base pour l'analyse de la distribution théorique de la taille des villes ou au traçage de la droite théorique. Selon Belhedi, toutes les autres villes se trouvent déterminées en fonction de cette ville primatiale tandis que la droite a pour origine P1. Il se trouve que la première ville est, elle-même, le produit du système urbain et le paradigme central de la loi est cette distribution des effectifs à l'intérieur du système urbain et le rapport hiérarchique qui relie les différents centres urbains. (Belhedi,). Il rajoute que Souvent l'écart entre la première ville et les autres villes est tellement important et tenace qu'il contribue à gauchir complètement l'ensemble du système urbain. Cet écart n'est pas seulement démographique, il est aussi économique, politique, social, culturel et spatial (Belhedi A., 2004). La part de la première ville dans la population urbaine constitue un bon indice de primatie. Cet indicateur simple à le mérite d'exprimer le poids de la ville primatiale par rapport à l'ensemble du système urbain : $p_1 = P_1/\Sigma P$.

-Le rapport entre la population réelle (P1) et la population théorique (b) de la première ville : $p_2 = P_1/b$

Ce rapport est d'autant plus élevé que la primatie est prononcée. L'unité exprime la régularité tandis qu'une valeur supérieure à 1 indique la primatie alors qu'une valeur plus faible reflète le tassement sommital

- Le rapport de l'écart entre les tailles observée (P1) et théorique (b) à la taille théorique de la première ville :

$$p3 = (P1 - b)/b, \text{ soit } p3 = P1/b - 1 = p2 - 1.$$

Cet indice est nul lorsque la taille théorique est égale à la taille réelle. Il est négatif lorsque la taille réelle est plus faible que la taille théorique. La valeur extrême se trouve atteinte lorsque toutes les villes sont égales. Il est positif dans le cas contraire et la valeur maximale est atteinte lorsque la majeure partie de la population urbaine se trouve concentrée dans la première ville. L'indice de primatie est le rapport entre les deux villes les plus grandes. Cet indice de primatie peut être égal à l'indice de macrocéphalie lorsque le rapport le plus élevé entre deux villes successives de la hiérarchie se situe entre la 1^e et la 2^e ville. Dans ce cas, plus la valeur de l'indice est élevée, plus elle correspond à celle des organisations hiérarchiques de systèmes polarisés de villes. Un indice de primatie faible, inférieur à celui de macrocéphalie, peut indiquer des organisations bipolaires, multipolaires voire homogènes.

Indicateurs	1954	1966	1977	1987	1998	2008
Population urbaine ΣPU	2 157 938	3 778 482	6 686 785	11 444 249	16 966 937	22 471 179
Population totale ΣPT	8 614 704	12 022 000	16 948 000	23 038 942	29 100 863	34 080 030
Prim (%) p1= P1/ΣPU	27,60	24,97	20,25	13,17	9,25	10,61
La part d'Alger par rapport à la population totale (%) P1/ΣPTx100	6,91	7,85	7,99	6,54	5,39	6,53
Le poids des 4 plus grandes villes par rapport à la population urbaine (%) Prim 4 = P1+P2+P3+P4/ ΣP	51,45	44,44	36,55	25,18	21,4	17,61
Indice de Jefferson (Ij) j = P1/P2	2,10	2,88	2,73	2,40	2,23	2,94
Indice de Stewart (Is) s = P1/(P2 + P3 + P4)	1,16	1,28	1,24	1,10	1,03	1,48

Tableau 9 : Evolution des indices de Primatie de 1954 à 2008

Source : ONS et modifications apportées par l'auteur

L'indice de Jefferson enregistre une augmentation en 2008 (il est passé de 2,23 en 1998 à 2,94 en 2008). La population de la ville d'Alger était de 2 364 230 habitants en 2008, alors que celle d'Oran ne représentait que 803329, elle est ainsi presque trois fois plus peuplée que la deuxième ville du système urbain. Quant à l'indice de Stewart, il indique un net décrochage des villes qui sont directement derrière Alger dans la trame urbaine (Oran, Constantine et Annaba). Les résultats empiriques d'une analyse rang-taille dépendent en premier lieu de la nature des entités que l'on observe, de l'ensemble que l'on considère, et de la façon dont on mesure les tailles respectives des entités.

En Algérie, la part de la première ville dans la population urbaine constitue un bon indice pour mesurer la primatie. Cet indicateur simple exprime le poids de la ville primatale par rapport à l'ensemble du système urbain : $p1 = P1/\Sigma P$. Il est égal à 0,10 pour Alger, soit 10,61 % de la population urbaine réside à Alger en 2008.

D'après les données du tableau 9, les indicateurs de primatie ont tendance à la progression, ce qui indique un creusement de l'écart entre la capitale et les autres villes, cela peut être expliqué par les facteurs suivants : L'expansion de l'Agglomération d'Alger s'est élargie et a englobé un certain nombre d'agglomérations moyennes, la seconde ville, Oran, a continué à croître à un faible rythme annuel moyen et la troisième et quatrième villes (Constantine et Annaba) ont enregistré quant à elles respectivement des taux d'accroissement négatifs ou faibles avec notamment le transfert de surplus démographique vers d'autres agglomérations ou carrément d'autres nouvelles villes telles qu'Ali Mendjelli (Kedjar M. et Oukaci K., 2014).

Par ailleurs, la primatialité ne concerne pas à la première ville et touche aussi les autres villes dont la taille s'écarte trop des villes qui lui succèdent, c'est le cas des métropoles régionales Oran, Constantine et Annaba. C'est le cas aussi lorsqu'on étudie les systèmes urbains régionaux où certaines villes jouissent d'une primatie indiscutable écrasant souvent les autres villes de la région. La plupart des villes chefs-lieux de wilaya, accaparent tout l'appareil de commandement et d'encadrement territorial de la wilaya, reproduisant ainsi le modèle national de la capitale.

L'analyse du système urbain algérien depuis l'indépendance en 1954 sur la base de la loi Rang-Taille nous a permis d'en mesurer les différents paramètres. Ils montrent que la capitale Alger est une ville primatale depuis 1954, malgré l'émergence des villes moyennes et une multiplication des petites villes. La Capitale Alger se détache du reste des villes et se présente comme une ville primatale dont le poids est prépondérant dans le système urbain. Cette situation s'explique par la forte polarisation à la fois démographique, économique, culturelle et politique de l'espace algérien.

L'indice de macrocéphalie est le rapport de population le plus élevé entre deux villes successives dans l'ordonnement de la population. Il est nécessaire de connaître non seulement la valeur de ce rapport mais également les rangs des deux villes successives produisant ce rapport. Lorsqu'un rapport élevé est mesuré entre les deux plus grandes villes de la distribution, le système est primatial.

- Lorsque ce rapport élevé est mesuré entre les 2e et 3e villes, le système est bicéphale.
- Lorsqu'un rapport élevé est mesuré plus loin dans la distribution, le système est multipolaire ou polycentrique.
- Lorsque le rapport est relativement faible et les villes ayant servi à sa mesure éloignées dans l'ordonnement, le système est homogène ou hiérarchisé.

Les villes du sommet de la hiérarchie accusent un déficit à l'exception

d'Alger. Les écarts entre les villes de cette strate et la droite d'ajustement (de régression) augmentent, leur population observée est inférieure à la population théorique exigée par le modèle. Ainsi, les grandes villes dont la population est supérieure à 150000 habitants, et regroupant 21 agglomérations (du 2^{ème} au 22^{ème} rang), sont sous-représentées par rapport à l'ensemble de la distribution. Par contre, les villes dont la population varie entre 10 000 et 150 000 habitants, leur population réelle est supérieure à la population théorique. Les petites agglomérations urbaines dont la population est comprise entre 5 000 et 10 000 habitants présentent aussi une convexité, les agglomérations appartenant à cette catégorie de taille sont inférieures à la droite d'ajustement. Cette situation signifie que le système urbain est train de se renforcer par les petites et moyennes villes. On peut dire que les petites et moyennes villes (10000-150000 habitants) constituent une pièce essentielle de l'armature urbaine, elles sont considérées comme des rouages de base fondamentaux d'équilibre régional.

La courbe hiérarchique des villes algériennes montre une convexité au niveau des petites villes. Cette convexité exprime le gonflement des petites villes dont le nombre est relativement élevé par rapport à l'ensemble du système urbain, comme nous l'avons démontré précédemment. L'importance des petites villes est liée à un processus de croissance urbaine qui se fait en grande partie par le bas. Ce sont les petites villes qui enregistrent les taux les plus élevés de la croissance.

La diversité des desserments urbains dans les périphéries urbaines (Bendjelid Abed, 2001) peut modifier la donne. Cependant, l'étude du système de villes selon les deux principes fondamentaux d'organisation hiérarchique : le principe dit « de marché » et le principe de la hiérarchie administrative. Ils déterminent les réseaux de villes hiérarchisés. Les modèles d'organisation hiérarchique dits « a-spatiaux », selon L. Kaddouri (2004), sont alors toujours spatialisés par l'intégration de contraintes de voisinages ou de proximité (contraintes spatiales).

Un système urbain macrocéphale :

Le système urbain correspond à un système macrocéphale car il existe une coupure très prononcée entre la première ville (Alger) et les niveaux hiérarchiques directement inférieurs.

Depuis plusieurs décennies, les actions de développement urbain ont été caractérisées par la mise en œuvre des programmes liés à la reconstruction du pays et aux rattrapages des besoins essentiels en matière de logements, d'équipements et d'infrastructures. Ces actions ont favorisé la dynamique urbaine et plus particulièrement la multiplication des unités urbaines. L'évolution du nombre d'unités urbaines obéit à un processus de reclassification qui nécessite un temps plus lent pour atteindre les rangs supérieurs de la hiérarchie. Par cette nouvelle forme de distribution, il apparaît clairement que le réseau urbain algérien dispose d'un large éventail de petites unités urbaines qui pourraient contenir, à long terme, plus de populations que

les unités urbaines de grandes tailles (Bousmaha A., et al, 2020). En dépit d'une législation mettant en avant la protection et la préservation des terres agricoles, l'agriculture urbaine et périurbaine semble peu prise en compte dans la mise en œuvre des outils d'urbanisme dans notre cas d'étude. Malgré les intentions affichées, les politiques d'aménagement peinent à infléchir la consommation d'espaces agricoles périurbains. Les terres agricoles littorales sont les plus touchées, car elles constituent le siège de multiples transformations socio-spatiales (Bousmaha Ahmed et Boulkaïbet Aïssa, 2019).

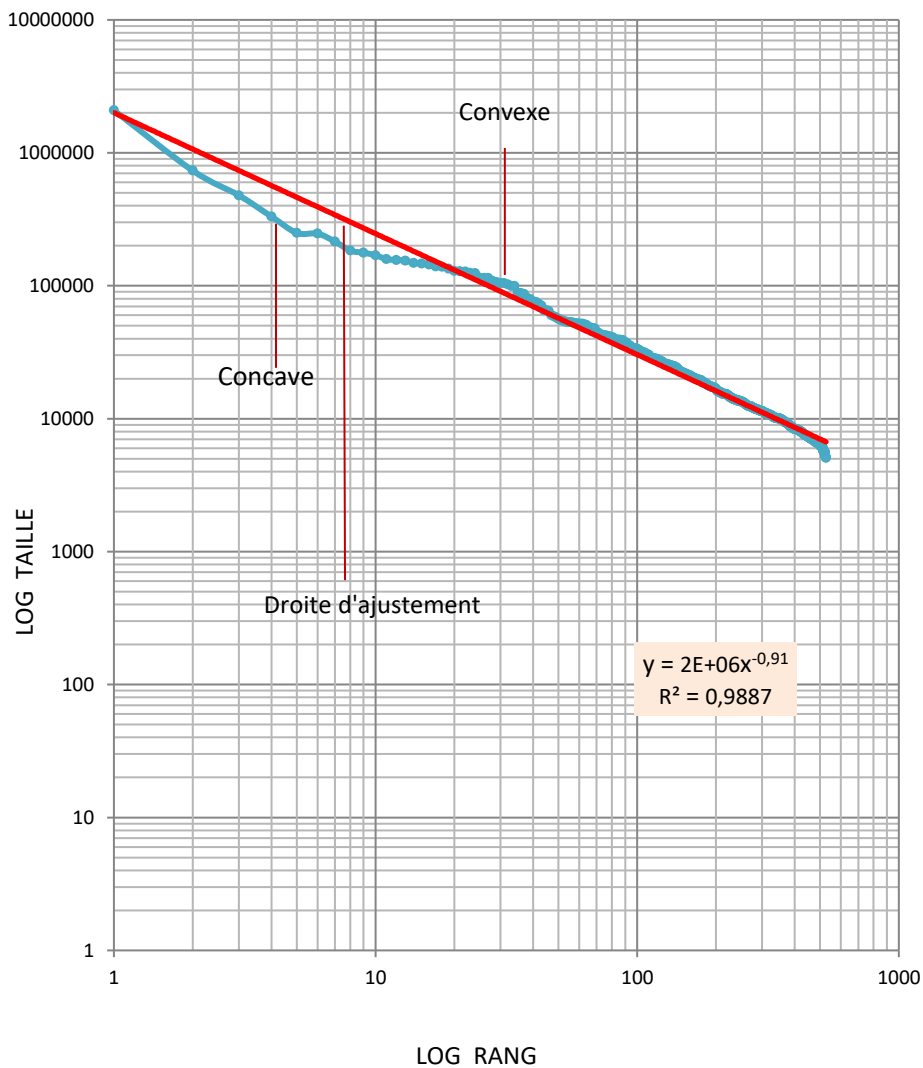


Fig. 8 : Distribution de la hiérarchie des villes d'Algérie de plus de 5000 habitants en 1998
Source : données RGPH (ONS) et traitement des auteurs

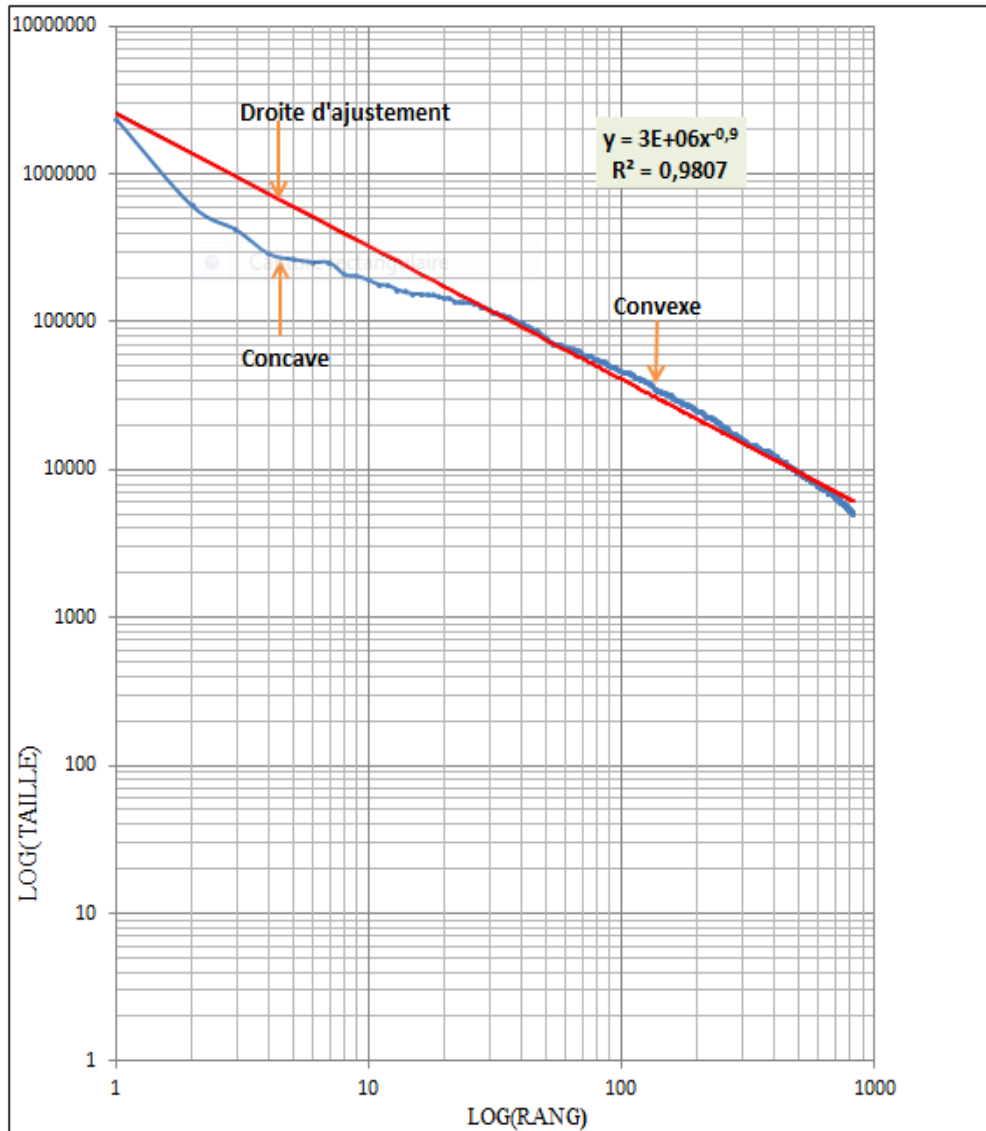


Fig. 9 : Distribution de la hiérarchie des villes d'Algérie de plus de 5000 habitants en 2008
 Source : données RGPH (ONS) et traitement des auteurs

CONCLUSION

Les circonstances et les conditions dans lesquelles s'est effectuée l'urbanisation en Algérie et la manière de la croissance urbaine vont marquer le système urbain dans son aspect, sa hiérarchie et sa configuration actuelle. Certes, l'émergence d'une nouvelle armature urbaine en Algérie, constitue l'un des traits saillants de l'évolution récente et peut être considérée comme le reflet de la politique d'équilibre régional engagée par les pouvoirs publics depuis plusieurs décennies. L'urbanisation ne s'est pas faite seulement par le croît des villes existantes mais, et surtout, par le fait des centres ruraux qui ont connu une forte croissance démographique autrement dit par « le passage du rural à l'urbain ». Dans ce contexte, elles ont acquis une place importante dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire qui cherche à avoir une armature urbaine harmonieusement répartie sur l'ensemble du territoire. L'évolution de l'urbanisation s'opère sur la structure et la dynamique du système urbain. Ce processus marque un tournant délicat dans le processus de mutation socio-spatiale et de transition démographique qui affecte l'Algérie dans sa globalité. Cette évolution se perçoit également à travers la diffusion spatiale des villes qui semble s'orienter, relativement, vers un équilibre régional. Quant à la maîtrise de l'urbanisation et son organisation passent par un ensemble de promotions qui touchent à la fois le développement qualitatif des grandes métropoles et celui de "métropoles régionales d'équilibre", et la création de villes nouvelles sur l'ensemble du territoire (au nombre total de 30 d'ici à 2030). Mais, la structure du réseau urbain et son évolution récente montrent la persistance des déséquilibres spatiaux. Certes, si l'on considère l'ensemble du réseau urbain, c'est d'abord l'idée de permanence qui se dégage : permanence de l'hypertrophie de l'agglomération algéroise, permanence des déséquilibres entre les régions urbanisées et celles où le fait urbain est marginal et permanence du phénomène de littoralisation. Bien que le nombre d'agglomérations se soit accru dans les dernières décennies, et la croissance démographique et économique des villes situées aux rangs inférieurs, l'armature urbaine reste dominée par Alger.

Références :

- Belhedi Amor (2004), « Le système urbain tunisien. Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle sur la base de la loi Rang-taille », *Cybergeo : European Journal of Geography* [Online], Space, Society, Territory, document 258, Online since 09 February 2004, connection on 20 July 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/3877> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.3877>
- Belhedi Amor (2001). A propos de la loi rang-taille: Les impasses d'une mauvaise interprétation. *Revue Tunisienne de Géographie, Tunis*
- Belhedi Amor (1992). « Le système urbain tunisien. Croissance urbaine et système hiérarchique ». *Revue Tunisienne de Géographie (RTG)*, 21/22, 1992, pp.177-191

- Bendjelid Abed (1986). Planification et organisation de l'espace en Algérie. OPU. Alger.
- Bendjelid Abed (2001). « Armature urbaine et population en Algérie », *Insaniyat / إنسانيات* [En ligne], 13 | 2001, mis en ligne le 28 février 2013, consulté le 17 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insaniyat/11253>
- Bousmaha Ahmed, Boulkaibet Aissa et Chouai Said (2020): Croissance et hiérarchie urbaines dans la wilaya de Skikda. In *Sustainability and urban planning perspectives, approaches and experiences*. Editions: The Arab Democratic Center Berlin – Germany. VR.3383.6422.B. pp. 314-350.
- Bousmaha Ahmed et Boulkaibet Aissa (2019) : « Planification foncière et espaces agricoles périurbains en Algérie. Le cas de l'agglomération de Skikda » in revue *Développement Durable et Territoires*. vol. 10, n°3, 2019. <https://journals.openedition.org/developpementdurable/16002>
- Bousmaha Ahmed (2014). Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie : le cas de la région centrale du tell de l'est algérien. *Revue Sciences et technologie Université Mentouri de Constantine*, n°39 juin 2014, pp 29-44. <http://revue.umc.edu.dz/index.php/d/article/view/1723>
- Côte Marc (1983). L'espace algérien, les prémices d'un aménagement », O.P.U., Alger, 1983.
- Côte Marc (1993). L'urbanisation en Algérie : idées reçues et réalités, *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n°85-86, 1993, pp. 59-72.
- Gabaix Xavier (1999). Zipf's Law for Cities: An Explanation. *The Quarterly Journal of Economics*, Volume 114, Issue 3, August 1999, Pages 739–767, <https://doi.org/10.1162/003355399556133>
- Gabaix Xavier et Ioannides (2004), The evolution of city sizes' distribution in Henderson J.V et Thisse J-F. (eds) *Handbook of regional and urban economics*, vol.4, Elsevier Science B.B, Amsterdam, 2341-2376.
- Guérin-Pace (1995). Rank-size distribution and the process of urban growth, *Urban Studies*, 32, p551-562
- KADDOURI Lahouari (2004), Structures spatiales et mises en réseaux de villes pour la régionalisation des territoires. Thèse de doctorat de géographie. Université Paul Valéry Montpellier 3, 2004,
- Kasdallah Najet (2013). Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement. Thèse de doctorat de géographie, Université de Cergy-Pontoise. 351 p.
- Kedjar M et Oukaci K. (2014). Évolution de la hiérarchie urbaine en Algérie : une analyse par la loi de Zipf.
- Moriconi-Ébrard François (1998). Un modèle pour la croissance des systèmes urbains, la loi de la métropolisation. *Géocarefour*, n° 73-1, pp. 55-70
- Moriconi-Ébrard François (1994). Geopolis. Pour comparer les villes du Monde. *Economica-Anthropos*, Coll. Villes, Paris, 246 p

- Moriconi-Ebrard François (1993). L'urbanisation du monde depuis 1950. Anthropos, Collection Villes, Paris, 372 p.
- Prenant A. (1977). Aspects de la croissance urbaine des petits centres urbains en Algérie. E.R.A. 706 du CNRS, Université de Tours et C.I.E.M., Université de Poitiers, fasc.3, pp.123-146.
- Pumain D. (2006). Systèmes de villes et niveaux d'organisation. P. Bourguin, A. Lesne. Morphogenèse. L'origine des formes, Belin, pp.239-263, 2006, Echelles. halshs-00145939
- Pumain Denise (2003). L'invention permanente: la hiérarchie urbaine. 2003. HAL Id: halshs-00000476. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00000476>
- Pumain D., Sanders L., Saint-Julien Th., 1989
- Pumain Denise (1982). La dynamique des villes, Economica, Paris
- Raham Djamel (2001). Les Structures Spatiales de l'Est Algérien. Les maillages territoriaux, urbains et routiers.. Géographie. Université de Constantine. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00288867/document>
- Rahmani Chérif, (1982, La Croissance urbaine en Algérie : Coût de l'Urbanisation et Politique Foncière. Office des Publications Universitaires 1982 318p.
- Sanders Lena (2012), Regards scientifiques croisés sur la hiérarchie des systèmes de peuplement : de l'empire aux systèmes complexes. Région et Développement, L'Harmattan, 2012, pp.127-146. fhal-01416929f
- Schaffar A. (2009). La loi de Zipf dans la science régionale : entre anciennes controverses et nouvelles perspectives, Cybergeo, document 450
- Recensements Général de la Population et de l'habitat, Office National des Statistiques (ONS), 2008.
- Thouez, J.-P. (1972). Étude de la hiérarchie des villes du Québec en fonction de leur population selon le modèle de Zipf. L'Actualité économique, 48 (3), 519–525. <https://doi.org/10.7202/1003786ar>
- Office national des statistiques, Armature urbaine 1998 ; Alger
- Zipf Georges (1949). Human behavior and the principles of least effort, Cambridge, Mass, Addison Wesley Press, Cambridge

- **Problématique de la planification des villes algériennes**

Quelles leçons à tirer ?

Pr. ADAD Mohamed Chérif

Dr BENDADA Toufik

Faculté des Sciences de la Terre et d'Architecture

Université d'Oum El Bouaghi

Introduction

La présentation commence par établir un diagnostic de la ville algérienne en matière de planification et d'urbanisme. Elle évoque les facteurs ayant causé un état de fait qui semble être peu reluisant. Elle pointe du doigt les insuffisances en matière de planification urbaine en vigueur tout en jetant un regard critique sur les modèles de développement urbain adoptés durant quatre décennies écoulées.

I) Diagnostic de la ville algérienne

La situation de la ville Algérienne semble être à la croisée des chemins. Tous les paramètres d'analyse urbaine le précisent de plus en plus. Le déséquilibre régional, créé pendant plusieurs décennies n'a cessé de croître malgré l'effondrement de l'économie planifiée et l'instauration de la vision orientée vers le libre marché.

Au lendemain de l'indépendance, l'Algérie a opté pour une politique industrielle à outrance reléguant par là l'urbanisation au second plan. Les pouvoirs publics de l'époque croyaient que les retombées de l'industrialisation allaient toucher le bas de l'échelle sociale. Mais cela ne fut réellement atteint.

Aujourd'hui, nous connaissons une urbanisation phénoménale qui a contribué à la dégradation de la qualité de vie dans les villes algériennes. Les campagnes se vident, la population urbaine qui représentait 25% de la population totale à la veille du déclenchement de la révolution s'élève au 1er janvier 2018 à plus de 70%. L'étalement urbain ne cesse de grignoter plus de foncier agricole fertile.

Malgré le chômage, les populations rurales et urbaines continuent à affluer vers les villes. Isolés, sans emploi, ces migrants perdent leurs références sociales habituelles dans un monde anonyme. « Les néo-citadins sont plus nombreux que les vrais citadins ». Il sera peut-être plus judicieux de parler de l'urbain que du citadin.

Le manque d'investissement créateur d'emploi, la faiblesse des programmes de l'habitat social urbain favorise une croissance urbaine anarchique. Des quartiers informels le commerce viennent se greffer aux tissus existants et informel envahit les villes.

En matière de logement ; cette urbanisation accélérée s'accompagne déjà d'une demande massive de logements et d'infrastructures d'où toutes les villes du pays connaissent un déséquilibre sans égal entre l'offre et la demande malgré les grands programmes d'investissement public dans ce domaine. Le besoin augmente davantage chaque année dans cette période de

mutation sociale. L'éclatement de la famille, sa mono-nucléarisation et la jeunesse de la population, qui représente 70 %, complique davantage la situation. Aujourd'hui, on assiste à un déficit de logements de plus d'un million (au 1er Janvier 2020, tous segments confondus, 974.300 unités programmées dont 648.643 en cours de réalisation et 325.657 non lancées. En outre, un engagement d'un nouveau programme de 1 million de logements pour la période 2020-2024 tous segments confondus avec l'éradication des bidonvilles sur tout le territoire national et le traitement du vieux bâti. Le ministère de l'habitat de l'Urbanisme et de la Ville prévoit la livraison à l'horizon 2024 de 1,5 million de logement (La loi de finances 2020 a proposé la mobilisation d'une enveloppe de 280 milliards DA pour la réalisation des programmes d'habitat.) avec le désengagement progressif de l'état des formules budgétivores (logement locatif public, location-vente) par contre les formules aidées vont être avantagées à l'image du logement promotionnel aidé (LPA), l'habitat rural et l'auto-construction dans le cadre des lotissements.

Actuellement (2021), la conjoncture économique conjuguée à la faiblesse des investissements, la rareté du foncier pour l'implantation des programmes de logements toute formule confondue, la lenteur des travaux et tous les retards dans l'aménagement et le raccordement aux différents réseaux (eau, électricité, gaz, VRD) n'ont pas permis l'achèvement des logements, par exemple la formule location-vente (AADL) et le logement social. En outre, les logements qui sont livrés, particulièrement ceux construits par les entreprises privées, ne sont pas bien finis et présentent des malfaçons. Pour cela que les nouveaux acquéreurs sont obligés de procéder à des opérations de rénovation (La peinture intérieure, le pavage, la plomberie, l'électricité etc.)

II) Regard critique sur l'approche ayant été à l'origine de cette situation urbaine.

a) Persistance de l'économie extravertie : polarisation du littoral

Au lendemain de l'indépendance la politique menée par les pouvoirs publics en matière d'investissement n'a fait que suivre la logique coloniale. L'armature actuelle des grandes agglomérations urbaines situées au nord du pays, traduit directement, à travers sa structure et sa distribution tous les déséquilibres créés par le développement colonial qui s'est matérialisé par une économie extravertie. Toute l'activité économique était concentrée autour des grands centres urbains (Alger, Oran, Constantine et Annaba).

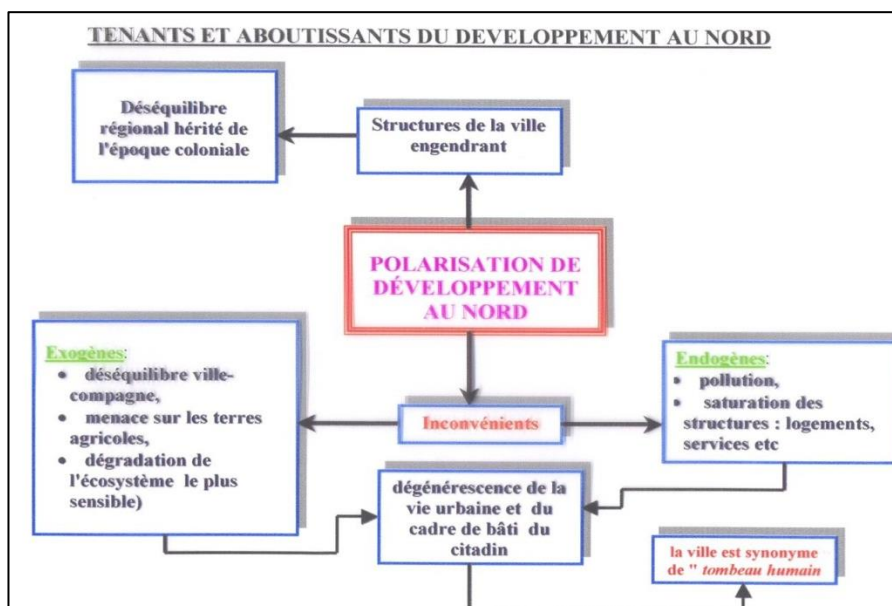


Figure 1 : Tenants et aboutissements du développement au Nord

Cette polarisation a eu un impact négatif sur l'équilibre régional notamment en matière d'emploi, de rémunération, d'infrastructure socio-éducative et de loisirs etc.

Ce qui s'est traduit par un exode rural massif vers les centres urbains qui par la suite n'arrivaient plus à répondre aux besoins pressants de cette croissance démographique démesurée.

Toutefois, faut-il souligner que cette situation de déséquilibre entre la croissance urbaine et démographique a donné naissance à une sorte d'urbanisation informelle avec des conséquences endogènes et exogènes. Ces dernières se sont traduites par:

- une urbanisation incontrôlable;
- une inadaptation des nouvelles activités au tissu urbain;
- une ruralisation de la ville;
- une détérioration du cadre bâti et du cadre de vie de la population.
- une prolifération de l'habitat illicite;
- une saturation progressive des infrastructures socio-économiques.
- un déséquilibre ville-campagne;
- une menace continue sur les terres agricoles;
- une dégradation des écosystèmes les plus sensibles.

b) Inadaptation des outils d'aménagement

Les instruments de planification, d'aménagement et d'urbanisme utilisés jusque-là se sont avérés inadaptés à la dynamique de la ville. Les différents plans tels que PDAU et POS n'ont jamais été approuvés d'une façon définitive. Des opérations de construction s'effectuent alors que les études ne sont pas encore achevées.

Il faut aussi souligner l'absence de coordination entre les différentes structures chargées de la mise en œuvre et les autorités locales concernées. Les plans d'aménagement des villes sont généralement conçus sans tenir compte des données du contexte ni de la prise en charge de la dynamique urbaine.

L'outil d'aménagement le PDAU, pour remédier aux problèmes urbains immédiats et organiser l'espace de la ville et son devenir, est aussi développé pour s'adapter aux dispositions et orientations socio-économiques du pays. Cet instrument ignore lui-même le continuum de la ville en tant que système. Les agglomérations périurbaines se prolifèrent d'une manière tentaculaire sans rapport avec le centre urbain. On assiste au développement du phénomène d'étalement urbain. En conséquence, ce changement du cadre juridique, loi 29/90, promulguée dans le début des années 90, a montré ses limites.

La carence de taille de ces instruments (PDAU et POS) est le fait qu'ils sont assez rigides. En fait, au fil des années les citoyens changent leurs modes de vie et leurs pratiques, le contexte quotidien doit suivre ainsi que les tissus qui abritent ces pratiques. En conséquence, ces plans perdent ainsi de leur pertinence, se périment et deviennent inopérants.

En termes de foncier, la réglementation en vigueur pour gérer le foncier a montré ses limites. Ceci a donné lieu à l'apparition d'une spéculation foncière provoquée par des transactions non-déclarées menant à des occupations illicites des terrains communaux et domaniaux et plus particulièrement des sites impropres à toutes opérations de construction et d'urbanisation

Alors que la période des années soixante-dix a donné lieu à l'apparition de plusieurs textes juridico-techniques, notamment les lois sur les réserves foncières communales (26/02/74) et celle du permis de construire qui ont pour objet de réglementer l'aménagement et la construction dans les zones urbaines. Cette action a créé un nouveau cadre de croissance urbaine appelé ZHUN. Ces dernières sont définies par une réglementation basée sur une approche inadaptée qui explique son échec actuellement

En outre, afin de tenter d'apporter une amélioration à la qualité urbanistique et architecturale, la loi n° 08-15 fût promulguée en juillet 2008. Cependant, elle est toujours inappliquée après une décennie de cette date. Son inefficacité est visible à travers le paysage urbain caractérisé par l'apparence des constructions inachevées et ses reports successifs de sa mise en œuvre (au départ prévu pour août 2012, et le dernier report août 2019). Cette loi a été adoptée à la hâte sans une étude efficace du terrain par rapport aux moyens financiers dont dispose les habitants particulièrement appartenant à la classe moyenne, surtout dans une conjoncture de crise économique caractérisée par la cherté des matériaux de construction et de la main d'œuvre.

c) Mise à l'écart de toutes participations de l'utilisateur

Dans les villes vernaculaires, l'utilisateur, par le biais d'associations ou de comités de quartier, a été toujours consulté et concerté dans toutes décisions concernant la ville et son cadre bâti en particulier. Par contre dans les villes contemporaines, toutes les opérations de planification et d'aménagement sont élaborées par des techniciens souvent loin de la réalité des besoins de la population. Ici, le savoir-faire du citoyen est remplacé par le savoir savant du spécialiste. La participation dans toutes les étapes de la conception de la ville est quasiment nulle. Est-il réellement vrai que le citoyen participe dans la gestion de la ville par le biais de ses représentants en l'occurrence le Maire et l'assemblée communale ? Ce n'est pas toujours vrai car notre démocratie est

à l'état embryonnaire. Une fois le maire élu, il ne fait qu'exécuter les directives émanant de ses supérieurs hiérarchiques, donc il accorde très peu d'attention aux suggestions des occupants de la ville.

L'élaboration des différents plans se fait souvent sans enquête sur terrain afin de recenser les attentes et les souhaits des citoyens. On pense que ces derniers ne possèdent pas les connaissances requises pour élaborer un plan d'aménagement. Cependant leurs suggestions peuvent être exploitées afin de concevoir un plan reflétant l'image symbolisant leur culture, leur tradition ou encore leur civilisation.

d) Inappropriation des modèles de développement importés.

Il est admis dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture que les choses n'ont pas été entreprises dans les règles de l'art. Si des changements notables ont bouleversé le paysage urbanistique algérien : création de villes nouvelles ou extension des villes existantes par la création de zones industrielles, des ZHUN, des lotissements, reconquête des friches urbaines etc., le résultat au plan qualitatif n'est pas assez satisfaisant. Il faudrait néanmoins le prendre en compte en vue d'améliorer la situation et de faire face à ce véritable défi qu'est la question urbaine. En outre, le cadre bâti réalisé ces dernières décennies n'a pris en considération ni le contexte, ni les références culturelles, ni même la question de l'environnement. On assiste à une production massive de tissus ouverts, faits de barres et tours sans préoccupation notable d'urbanité.

Le passage d'un espace approprié (Habitat traditionnel) vers un espace administré (PDAU, Plan d'aménagement du territoire, Plan imposé à l'habitant) a créé un bouleversement des traditions et habitudes et a entraîné une modification des rapports sociaux : cas des ZHUN et les villes nouvelles.

En effet, les villes traditionnelles construites par les habitants et qui nous émerveillent toujours, possèdent cette qualité de structuration, organique. Cette qualité fort importante, pour un tissu urbain, consiste à ce que les actions entreprises dans la ville contribuent à engendrer une totalité authentique.





Figure 2 et 3 : Nouvelle ville Ali Mendjeli : Tours et barres



**Figure 4 : Ville traditionnelle : la vallée du M'zab
(la tradition est vivante avec une croissance fragmentée)**



**Figure 5 : Nouvelle Ville
Constantine : une croissance en masse**

Ce principe de croissance fragmentée a été suivi durant des millénaires par les villes traditionnelles qui nous émerveillent encore.

Il est préjudiciable de construire la ville d'un seul coup, mais la développer graduellement et pièce par pièce suivant un processus de développement qui se poursuit par petites étapes répondant à une certaine stratégie globale et permettant à chaque projet ponctuel de s'adapter facilement aux aléas du fonctionnement et du site en question.

La différence fondamentale entre la croissance par unités massives et la croissance fragmentée est que le développement par tranches massives repose sur une conception statique et discontinue au sens le plus large, alors que la fragmentation de la croissance, au contraire repose sur une conception dynamique et continuiste.

Conclusion

Au final la situation que connaissent nos villes nous laisse déduire que l'Etat en lui-même a participé à la morphogenèse des constructions en blocs et barres à travers toutes les villes et les localités urbaines. Cette image commence même à se dessiner à travers nos campagnes. En fait, la ville est un processus qui nécessite du temps pour se faire, la ville se forge et se construit d'une manière graduelle et progressive. Chaque phase répond à certaines valeurs de la couche sociale qui la fait et l'habite. Au fur et à mesure que ces valeurs sociales changent et évoluent, le cadre bâti suit les mêmes changements et évolue simultanément.

En outre, les nouvelles approches conçoivent l'espace urbain comme un ensemble de systèmes complexes et dynamiques qui se chevauchent et s'interpénètrent.

Il ne s'agit plus de construire du néant des extensions de la ville, mais d'une recomposition par fragments de celle-ci. C'est aussi construire la ville sur la ville, c'est une des actions les plus importantes du projet urbain.

La conception de la ville comme étant une entité statique et figée dans le temps et dans l'espace s'est révélée inopérante et inefficace. C'est pourquoi, les grands schémas d'aménagement se sont révélés rapidement obsolètes. Donc, la planification coercitive et la réglementation surabondante ont prouvé qu'elles sont souvent inefficaces.

Bibliographie

- Office National des Statistiques, Population urbaine et rurale, Alger, 1988.
- Alexander, C. (1975), The Oregon Experiment, Oxford University Press.
- Alexander, C., (1978), A language pattern, Oxford University Press.
- Arnold, M., Les modèles d'Alexander, Ecole Nationale des Beaux-Arts.
- Bailly, Antoine, S., (1977), La perception de l'espace urbain, Centre de recherche et d'urbanisme, Paris.
- Boukhoubza, M., Evolution ou rupture, Alger, 1990.
- Broadbent, G., (1988), Design in Architecture, Architecture and the human sciences, David Fulton Pub.
- Cote, M., (1993), L'Algérie ou l'espace retourné, Medina plus Ed., Constantine.

- Goodman, I.W., (1968), Principles and practice of urban planning, Washington D.C.
- Hafiane, A., (1989), les Défis à l'urbanisme, Ed. OPU, Alger.
- Haumont, N., et Marie, A., (1978), Politiques et pratiques urbaines dans les pays en voie de développement, Harmattan.
- Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche, (1985), Explosion urbaine: chaos ou maîtrise.
- Ministère de l'Habitat, (1995), Demain l'Algérie, Tome 2.
- Raymond, L., (1979), Sociologie urbaine, Presse Universitaire de France.
- Sayad, E., et Nasamat, A., Housing and physical planning, selected papers from international conference, Cairo, Vol. 1 and 2.
- Templemans, H., & Prins, M., (1991), Reverse planning of built environment, in Open House International, V.16, N°1.
- Vanderplaetsen, M., El Watan, 10/05/93

Rôle des villes petites et moyennes dans l'organisation et le fonctionnement de l'agglomération Constantinoise.

DEBBABI Sami

Affiliation : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire -CRAT-
Constantine.

Lotissement Ain El Bey n° 128, Zouaghi, Constantine, Algérie.

Debbabi.sami@yahoo.com – 0697647171

Résumé :

Depuis les années 80, la ville de Constantine tente obligée par son évolution rapide, et sa saturation, de s'appuyer sur des villes satellites, qu'elles étaient considérées longtemps comme un territoire périphérique marginal, qui dépend largement du centre historique et traditionnel. Actuellement, ce territoire est marqué par une forte dynamique d'urbanisation, soutenue par une politique d'aménagement et par un plan d'urbanisme directeur, favorisant son développement, et son insertion au périmètre d'extension et de fonctionnement de l'agglomération Constantinoise.

A travers cette contribution qui représente une partie des résultats de notre thèse de doctorat intitulé « la polycentralité urbaine : pour la restructuration d'un territoire fragmenté » soutenue en juin 2020, nous allons revenir sur les mutations et les éléments de changement dans les villes petites et moyennes de la périphérie de l'agglomération Constantinoise, et sur la nature et l'intensité des relations qu'elles entretiennent entre elles, et avec le centre principal. Nous revenant aussi sur les enjeux futurs du développement territorial, auxquels, les pouvoirs publics devraient faire face, pour concrétiser l'objectif de faire de Constantine une métropole à rayonnement national ou régional.

Au terme de cette recherche nous avons constaté deux grands types de changements structureaux et organisationnels : Un changement de forme traduit par une redistribution de la masse démographique, en faveurs des villes petites et moyennes de la périphérie de l'agglomération, accompagné par un développement remarquable des activités commerciales et des services. Et un changement fonctionnel traduit par l'instauration d'une dynamique urbaine emboîtée, et par des interactions fonctionnelles multidirectionnelles reliant toutes les villes de l'agglomération sur des principes de complémentarité et de fusion, traduite par une forte mobilité interurbaine.

Mots clés : Recomposition territoriale, Métropole, Centralité, Attractivité, Concentration.

Role of small and medium-sized towns in the organization and functioning of the Constantine agglomeration.

Abstract:

Since the 1980s, the city of Constantine has been forced by its rapid evolution, and its saturation, to rely on satellite towns, which have long been considered a marginal peripheral territory, which totally depends on the historic and traditional center. Currently, this territory is marked by a strong dynamic of urbanization, supported by a development policy and an urban plan, favoring its development, and its insertion in the perimeter of extension and operation of the Constantine metropolis.

Through this contribution which represents part of the results of our doctoral thesis entitled "urban polycentricity: for the restructuring of a fragmented territory" supported in June 2020, we will come back to the mutations and elements of change in small towns and averages of the periphery of the agglomeration, and on the nature

and the intensity of the relations which they maintain between them, and with the principal center. We also come back to the future challenges of territorial development, which the public authorities should face, to achieve the objective of making Constantine a metropolis with national or regional influence.

At the end of this research, we observed two main types of structural changes: A change of form reflected by a redistribution of the demographic mass, in favor of small and medium-sized towns on the outskirts of the agglomeration, accompanied by a remarkable development of activities business and services. And a functional change translated by the establishment of a nested urban dynamic, and by multidirectional functional interactions linking all the cities of the agglomeration on the principles of complementarities and merger.

Keywords: Territorial recomposition, Metropolis, Centrality, Attractiveness, Concentration.

Introduction :

Dans un contexte de forte urbanisation, on assiste aujourd'hui, dans l'agglomération Constantinoise, à une deuxième phase de recomposition territoriale, après celle de l'époque coloniale qui a connu les premières extensions urbaines en dehors du centre traditionnel, conduisant ainsi à un dédoublement du centre et à l'introduction de nouveaux éléments de la centralité. La recomposition territoriale récente est traduite par l'émergence de nouveaux centres urbains dans la périphérie de l'agglomération, appartenant à différentes villes de tailles petites et moyennes. Ces mutations structurelles ont venu reconfigurer le schéma monocentrique traditionnel de la centralité, et renforcer le rôle organisateur de ces villes.

Dans l'objectif d'illustrer ces mutations urbaines et ces changements structuraux, nous avons opté pour une approche par la centralité qui étudie les aspects organisationnels, morphologiques et fonctionnels de ces villes, à travers des indicateurs de concentration, d'accessibilité, et d'attractivité territoriale, dont l'objectif de montrer que Constantine n'est plus une ville fondée sur le couple centre/périphérie, mais une agglomération métropolitaine qui est en train d'acquérir progressivement un mode d'organisation et de fonctionnement de plus en plus polycentrique, impliquant plusieurs villes petites et moyennes à la fois.

La notion de la centralité est intrinsèquement liée au système de localisation des populations et des activités. Mesurer la centralité est une tâche délicate vu sa complexité, mais elle est indispensable dans l'étude des villes en général et des réseaux urbains en particulier. La théorie des places centrales suppose que la hiérarchisation et la définition du rôle des villes est basée essentiellement sur la qualité et la quantité des biens et des services offerts à la population. «...*La construction de la hiérarchie des villes repose toujours sur la mesure de la centralité des activités économiques, une ville n'est centrale qu'en fonction de la centralité des activités qu'elle supporte* » (OUELLET, POLESE, 1977, p 6).

Le pouvoir d'attraction ou en d'autres termes la taille des flux de fréquentation est considérée aussi comme un élément essentiel dans la définition du rôle organisateur et centralisateur des villes. « *La centralité urbaine est une notion multiforme qui se manifeste à la fois par des spécialisations plus ou moins marquées dans l'usage de l'espace et des bâtiments, et par l'existence de flux de fréquentation ayant chacun leur spécificité temporelle et contribuant à l'animation générale de la ville, prise comme lieu de production, de services, et de contacts...* ». (CHALINE 1996, p.139).

Méthodologie :

Au départ, les villes de la périphérie Constantinoise avaient le statut de villes satellites, elles étaient considérées comme une assiette foncière réservée au report de

croissance et d'extension de la ville de Constantine. Leur premier rôle était d'assurer la fonction résidentielle, à travers l'accueil des programmes de logements sous forme de ZHUN (zones d'habitat urbain nouvelles), et d'industries lourdes que Constantine avait bénéficié des différents plans de développement et d'aménagement du territoire, en plus des différents projets de développement agricole, pendant les années soixante-dix et quatre-vingt. L'ensemble de ces villes étaient des villes dortoirs, qui ne disposaient que de commerces et de services de base.

Durant les deux décennies précédentes, la périphérie de l'agglomération Constantinoise et surtout dans sa partie Sud est devenue un territoire préférentiel à l'urbanisation. Dès lors, Constantine la métropole par sa taille, tend à devenir une vaste agglomération polycentrique caractérisée par une urbanisation à grande échelle, et par une périphérie qui s'impose progressivement à travers ses villes et ses micros-centralités, dans le fonctionnement urbain de l'agglomération par ses populations, ses activités, ses équipements, et par ses services et commerces.

La question est donc de voir à quel point les villes petites et moyennes de la périphérie Constantinoise sont impliquées dans l'organisation et le fonctionnement de l'agglomération Constantinoise ? Quels sont les éléments de changement dans ses villes quels ont acquis dans le temps ? Quelle est la nature et l'intensité des liens d'interdépendance qu'elles entretiennent avec elles, et avec le centre principal ?

La méthodologie adoptée consiste donc à étudier les mutations et le rôle organisateur des villes de la périphérie, à travers trois indicateurs qui ont rapport direct avec la notion de centre et de la centralité. « *Un centre se distingue de la périphérie par un ou plusieurs éléments de centralité c'est-à-dire d'attributs démographiques, économiques, fonctionnels, politiques, ou autres qui peuvent exercer, directement ou indirectement, une attraction sur les personnes et les entités localisées en périphérie. Alors que La centralité d'un lieu correspond au degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre et qui lui confère une puissance d'attraction sur son environnement* » (BERROIR, 2004).

Le premier indicateur revient sur les changements dans le mode de répartition des densités de la population et des activités, considérées comme des éléments importants dans la lecture des systèmes urbains. Un centre par définition est un lieu de concentration et de diversité maximum d'un ensemble d'attributs de centralité (population, équipements, services, commerces.etc.). C'est à travers les différentes bases de données statistiques économiques (RE 2011) et de la population (RGPH 2008), que nous allons essayer d'illustrer le poids de des villes petites et moyennes de l'agglomération Constantinoise.

Le second indicateur se focalise sur la mobilité des personnes au sens large du terme, c'est-à-dire les déplacements interurbains quotidiens des populations et les flux pendulaires des travailleurs. Un centre par définition est aussi un lieu de convergence qui par son pouvoir de centralité attire des populations de l'extérieur. Pour y arriver, nous nous sommes basé sur des relevés de terrains et des données de transport en commun, pour mesurer la taille et le sens des déplacements entre les six villes de l'agglomération Constantinoise.

Le dernier indicateur revient sur les pratiques habitantes et sur les liens d'interdépendance qui relient toutes les villes de l'agglomération, en se basant sur une enquête par questionnaire qui a fait l'objet de passation directe et aléatoire auprès de 384 personnes, en revenant sur les pratiques quotidiennes d'achat, d'acquisition de services, de loisir et autres. L'objectif était de mettre en évidence l'attractivité et l'implication des villes petites et moyennes de l'agglomération dans le fonctionnement urbain global de la métropole, et de définir leur champ d'influence en se référant à l'origine des populations qu'elles attirent pour des motifs divers.

Résultats et discussions :

La croissance urbaine continue des villes a favorisé l'émergence de grandes agglomérations caractérisées par des aires urbaines de plus en plus vastes. Ce n'est plus le cas des villes classiques et monocentrique qui fonctionnaient sur le principe du binôme (centre, périphérie), où les limites étaient bien claires et identifiables du monde rural, mais c'est l'urbain généralisé, l'éclatement et la fragmentation des tissus, la multiplication de la centralité, et la montée en puissance des villes de la périphérie des grandes agglomérations, qui sont devenues le socle majeur des dynamiques d'urbanisation et de la vie urbaine. « *C'est la mort de la ville et le règne de l'urbain* » (F. CHOAY 1994).

1. Eléments de changement dans l'évolution des villes petites et moyennes de l'agglomération Constantinoise :

L'agglomération Constantinoise est constituée en plus de la ville mère, de cinq villes appartenant administrativement aux communes de Didouche Mourad, et Hamma Bouziane au Nord, à Ain Smara, et El Khroub incluant la nouvelle ville Ali Mendjli au Sud. Cette entité territoriale est en grande partie le résultat de la croissance démographique spectaculaire de la ville de Constantine qui a pu gérer une partie de sa croissance démographique en reportant son excédent vers les villes limitrophes.

L'histoire des villes de la périphérie remonte à l'époque coloniale. En parallèle à l'opération de dédoublement du centre, il y avait la construction de plusieurs villages coloniaux qui servaient de résidences aux colons et aux agriculteurs. Il y avait quatre noyaux : El Khroub connu aussi par son marché à bestiaux qui couvrait toute la région Est du pays. Ain Smara, Didouche Mourad (BIZOT à l'époque), et Hamma Bouziane le verger de Constantine, ce sont ces mêmes noyaux qui servent actuellement de pôles d'extension urbaine pour la ville de Constantine.

La croissance démographique accélérée, la crise de logement, en plus du problème sérieux de foncier qu'a connu la ville de Constantine, avaient poussé les pouvoirs publics et les responsables de l'aménagement du territoire, d'opter pour le transfert de la croissance démographique de Constantine vers des villes satellites sur le territoire des communes avoisinantes. Une politique qui a été initiée à travers le PUD de Constantine de 1974 et qui a fait l'objet de révision en 1982.

A travers cette politique, ré-adoptée dans le PDAU intercommunal de Constantine, les responsables de l'aménagement ont visé la répartition équitable des biens sociaux et matériels, en réorientant les programmes de développement socio-économiques vers ces villes, afin de satisfaire leurs besoins en équipements, infrastructures, et services. « *... les frontières administratives doivent céder le pas à l'initiative des projets en commun (grands ouvrages d'art, routes, autoroutes, hydrauliques, villes nouvelles)* ». (URBACO 1998, plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, p. 8).

1.1. La structure démographique :

L'agglomération Constantinoise est principalement le résultat de l'évolution et de l'extension de la ville de Constantine. En l'espace de trois décennies sa population est presque doublée elle est passée de 416 000 habitants à 786 000 habitants selon le dernier recensement de la population (RGPH 2008). Dans cette période, la taille démographique des villes petites et moyennes de la périphérie a

augmenté de 530%, passant de 65 708 habitants en 1977 à 348 255 habitants en 2008. Dans la même période, la ville de Constantine n'a évolué que de 125%, passant de 350 384 habitants en 1977 à 438 164 habitants en 2008, connaissant une régression importante depuis 1998, justifiée par une migration résidentielle importante en faveur des villes petites et moyennes de la périphérie.

Tableau 1: Evolution de la masse démographique de l'agglomération Constantinoise

	Population				Taux d'accroissement		
	1977	1987	1998	2008	77-87	87-98	98-08
Constantine	350384	449602	478837	438164	2,52	0,67	- 0,95
Khroub	25 782	50 786	90 222	111245	7,01	5,56	2,11
Hamma. B	23 384	38 222	58 397	84250	5,03	4,31	3,75
Didouche. M	10 782	16 547	33 213	48500	4,37	6,55	2,95
Ain Smara	5760	13 595	24 036	37945	8,96	5,43	4,48
Ali Mendjeli	-	-	-	66315	-	-	-
Villes de la périphérie	65708	119150	205868	384005	6,37	5,32	5,35
Agglomération	416092	568752	684705	822169	3,17	1,7	1,84

Source : Auteur à partir des résultats du RGPH 2008

Mise à part Ali Mendjeli dont le statut est autre (ville nouvelle), l'évolution démographique des villes de la périphérie avait commencé dès les années 70, avec des tailles démographiques qui varient entre 5 000 et 20 000 habitants. Durant la première décennie (77-87) ce sont les villes de Khroub, Hamma et Ain Smara qui ont affiché les taux les plus élevés de la croissance, avec respectivement des taux de 7%, 5%, et 8%, incluant une population migrante venant principalement de Constantine, elle est respectivement de l'ordre de 25 000, 15 000, et 8 000 habitants.

Durant la deuxième décennie (87-98) la ville de Didouche a aussi enregistré un rythme élevé de croissance atteignant les 6%, incluant 17 000 habitants issus de la migration résidentielle. Durant la décennie (98-2008) le taux de croissance des villes de la périphérie a connu une légère stabilisation suite à la création de la ville nouvelle Ali Mendjeli qui venait supporter en grande partie la croissance de toute l'agglomération, en plus de la saturation du portefeuille foncier, surtout pour les villes d'El Khroub et Didouche Mourad, qui ont enregistré depuis, un taux moyen de croissance de 2,5%.

1.2. La structure commerciale :

C'est généralement autour des notions de densité, de concentration, et de spécialisation que sont conçues les analyses de la répartition des activités urbaines (GUEROIS et LE GOIX, 2003, Cité dans MATTEI et PUMAIN 2003, p. 236). De ce fait, nous nous sommes basés sur les données du recensement économique (RE 2011), dans le but d'illustrer la restructuration fonctionnelle des villes petites et moyennes de l'agglomération.

Nous avons effectué une étude quantitative et qualitative sur la répartition des densités commerciales et des services, à travers un indice de centralité (Cgi) qui exprime pour chaque unité territoriale étudiée, le potentiel global de concentration

et de polarisation. Cet indice correspond au rapport entre la densité des établissements dans la ville, la commune, ou le quartier considéré « di » et la densité moyenne des établissements dans l'ensemble de l'unité urbaine étudiée, où $[Cgi = di / du]$.

La restructuration fonctionnelle des villes de la périphérie est traduite par l'émergence de nouveaux centres urbains et de pôles spécialisés de commerces, pratiquement dans toutes les villes étudiées. Elle est illustrée sur la carte suivante par des pics de densités, qui sont parfois proche à celles du centre principal. En dehors de celui-ci, dont la centralité est nettement confirmée et indiscutable (histoire, architecture, monument, fonctions urbaines, espaces publics...etc.), on constate un développement remarquable des activités dans la plupart des villes de la périphérie, conduisant ainsi à la formation de nouvelles centralités urbaines.

Cette forme émergente de la centralité se développe essentiellement dans les quartiers centraux, où la densité des activités urbaines atteint son maximum. On y enregistre une certaine animation urbaine, et une vie collective intense (circulation piétonne intense, déambulation, activité commerciale intense, présence d'administration et de services publics...etc.).

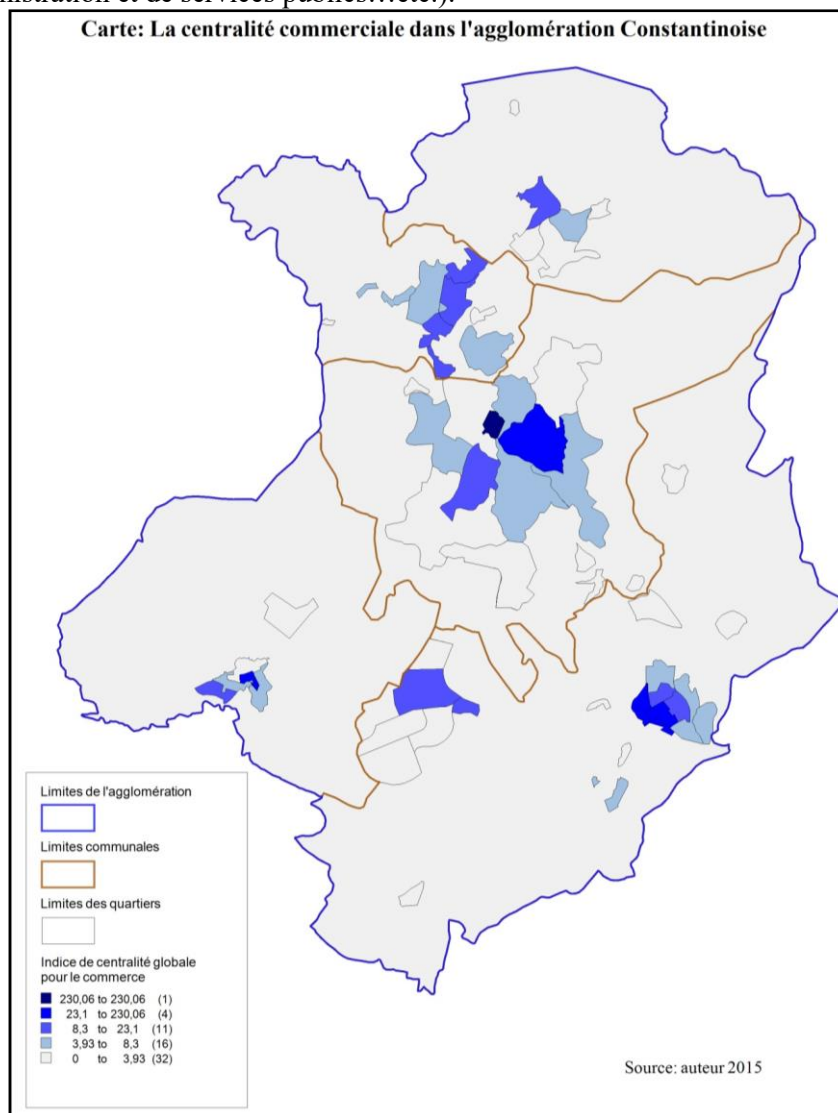


Figure 1 : La centralité commerciale à l'échelle de l'agglomération Constantinoise

L'étalement des activités urbaines à l'échelle de l'agglomération (essentiellement l'activité commerciale, et les équipements publics) prend toujours une forme concentrée, c'est-à-dire, dans tous les centres de l'agglomération repérés sur carte, l'indice de centralité diminue brutalement à mesure que l'on s'éloigne du noyau central, où nous trouvons la plus grande concentration des activités.

Tableau 2 : Concentration des activités dans les villes de l'agglomération Constantinoise

	Surface des districts centraux	Surface de la ville	Nombre de Commerces	Nombre d'activités Urbaines	La densité à l'hectare		Ratio commerce (districts centraux)	Ratio Activités (districts centraux)
					Districts centraux	Le reste de la ville		
Constantine	174	5278	3770	6564	75,11	2,56	56,85	50,22
Didouche.M	40	648,02	344	508	28,30	1,86	56,39	44,88
Khroub	98	701,3	819	1267	32,41	5,26	53,81	39,89
A. Mendjeli	95,3	1450	543	919	16,81	1,18	71,45	57,37
A. Smara	82	359,2	311	687	12,51	3,70	74,05	66,96
Hama. B	89,5	365,46	367	714	16,59	5,38	57,17	48,08
Total / villes périphériques	404,8	3523,9	2384	4095	20,80	2,70	60,29	48,63

Source : Auteur à partir du RE 2011

En dehors des quartiers centraux, on a enregistré aussi des pics de concentration commerciale, généralement dans des lotissements qui se situent sur des axes routiers importants, à l'exemple du quartier Djebli Ahmed à l'entrée de la ville de Hamma. Ce quartier abrite une activité commerciale intense et très spécialisée dans l'électroménager. Un deuxième exemple c'est le quartier ONAMA situé sur le tançant de route qui relie Constantine à Khroub, il développe aussi une activité commerciale intense et très spécialisée dans tous ce qui ameublement et équipement de la maison.

2. Aspects fonctionnels et organisateurs des villes de l'agglomération Constantinoise.

2.1. Mobilité résidentielle :

La dynamique résidentielle à l'échelle de l'agglomération Constantinoise est un fait marquant qui traduit le long processus de relocalisation des populations et du transfert des habitants des bidonvilles et des quartiers d'habitats précaires vers des logements décents. De même que les mouvements de changement volontaires de domicile des habitants ayant choisi de quitter la ville centre Constantine, à la recherche d'un logement décent et d'une vie meilleure dans les villes de la couronne périurbaine. Ces « mouvements migratoires interurbains » est l'expression de nouvelles formes de mobilité, caractéristiques de sociétés et de constructions territoriales complexes (ESCALLIER et SIGNOLES, 1995, cité dans SIGNOLES 2010, P 14.). Ainsi le fonctionnement des systèmes de mobilité est devenu de plus en plus complexe, avec des mouvements ordinaires et répétitifs qui se combinent les uns aux autres. De même, cette mobilité résidentielle des ménages finie souvent par reconfigurer le territoire urbain et à peser sur la localisation des activités, ce qui engendre dans le temps un redéploiement de la centralité dans la périphérie, et génère des dynamiques urbaines de plus en plus importantes dans les villes de la périphérie, qui ne sont plus que des « conglomérats » résidentiels (N. SEMMOUD, 2010, Cité dans P. SIGNOLES 2010, p. 16).

Les résultats de l'enquête menée par (BENGHODBANE, 2000) et d'autres enquêtes dévoilent bien cette réalité complexe. La majeure partie de la masse

démographique des villes de la périphérie est composée de populations migrantes, principalement originaires de Constantine. Elles viennent renforcer le poids démographique des villes petites et moyennes de l'agglomération, et dessinent une nouvelle configuration territoriale caractérisée par une mobilité intense des personnes, qui ont intégré les déplacements pendulaires interurbains dans leur cycle de vie quotidienne.

Tableau 3 : Mobilité géographique des habitants des villes satellites

Mobilité géographique des habitants des satellites		
	Autochtones (%)	Immigrants (%)
El Khroub	21.6	78.4
Ain Smara	25.2	74.8
D. Mourad	23.2	76.8
H. Bouziane	35.3	64.7
Békira	19.2	80.8
Source : Enquête (F. Benghodbane 2000)		

2.2. La mobilité des personnes :

L'enquête ménage réalisée par le bureau d'études URBACO en 2007 sur la structure des déplacements à l'intérieur de l'agglomération Constantinoise indique que 47 % des déplacements effectués à l'échelle de l'agglomération prennent la destination de la ville de Constantine, en parallèle 53 % s'effectuent entre les villes de la périphérie.

Tableau 4: Matrice (origine/destination) du nombre de voyageurs à l'émission et à l'attraction en transport public à l'échelle de l'agglomération en période du soir.

Commune	Destination							émission	%	
	Constantine	Hamma	Didouche	Khroub	Smara	Hors périmètre	Hors wilaya			
Départ	Constantine	48105	2142	1264	10457	1204	480	884	16432	45,6
	Hamma	2858	588	62	251	31	3	25	3229	9,0
	Didouche	1050	177	29	157	3	28	12	1427	4,0
	Khroub	7377	554	172	2648	357	337	347	9145	25,4
	Smara	1924	54	49	857	203	28	26	2938	8,2
	Hors périmètre	557	30	21	179	0	0	47	833	2,3
	Hors wilaya	1429	45	22	486	7	10	40	1999	5,6
Attraction	15194	3001	1591	12388	1603	886	1341	-	-	
%	42,2	8,3	4,4	34,4	4,5	2,5	3,7	-	-	

Source : schéma de cohérence urbaine (MCU 2007)

La matrice du nombre de voyageurs en transport public en période du soir traduit clairement le poids, la dynamique, et l'interdépendance des villes de l'agglomération. A travers le sens et la taille des déplacements indiquée dans le Tableau en-dessous, on remarque que pratiquement toutes les villes de l'agglomération selon leur importance, émettent et attirent des flux de déplacement. Etant donné que la période de soir est la période de retour chez soi pour l'ensemble des catégories de la population (fonctionnaires, commerçants, étudiants...etc.), on peut dire qu'on est plus dans le cas des villes dortoirs, où les déplacements du soir prennent souvent la direction du centre vers la périphérie, mais on est devant des mouvements pendulaires de plus en plus complexes qui prennent tous les sens.

2.2.1. Flux quotidiens des travailleurs a l'échelle de l'agglomération :

Les résultats de l'enquête par questionnaire qu'on a établi en 2015 sur un échantillon de 384 personnes, dont les résultats sont indiqués dans le tableau ci-après, montrent que 88,8% des personnes enquêtées exerçant une activité professionnelle travaillent à l'intérieur de l'agglomération Constantinoise, qui constitue le bassin d'emploi majeur des populations de l'agglomération. 52% d'entre eux travaillent dans leurs villes de résidence, contre 48% qui travaillent hors leur ville, ce qui justifie en grande partie les taux élevés de déplacements quotidiens entre les villes de l'agglomération.

On constate aussi que les villes de la périphérie ont gagné une certaine autonomie en matière d'emplois vis-à-vis la ville de Constantine (80 % des enquêtés de Ain Smara travaillent dans leur ville de résidence, c'est valable aussi pour Didouche Mourad, Hamma, et Khroub avec respectivement des taux de 85% ,79 %, et 62 %). Elles ont pu développer leur propre espace de quotidienneté relative au travail, sans pour autant négliger leur participation positive dans la dynamique urbaine de l'agglomération. Elles partagent même une partie de leur marché d'emploi avec les autres villes de l'agglomération. Ce paramètre est considéré comme l'une des caractéristiques principales des territoires polycentriques.

Tableau 5 : Attractivité des villes de l'agglomération Constantinoise pour l'emploi.

Lieu de résidence	Lieu de Travail en %						
	Constantine	Khroub	Ali Mendjeli	Hamma	Didouche	Ain Smara	Hors agglomération
Constantine	40,26	4,17	36	0	0	7,32	16
Khroub	10,39	62,50	12	0	0	0	12
Ali Mendjeli	27,27	25,00	48	4,17	0	12,20	20
Hamma	10,39	0	0	79,17	14,29	0	24
Didouche	6,49	0	0	16,67	85,71	0	16
Ain Smara	5,19	8,33	4	0	0	80,49	12
Agglomération	34,53	10,76	11,21	10,76	3,14	18,39	11,21

Source : auteur 2015

Une vision plus fine des flux de travailleurs à l'intérieur de l'agglomération confirme cette interdépendance en matière d'emploi entre les villes de l'agglomération.

- Entre Constantine et Ali Mendjeli : (36% des Constantinois travaillent à Ali Mendjeli contre 27% de cette dernière travaillent à Constantine).
- Entre Ali Mendjeli et Khroub : (25% des enquêtés d'Ali Mendjeli travaillent à Khroub contre 12 % de cette dernière travaillent à Ali Mendjeli).
- Entre Hamma et Didouche : (16% des enquêtés à Hamma travaillent à Didouche Mourad contre 14% de cette dernière travaillent à Hamma).

2.3. Attractivité des villes et aire d'influence

Il faut admettre, avec D. Vanoni, E. Auclair et J. Faure (2000), que la centralité peut s'exprimer au travers des actes et des représentations des citoyens...le plus souvent lorsqu'elles parviennent à capter des flux massifs de population hétérogène" STADNICKI, 2009, p.120). Pour Avoir des informations sur le comportement des habitants, on a opté donc pour une enquête par questionnaire sur les pratiques habitantes quotidiennes d'achat, d'acquisition de services et de loisir, afin de définir la périodicité de fréquentation de chaque centre des villes de l'agglomération, et l'origine des habitants et des usagers qui les fréquentent pour les différents motifs.

Tableau 6 : Périodicité de fréquentation des centres-villes de l'agglomération

Fréquentation des villes	Chaque jour	Quelques fois dans la semaine	Quelques fois dans le mois	Rarement	Total
Constantine	37,80	34,23	21,13	6,85	100%
Khroub	15,18	15,48	27,38	41,96	100%
Hamma. B	11,01	8,93	13,69	66,37	100%
Ali Mendjeli	25,89	18,15	31,25	24,70	100%
Didouche. M	9,82	5,36	8,04	76,79	100%
Ain Smara	19,05	5,65	21,43	53,87	100%

Source : Auteur, enquête par questionnaire 2015

La lecture horizontale du tableau au-dessus montre que la vie quotidienne des habitants de l'agglomération (représentés ici par les 384 personnes interrogées) s'organise autour de plusieurs villes à la fois, avec des pourcentages de fréquentation différenciés. Au Total (calculé indépendamment pour chaque ville) les villes souvent pratiquées³ sont respectivement, Constantine (72%), Ali Mendjeli (44%), Khroub (31%), Ain Smara (24%), Hamma Bouziane (19%), Didouche Mourad (15%). En contrepartie, pour les villes faiblement pratiquées⁴ on trouve en tête les villes de Didouche Mourad (85%), Hamma Bouziane (80%), et Ain Smara (75%), une grande partie des personnes interrogées ne les fréquentent que quelquefois par mois voire rarement. Une distinction qui revient en grande partie au poids du centre et aux éléments de centralité dont il dispose.

Chaque centre de l'agglomération Constantinoise connaît une fréquentation élevée par ses propres habitants (habitants de la commune) (tableau en dessous). Elle

³ Villes fréquentées chaque jour ou plusieurs fois dans la semaine.

⁴ Villes fréquentées quelques fois dans le mois ou rarement.

dépasse pour la plupart des cas les 90%, sauf pour Hamma Bouziane qui affiche un pourcentage un peu plus bas de 75%. Une partie considérable de sa population communale ne fréquente le centre de Hamma que quelquefois dans le mois voire rarement. Il est donc clair que l'ensemble des villes de la périphérie ont pu acquérir une certaine indépendance vis-à-vis le centre traditionnel.

L'interdépendance entre les villes de l'agglomération est nettement affichée (tableau 3), au total 56,8% des déplacements s'y effectuent, contre 43,2% de déplacements locaux. La vie quotidienne des habitants de l'agglomération est organisée essentiellement autour de trois villes, il s'agit principalement des centres de Constantine, Ali Mendjeli, et Khroub.

Tableau 7: Indice⁵ de fréquence des déplacements aux villes de l'agglomération par rapport au lieu de résidence.

Lieu de Résidence	Fréquentation des villes							Indice de déplacement ⁶ Standardisé
	Constantine	Khroub	Ali Mendjeli	Hamma	Didouche	Ain Smara	Total	
Constantine	92,21	24,68	40,26	11,69	2,60	15,58	187	165,5
Khroub	79,63	90,74	38,89	0,00	0,00	5,56	214,8	270,5
A. Mendjeli	64,71	25,00	95,59	4,41	4,41	16,18	210,3	210,3
Hamma	75,51	6,12	12,24	75,51	30,61	4,08	204	283,2
Didouche	57,58	6,06	12,12	45,45	90,91	6,06	218,2	449,6
Ain Smara	51,85	24,07	38,89	5,56	1,85	96,30	218,5	275,2
Total	421	177	238	143	130	144	1252	1654
Fréquentation extérieur ⁷ (%)	78,1	48,6	59,9	47	30,3	33	56,8	- - -

Source : Auteur, enquête par questionnaire 2015

Par rapport à l'intensité des déplacements, ce sont les habitants de la commune de Constantine qui se déplacent le moins, en contrepartie, ce sont les habitants de Didouche Mourad qui font plus de déplacements avec respectivement des indices de 165,5 et 449,6. Cela est traduit logiquement par la puissance de chaque centre, plus un centre est puissant moins ses habitants font des déplacements vers les autres centres. Pour le reste des villes, les déplacements sont de l'ordre de 210 à 280.

2.3.1. Aire d'influence des villes petites et moyennes de l'agglomération :

« La détermination des zones d'influence relève en fait de l'analyse de la population et sa répartition spatiale qui fréquente la ou les fonctions étudiées. C'est donc un indicateur de préférence spatial, révélatrice des comportements individuels et surtout de l'attraction exercée par une ville sur son environnement. C'est une traduction spatiale de la hiérarchie fonctionnelle ». (Hervé, BAPTISTE 1999, p. 22).

Le principe est de connaître l'origine des consommateurs de chaque centre pour des biens et des services déterminés au préalable. Cela donne plus

⁵ Cet indice est la somme des pourcentages de fréquentation de chaque ville selon les temporalités « fréquentée chaque jour » et « fréquentée quelques fois dans la semaine ».

⁶ C'est la standardisation du total des fréquentations, cet indice signifie est proportionnel aux nombres de déplacement qu'effectuent les habitants de chaque ville aux autres villes de l'agglomération.

⁷ Flux venant de l'extérieur de la ville.

d'explications sur la nature et l'intensité des relations qu'entretient chaque centre avec l'espace avoisinant. Cependant, il reste très difficile de cerner le rayonnement exact des biens et des services dans la mesure où le comportement des consommateurs est très instable et dépend de plusieurs paramètres exogènes.

En revenant sur les taux de fréquentation des centres de l'agglomération (tous motifs de déplacement confondus), il paraît que les villes de Khroub et Ali Mendjeli ensemble ont pu réaliser le contrepoint avec le centre de Constantine dans certaines branches d'activités commerciales. Ils ont même dominé l'attraction des flux dans quelques branches d'activité tel que « les matériaux de construction » affichant ensemble un taux d'attraction de 44% contre 17 % pour le Centre de Constantine, sachant que pour cette branche d'activité c'est Khroub qui domine l'attraction avec le taux de 30%.

Toutes les villes de la périphérie de l'agglomération Constantinoise ont développé une gamme élargie et variée de services et d'activités commerciales, ce qui leur confère une certaine spécialisation et une puissance d'influence respective. Lorsqu'il s'agit des prestations de services administratifs ou financiers par exemple, la population de l'agglomération Constantinoise satisfait une bonne partie de ses besoins à l'échelle de sa ville de résidence au niveau du centre le plus proche. En moyenne 45% des besoins des villes de la périphérie sont satisfaits localement, contre 38% satisfaits à l'échelle du centre de Constantine qui abrite un nombre important d'administrations publiques, et d'institutions financières (banques, postes, agences d'assurances...etc.).

Mise à part le centre traditionnel de Constantine dans l'étendue de l'aire d'influence est confirmé, les villes de la périphérie accaparent aussi une partie importante de la clientèle. Les centres de Khroub, Ali Mendjeli, et Ain Smara ont un indice de fréquentation assez élevé. Cette clientèle est dans sa majorité locale sauf pour le centre de Khroub qui dispose d'une aire d'influence qui s'étale sur Ali Mendjeli et Ain Smara, où 45% de sa clientèle est originaire de ces deux villes.

Le commerce est aussi une activité qui se prospère d'une façon remarquable dans les villes de la couronne périurbaine de l'agglomération. On prenant l'exemple du commerce des équipements électroménagers et de l'ameublement, on constate que les villes de Khroub, Ali Mendjeli, et Hamma ont pris une place importante dans ce genre de commerces. Après Constantine qui accapare logiquement les taux les plus élevés 29% et 34%, la fréquentation de ces centres est respectivement de l'ordre de 17%, 17%, 16% pour l'électroménager et de 21%, 16%, 12% pour l'ameublement. Leurs aires d'influence couvrent tout le territoire de l'agglomération avec respectivement une fréquentation extérieure de 72%, 58%, 44% pour les produits électroménagers et 65%, 60%, 48% pour les produits d'ameublement.

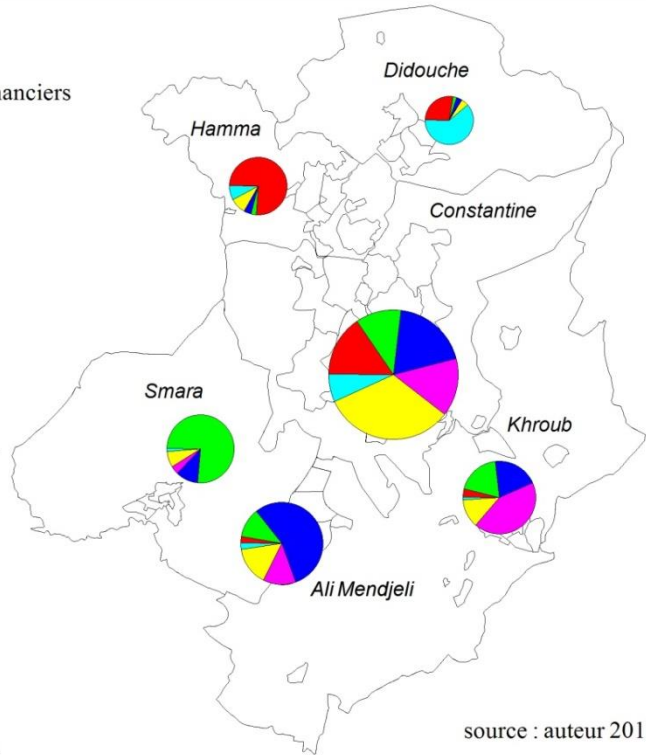
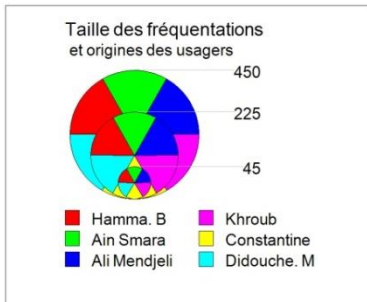
En moyenne 60% de la population enquêtée s'approvisionne de ce genre de produits de l'extérieur de sa ville de résidence même si cette dernière a une bonne capacité de desserte en la matière, à l'exemple de Constantine où 40% seulement des personnes enquêtées fréquentent le centre de Constantine pour s'approvisionner des équipements de la maison, le reste prend la destination des villes de la périphérie, 18% d'entre eux fréquentent Khroub, 14% fréquentent Ali Mendjeli, et 15% fréquentent Hamma.

Tableau 8: Caractéristiques des Aires d'attraction des centres pour certains types de services et commerces.

Services	Centres	Fréquentation			Aire d'attraction		
		Elevée	Moyenne	Faible	Majeure	Intermédiaire	Locale
■ Administratifs Δ Financiers	Constantine	■ Δ			■ Δ		
	Khroub		■ Δ		■ Δ		
	Ali Mendjeli		■ Δ			Δ	■
	Hamma. B			■ Δ			■ Δ
	Didouche. M		Δ	■ Δ		Δ	■
	Ain Smara		■				■ Δ
■ Ameublement Δ Electroménager	Constantine	■ Δ			■ Δ		
	Khroub	■	Δ		■ Δ		
	Ali Mendjeli		■ Δ			■ Δ	
	Hamma. B		■ Δ		■ Δ		
	Didouche. M			■ Δ			■ Δ
	Ain Smara			■ Δ			■ Δ

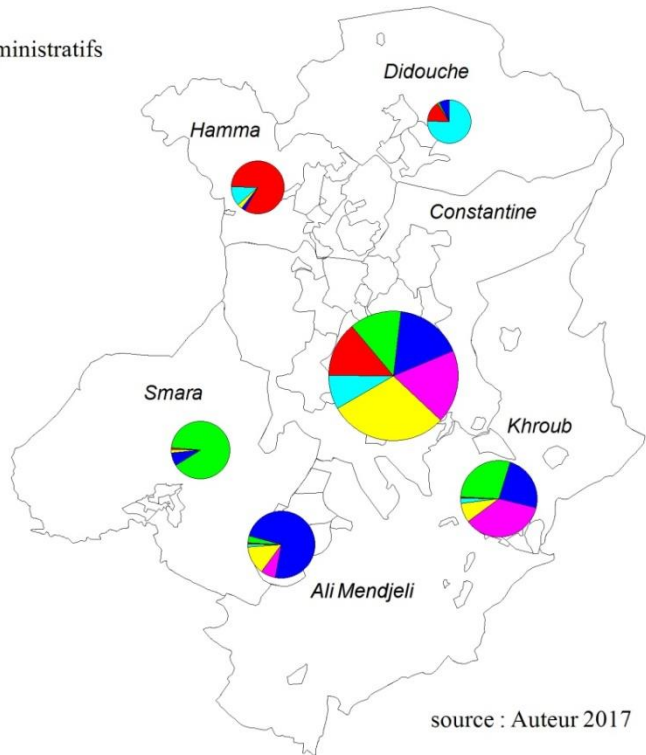
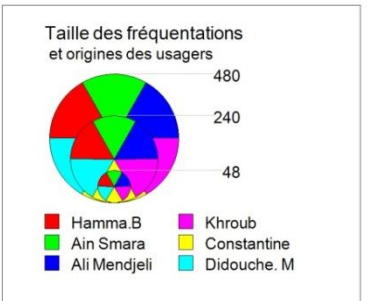
Source : auteur 2015

Attraction des usagers : services financiers
(en nombre de fréquentation)



source : auteur 2017

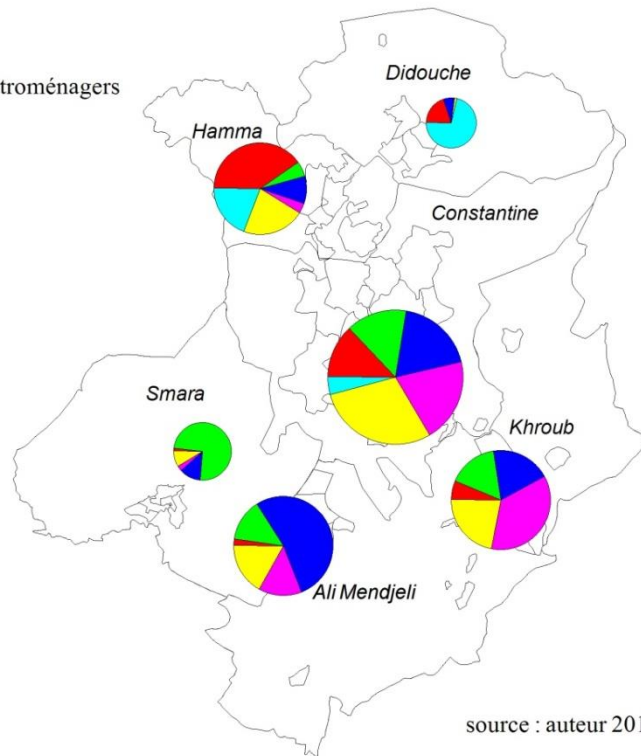
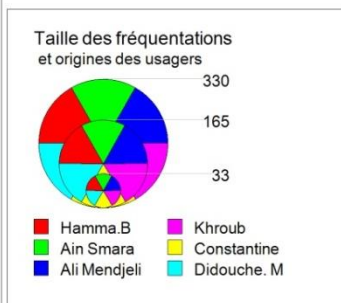
Attraction des usagers : services administratifs
(en nombre de fréquentations)



source : Auteur 2017

Figure 2 : aire d'influence des villes de la périphérie de l'agglomération Constantinoise pour les services administratifs et financiers.

Attraction des usagers : produits électroménagers
(en nombre de fréquentations)



Attraction des usagers: produits d'ameublement
(en nombre de fréquentations)

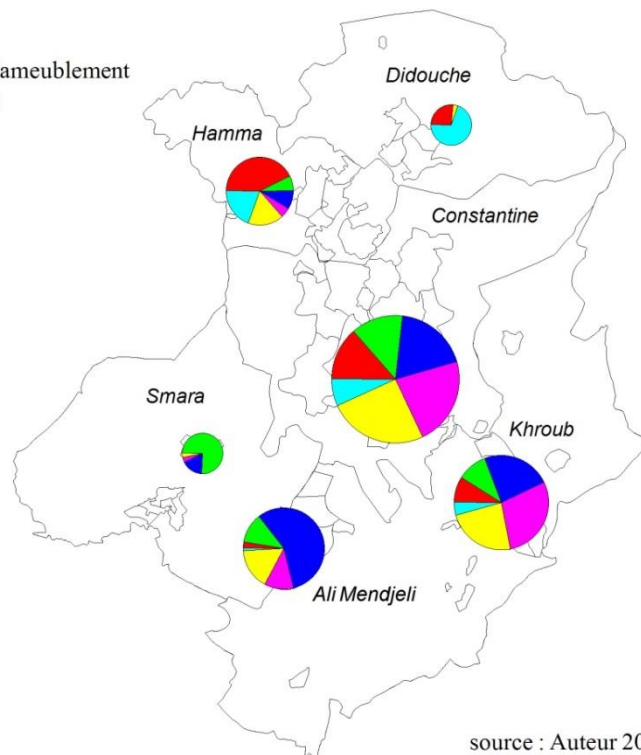
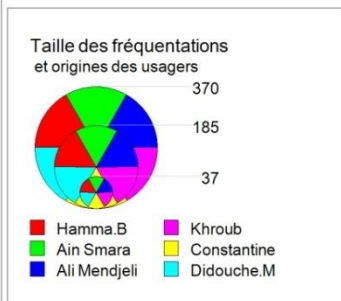


Figure 2 : Aire d'influence des villes de la périphérie de l'agglomération Constantinoise pour le commerce des produits électroménagers et d'ameublement.

Conclusion :

Entre la ville d'hier et d'aujourd'hui la nuance est visible à l'œil, que ce soit par rapport à sa structure ou par rapport à ses fonctions. C'est ce qu'on a constaté à travers la lecture historique des réflexions autour de la ville et à travers notre travail de recherche sur l'agglomération Constantinoise. L'organisation de la centralité au sein de cette entité territoriale a totalement changé d'aspect par rapport à la ville des siècles précédents. Ce n'est plus le centre-ville seul qui structure et organise les dynamiques urbaines, mais c'est un système urbain emboîté composé de plusieurs lieux de centralité de poids et de natures différents, où les villes petites et moyennes localisées dans la périphérie des grandes villes occupent un rôle organisationnel important et primordial par les centralités qu'elle renferme.

Sur les plans économique et social, les villes de la périphérie se sont imposés dans le quotidien des habitants de l'agglomération Constantinoise en offrant un milieu de vie décent pareil et des fois mieux que celui du centre principal, par une diversité d'offres en matière de services, de commerces, d'emplois, et de loisir. Elles sont devenues des espaces de sociabilité subsidiaires au centre principal, particulièrement pour leurs habitants. Ce n'est plus le centre de Constantine qui domine à lui seul l'attraction des flux, même s'il reste le plus puissant. Chaque centre, en plus de sa clientèle locale attire une clientèle de l'extérieur venant des différents centres, ce qui confirme l'interaction existante entre les centres.

Les résultats de l'enquête sociale menée auprès des habitants montrent bien le rôle économique et social que jouent les villes de la périphérie de l'agglomération Constantinoise, elles abritent une grande partie des pratiques habitantes quotidiennes de travail, d'achats, de loisir et autres. L'amélioration de leur accessibilité a permis aux usagers d'être connectés à plusieurs lieux de centralité à la fois. Ce qui a offert plus de choix dans les déplacements, le recours au centre principal pour les habitants des villes de la périphérie de l'agglomération est devenu facultatif, ils s'y rendent par plaisir pour profiter d'une certaine ambiance particulière, principalement l'historicité du lieu.

Les villes petites et moyennes de l'agglomération Constantinoise sont appelées à jouer des rôles beaucoup plus importants, dans l'objectif de faire de Constantine une métropole à rayonnement national voir régional, où l'enjeu majeur consiste à mobiliser une volonté politique commune et partagée entre tous les acteurs locaux concernés, pour mettre en place un système de villes cohérent, qui prend en considération les spécificités de chaque territoire.

Bibliographie :

- BAPTISTE Hervé, 1999, interactions entre le système de transport et les systèmes de villes, perspective historique pour une modélisation dynamique spatialisée, thèse de doctorat, Aménagement de l'espace et urbanisme : Université de Tours (CESA), 427 p.
- BERROIR. S, Mathian. H, Saint Julien. T, Sander. L, 2004, Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques, UMR géographie-cités, CNRS, université paris1, Université Paris7, 145p. [Document PDF] (hal-02540589).
- CHALLINE Claude, 1990, les villes du monde arabe, éditions Masson, collection géographie, Paris, 189p.
- Choay, F. (1994). Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In J. Delthier et A. Guiheux (Dir.). *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993* (pp. 26-35). Paris : Centre Georges Pompidou.

- MATTEI Marie Flore, PUMAIN Denise, 2003, Données urbaines, éditions Paris, Anthropos, 433 p.
- OUELLET Normand, POLESE Mario, 1977, Activités tertiaires et hiérarchies urbaines : une évaluation de six méthodes d'analyse, L'Actualité économique, vol. 53, n° 1, p. 5-22.
- STADNICKI Roman, 2009, nouvelles centralités et recompositions socio-spatiales dans le grand Sanaa (Yémen), thèse de doctorat en géographie sociale, Université François-Rabelais (Tours), 581p.
- SIGNOLES Pierre, 2010, Faire la ville en périphérie(s)? Territoires et territorialités dans les grandes villes du Maghreb, les cahiers d'EMAM, p 9-14. Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/emam.99>
- URBACO, 1998, plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, rapport de synthèse « aménagement », groupement de Constantine.

LES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE PORTUAIRE DE JIJEL : ENTRE ATTRACTIVITÉ ET PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Dr. Yasmine BOUHELOUF-BERRETIMA

Sous la direction de : Pr Ali HADJIEDJ (USTHB-Alger) & Pr Jocelyne DUBOIS-MAURY (EUP-Paris)

Enseignante-chercheuse à l'université de Bejaia

Membre au Laboratoire de Recherche et d'Étude en Aménagement et Urbanisme (LREAU)

Université des Sciences et de la Technologie Houari Boumediene (USTHB) – Alger

Courrier : yasmine.berretima@gmail.com

Résumé : La mondialisation, la compétitivité et l'attractivité ont provoqué une ferveur métropolitaine dans le monde, surtout que les politiques de développement régional menées par certains États considèrent que la métropolisation est devenue un facteur positif pour les économies nationales et régionales. Celles-ci ont entraîné un surcroît d'attractivité et de compétitivité suite à la dynamique des grandes agglomérations portuaires. En Algérie, la concurrence qu'engendre le déclin du développement économique a encouragé l'attractivité territoriale, devenue un enjeu majeur pour ses villes portuaires. Parmi celles-ci, la ville de Jijel n'échappe pas à cette logique concurrentielle l'obligeant à affirmer son identité et mettre en valeur ses atouts de développement et sa particularité territoriale. Cherchant à assurer son rayonnement au niveau local ou mondial, cette ville peut-elle élaborer des stratégies mobilisant toutes les énergies et les compétences dont elle dispose, afin de répondre aux enjeux économiques, urbains, à l'attractivité et à la concurrence de son territoire ?

En réponse à ces questionnements, nous proposons dans cet article une évaluation du potentiel d'attractivité de cette ville et voir si ses atouts ne sont pas encore exploités pour lui permettre de prétendre au statut d'une métropole régionale ?

Mots-clés : Ville portuaire, Jijel, Attractivité territoriale, Processus de métropolisation.

DEVELOPMENT STRATEGIES OF JIJEL PORT CITY BETWEEN ATTRACTIVENESS AND METROPOLISATION PROCESS

Abstract: Globalization, competitiveness and attractiveness have generated metropolitan fervor around the world, especially since the regional development policies pursued by some states consider that metropolization has become a positive factor for national and regional economies. This has led to an increase in attractiveness and competitiveness following the dynamics of major port cities. In Algeria, the competition created by the decline in economic development has encouraged territorial attractiveness, which has become a major issue for its port cities. Among these, the city of Jijel does not escape this competitive logic of attractiveness compelling it to assert its identity and highlight its development assets and its territorial distinction. Seeking to ensure its influence locally or globally, this city can develop strategies mobilizing all the energies and skills available to meet the economic, urban, attractiveness and competition challenges facing his territory?

In response to these questions, we propose in this article an assessment of the potential attractiveness of this city and see if its assets are not yet exploited to allow it to claim the status of a regional metropolis?

Keywords : port city average, Jijel, territorial attractiveness, metropolisation process.

INTRODUCTION

Dans un contexte de mobilité croissante des individus, des flux, des ressources et des activités, renforçant la concurrence entre les villes à différentes échelles, ceci incitent les territoires à conserver ou accroître leur

attractivité dont l'objectif est de favoriser le processus de métropolisation (Mainet et Edouard,2014) qui devient aujourd'hui, incontournable. Ce processus s'étend à toute forme d'urbanisation, intégrant les petites et moyennes villes que génèrent des espaces métropolitains conquérants. A la recherche de cette attractivité, qui était toujours reliée aux stratégies de développement local, celle-ci est définie aujourd'hui comme une notion complexe signifiant la capacité d'un territoire à attirer durablement de différentes ressources (humaines, économiques, financières, etc.) (Veltz ,2004).

La reconnaissance du lien entre l'attractivité des villes et leur réussite à long terme a progressivement fait placer ce sujet en haut de la liste des priorités des politiques d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Des stratégies complexes et innovantes, mobilisant toutes les potentialités disponibles, ont été mises en place par les collectivités locales et territoriales dans plusieurs villes à travers le monde dont l'impératif économique reste prépondérant : les clusters touristiques et portuaires, les projets *flagship* (Hatem, 2007), le tourisme urbain, le *marketing* territorial, le développement des espaces de consommation et de sociabilité (Park,2007), l'évènementiel, la promotion de *branding* territorial (Thiard, 2007), la marque territoriale, le développement durable, et les projets urbains (Ingallina, 2007).

La dynamique socio-économique issues de ces stratégies génère de profondes mutations, modifiant incontestablement le fait urbain et la configuration des territoires urbains, tels que : la concentration des fonctions économiques et culturelles majeures (polarisation de l'économie), la diffusion croissante de l'urbanisation dans ses périphéries (périurbanisation), la création de nouveaux pôles, un ensemble qualifié par les spécialistes comme des paramètres de la métropolisation.

Dans cette optique, la ville portuaire algérienne dispose d'espaces attractifs, suscitant depuis une dizaine d'années un intérêt sans précédent, par sa situation d'interface entre l'espace maritime et l'espace terrestre. Cette juxtaposition spatiale semble être la plus directement exposée au défi de l'attractivité, de la compétitivité et de la mondialisation. S'agissant du cas de la wilaya (préfecture) de Jijel, nous allons montrer les atouts et les stratégies d'attractivité mis en œuvre par les autorités publiques dans ce territoire et comment peuvent-elles déclencher un processus de métropolisation de cette ville portuaire ?

1. ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE ET MÉTROPOLISATION : QUELLE RELATION ?

Lorsqu'on parle de Métropole et de métropolisation, nous évoquons deux concepts qui paraissent, selon Sylvette Puissant (1999) « rebelles » à toute définition simple. En premier lieu, il faut déjà distinguer la métropole comme un état avec certaines propriétés et attributs, et la métropolisation comme un mouvement global. Certes, il n'y pas une seule définition de la métropolisation mais on peut considérer qu'elle se résume à « *l'ensemble des*

processus [qui] privilégient les grandes dimensions urbaines marquées par les transformations du système productif, appréhendé au niveau international et mondial. Elle conduit à des organisations et à des recompositions territoriales nouvelles, tant au plan interne des ensembles urbains concernés que sur celui de leurs relations externes » (Lacour, 1999 : p 64). A ce sujet, l'évaluation des résultats d'une enquête internationale réalisée par Sylvette Puissant (1999 : pp 40-45) sur le concept de la métropolisation montre que ses principaux paramètres se présentent comme suit :

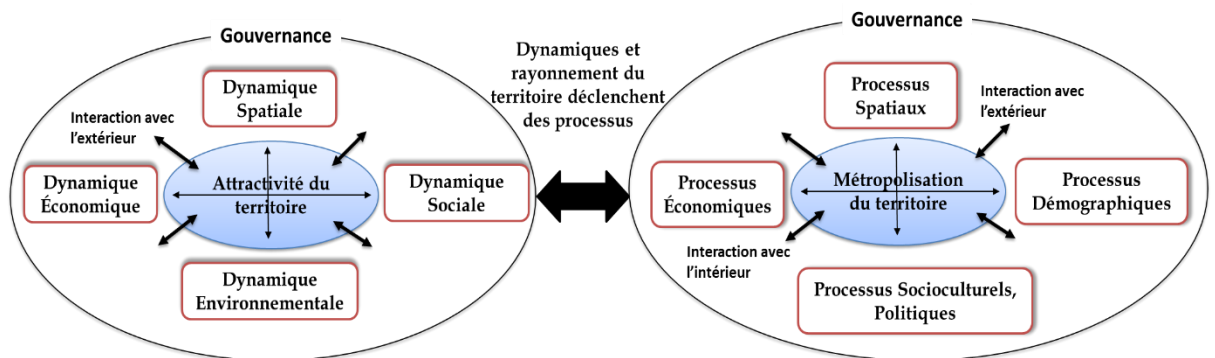
- *La dynamique expliquée par la taille et les fonctions des métropoles, malgré que cette problématique de seuil qui permettrait d'entrer en phase de métropolisation a fait l'objet de nombreuses remarques complémentaires. Ce seuil ne serait pas universel : il dépendrait aussi des environnements et des contextes urbains nationaux¹.*
- *Les forces issues d'activités et de modes spécifiques d'organisation : la métropolisation se révèle indissociable de l'existence de la pratique d'activité informationnelle (NTIC), de direction, de commandement et de contrôle issues des évolutions et tendances de croissance de développement économique.*
- *Les facteurs de type infrastructurel et d'équipement : l'accessibilité internationale généralisée notamment le port, l'aéroport, télécommunications...)*
- *Les facteurs de nature socioculturelle. Le cosmopolitisme via l'attraction migratoire internationale, la main-d'œuvre étrangère, le tourisme international sont aussi des ressorts particuliers au processus de métropolisation.*

Par ailleurs, la métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Cette définition permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville qui détient un rôle de direction, de mère au sein d'un territoire qui l'entoure. Aussi, la métropole est la capitale d'une région, d'un territoire dont elle se nourrit et qu'elle fait en même temps vivre. Elle est le lieu de centralité, le pôle où convergent des liens et des relations avec d'autres pôles (Buisson, 1999 ; Roger, 2007).

Si l'on définit l'attractivité territoriale comme la capacité d'un espace à attirer les entreprises, les habitants et les regards, le lien d'interaction entre attractivité et métropolisation n'est plus à démontrer (Geppert, 2006). Dans ce sens, la base d'analyse de la Datar² qualifie l'attractivité et le rayonnement international comme un levier important de métropolisation avec le développement économique, l'enseignement supérieur, l'accessibilité, ainsi que l'organisation solidaire et durable des territoires, l'aménagement et la cohésion sociale. D'après ce large consensus, la métropolisation est un ensemble de processus émergents suite aux mutations et dynamiques

conçues par les stratégies d'attractivité économique, résidentielle ou touristique (figure 1).

Figure 1: L'attractivité un levier de métropolisation des territoires. Source : auteurs



2. MÉTROPOLE ET MÉTROPOLISATION, ATTRACTIVITÉ : DES CONCEPTS REFORMULÉS DANS LE CONTEXTE ALGÉRIEN

Les termes de *métropole* et de *métropolisation* sont le plus souvent mal utilisés en Algérie, dans une acception qui diffère lorsqu'il s'agit de professionnels, de chercheurs et d'hommes politiques. L'ambiguïté se manifeste nettement dans les définitions énoncées par la réglementation algérienne. À titre d'exemple, dans le Journal Officiel la *métropole Urbaine* définie comme « une agglomération urbaine dont la population totalise au moins trois cent mille (300 000) habitants et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales »³ (ONS,2011 : p 68). Une telle acception n'est pas conforme aux standards académiques internationaux, mais elle a néanmoins servi en 2002 de référence lors de la promulgation de la loi algérienne relative à l'aménagement et au développement durable. D'après cette définition, nous remarquons que le seuil démographique choisi apparaît singulièrement bas, surtout pour une ville d'un pays où les seuils démographiques et d'apparition des fonctions métropolitaines sont généralement supérieurs (Marcuse et van Kempen, 2000).

Dès lors, le terme (de métropole) s'est depuis banalisé dans le langage courant en Algérie et renvoie souvent à une ville de taille importante qui exerce une influence forte sur son espace régional. Cette vision n'est certes pas erronée, elle découle des différentes définitions mentionnées dans la littérature depuis quelques décennies (Lacour et Puissant, 1999 ; Vandermotten et *al.*, 1999), mais elle semble bien vague et trop générale. Il est opportun de signaler que les métropoles en Algérie sont classées par le SNAT en deux catégories : Alger (métropole nationale) Oran, Constantine et d'Annaba (métropoles d'envergure régionale). On déduit que les métropoles régionales sont définies comme des villes qui jouent le rôle de centre urbain principal de leur région. Ce rôle peut se décliner sur divers plans : économique, administratif, politique, culturel et touristique. Ces métropoles représentent également de véritables pivots de connectivité technique au plan de la logistique, des transports et de la communication, ainsi que de pôles régionaux en termes

d'infrastructures de haut niveau (universitaire, de recherche, d'innovation, sportif et de loisirs). Leur attractivité et rayonnement se déploient naturellement à l'échelle intra-régionale mais aussi, de manière de plus en plus prégnante au plan national, voir international.

Si des confusions ont été observées sur l'utilisation du concept de *métropole*, des ambiguïtés pèsent aussi sur l'emploi du concept de *métropolisation*. L'utilisation de ce dernier reste très limitée en Algérie et correspond toujours à la définition ancienne. À titre d'exemple, dans le Grand Projet Urbain (GPU) d'Alger, « *la métropolisation du territoire* » est un concept qui fait simplement référence à la croissance démographique et urbaine (Medjad et al., 2016).

La notion de métropolisation en Algérie est aussi utilisée pour définir une stratégie politique spécifique d'affirmation du dynamisme et du rayonnement d'une aire urbaine. Lorsqu'on est une grande ville en France ou en Europe, on ne pourrait, en temps de la mondialisation, que "faire métropole" (Lussault, 2010), ceci en faisant recours aux stratégies d'attractivité citée précédemment.

En langue arabe, on retrouve les mêmes ambiguïtés puisque le concept *El Hadira* prend le sens de grande ville (par sa taille) ce qui est rappelé dans les travaux de F. Boudaqa (2006). Le terme d'*El Hadira* retrouve son origine dans l'histoire arabo-musulmane. Dans son ouvrage *El Muqaddima* (Les prolégomènes) Ibn Khaldoun fut un des premiers géographe et sociologue qui a commencé à distinguer entre la ville et les autres lieux des populations sédentaires (Medjad et al., 2016). A cette époque, cet auteur établissait déjà une différence entre une ville normale et une métropole (*El Hadira*) : « *les métropoles surpassent les autres villes en activités commerciales et par le bien être dont on y jouit, cela tient à ce qu'elles les surpassent aussi par leur population* » (Ibn Khaldoun, 1961 : p 124).

Dans le contexte algérien, l'attractivité territoriale est un concept lié à l'économie. A ce sujet le SNAT définit l'attractivité territoriale comme « *la capacité d'un territoire à produire et échanger selon les règles de l'économie moderne et à attirer les savoir-faire, les technologies et les investissements étrangers (IDE), qui les accompagnent* ». L'attractivité occupe alors une place centrale dans la nouvelle politique d'aménagement du territoire dont l'objectif est d'ouvrir à l'international l'ensemble des territoires algériens.

Dans ce sens, l'État algérien qui dispose d'une façade maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce a pris conscience que son ouverture à l'internationale et son passage à la mondialisation ne peut se faire qu'à travers ses ports et ses villes portuaires surtout que la quasi-totalité de son commerce extérieur s'effectue par voie maritime. Plusieurs travaux ont montré l'influence de l'efficacité portuaire sur la croissance économique des États (BEHRENS et al., 2006 ; Limao et Venables, 2001 ; Clark et al., 2004). Cela suppose forcément des efforts de mise à niveau et de valorisation de ses villes portuaires et leurs atouts notamment le port. D'ailleurs, de grands projets de modernisation de ces ports ⁴ ont été lancés ces dernières années

dont l'objectif est la remise à niveau et la modernisation d'ici à l'horizon 2025 (MTP,2008). Cette politique de développement devrait permettre d'accroître substantiellement la compétitivité des villes portuaires, comme celle de notre cas d'étude, la ville de Jijel.

3. LA VILLE PORTUAIRE DE JIJEL : ENTRE ATTRACTIVITÉ ET PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Le territoire Jijilien dispose d'un port sur la méditerranée, au Nord-Est de l'Algérie, à l'extrémité Est d'une côte à falaises, nommée la Corniche Jijellienne. Elle est adossée au massif montagneux de la petite Kabylie. La wilaya appartient au domaine Nord Atlasique, connu localement sous le nom de la chaîne des Babors. Elle est limitée par la mer méditerranéenne au Nord, la wilaya de Skikda à l'Est, la wilaya de Bejaia à l'Ouest, les wilayas de Sétif et de Mila au Sud. Elle n'est qu'à 30 minutes de vol de la capitale Alger et à une heure de Barcelone (Espagne), de Naples (Italie), et de Marseille (France). Sur le plan administratif, Jijel est composée de 28 communes, rattachées à 11 daïras (sous-préfectures)

Figure 2: Une situation géostratégique. Source : PAW de Jijel traité par les auteurs

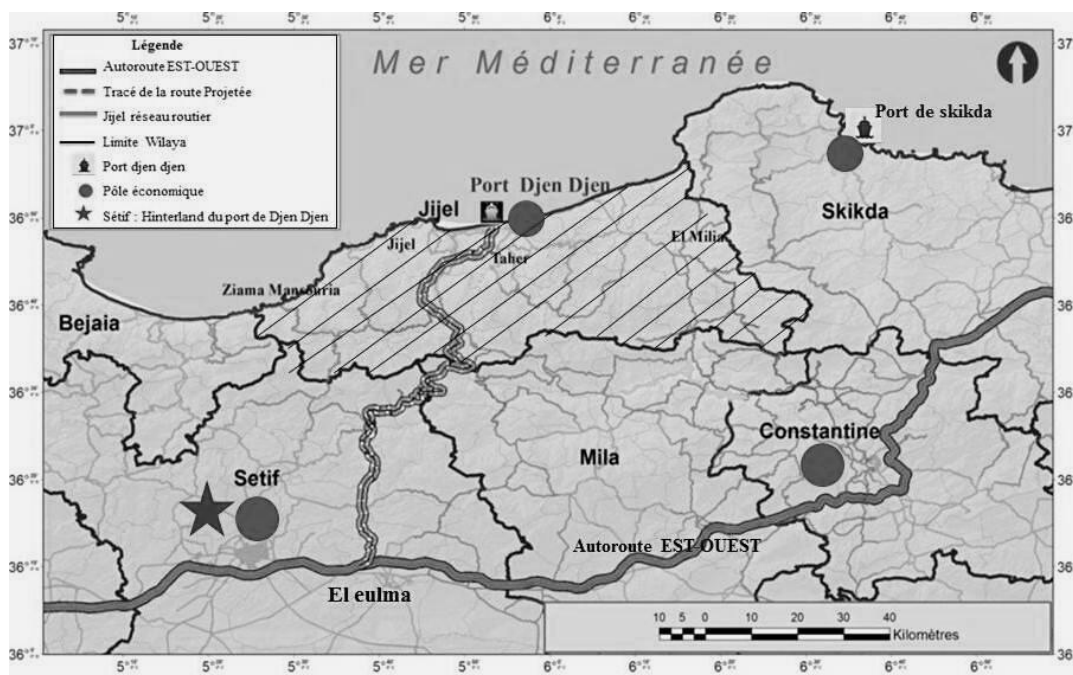


Sur le plan régional Jijel fait partie de la région Nord Est du pays⁵. Une région à forte potentiel attractif et compétitif, possédant deux métropoles (Annaba et Constantine) et deux villes portuaires (Annaba et Skikda). L'influence de Jijel sur son environnement régional a toujours été limitée aux activités touristiques, vu que cette ville est considérée comme une destination touristique attractive (3 millions d'estivants en 2017 selon la direction de tourisme), ceci malgré le manque d'infrastructures touristiques. Sur le plan économique et administratif Jijel fonctionne principalement avec Sétif, Constantine, Bejaïa et Alger.

Le renforcement de son caractère de ville portuaire et le lancement du complexe sidérurgique de Ballara lui confère aujourd'hui un rayonnement

régional, national voir international. En effet, au-delà de la fonction de transbordement, son port Djen Djen veut élargir son arrière-pays aux pays limitrophes, notamment au Niger. Plusieurs éléments plaident en sa faveur, comme la réalisation de la pénétrante autoroutière reliant le port à l'autoroute Est-Ouest, ce qui devrait permettre son rattachement à la transsaharienne.

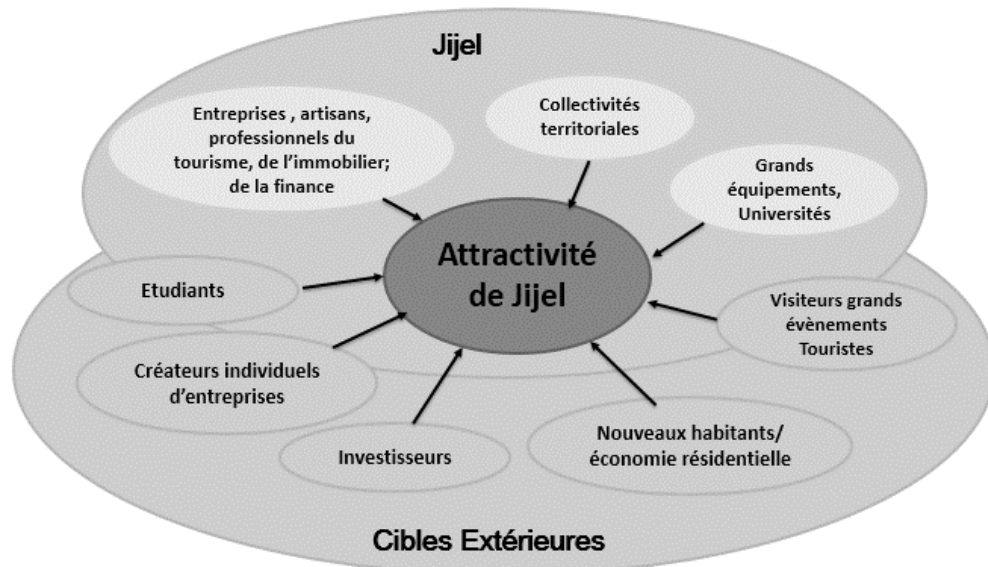
Figure 3: Jijel dans son environnement régional. Source : AIDAT A, N. MESSACI, 2017



3.1 L'ATTRACTIVITÉ : UN NOUVEAU DÉFI POUR LE TERRITOIRE JIJILIEN

S'étalant sur une superficie de 2.396,63 km², avec une façade maritime de 120 Km, la wilaya de Jijel, qui compte aujourd'hui environ 750 000 habitants (Wilaya de Jijel, 2010), est restée très longtemps à l'écart du développement socioéconomique pour des raisons d'ordre politique (son isolement pendant la période d'insécurité des années 90)⁶. Considéré comme un territoire vierge, disposant d'un énorme potentiel de développement ce n'est qu'à partir des années 2000 que ce territoire a bénéficié d'une intention particulière de la part de l'Etat dont la stratégie est de le transformer en pôle portuaire international, de vocation touristique et industrielle (CENEAP,2012). Cependant, plusieurs projets stratégiques sont alors programmés ou en cours de réalisation. Ils visent le développement de l'attractivité de cette ville à travers la ligne directrice n°03 de son plan d'aménagement wilayal (PAW), lié à « l'attractivité et à la compétitivité des territoires ». Ce plan explique la stratégie, les objectifs et les potentialités selon une politique d'attractivité généralisée (figure 04).

Figure 4: Les principaux acteurs et cibles internes et externes de l'attractivité de Jijel. Source : auteurs d'après les données du Plan d'Aménagement Wilayal (PAW)



La wilaya de Jijel dispose d'un potentiel agricole (98.689 Ha, soit 41% de la surface totale de la wilaya), naturel et touristique (120 km de cote, 48% forêts, 19 Zones d'Expansion touristique, le Parc naturel national de Taza (figure 05). Ce potentiel intéresserait les investisseurs et les décideurs proposant des projets prometteurs dans le présent et le futur pour pouvoir hisser ce territoire au rang des grands pôles de croissance Nord - Est du territoire algérien tels que ; la ville de Annaba, Constantine et Sétif.

Figure 5: Potentiel touristique très remarquable à Jijel. Source : www.Jijel.info.dz



En plus de ces potentialités naturelles, l'envergure de ses projets qui dépassent l'échelle locale et régionale, la ville de Jijel s'apprête à se transformer en un important pôle industriel d'Afrique du Nord avec l'éventuelle opérationnalité du complexe sidérurgique de Bellara (figure 06) avec une capacité de production, dans une première phase, de 1.5 millions de tonnes d'acier par an. Il se positionne comme « le second poumon » de l'industrie sidérurgique algérienne après le complexe Sider d'El Hadjar

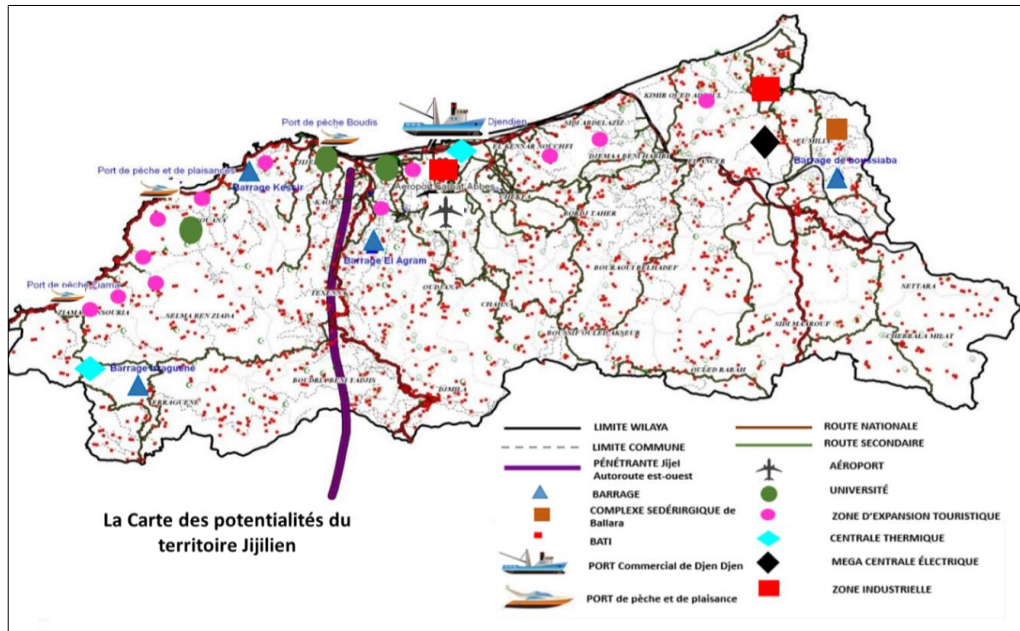
d'Annaba qui dispose d'une capacité de production annuelle de 900.000 tonnes.

Figure 6: Vue générale du complexe sidérurgique de Ballara. Source : www.jijel.info.dz



À ces projets, s'ajoute l'Aéroport de Jijel, en pleine extension pour atteindre la capacité de 400.000 passagers/an desservant l'international depuis juin 2010 avec des liaisons depuis et vers la France. La ligne ferroviaire complète les liaisons terrestres, à travers la réalisation de la pénétrante autoroutière Jijel-Sétif et le dédoublement de la voie Jijel- Constantine, Jijel- Bejaia). Ce réseau de transport diversifié complète les cinq grands barrages et trois pôles universitaires de ce territoire. Le directeur de l'industrie de Jijel confirme que : « *Jijel semble bien partie pour accomplir sa mutation en une capitale de l'industrie sidérurgique dans la zone du Maghreb* » [Entretien réalisé le 16 mai 2016]. À cela, s'ajoute le port de Djen Djen qui dispose d'une plateforme d'eau profonde permettant d'accueillir des navires de 120 000 t, **avec un trafic attendu de 2 MEVP dont 50% en transbordement**). Ce port fut considéré comme une réalisation coûteuse et peu rentable, puisqu'il est construit au service d'une usine sidérurgique qui a vu le jour en 2013. Mais le port a trouvé aujourd'hui une vocation classée comme l'une des principales plates formes maritimes d'exportation des conteneurs des marchandises en exerçant deux fonctions : la desserte du trafic national et celle de hub⁷.

Figure 7: Les potentialité du territoire Jijilien. Source : BOUHELOUF,2020



Les perspectives du développement de ce port sont ambitieuses, et la priorité n'est pas seulement de réussir son insertion dans le partenariat Euro-Méditerranée, à long terme et de faire de ce port un hub international, à moyen terme, pour le rendre un concurrent direct d'Enfidha (futur hub tunisien en cours de réalisation) et des hubs Algésiras (du Tanger Med au Maroc), de celui de Valence, Marsaxlokk, de Cagliari, Gioia Tauro (en Italie), mais un levier de développement portuaire et un outil d'aménagement du territoire. (SETTI et *al.*, 2011).

Figure 8: Carte du réseau routier de Jijel. Source : DTP de Jijel traité par l'auteur



Face à cette nouvelle mutation, on se demande vraiment si ce potentiel d'attractivité et de vision de projets peut conduire à déclencher un processus

de métropolisation à Jijel ? Autrement dit, ces projets ont-ils la capacité de déclencher les mécanismes qui conduiraient à la métropolisation de cette ville ? Est-ce que ce potentiel et les stratégies d'attractivité mis en place peuvent engendrer un processus de métropolisation de cette ville ?

3.2 L'APPROCHE METHODOLOGIQUE :

En réponse à nos questionnements préalables, nous sommes censés établir un diagnostic territorial, en adoptant deux approches méthodologiques : l'une quantitative à travers l'analyse multi-critères (AMC) et l'autre qualitative la SWOT. L'intérêt de ces deux méthodes d'analyse est d'étudier les ressources et les potentialités de cette ville portuaire, pour pouvoir apporter des précisions à la réalité actuelle de son territoire, en identifiant les enjeux et les perspectives de son développement.

Notre diagnostic est structuré en deux étapes : la première est celle de l'AMC par laquelle nous avons évalué le potentiel d'attractivité du territoire Jijilien. Dans la deuxième étape, nous avons utilisé la SWOT⁸ en établissant un diagnostic plus ou moins qualitatif, qui nous a permis de se renseigner sur :

- Les atouts mobilisés et les opportunités à exploiter pour atteindre l'objectif d'attractivité et la dynamique de métropolisation dans ce territoire.
- Les faiblesses et les menaces entravant l'objectif d'attractivité et le processus de métropolisation (le tableau récapitulatif n°01).

Afin de réussir l'approche analytique de notre travail à travers ces deux méthodes, nous avons réalisé une série d'entretiens exploratoires qui a permis d'interroger les différentes catégories d'acteurs territoriaux. Notre guide d'entretien a été utilisé auprès d'un échantillon composé de 30 personnes : 15 décideurs et gestionnaires et 15 professionnels de l'urbain (chercheurs et praticiens). Cette technique qualitative nous a facilité la collecte de données empiriques et d'informations afin de centrer les discours des personnes interrogées autour des thèmes⁹ définis préalablement car développés à partir des variables de nos hypothèses. Il faut le rappeler que les acteurs interrogés ont participé à la formulation de la matrice SWOT ainsi qu'à la notation des indicateurs de type qualitatif de notre analyse AMC.

De plus de nos observations et de nos entretiens, nous avons également effectué une analyse des schémas d'aménagement du territoire à différentes échelles ; SNAT, SRAT, SDAT, PAW 2030¹⁰ dont le schéma portuaire 2025, élaboré respectivement par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE), le Centre National d'Etudes et d'Analyses pour la Population et le Développement (CENEAP). Ces données nous ont été transmises par les fonctionnaires et les opérateurs portuaires de différents secteurs administratifs.

3.2.1 SWOT : Le territoire Jijilien : des atouts et des faiblesses

L'analyse SWOT a été élaborée d'une façon synthétique à partir de la recherche théorique et les résultats des entretiens effectués auprès des acteurs

de cette ville. La Grille SWOT est synthétisée en 3 à 5 points essentiels liés à 10 rubriques : « Dynamique économique », « Qualité de vie », « Innovation/Recherche », « Ressources et potentiel humain », « Gouvernance », « Grands projets », « Accessibilité », « Grand événementiel », « Tourisme », « Service Tertiaires supérieurs fonction internationale ». Ces rubriques représentent les paramètres de la métropolisation et les domaines d'attractivité.

Tableau 1: Tableau récapitulatif des facteurs endogènes et exogènes par domaine d'attractivité.
Source : auteur

Rubriques d'attractivité / paramètres de métropolisation	Atouts et opportunités Les atouts mobilisés et les opportunités à exploiter pour atteindre l'objectif d'attractivité et la dynamique de métropolisation dans le territoire.	Faiblesses et Menaces Les faiblesses et les menaces entravant l'objectif d'attractivité et le processus de métropolisation
Dynamique économique	Situation géographique, un nœud d'accrochage entre continents ce qui favorise son développement Une façade maritime de 120 Km, (ouverture sur l'international), Les avantages présentés par la ville portuaire (connexion, la centralité, la nodalité, la réticularité, l'ouverture et la connexion, la diversité des fonctions) favorables au développement Complexe sidérurgique d'El Milia Une forte volonté politique pour le développement économique de la ville Rayonnement sur l'arrière-pays, déterminé par l'hinterland du port de Djen Djen (Mila-Sétif-M'sila-Bordj Bou Arréridj). Une économie variée en développement (activité portuaire, industrielle, touristique) : repose principalement sur : les projets et les investissements lancés ces dernières années	Pression sur les ressources, mitage agricole et pression sur le foncier Un mode de développement non durable Développement économique concentré sur la bande littorale Des villes environnantes très dynamiques (Sétif, Bejaia, Constantine) Problème de la gestion du foncier urbain La sous-exploitation des grands équipements existants, à l'image de la zone industrielle de Bellara et du port de Djen Djen,
Tourisme	Intégration au sein du secteur du pôle de tourisme d'excellence Nord Est 2 ce qui favorise à Jijel de profiter de nombreux programmes ambitieux en matière de tourisme. Des ressources touristiques exceptionnelles : Richesses paysagères parmi les plus beaux du bassin méditerranéen (mer, littoral, lacs, corniche, les grottes, patrimoine forestier, parc naturel, les cours d'eau, forêts, plaines et montagnes, façade maritime (120	Risque de dégradation du littoral et des sites naturels, Une forte concentration touristique pendant la période estivale Une offre locale d'hébergement inadaptée aux projets de développement de l'économie touristique Manque d'une stratégie de marketing touristique Des potentialités patrimoniales importantes et

	<p>Km de côte) aux falaises plongeantes, encoches littorales et grottes sous-marines... etc.) Une vocation touristique forte et diversifiée (balnéaire, scientifique, montagnarde, (tourisme balnéaire, éco-tourisme, culturel) Potentialités touristiques exceptionnelles : Sites balnéaires (plages tout le long de la côte, corniche avec des vues panoramiques entre El-Aouana et Ziama). Sites climatiques (zones forestières de Guerrouch, Tamentout, parc de Taza, ...).19 Z.E.T. dont 01 est déjà étudiée (El-Aouana).</p>	<p>inexploitées, d'où l'opportunité pour la création d'un pôle touristique</p>
Tertiaires Supérieurs et Fonction internationale	<p>L'existence des banques et des assurances</p>	<p>Absence des fonctions internationales Manque dans les différents types des services du tertiaire supérieur</p>
Ressources et potentiel humain	<p>Des ressources naturelles très diversifiées constituant des bases productives à exploiter et valoriser (ressources halieutiques, hydriques, patrimoine forestier, des zones de montagnes favorables au développement de l'arboriculture en sec, l'arboriculture rustique et l'élevage traditionnel, un potentiel agricole intéressant, des gisements de substances utiles sûrs et durables mis en évidence dans le domaine des mines et matériaux de carrières (Plomb, Zinc, Cuivre, Kaolin, Calcaire, Argile, Gypse, Sable,) Centrale thermique de grande capacité, une autre méga-centrale électrique de 1.600 mégawatts. Un accroissement de la population qui s'accélère depuis 1999 et qui bénéficie à l'ensemble du bassin de vie de Jijel Le développement d'une force de travail, le gonflement d'un marché de consommation. La formation et la qualification des habitants (nombre des jeunes diplômées...etc.)</p>	<p>Concentration du capital humain dans les trois grandes agglomérations Un poids démographique à accroître pour espérer prendre place dans le concert des métropoles algériennes Ressources naturelles exploitées qu'à 20%</p>
Mégas événements Marketing, image	<p>Organisation des colloques et séminaires internationaux au niveau des universités et de la wilaya Augmentation du nombre des événements culturels notamment durant la période estivale</p>	<p>Manque d'une stratégie de marketing de la ville Manque d'une identité distinctive affirmée à la ville</p>

	<p>Une préalable présence d'une stratégie de construction d'une image de marque (ville port, potentiel naturel, paysage, activité agricole.)</p> <p>Manque des outils de communication au service d'une stratégie de marketing tels que (la radio de Jijel, le site officiel de la ville, la revue de port de Djen Djen, la revue de l'assemblée populaire de wilaya, chaîne audiovisuelle Kotama TV...etc.)</p>	<p>Manque des stratégies de commercialisation, de vente et de publicité des événements, et les projets de la ville.</p>
Innovation/ Recherche	<p>2 pôles universitaires et facultés dans différents domaines.</p> <p>Des centres de formation professionnelle existant ou en cours de réalisation</p> <p>Des laboratoires de recherches scientifiques</p>	<p>Manque de partenariat université- entreprises</p> <p>Manque d'encouragements des chercheurs et innovateurs (motivation, et prise en charge de la recherche)</p>
Accessibilité et connectivité	<p>Situation géographique stratégique (ouverture sur l'international)</p> <p>Port commercial de Djen Djen qui répond aux normes mondiales et aux nouvelles techniques de transport maritime couplé à des infrastructures de transport (rail, route, voies navigables) favorisant la multi-modalité et la compétitivité dans le domaine de la logistique.</p> <p>Grands projets routiers ferroviaires et aéroportuaires sont en cours de réalisation pour l'amélioration de l'accessibilité du territoire.</p>	<p>Le relief montagneux (80% du territoire), qui constitue une contrainte majeure sur plusieurs plans : handicap pour l'intensification agricole, enclavement et surcoûts pour la réalisation des infrastructures de base et des équipements socioéconomiques, etc. ;</p> <p>Manque de l'offre immobilière aux entreprises</p>
Grands projets	<p>Aménagement des Zones d'Expansion Touristique d'Aouana, et 5 autres sont en cours d'étude.</p> <p>Un port de plaisance en cours de réalisation</p> <p>Projet d'extension de port de Djen Djen</p> <p>Projet de réalisation du troisième pôle universitaire</p> <p>Complexe sidérurgique d'El Milia</p>	<p>Plusieurs projets sont gelés à cause de la crise économique</p> <p>Retard dans la réalisation des projets</p> <p>Sous exploitation des grands projets</p>
Gouvernance	<p>Disponibilité des informations en termes quantitatifs et qualitatifs</p> <p>Mise à jour des informations (monographie annuelle du territoire)</p> <p>Une vision stratégique et cohérente de son développement (Plan d'aménagement Wilayal)</p>	<p>Centralisation</p> <p>Les limites des politiques et des outils de planification de l'urbain</p> <p>Manque de coordination entre les secteurs et les acteurs (gouvernance)</p>

<p>Qualité de vie</p>	<p>Un climat favorable Sécurité urbaine Plusieurs projets d'habitat et d'équipements en cours de réalisation dans les différentes communes de la wilaya.</p>	<p>L'aléa sismique, risque d'inondations, érosion des sols, avec comme conséquences l'appauvrissement des terres agricoles et le risque d'envasement des ouvrages hydrauliques existants et projetés ; Taux de chômage élevé Mauvaise qualité de cadre de vie (logement, transport en commun, offre de loisirs, de commerce, de culture...etc.) Environnement urbain dégage une mauvaise image chez les habitants et les visiteurs (qualité des espaces publics, cadre bâti, espaces verts...etc.) Le sous-équipement et la dévitalisation des zones montagneuses enclavées, Ampleur et foisonnement de l'habitat non réglementé</p>
------------------------------	--	--

Les résultats de la SWOT en sept points :

1. La grille SWOT appliquée au territoire de Jijel nous explique que cette ville dispose de ressources d'attractivité et de métropolisation, mais l'image réfléchie est celle d'un territoire nécessitant une action soutenue pour résorber son sous-développement. En effet, cette ville vit de multiples contraintes et des mesures lourdes entravant les stratégies de son attractivité, ce qui a provoqué le blocage du processus de sa métropolisation.
2. Les rubriques : « dynamique économique », « Grands projets », et « tourisme », « ressources naturelles » enregistrent des atouts non négligeables par rapport aux faiblesses dont elle enregistre chaque rubrique. Ces atouts constituent une véritable opportunité pour le développement de l'attractivité notamment économique et touristique de ce territoire.
3. Les acteurs interrogés confirment que le développement socio-économique et urbain de Jijel est conditionné par le futur développement de l'activité touristique et de l'industrie-portuaire¹¹. Ceci engendre le développement du tertiaire industriel et directionnel, permettant à cette ville d'exercer un réel pouvoir de commandement au niveau régional.
4. La rubrique « accessibilité » longuement considérée comme un obstacle pour le développement du territoire jijilien constitue aujourd'hui un atout non négligeable pour son développement en instaurant un réseau de communication permanent (Autoroute, Chemin de fer, Aéroport, Port) par la valorisation de sa position de

carrefour dans l'accroissement de ses échanges avec les villes environnantes, notamment Bejaia, Sétif et Constantine.

5. En ce qui concerne l'innovation et la recherche scientifique, la ville de Jijel dispose de 3 pôles universitaires qui constituent un potentiel de recherche non négligeable mais qui reste non exploitable. Il existe alors un réel déficit en termes de recherche et de développement économique au niveau de cette région.
6. L'insuffisance dans l'innovation et la recherche scientifique au niveau de cette wilaya engendre des répercussions négatives sur le développement de son tissu industriel : le taux d'encadrement des professionnels est relativement faible.
7. Face aux problèmes cruciaux qu'elle connaît cette ville, ses projets restent insuffisants pour l'attractivité interne en comparaison avec les villes avoisinantes émergentes du système urbain.

3.2.2 La métropolisation appliquée à Jijel : Analyse urbaine ciblée par indicateurs (AMC)

La mise en œuvre de l'analyse multicritères suit 5 étapes : (1) ancrage de la méthode dans un référentiel d'objectifs dont découle une grille de critères, (2) choix d'indicateurs (3) attribution d'une valeur (note) pour chaque indicateur, (4) choix d'une méthode de représentation des résultats.

A. La grille d'évaluation :

Elle est le fruit du travail d'une recherche bibliographique des travaux qui ont traité la question de développement territorial, le dynamisme, l'attractivité, la compétitivité, la métropolisation et la performance portuaire des villes ¹². Cette grille comporte une triple dimension : d'une part, elle permet à la ville de Jijel de se positionner pour mieux comprendre les enjeux spécifiques en relation avec les tendances nationales, les forces et les fragilités de son territoire. Cette grille adaptée aux réalités et aux singularités sociales, géographiques, historiques, économiques et culturelles qui pourraient être une référence à d'autres villes portuaires algériennes.

La grille que nous avons proposée couvre 47 critères et 174 indicateurs. Organisée en 11 domaines ou thématiques ¹³ (figure 09), qui ne possèdent pas forcément le même nombre de critères. Cette grille est un bon outil d'observation qui reprend de manière très sélective les différents éléments et catégories qu'on peut examiner.

Figure 9: La grille d'évaluation utilisée. Source : auteur

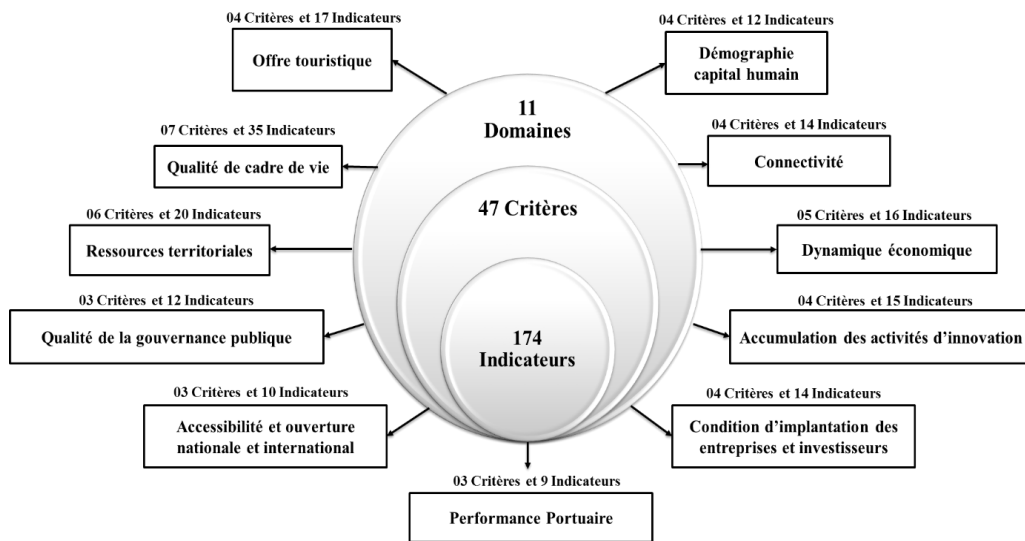


Tableau 2: Extrait de tableau AMC liée au domaine de la performance portuaire. Source : BOUHELOUF, 2020

Critères	Indicateurs
Dynamique territoriale de l'interface ville -port	Qualité spatiale et formelle du système ville port (composante structurale)
	Caractéristique des projets et les opérations portuaires
	Modernisation portuaire
	Extension portuaire
Dynamique de la gouvernance Ville- Port	Caractéristique de la gestion portuaire
	Modalités de la planification
	Niveau et forme d'implication des acteurs dans les développements portuaires et urbano- portuaires
Gestion de l'image et de la communication	Niveau des dispositifs de production et de support d'image et marketing
	Visibilité du port dans l'image de la ville et vice versa

**Tableau 3: Extrait de tableau AMC liée au domaine dynamique économique. Source :
BOUHELOUF, 2020**

Critères	<i>Indicateurs</i>
Dynamique économique (économie en pleine transition)	L'évolution du PIB par habitant (Produit Intérieur Brut) L'évolution RDB par habitant Activités industrielles et tertiaires (concentration) Portefeuille d'activités et leur niveau de développement L'envergure des investissements actuels et futurs projetés Nombre, chiffre d'affaires et évolution des établissements
Situation du marché de l'emploi	Nonfarm Payrolls (L'augmentation stable du recrutement) Indice de Chômage
Profil du territoire selon la « théorie de la base économique » :	Economie résidentielle (activités et services privés et publics aux habitants permanents) / économie touristique Economie productive (exportatrice de valeur ajoutée pour le territoire) /
% de concentration des activités de commandement	Une concentration des emplois qualifiés à caractère directionnel : banque et assurance, gestion Taux de concentration des fonctions commerciale, informatique, télécommunications...etc.
Image de la ville auprès des actifs, des entrepreneurs et des médias	Environnement institutionnel de l'activité économique (crédit, comptabilité, contrat, marché, cadre réglementaire...etc.) Facilité et supports à l'investissement étranger (mesures incitatives, système de financement et système bancaire, droit à la propriété...etc.) Niveau des salaires Niveau des rémunérations (les primes)

B. Étape de notation et de pondération des valeurs des indicateurs

Chaque domaine cité dans le schéma ci-dessus est composé de plusieurs critères traduits en un nombre déterminé d'indicateurs sélectionnés selon la disponibilité des données empiriques.

Dans le cadre de notre enquête, nous avons délibérément choisi de ne pas recourir à la pondération ¹⁴ c'est-à-dire l'utilisation de la moyenne simple et non pas la moyenne pondérée. Car nous considérons que tous les indicateurs ont la même importance. Dans ce cas, la note de critère s'obtient par la moyenne de la somme des notes des indicateurs, soit l'opération mathématique suivante :

$$I_j = 1/n \sum_{i=1}^n a_{ij}$$

Σ : somme

a_{ij} = note obtenue par l'indicateur i associé au critère j

n : nombre d'indicateurs (ou de critères de décision)

Nous avons procédé ensuite à la comparaison de ces résultats (valeurs mesurées des indicateurs) avec des normes reconnues ou des références et des exemples (nationaux et internationaux) qui constituent pour nous les *benchmarks*. Suite à cette comparaison ou évaluation de nos indicateurs, nous attribuons une note selon un barème équilibré de l'échelle de 5 suivant la qualité ou la situation de l'indicateur par rapport aux *benchmarks* définis.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Niveau très faible de performance, mauvais, médiocre	Niveau faible de performance	Seuil de performance moyen	Niveau performant, bon	Niveau très performant, très bon, très fort

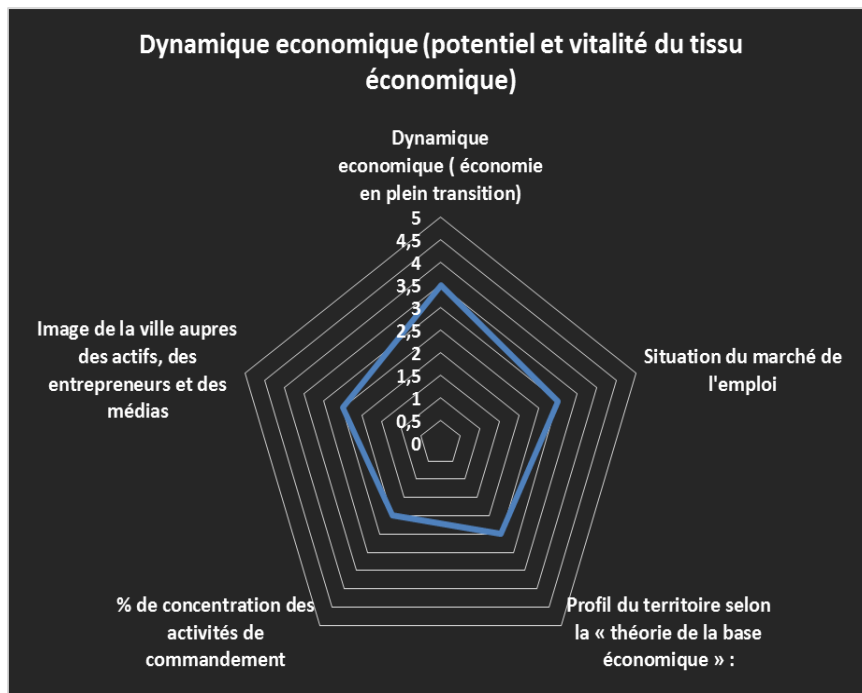
Cette méthode réduit le temps de réflexion des décideurs en ciblant les indicateurs défaillants sur lesquels il faut agir. Elle a cependant des limites compte tenu du degré de subjectivité que comprend le système de pondération. Par ailleurs, la quantité et la précision des informations disponibles influent sur le mode de calcul de l'indicateur.

C. Présentation et interprétation des résultats

Afin de synthétiser les résultats d'évaluation, il est utile de dresser un graphe synthétique sous forme de diagramme radars qui se rapporte aux domaines et à leur évaluation (voir l'exemple de profil des performances relatives au domaine « Dynamique économique » (figure 10) et le profil des performances relatives au domaine de « La performance portuaire » (figure 11).

Il faut le rappeler que nous avons pris le domaine « dynamique économique et la performance portuaire » comme exemple pour expliquer notre démarche. Ce sont les mêmes procédures d'évaluation et de lecture des résultats réalisés sur les neuf paramètres de métropolisation restante : « la qualité de cadre de vie », « démographie et capital humain », « offre touristique », « ressources territoriales », « qualité de la gouvernance publique », « capacité d'accumulation des activités d'innovation », « connectivité », « conditions d'implantations des entreprises ». Les résultats sont présentés dans un profil général par rapport à un schéma de référence (figure 12).

Figure 10: Profil des performances relatives au domaine : de la dynamique économique.
 Source : auteur

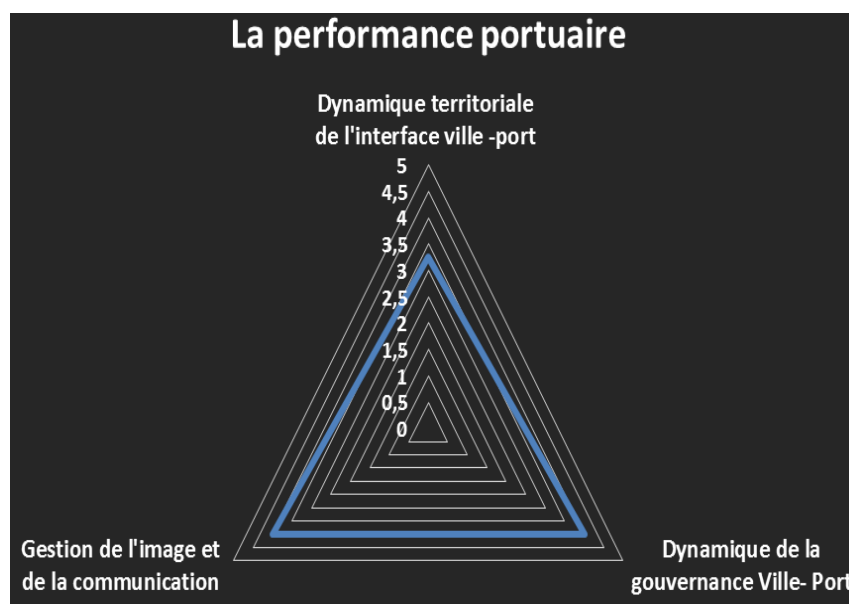


En-dessous du seuil de performance (dont la valeur est égale à 3), les indicateurs tels que : « Profil du territoire selon la théorie de la base économique », « % de concentration des activités de commandement » et « Image de la ville auprès des actifs, des entrepreneurs et des médias » rattachés à leurs indicateurs sont considérés comme non performants. Ils nécessitent une prise en charge urgente.

Ces faibles valeurs d'indicateurs indiquent le manque d'une image de marque propre à Jijel et une stratégie de marketing territorial. Quant au critère de « % de concentration des activités de commandement », il constitue une grande faiblesse pour cette ville qui a été toujours rattachée à la métropole de Constantine. Ces dernières années, Jijel commence à être indépendante pour répondre au besoin des investisseurs et des nouvelles entreprises.

Alors que les critères « Dynamique économique (économie en pleine transition) » et « Marché de l'emploi » se trouvent dans un intervalle moyen, mais elle doit être améliorée. Ces valeurs montrent, en premier lieu, la volonté des acteurs et les premiers impacts positifs des grands projets d'investissements dans les différents secteurs (tourisme, industrie et portuaire).

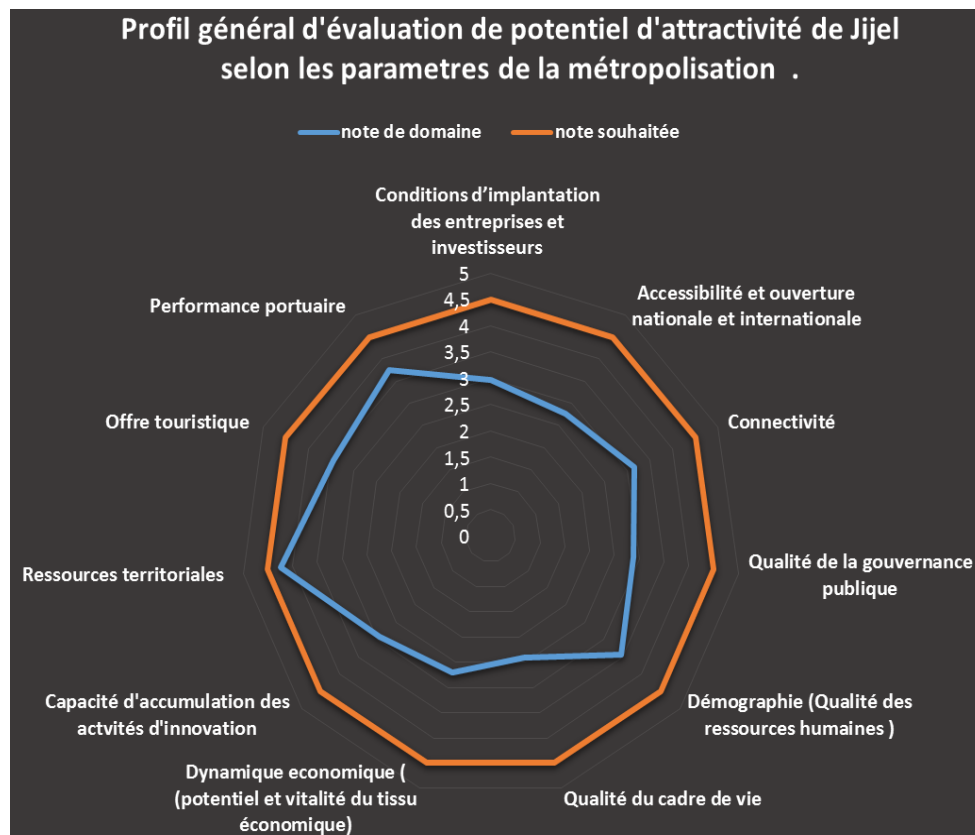
Figure 11: Profil des performances relatives au domaine de la performance portuaire. Source : auteur



L'ensemble des critères composant le domaine de la performance portuaire « Dynamique territoriale de l'interface ville –port », « Dynamique de la gouvernance Ville- Port », « Gestion de l'image et de la communication » se trouvent au-dessus du seuil de performance (dont la valeur est égale à 3). Ces critères sont jugés performants mais ils demandent toujours plus de développement pour arriver à la plus grande valeur de performance. Cela montre la conscience des acteurs concernés et l'importance du port comme atout, une richesse pour le territoire Jijilien. Il est à l'origine de son attractivité, de sa compétitivité et de son développement socioéconomique et urbain.

Dès lors, le profil en radars nous permet d'identifier les potentialités et les points faibles de ce territoire. D'autant plus, les piques représentent les forces de son attraction qui peuvent être l'élément générateur d'un processus de métropolisation. Alors que les domaines et les critères à valeurs égales ou avoisinant les valeurs considérées comme faibles sont les contraintes de déclenchement du processus de métropolisation, qui nécessite des stratégies prioritaires et urgentes de mise à niveau.

Figure 12: Profil général d'évaluation de potentiel d'attractivité de Jijel selon les paramètres de la métropolisation. Source : auteurs



3.3.3 Quel projet d'attractivité pour engager un processus de métropolisation ? Les enjeux prioritaires

Si la ville de Jijel et de son territoire disposent de nombreux atouts, la mise en place aujourd'hui d'un projet urbain d'attractivité pour une éventuelle métropolisation devient primordial. Sur la base de ce diagnostic, nous avons pu formuler quatre enjeux prioritaires :

A. L'enjeu de l'offre territoriale

En dépit des efforts énormes fournis pour l'amélioration de l'offre de la ville en matière de logement, de qualité des services de proximité (éducation, santé,) et d'infrastructures d'accueils touristiques, l'offre d'habitabilité et de réceptivité reste insuffisante par rapport au besoin des touristes actuels et futurs. Les besoins ne cessent d'augmenter notamment avec le développement de l'activité portuaire et industrielle que connaît le territoire jijilien actuellement.

Des lors, l'amélioration de cette offre territoriale doit être concrétisée par une politique du logement intelligente, à travers des investissements culturels et par l'organisation de manifestations culturelles et touristiques, la réduction de la pollution, la qualité de l'espace public urbain et les infrastructures de loisirs et du commerce. Intensifier les efforts en faveur de l'amélioration de l'offre territoriale

est une condition primordiale pour assurer une meilleure qualité de vie urbaine, nécessaire à son attractivité résidentielle. Ce qui est synonyme de métropolisation pour une éventuelle croissance démographique de la population.

B. L'affirmation des fonctions urbaines dominantes : de plus de l'amélioration de son offre d'habitabilité et de répétitivité, Jijel est appelée plus que jamais à mettre à niveau son offre d'activité de tertiaire supérieur et de commandement territorial. Elle doit prioritairement répondre aux besoins des investisseurs et des entreprises nationales et internationales qui s'installeront sur son territoire attiré par les activités de son port et de son complexe industriel.

C. La gouvernance : une supériorité en termes d'attractivité et d'innovation dépend aussi de la gouvernance territoriale et du climat plus ou moins favorable à l'entrepreneuriat. Dans ce sens, l'instauration de mécanismes de participation citoyenne au sein des différents secteurs pour assurer une coordination entre les différents acteurs de ce territoire, l'amélioration de l'environnement institutionnel et macro-économique, nous semble nécessaire.

D. Le marketing et l'enjeu de l'image : pour lutter contre la méconnaissance de son territoire, la disposition de grandes potentialités devient une priorité pour Jijel. Dans une logique de compétition entre territoires, la métropolisation compte beaucoup sur l'effet d'image. A cet effet, Jijel a besoin en urgence d'une stratégie de marketing qui reflète la réalité de son territoire (ses forces économiques, le profil des investisseurs cibles). Il suffit d'implanter des attractions semblables et comparer le succès réalisé dans d'autres villes et de reprendre les formulations de slogans à succès pour que les investisseurs se bousculent vers ce territoire. (Proulx et Tremblay, 2006). Dans ce contexte, divers éléments permettent de valoriser l'image de Jijel en Algérie et à l'étranger par : le capital naturel, le caractère portuaire et maritime de la ville, ses équipements structurants et ses stratégies de marketing culturel et économique.

CONCLUSION :

Notre diagnostic permet d'affirmer que la métropolisation n'est pas engagée à Jijel. Les faiblesses recensées par la méthode SWOT et AMC ne permettent pas à ce territoire d'avoir le statut de métropole régionale, l'absence d'une réelle dynamique dans la création d'emplois métropolitains, un déficit d'urbanisation, le manque d'équipements et d'offres territoriales intéressantes, le manque d'une image de marque et des stratégies de marketing territorial qui poseraient réellement problème pour une éventuelle attractivité.

Si Jijel ne possède pas encore des critères de métropolisation, ce territoire portuaire de plus de 700 000 habitants, affiche des ambitions d'évolution audacieuses exprimées par le nombre et l'envergure des projets mis en œuvre (port, complexe de Ballara). De plus, ce diagnostic a dévoilé un nombre important des potentialités d'ordre économique, humain et touristique qui peuvent à terme influencer sur le processus de sa métropolisation tels que : la densité et la qualité de réseau de communication, autoroutes, la présence des pôles universitaires, le positionnement géographique, une jeunesse diplômées et qualifiée, un potentiel énergétique et agricole. Aussi, l'ouverture sur l'Afrique et la méditerranée par sa proximité avec les marchés internationaux. Dans cette perspective, le territoire Jijilien est désormais appelé à orienter ses actions vers une amélioration significative de son niveau d'aménagement, d'équipement, d'évolution sociale et de résilience environnementale, afin d'atteindre l'objectif d'attractivité et de métropolisation. Cela ne peut être réalisé qu'à travers un projet d'attractivité territoriale capable d'absorber et dépasser les faiblesses dont souffre ce territoire. En conséquence cette ville pourrait espérer être le moteur de développement économique de la région Nord Est de l'Algérie.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AIDAT, Aida, MESSACI, Nadia (2017) Désenclavement et attractivité du territoire de Jijel : rôle et impacts du port de Djen Djen. *Revue Sciences & Technologie D – N°45*, p.49-60.
- BEHRENS, Kristian, GAIGNE, Carl, OTTAVIANO, Gianmarco I.P, THISSE JACQUES.F (2006) Is remoteness a locational disadvantage? *Journal of Economic Geography*, vol. 6, p. 347-368.
- BOUHELOUF, Yasmine (2020) *Les stratégies de développement de la ville portuaire de Jijel : entre attractivité et processus de métropolisation*. Thèse de doctorat en sciences. Université des sciences et de la technologie Houari-Boumediène USTHB-ALGER. 477p.
- BUISSON, Marie Andrée (1999) De la métropole d'équilibre à la métropole en réseau. Dans LACOUR Claude et PUISSANT Sy (dir.) *La métropolisation. Croissances, diversité, fractures*, Anthropos/Economica, Paris, p115-151
- CENEAP (CENTRE NATIONAL D'ETUDES ET D'ANALYSES POUR LA POPULATION ET LE DEVELOPPEMENT) (2012) *PAWT de Jijel : étude du plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Jijel. Orientations générales, enjeux et schémas prospectifs d'aménagement, Rapport phase 2*, Alger, 47 p.
- CLARK, Ximena., DOLLAR, David et MICCO Alejandro (2004) Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade, *Journal of Development Economics*, vol. 75, p. 417-450.

- GEPPERT, Anna (2006) L'appel à coopérations métropolitaines du Gouvernement français et la réponse des acteurs locaux : un décryptage. *Urbanisme*, hors-série n° 28, p.44 -47
- HATEM, Fabrice (2007) Le rôle des *clusters* dans les politiques d'attractivité. Dans INGALLINA Patrizia (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*, actes des séminaires PUCA, p. 19-22.
- Ibn KHALDOUN (1961) *El mukaddima*, Beyrouth, Dar el Ouloum, 413 p.
- INGALLINA, Patrizia (2007) L'attractivité des territoires. Dans Patrizia Ingallina (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*, actes des séminaires PUCA, p. 09-18.
- LACOUR, Claude. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes. Dans LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette. (dir.) *La métropolisation. Croissances, diversité, fractures*, Anthropos/Economica, Paris, p.63-113.
- LEPAGE, Lise Bourdeau (2015) repenser l'attractivité des territoires : globalisation, durabilité et aménités. Dans Lise Bourdeau Lepage et Vincent Gollain (dir.) *Attractivité et compétitivité des territoires théories et pratiques*. Paris, CNER, p. 24-37.
- LIMAO, Nuno, VENABLES, Anthony James (2001) Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade, *The World Bank Economic Review*, vol. 15, n° 3, p. 451-479.
- LUSSAULT, Michel (2010), L'urbain métropolisé en voie de généralisation, dans Constructif, n°26, [en ligne] http://www.constructif.fr/bibliotheque/2010-6/1-urbain-metropolise-en-voie-de-generalisation.html?item_id=3029
- MAINET Hélène, EDOUARD, Jean Charles (2014) Indicators of small towns attractiveness: issues of definition and criteria based on French cases. Dans Kwiatek-Soltys. A, Mainet. H, Wiedermann. K et Edouard. J-C (eds), *Small and medium towns attractiveness at the beginning of the 21st century*. Presses universitaires Blaise Pascal, p.13-28
- MARCUSE, Peter., KEMPEN, Ronald van (2000) *Globalizing cities: a new spatial order?* Malden, Mass : Blackwell, 318 pages.
- MATE (MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ENVIRONNEMENT) (2008) *Schéma National d'Aménagement du Territoire 2030*, Document de synthèse, Alger, 28 p.
- MATE (MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ENVIRONNEMENT) (2010) *Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025*, Document de synthèse, Alger, 50 p.
- MEDJAD, Tarek, SETTI, M'hammed et BAUELLE Guy (2015) Quelle métropolisation pour Alger ? *Méditerranée* , Varia, [en ligne] : URL : <http://mediterranee.revues.org/7267>

- MTP (MINISTÈRE DES TRANSPORT) (2008) *Le schéma directeur portuaire à l'horizon 2025*. 114 p.
- OBSERV'AGGLO (2016) 50 indicateurs pour décrypter les dynamiques des grandes agglomérations un réseau d'experts pour analyser les évolutions urbaines [en ligne] : <https://www.aurh.fr/media/observagglo>.
- ONS (OFFICE NATIONAL DES STATISTIQUES) (2011) *Journal officiel de la République algérienne n° 77 du 15 décembre 2001*. Collections Statistiques n° 163/2011. ALGER, 214 pages
- PARK, Jungyoon (2007) Consommation, marketing territorial et attractivité. Dans Patrizia Ingallina (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*, actes des séminaires PUCA, p.73-78.
- PROULX, Marc-Urbain, TREMBLAY, Dominic (2006) Marketing territorial et positionnement mondial. Global positioning of the peripheries with territorial marketing. *Géographie, économie, société* Vol. 8, p. 239-256. [en ligne] : <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2006-2-page-239.htm>
- PUISSANT, Sylvette (1999) un moment de la croissance urbaine : réponses des experts. Dans LACOUR Claude., PUISSANT Sylvette. (dir.) *La métropolisation. Croissances, diversité, fractures*, Anthropos/Economica, Paris, p.21-61.
- ROGER, Isabelle (2007) *Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes (agglomération de 500 000 à 1 000 000 d'habitants) ; Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse*, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, thèse de doctorat en Géographie, 261 pages.
- SETTI, M'hammed, CHERIF, Fatima-Zohra Mohamed et DUCRUET, César (2011) Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? *Méditerranée*, n°116, p. 85-93.
- THIARD, Philippe (2007) Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing et retombées. Dans Patrizia Ingallina (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*, actes des séminaires PUCA, p. 74-48.
- VANDERMOTTEN, Christian, ROELANDTS, Marcel Georges, VERMOESEN, Frank. DE LANNOY, Walter. DE CORTE, Stefan (1999) Villes d'Europe, cartographie comparative, *Bulletin du Crédit Communal*, vol. 53 (207-208), n° 1-2, 408 p.
- VELTZ, Pierre (2004) Il faut penser l'attractivité dans une économie relationnelle... ». *Pouvoirs Locaux*, n°61, dossier II.
- Wilaya de Jijel (2010) Monographie. 187 pages
- Site officiel de la wilaya de Jijel. www.jijel.info.dz

NOTES

1. De ce fait, dans certains pays à densité de population relativement faible (le Canada, ou les pays du Maghreb par exemple) certaines villes moyennes (de 50 000 à 300 000 habitants) peuvent parfaitement constituer des centres métropolitains importants à l'échelle de leurs régions, voir au-delà. A l'inverse, dans des pays

fortement peuplés et urbanisés (comme Les Etats Unis d'Amérique) on peut trouver des métropoles régionales de dizaines de millions d'habitants.

2. La délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale actuellement CGET. Le Commissariat général à l'égalité des territoires
3. Cette définition est adoptée par la loi 2001-20 du 12/12/2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.
4. Des projets de modernisation ont été aussi programmés pour les ports d'Oran, Alger, de Bejaïa et de Skikda dont les objectifs sont d'augmenter les capacités d'accueil de conteneurs. Oran va acquérir de nouveaux équipements et agrandir ses quais, l'opérateur portuaire mondial *Dubai Port World* prévoit de moderniser le terminal de conteneur d'Alger. L'entreprise portuaire *Portrek* veut agrandir le port de Bejaïa et améliorer les zones d'entreposage des conteneurs ; le port de Skikda a prévu un investissement de 19 millions d'euros pour de nouveaux équipements et l'amélioration de ses accès terrestres.

Pour la ville de Jijel, le port de Djen Djen sera doté d'une superficie supplémentaire de 78 hectares pour une capacité de 2 millions d'EVP et pour un coût de 500 millions d'euros étalés sur 30 ans. L'objectif de la modernisation de ce port est de recevoir les grands navires de dernière génération et pour en faire la plus grande station de conteneurs de l'Est du pays.

5. La région Nord Est du pays formée de 8 wilayas Jijel, Skikda, Annaba, Guelma, Constantine, El-Tarf, Souk Ahras et Mila
6. Il faut juste le rappeler que durant la décennie noire (les années 90), cette ville était classée parmi les villes les plus sinistrées du territoire algérien. Elle était considérée à cette époque comme un territoire qui fut « déclarée zone libre » par les islamistes.
7. Puisqu'il est difficile actuellement de créer de nouveaux ports en eau profonde en Algérie (crise économique), le port de Djen Djen est en pleine restructuration. Il a bénéficié de plusieurs projets d'aménagement, d'extension. D'importants investissements sont alors consentis dans la protection du port contre la houle ainsi que pour la réalisation d'un terminal de transbordement qui devrait lui permettre de jouer pleinement son rôle de Hub pour les trafics transcontinentaux.
8. SWOT: Strength, Weaknesses, Opportunities, and Threats. Il s'agit d'une analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces.
9. Au terme de ce découpage et sur la base de notre guide d'entretien, nous avons retenu quatre thèmes :
 - *Le développement socio-économique et urbanistique de Jijel face à d'éventuelles contraintes*
 - *Les perspectives de développement du territoire Jijilien : quelles potentialités ?*
 - *La ville de Jijel : une future métropole régionale, est-il concevable ?*
 - *Quel projet d'attractivité territoriale pour la métropolisation de Jijel ?*
10. Le SNAT (Schéma National d'Aménagement de Territoire : il est le cadre de référence pour la répartition et la localisation des actions de développement du territoire national. Il présente la vision prospective de l'occupation du territoire national en tenant compte de la stratégie de développement économique, social et culturel à long terme.

Le SRAT (Schéma Régional d'Aménagement de territoire) : est un outil d'appui du SNAT qui prend en charge les objectifs de développement régional afin d'assurer une précision dans la définition des options et des actions d'aménagement du territoire. Le territoire national est découpé en huit (08) régions à couvrir par des SRAT, la wilaya de Jijel est couverte par le SRAT Nord-Est

Le PAW (Plan d'Aménagement Wilayal) : est un instrument d'aménagement du territoire qui devra répondre aux préoccupations économiques, sociales, et environnementales de la wilaya, tout en s'inscrivant en harmonie avec les

orientations stratégiques définies par la nouvelle politique en matière d'aménagement du territoire

11. Entretien du directeur des Mines et de l'industrie de Jijel réalisé le 16 octobre 2017
12. La documentation consultée sur les indicateurs d'attractivité est inspirée des travaux des auteurs suivants : Hélène MAINET, Jean-Charles EDOUARD (2014), Hélène REY-VALETTE, Syndhia MATHE (2012). Alexandre HERVE. François CUSIN, Claire JUILLARD (2010). Meyronin BENOIT (2012), Éric OLSZAK (2010), Patrizia INGALLINA (2007), Fabrice HATEM (2004), Jungyoon PARK (2008), LOLLIER, Jean-Charles, Lionel PRIGENT, Hervé THOUEMENT (2005)

La documentation consultée sur les indicateurs de la performance portuaire est inspirée des travaux auteurs suivants : Centre national de la recherche scientifique CNRS (2004). L'Atlas des villes portuaires l'AIVP. (2013), Le Schéma directeur portuaire algérien 2025, El Khayat (2002).

Pour les indicateurs de la métropolisation, l'inspiration vient des travaux des auteurs suivants : Patricia ABRANTES. (2011), Edith FAGNONI, Maria GRAVARI-BARBAS et Cécile RENARD (2010), Isabelle ROGER. (2007), Claude LACOUR (1999), JEAN-CLAUDE GALLETY (2013), INSEE (2002).

13. Les 174 indicateurs d'évaluation d'attractivité et de la métropolisation du territoire Jijilien sont le résultat d'une recherche élaborée dans le cadre de ma thèse de doctorat en cours.
14. La pondération consiste à attribuer un poids ou une valeur spécifique aux différents indicateurs et critères. Plus l'indicateur est jugé important, plus la valeur de son coefficient de pondération sera grande. Or l'importance d'un critère par rapport à un autre est un enjeu majeur scientifique et politique. La pondération peut intervenir dans des situations concrètes avec la participation des acteurs lors des concertations pour mettre en valeur les indicateurs qu'ils jugent plus pertinents.

L'ANALYSE DU PROCESSUS D'URBANISATION ET LE CHANGEMENT DE LA FORME ET LA COMPOSITION DU PAYSAGE DE LA VILLE PAR LA TELEDETECTION, CAS D'ETUDE GUELMA (ALGERIE)

GUECHI Imen¹, GHERRAZ Halima², Alkama Djamel³

¹Maitre de conférences, Département d'architecture, laboratoire LEQUAREB, Université Arbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghie. Algérie. E-mail : guechi.imen@gmail.com

²Maitre de conférences, Département d'architecture, laboratoire LEQUAREB, Université Arbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghie. Algérie. E-mail : halima.gherraz@gmail.com

³Professeur, Département d'architecture, Université 8 Mai 1945, Guelma. E-mail : dj.alkama@gmail.com

Résumé

L'urbanisation rapide entraîne des modifications de la couverture des surfaces et des paysages. Ainsi que le suivi et l'évaluation des transformations spatiales et paysagères générées par une urbanisation contrôlée est actuellement une étape nécessaire dans tous les projets de durabilité. Compte tenu de cette préoccupation, on peut prendre l'exemple de Guelma. A l'instar de toutes les villes moyennes de l'Algérie, Guelma semble être affectée par une croissance urbaine rapide et massive, qui a fortement bousculé l'espace, générant des transformations spatiales profondes. Cette étude vise à analyser l'urbanisation le changement de la forme et la composition du paysage dans la ville de Guelma de 1990 à 2020 ; en utilisant des données de télédétection, une série chronologique d'images Landsat et les SIG. La surveillance par télédétection permet d'obtenir la forme du paysage par le biais de capteurs à distance sur des satellites. Cette méthode présente une continuité, une intégrité et une acquisition de données en temps réel. Elle permet de surmonter les inconvénients de l'observation traditionnelle au sol et fournit d'avantage de données scientifiques.

La recherche est basée sur l'extraction quantitative de données de télédétection en tenant compte des méthodes de plusieurs disciplines, notamment les systèmes d'information géographique (SIG) avec le logiciel Arc Gis et l'analyse statistique avec le logiciel Fragstats et Excel. Les indices paysagers sélectionnés pour les compositions (urbaine, forêt et agriculture) comprennent le nombre de taches (**NP**), le pourcentage de paysage (**PLAN**), l'indice de la plus grande parcelle (**LPI**), la superficie moyenne des parcelles (**AREA_MN**), l'indice de la forme du paysage (**LSI**), la distance euclidienne du plus proche voisin (**ENN-MN**) et l'indice d'agrégation (**AI**). Ce sont des indices typiques et fréquemment utilisés dans la recherche sur le paysage. Les indices au niveau du paysage sont utilisés pour définir les caractéristiques globales de l'état de la couverture terrestre, tandis que les indices des types de parcelles se concentrent sur la morphologie et la structure des types de la couverture terrestre.

Les résultats indiquent que le groupement intercommunal de Guelma a connu une urbanisation accélérée entre 1990 et 2020, concentrés dans la commune de Guelma, soit une augmentation de 34, 38 km² contre une

régression de la surface des terres agricoles et des forêts. Cet étalement se traduit par un changement important dans la forme et la composition du paysage de la ville.

Mots clés : Urbanisation ; Télédétection ; composition du paysage ; Forme du paysage ; Guelma ;

Analysis of urbanization process and the change of the form and composition of the city' landscape by remote sensing, case study Guelma (ALGERIA)

Abstract

Urbanization is a phenomenon that is driven by humans and has significantly influenced biodiversity, ecosystem processes and regional climate. Like all medium-sized cities in Algeria, Guelma seems to be affected by rapid and massive urban growth, which has strongly disrupted the space, thus generating profound spatial and environmental transformations. One of the urbanization's significant environmental implications is the reduction of vegetation cover. This study aims to analytical study of urbanization and its impact on the LST, in Guelma city over a period of 30 years (1990–2020), based on remote sensing & GIS. A time-series of Landsat images TM, ETM+ and OLI/TIRS data and various geospatial approaches were used to facilitate the analysis. Supervised Maximum Likelihood classification (MLC) techniques is used to extracted the Changes in urban land cover (ULCC). The results indicate that the intermunicipal grouping of Guelma experienced an aceous urbanization between 1990 and 2020, concentrated in the commune of Guelma, an increase of 34, 38 km² against a regression in the surface of agricultural land and forests.

Landscape level indices are used to define the overall LC status characteristics, whereas, patch type indices concentrate on LCT types morphology and structure. The selected landscape indices include total area (CA), percent landscape (PLAN), largest patch index (LPI), mean patch area (AREA_MN), landscape shape index (LSI), Euclidean nearest neighbor distance (ENN). These are typical and frequently utilized hints in landscape research.

Keywords: Guelma, Urbanization, land use/cover change (LULC), landscape indices, Remote sensing.

1. Introduction

L'urbanisation rapide entraîne des modifications de la couverture des surfaces et des paysages. Ainsi que le suivi et l'évaluation des transformations spatiales et paysagères générées par une urbanisation contrôlée est actuellement une étape nécessaire dans tous les projets de durabilité. Après l'indépendance, avec l'accélération de l'urbanisation en Algérie, une grande partie de la population rurale s'est déplacée vers les villes pour bénéficier de meilleures opportunités d'emploi, de meilleurs niveaux de vie et de meilleures installations sanitaires. Cette urbanisation rapide a également entraîné des changements considérables dans le paysage urbain et l'émergence de problèmes socio-économiques et environnementaux (Gao et al. 2018). Avant l'avènement de la télédétection, le suivi de l'urbanisation était basé sur des techniques classiques qui s'appuyaient sur des observations effectuées sur le terrain et l'usage de photographies aériennes qui permettaient de produire une cartographie précise du paysage. Cependant, elles présentent un certain nombre de contraintes [Jat et al. 2007] tel que : le coût élevé ; la consommation du temps ; elles ne sont généralement pas mises à jour régulièrement et ne sont pas disponibles partout. Ceci explique l'intérêt croissant suscité par la cartographie et le suivi de la croissance urbaine et plus

précisément la forme du paysage à partir de l'utilisation d'images satellitaires et de Systèmes d'Information Géographiques (SIG) [Epstein et al. 2002]. Donc comment détecter, mesurer et analyser le phénomène de l'urbanisation ? Comment décrire les formes du paysage observées et quelles sont leurs caractéristiques ? La majorité des recherches sur le changement du paysage et l'urbanisation prend la télédétection comme une réponse à toutes les questions de l'évaluation de ce phénomène, car celle-ci fournit en continu des images satellitaires qui permettent de caractériser les territoires et leur évolution. Le caractère multi-date des images satellites permet de mettre en évidence les changements et d'analyser les dynamiques urbaines et péri-urbaines [Ding et al. 2007]. Le gradient urbain-rural, les différentes tailles de grille et les différentes mesures du paysage sont les moyens les plus populaires pour quantifier et évaluer l'étalement urbain.

Comme toutes les villes moyennes d'Algérie, Guelma est touchée par une croissance urbaine rapide et massive qui a fortement perturbé l'espace, générant ainsi de profondes transformations spatiales et environnementales. Les autorités locales de Guelma ont révisé le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) en 2013 afin d'apporter une solution à la disponibilité des terrains pour l'urbanisation future de la commune de Guelma. Ils ont fait appel à ce qu'on appelle le groupement intercommunal de Guelma dans le cadre du report de la croissance urbaine de la commune de Guelma vers les communes voisines. Il comprenait le chef-lieu de Guelma, et les trois communes voisines telles que : El Fdjouj ; Belkhair et Ben Djarah. La position de Guelma au centre, place ces communes dans son champ d'attraction. Elle souffre du poids des communes de la wilaya en général et des communes voisines en particulier. Les villes satellites de Belkheir ; El Fedjoudj et Bendjerrah, du fait de leur proximité avec le grand centre urbain, n'ont pas connu la croissance souhaitée en raison uniquement de la contrainte de terres à fort potentiel agricole. D'où la possibilité d'exploiter les terres agricoles et les forêts à des fins urbaines. La réduction de la végétation et son remplacement par des surfaces imperméables, comme l'asphalte et le béton, sont directement liés aux facteurs d'urbanisation qui ont des conséquences environnementales et sociales (Mitchell, 2011).

L'objectif principal de cette étude est d'analyser le processus d'urbanisation et le changement de la forme et la composition du paysage de la ville, donc on va essayer de caractériser et d'évaluer les formes spatiotemporelles produites à l'aide de différentes techniques de télédétection et de SIG et l'analyse statistique.

2. Cas d'étude et données utilisées

Notre cas d'étude (groupement intercommunal de Guelma) est situé au centre de la wilaya de Guelma, au nord-est de l'Algérie, à environ 60 km au sud de la mer Méditerranée (36°27'43"N - 7°25'33"E) et à 305 m au-dessus du niveau de la mer (Figure 1). Cette région occupe une superficie totale de 282,11 km² et possède un climat semi-aride avec des hivers frais, une température annuelle moyenne de 21,5 ° C et une pluviométrie annuelle moyenne de 150,3 mm (Aouissi., 2010.). donc on peut distinguer deux périodes dans l'année, huit mois de temps froid et humide d'octobre à mai et

quatre mois de temps chaud et sec de juin à septembre. Elle regroupe quatre communes (le chef-lieu de la Wilaya ; la commune de Bendjarah ; la commune de Belkhair et la commune d'el Fdjouj). Elles présentent un contexte à vocation agricole par excellence. (Figure 1)

Les données utilisées dans cette analyse étaient des séries chronologiques d'images Landsat capturées par les capteurs Landsat TM, Landsat ETM+ et Landsat Operational Land Imager (OLI)/Thermal Infrared Sensor (TIRS). Toutes les données ont été téléchargées en tant qu'ensemble de données géoréférencées sur le site Web de l'United States Geological Survey.

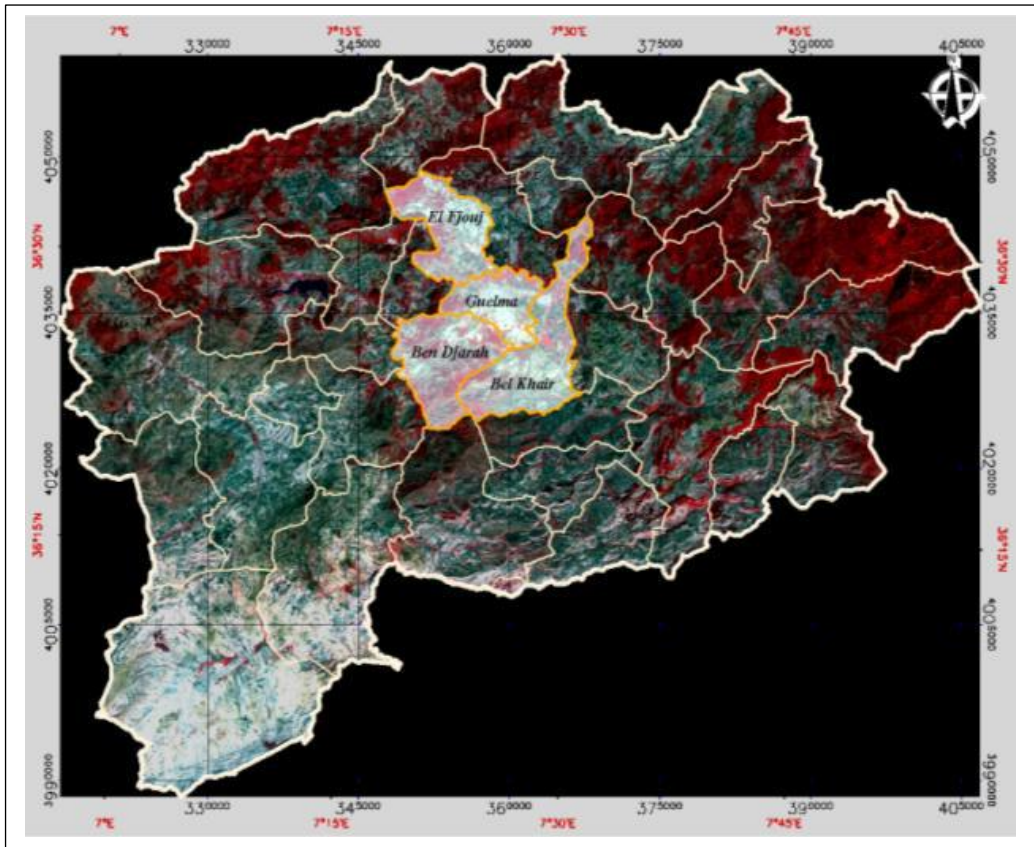


Figure N° 01 : la situation géographique du Groupement intercommunal de Guelma

3. Méthodologie de recherche

L'objectif de ce travail est d'essayer de caractériser et d'évaluer les formes spatiotemporelles produites à la suite de l'avancée excessive de la frange urbaine révélée notamment par la détection du changement et l'analyse statistique du groupement intercommunal de Guelma. Donc la méthode qui va être présentée a été utilisée sur la base d'un traitement des images satellitaires multi-dates dans l'objectif d'étudier l'évolution ; la direction et la forme de l'espace bâti du groupement à travers le temps. Elle relève essentiellement de la classification supervisée et l'analyse statistique. Ainsi que la qualification des transformations spatiotemporelles affectant les paysages est permise à travers le suivi de métriques paysagères.

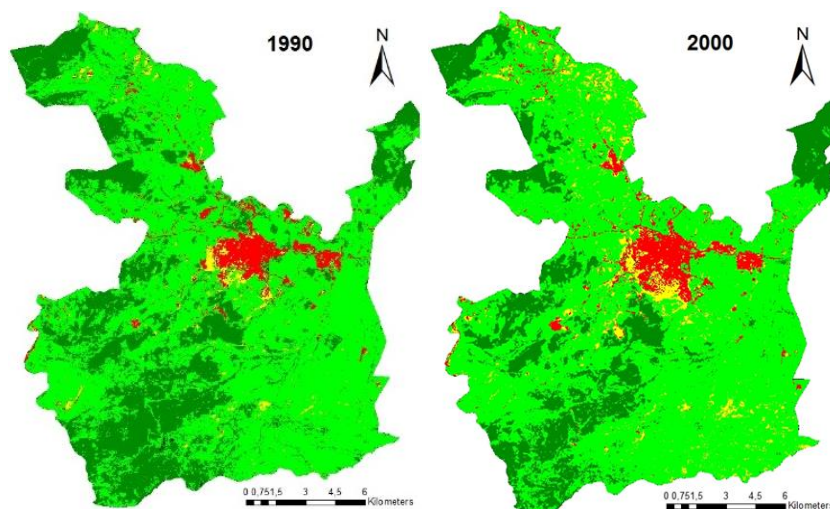
Notre recherche est basée sur 04 images satellitaires de type Landsat (TM ; ETM+), formant 04 scènes d'étude : de 1990 ; 2000 ; 2010 et de 2020. L'interprétation des images s'appuie également sur les résultats de la classification supervisée pour cartographier la croissance de l'agglomération de Guelma et évaluer l'emprise et l'évolution de l'espace bâti, afin de déterminer les indices de la forme de chaque classe. Le choix de type de satellite dépend de plusieurs critères tel que la dimension spatiale, la résolution spatiale.....etc. Les logiciels de traitement d'images ArcGIS (version 10.5), Environment for Visualizing Images (ENVI) version 5.0 et Excel ont été utilisés pour effectuer les analyses statistiques.

Les indices paysagers sélectionnés pour les compositions (urbaine, forêt et agriculture) comprennent le nombre de taches (NP), le pourcentage de paysage (PLAN), l'indice de la plus grande parcelle (LPI), la superficie moyenne des parcelles (AREA_MN), l'indice de la forme du paysage (LSI), la distance euclidienne du plus proche voisin (ENN-MN) et l'indice d'agrégation (AI). Ce sont des indices typiques et fréquemment utilisés dans la recherche sur le paysage. Les indices au niveau du paysage sont utilisés pour définir les caractéristiques globales de l'état de la couverture terrestre, tandis que les indices des types de parcelles se concentrent sur la morphologie et la structure des types de la couverture terrestre.

4. Résultats et discussions

4.1. La classification supervisée

Après avoir extrait le groupement intercommunal de Guelma sur les images de 1990 ; 2000 ; 2010 et de 2020, quatre cartes ont été réalisées par classification supervisée pour évaluer l'urbanisation aux quatre dates à l'échelle de l'agglomération urbaine.



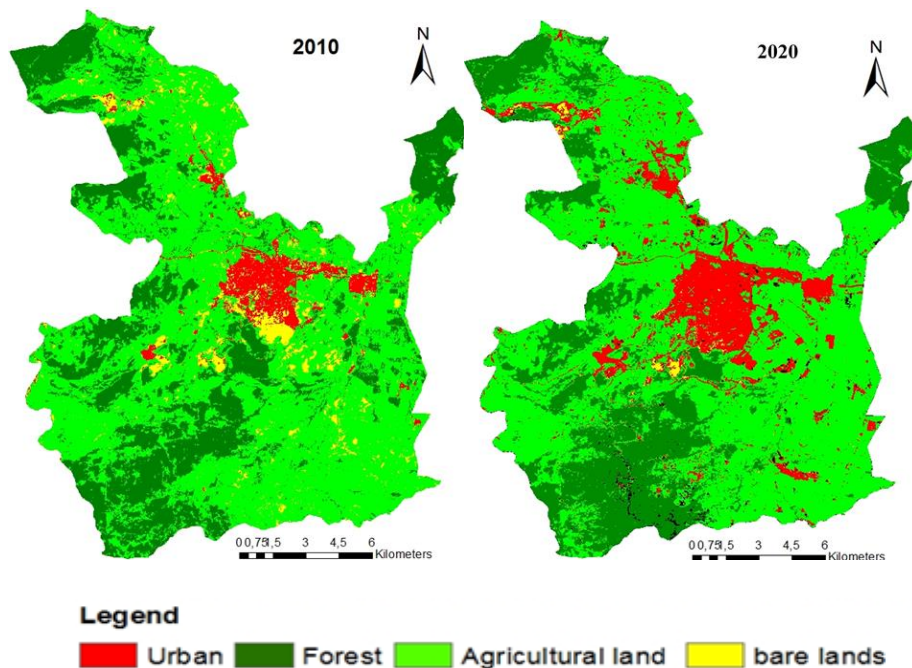


Figure N° 02: Les résultats de la classification dans le groupement intercommunal de Guelma entre 1990 et 2020

Les cartes spatiales LU/LC du groupement intercommunal de Guelma sont présentées dans la figure n°2. on peut remarquer qu'il y a eu une expansion urbaine dans l'ensemble intercommunal de Guelma au cours des 30 dernières années. Cette croissance est concentrée dans la commune de Guelma qui est très importante par rapport aux autres communes. Guelma est considérée comme l'une des villes algériennes qui remplit des fonctions urbaines très importantes. Ces fonctions exercent une influence à la fois sur les communes adjacentes et même sur le reste des communes de la province.

4.2. Quantification et métriques spatiales des formes d'urbanisation

Les cartes thématiques générées à l'issue de la classification supervisée sont confrontées aux descripteurs paysagers, dans le but de mettre en valeur l'impact de l'évolution des surfaces bâties sur les terres agricole et les forêts.

4.2.1. Évolution des indicateurs surfaciques (NP, PLAND, LPI)

Les résultats de calcul des métriques sont illustrés dans la figure N° 3

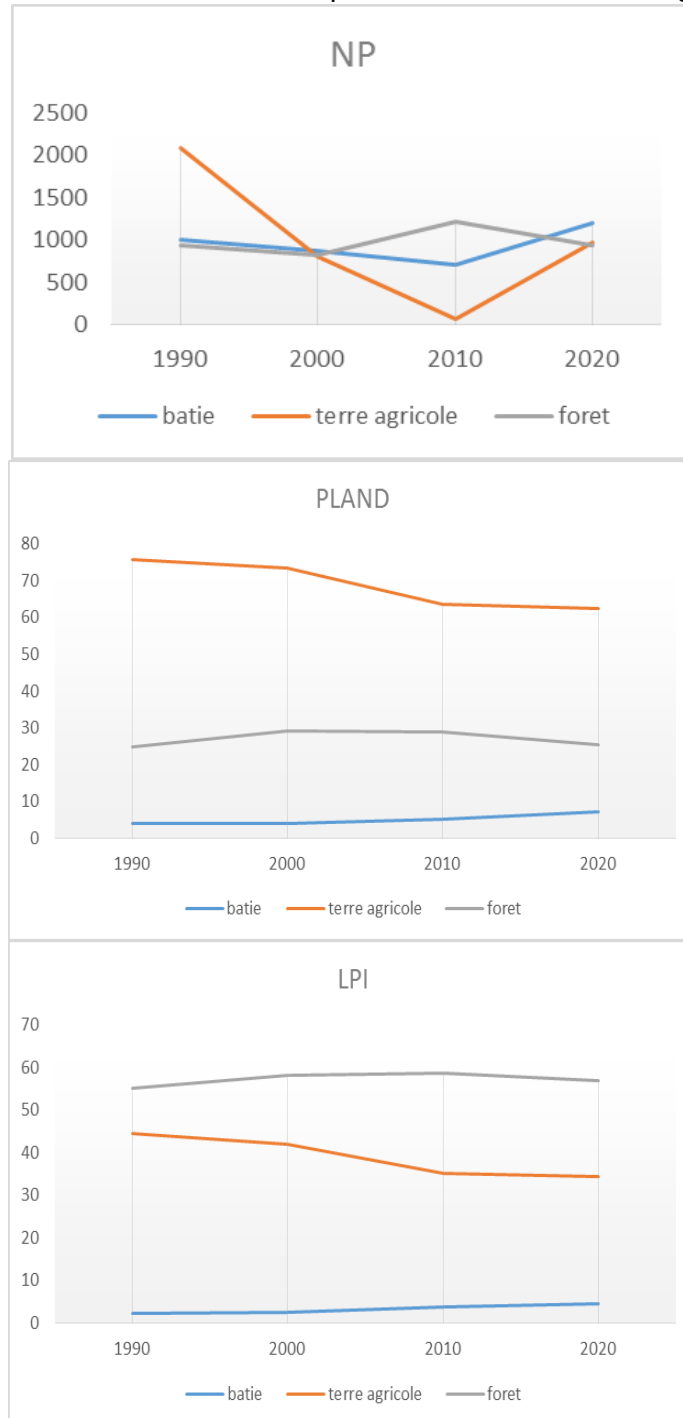


Figure N° 03 : Évolution des indicateurs surfaciques pendant la période 1990 - 2020 (Groupement intercommunal de Guelma)

Pour l'espace batie le nombre des fragment (NP) c'est diminuer entre l'année 1990 et 2010 et augmenter entre 2010 et 2020 avec une augmentation continue de la portion occupée par la tache du bâti représentée par l'indice PLAND, et de l'indice de plus grand fragment LPI. Donc il y a une urbanisation ou croissance urbaine concentré dans la

commune de Guelma entre 1990 et 2010, dans les années 2015 l'urbanisation de Guelma orientée vers les villes satellites c'est pour ça on remarque l'augmentation du nombre des fragments de l'espace bâti dans cette période.

Pour les terres agricoles on remarque qu'il y a une diminution dans le nombre des fragments entre l'année 1990 et 2010 contre une augmentation entre 2010 et 2020, mais avec des tendances opposées par rapport à l'indice PLAND et LPI entre la période 2010-2020 ce résultat nous confirme qu'il y a une consommation des terres agricoles dans la période très claire dans la période 1990-2010 traduit par la diminution des valeurs de PLAND et LPI.

Pour les forêts, il y a une diminution dans le nombre des fragments entre l'année 1990-2000 et entre 2010-2020 contre une augmentation entre 2000-2010, mais avec des tendances opposées par rapport à l'indice PLAND et LPI entre la période 1990-2000. ce résultat nous confirme qu'il y a une consommation de la forêt dans la période entre 2010-2020 traduit par la diminution des valeurs de PLAND et LPI.

4.2.2. Évolution des indicateurs de distance (AREA_MN, ENN_MN)

Les résultats de calcul des métriques sont illustrés dans la figure N° 4

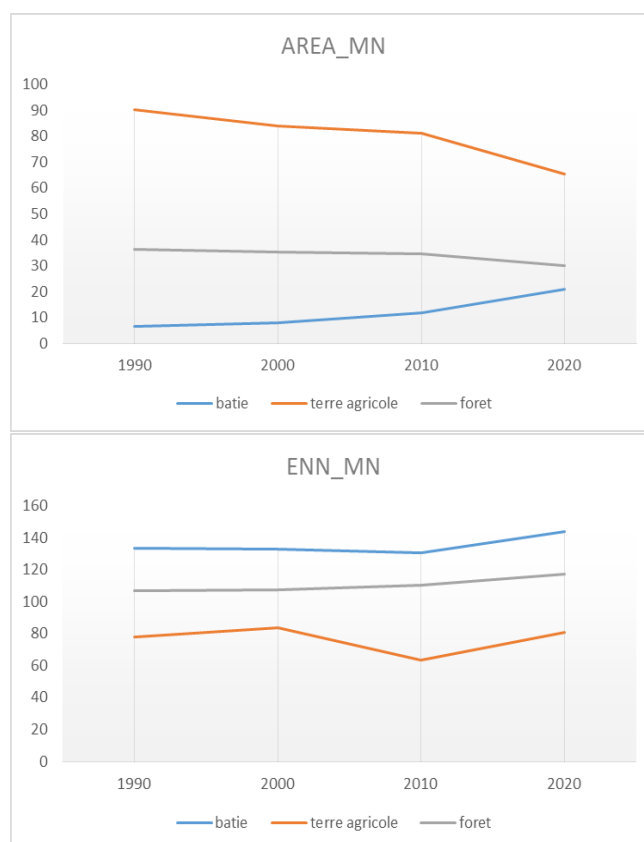


Figure N° 04 : Évolution des indicateurs de distance pendant la période 1990 - 2020 (Groupement intercommunal de Guelma)

D'après la figure N°4 on peut dire que la tâche du bâti a enregistré une remarquable croissance de sa taille moyenne représentée par AREA_MN, tandis que l'indice ENN_MN relatif aux distances minimales entre les fragments voisins a enregistré une tendance relativement stable avec légères variations mais dans deux sens opposés : entre 1990 et 2010, la distance minimale s'est augmentée. Entre 2010 et 2020, la valeur de cet indice s'est diminuée. Cette variation montre que la tâche du bâti a suivi deux modes de croissances. Au cours de la première période, entre 1990 et 2000, les extensions urbaines se sont opérées en mode d'extension continue concentré dans la commune de Guelma. Mais à partir de l'an 2010, le mode d'extension devient discontinu grâce au report de la croissance urbaine vers les villes satellites.

Pour les terres agricoles et les forêts la taille moyenne a diminué d'une année à l'autre grâce à la consommation des terres agricoles et même des forêts.

5. Conclusion

La présente étude axe son propos sur les atouts opérationnels offerts par la télédétection dans l'observation des dynamiques spatio-temporelles de l'étalement urbain du groupement intercommunal de Guelma sur la période 1990-2020.

Dans cette recherche, des théories et des méthodes pluridisciplinaires ont été utilisées pour analyser le processus d'urbanisation et le changement de la forme et la composition du paysage de la ville. Les résultats montrent que, le type de la couverture terrestre dans le groupement intercommunal de Guelma a changé de manière significative. Les zones urbaines/construites de la ville de Guelma se sont étendues de façon spectaculaire, tandis que la couverture végétale a diminué. Ces résultats indiquent que les changements du type de la couverture terrestre sont liés à la croissance urbaine rapide et massive.

Dans l'ensemble, les résultats ont prouvé la capacité des images Landsat multi temporelles à mesurer précisément la tendance à la transformation de l'occupation des sols. La combinaison de la télédétection et du SIG peut offrir un outil bénéfique pour la surveillance, le suivi du paysage et l'étendue des changements de couverture des sols.

6. Références

Cao, H., Liu, J., Fu, C., Zhang, W., Wang, G., Yang, G., & Luo, L. 2017. Urban expansion and its impact on the land use pattern in Xishuangbanna since the reform and opening up of China. *Remote Sensing*, 9(2), 1–21.

Chi X., Maosong L., Cheng Z., Shuqing A., Wen Y., Jing M.C., 2007. The spatiotemporal dynamics of rapid urban growth in the Nanjing metropolitan region of China. *Landscape Ecology*, n° 22, p.925-937.

Ding H., Wang R.C., Wu J.-P., Zhou B., Shi Z., Ding L.-X., 2007. Quantifying Land Use Change in Zhejiang Coastal Region, China Using Multi-Temporal Landsat TM/ETM+ Images. *PEDOSPHERE*, n°17(6), p. 712-720.

Epstein J., Payne, K. and Kramer E., 2002. Techniques for mapping suburban sprawl. *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, Vol.63, No.9, pp.913-918.

Guechi I., Alkama Dj . 2017. Apport de la télédétection pour la cartographie diachronique de l'étalement urbain et l'analyse morphologique de l'agglomération de Guelma. *Courrier du Savoir – N°24*, pp.73-80

Guechi, I. (2018), « L'influence des contraintes physiques sur l'urbanisation des établissements humains, cas de l'agglomération de Guelma », Mémoire de doctorat, Université de Biskra.

Jat, M.K., Garg, P.K., Khare, D., 2007. Monitoring and modeling urban sprawl using remote sensing and GIS techniques. *Int. J. Appl. Earth Observ. Geoinform.*, Vol.10, No.1, pp.26-43.

DYNAMIQUE DE L'INSTALLATION DE LA POPULATION ET EMERGENCE D'UN NIVEAU INFERIEUR DE L'ARMATURE URBAINE AU HAUT TELL TUNISIEN

AYARI Hamza

Agrégé en géographie

Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis

ayari.hamza@yahoo.fr

Résumé

Les terrains montagneux du Haut Tell Tunisien ont connu une concentration de la population indigène durant la période coloniale à la suite de la colonisation agricole dans les petites plaines céréalières. La marginalisation de ces terrains isolés et enclavés après l'indépendance de la Tunisie a abouti à une dynamique inverse de la population. Cette dernière a rejoint massivement les petites villes et les groupements choisis pour la création des services élémentaires par l'Etat. En plus de petits villages miniers et des villages coloniaux situés sur les chemins de fer et équipés ensuite en services administratifs, l'Etat a créé des groupements de population destinés à l'accueil de la population montagnarde et rurale dans le cadre de la promotion de l'habitat rural. Ces derniers, équipés en services élémentaires ont joué un rôle d'interface entre les versants et les petites villes locales. De nos jours, ils occupent le niveau inférieur de l'armature urbaine dans la région du Haut Tell.

L'incapacité des villes et des groupements de population à employer la population déplacée depuis les terrains montagneux a transformé cette dernière en un prolétariat semi-rural qui a abandonné ses activités agricoles en majorité. Cette situation a créé de nouvelles modes et relations d'exploitation dominées par l'absentéisme. L'incapacité de cette paysannerie à financer ses activités agricoles à cause de la hausse des coûts des travaux et des intrants agricoles l'a soumis à une dépendance envers les propriétaires de l'outillage agricoles. Son endettement successif envers ses petits bailleurs de fonds urbains a aboutit à une emprise urbaine sur les terrains montagneux.

Mots clés

Haut Tell, petite paysannerie, dynamique de la population, armature urbaine, relations montagne-plaine, relations d'exploitation

INTRODUCTION

Les communautés montagnardes dans plusieurs régions du monde ont connu des transformations profondes qui ont touché leur stabilité séculaire. Longtemps enclavée dans les hauteurs, la population des terrains telliens du Maghreb a connu une mobilité spatiale active depuis la période coloniale qui a accentué ses faibles relations avec les plaines et les villes et l'a intégrée dans une économie ouverte et différente de son économie fermée d'autosuffisance. Les perturbations se sont accélérées durant la période postcoloniale et ont

accélééré, par conséquent, la dynamique de l'installation de la population montagnarde (Maurer 1996, Cote 2002). Les impacts de la redistribution de cette dernière et l'ampleur des changements dans les niveaux des densités de la population entre la montagne et la plaine et leurs formes de regroupement ont façonné l'organisation de l'espace dans plusieurs régions. A ce propos, la région du Haut Tell en Tunisie nous paraît un exemple intéressant pour l'étude de ces dynamiques. En effet, les points d'attraction de la population montagnarde, noyaux de petites agglomérations rurales, ont créé progressivement le niveau inférieur d'une armature urbaine locale à travers les services élémentaires qu'ils ont accueillis.

De point de vue méthodologique, l'étude des dynamiques de l'installation de la population dépasse les apports des outils classiques à savoir les documents cartographiques de bases nécessaires pour une étude diachronique (cartes topographiques, photographies aériennes, images satellites) et même les enquêtes socio-économiques aux outils d'investigation à savoir les entretiens et le suivi des phénomènes à travers les observations directes et les visites des différents secteurs du terrain d'étude.

A partir de cet d'exemple expressif des mutations socio-économiques contemporaines des régions telliennes et montagnarde du Maghreb, nous allons étudier dans une première étape les dynamiques de la population depuis la période coloniale, analyser le rôle des politiques du développement dans l'émergence d'un niveau inférieur de l'armature urbaine régionale dans une deuxième étape et d'analyser enfin les transformations récentes des relations montagne-plaine ses impacts sur les relations d'exploitation et la petite paysannerie qui favorisent l'emprise urbaine sur les campagnes tellienne.

I. LES PRINCIPALES PHASES DE LA DYNAMIQUE DE LA POPULATION DU HAUT TELL TUNISIEN

1. un refoulement de la population vers les terrains montagneux durant la période coloniale

Située dans la Tunisie du Nord entre la frontière tuniso-algérienne à l'ouest, la Moyenne Medjerda au nord, la Dorsale tunisienne à l'Est et les Hautes Steppes au sud, la région du Haut Tell été une des destinations principales des transhumants qui participent à la récolte du blé durant la saison estivale (Monchicourt 1913). Elle a attiré essentiellement les transhumants des Hautes Steppes et même de la Kroumirie située plus au nord.

Cette région était aussi une destination principale pour la colonisation agricole (Poncet 1961). Ses atouts bioclimatiques aptes à la pratique d'une céréaliculture à sec ont attiré même des italiens avant l'installation des colons français (Makhlouf 1968). Pour encourager l'installation des colons, la France a équipé cette céréaliculture avec un matériel agricole sophistiqué à l'époque Timoumi (1998). Comme dans plusieurs régions telliennes du Maghreb, la mécanisation des travaux agricoles dans les plaines d'une part et la confiscation de plusieurs terres ont incité les indigènes du Haut Tell tunisien à se refouler vers les petites montagnes (Ayari 2019).

En absence des ressources de revenus, les indigènes ont pratiqué le défrichement aux dépens de la forêt à pin d'Alep, ce qui a déclenché des conflits avec l'administration forestière coloniale malgré ses répressions sévères (Boudy 1948). Le mouvement de défrichement a connu son apogée, selon les entretiens, vers la fin de la période coloniale dans le contexte transitoire en parallèle avec l'affaiblissement de l'administration forestière coloniale et son retrait.

La majorité de ces défrichements sont en réalité des clairières d'installation à cause de leurs surfaces restreintes qui n'assurent pas un rendement respectable. Pour cette raison, la majorité de la population déshéritée a pratiqué plusieurs autres activités illicites comme le charbonnage clandestin ou des activités nuisibles à la couverture forestière comme l'élevage des troupeaux caprins qui dépasse le potentiel de régénération de la forêt.

2. la période postcoloniale et le déclenchement des vagues d'exode rural vers les plaines

Ni l'administration forestière coloniale ni son héritière nationale n'ont permis aux paysans de s'approprier des terres issues du défrichement. Rares ceux qui sont arrivés à régler la situation foncière de leurs terres. La majorité des terres sont restées sans titre foncier et la population montagnarde, constituée dans sa majorité des microfundiaires et des sans-terres, a continué ses activités nuisibles à la forêt. Dans ce contexte de précarité et pour faire face au phénomène d'exode rural, l'Etat tunisien a créé les chantiers de lutte contre le sous-développement qui visent à restaurer les écosystèmes locaux fragiles à travers la réalisation des travaux DRS (Défense et restauration des eaux et des sols) dans lesquels il a employé massivement la population rurale (Poncet 1961).

Malgré cette politique d'emploi de masse et son rôle dans le freinage relatif du phénomène d'exode rural, l'absence des équipements et l'isolement de plusieurs terrains forestiers ont incité la population montagnarde à rejoindre les petites agglomérations rurales dans les plaines et les petites villes locales. Après la vague d'exode rural déclenchée vers la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt liée au déplacement vers les groupements de créations connu sous le nom de « malajis », les vagues d'exode rural se sont accentuées surtout vers la fin des années quatre-vingt à la suite de la sécheresse sévère de 1988 qui a fortement touché le cheptel de la petite paysannerie. En plus de cette dernière, le programme national de débourbification qui vise à substituer l'habitat rudimentaire par un habitat en dur a impliqué un titre de propriété pour l'accès au financement pour la construction. La population concernée par ce programme, constituée en majorité des sans-terres et des microfundiaires a acheté des lots de terrains dans les petites villes et sur les routes autour desquelles se sont installés les services élémentaires.



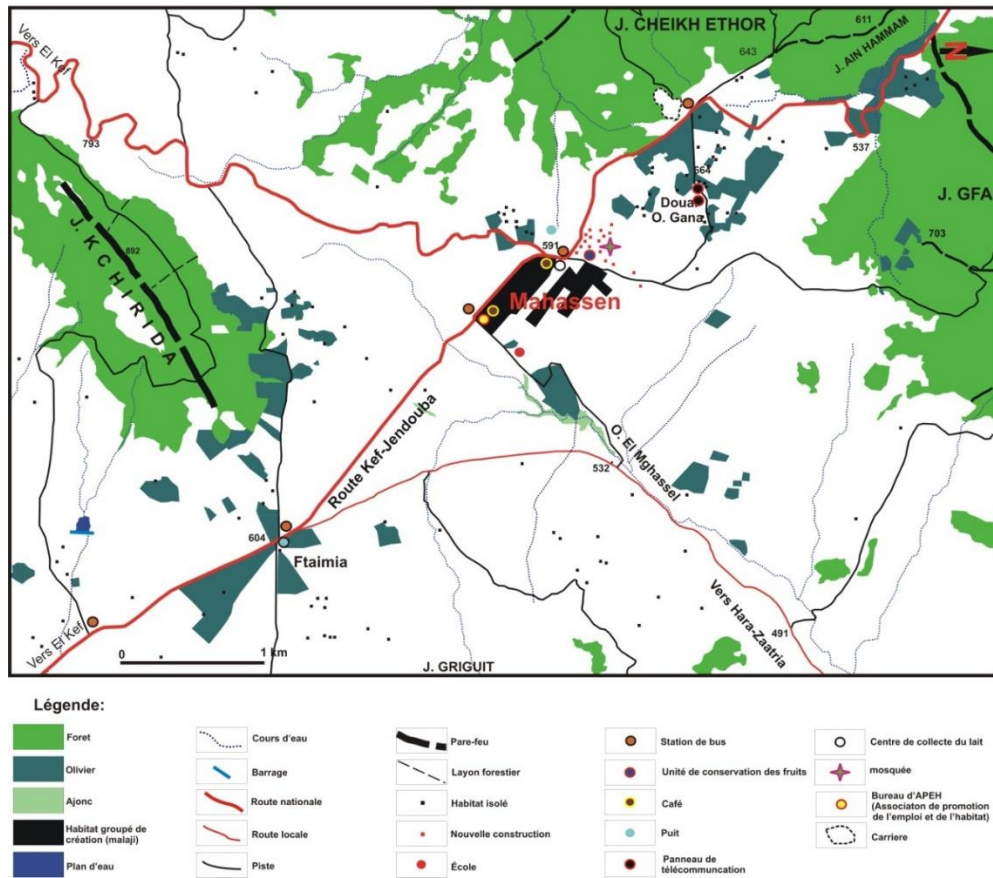
Photo 1 : Construit en 1980 sur la route GP 17, La nouvelle Nebeur représente un exemple expressif des groupements de créations (les malajis). Constitué à l'origine des quartiers d'habitats et des services administratifs, ce groupement est transformé en une petite ville qui attire la population des campagnes environnantes à travers un réseau de transport rural.

Ces vagues qui ont abouti à une translation de la population depuis les versants vers les points des services élémentaires dans les piedmonts et les plaines comme dans plusieurs autres régions du Maghreb. A titre d'exemple, les villages au piedmont du Haut Atlas comme Tnin Ourika et Tahanaout près de Marrakech et d'Imintanout près de Chichaoua au Maroc qui ont profité de leur situation de carrefour des routes et des pistes depuis qui partent des montagnes environnantes. Cette translation de la population vers les plaines a mené à une forte atténuation des densités de la population rurale dans les hauteurs et les endroits isolés. Les formes d'habitat rural groupé connues sous le nom de douars en dialecte local se sont transformées en douars-témoins qui ne comptent que de rares maisons après le départ de la majorité des habitants.

Malgré les interventions du Fond de Solidarité Nationale vers la moitié des années quatre-vingt-dix pour le développement des secteurs les plus reculés connus sous le nom de « zones d'ombre », cette tendance vers l'abandon des habitats dans les terrains montagneux n'a pas cessé de poursuivre.

En parallèle, les points d'attraction de la population montagnarde dans les plaines n'ont cessé de jouer le rôle d'interface d'émigration entre les campagnes telliennes et les villes de la Tunisie littorale à cause de leur incapacité à employer les nouveaux installés et à améliorer leurs revenus. Les rares petites villes qui ont pu relativement maintenir leur population face à l'émigration vers les villes littorales sont dotées de périmètres irrigués proches à capacité d'emploi relativement importante comme c'est le cas pour Dahmani et El Aroussa.

Infrastructure et occupation du sol dans le secteur de Mahassen (malaji)



Carte 1 : Le groupement de création d'El Mahassen créé sur la route GP 17 vers 1980 et équipé en quelques services élémentaires a attiré la population des montagnes environnantes qui ont connu un mouvement de reboisement d'envergure en pin d'Alep. Source : AYARI H., Politiques du développement rural et dynamique environnementale dans les terrains montagneux du Haut Tell friguien occidental (Tunisie du Nord), Belgeo, 2-2021.

II. L'EMERGENCE D'UN NIVEAU INFERIEUR DE L'ARMATURE URBAINE REGIONALE

1. les principaux éléments d'attrait de la population montagnarde

Durant la période coloniale, ce sont les terrains montagneux qui étaient la destination de la population indigène. A part gares comme Dahmani, Sers, Sidi Bourouis, Gaafour autour desquels ont prospéré quelques villages coloniaux équipés en divers services, rares sont les points d'attraction de la population locale. Seuls quelques villages miniers situés dans les plaines ou des terrains peu hauts comme Kalaat Djerda, Lakhouet et Sakiet Sidi Youssef ont attiré une main-d'œuvre locale et européenne constituée des Italiens.

Dans une première étape, les villages miniers et les villages-gares vont accueillir les principaux services publics et élémentaires qui vont attirer la population des terrains montagneux isolés et peu équipés. Notons que ces services n'étaient pas des éléments d'attrait durant la période coloniale. L'emploi dans les mines était le principal élément d'attrait et de fixation de la population.

Dans une deuxième étape, la politique progressiste de l'Etat qui a donné une primauté à la scolarisation a créé des écoles dans ces petits villages et les a équipés en d'autres services élémentaires comme les bureaux de poste et les petits centres sanitaires. La corvée des pistes longues et pénibles vers les écoles était l'un des principaux facteurs de déplacement de plusieurs ménages vers ces petites agglomérations rurales. La catégorie des paysans sans-terres était la plus concernée par cette vague d'exode rural.

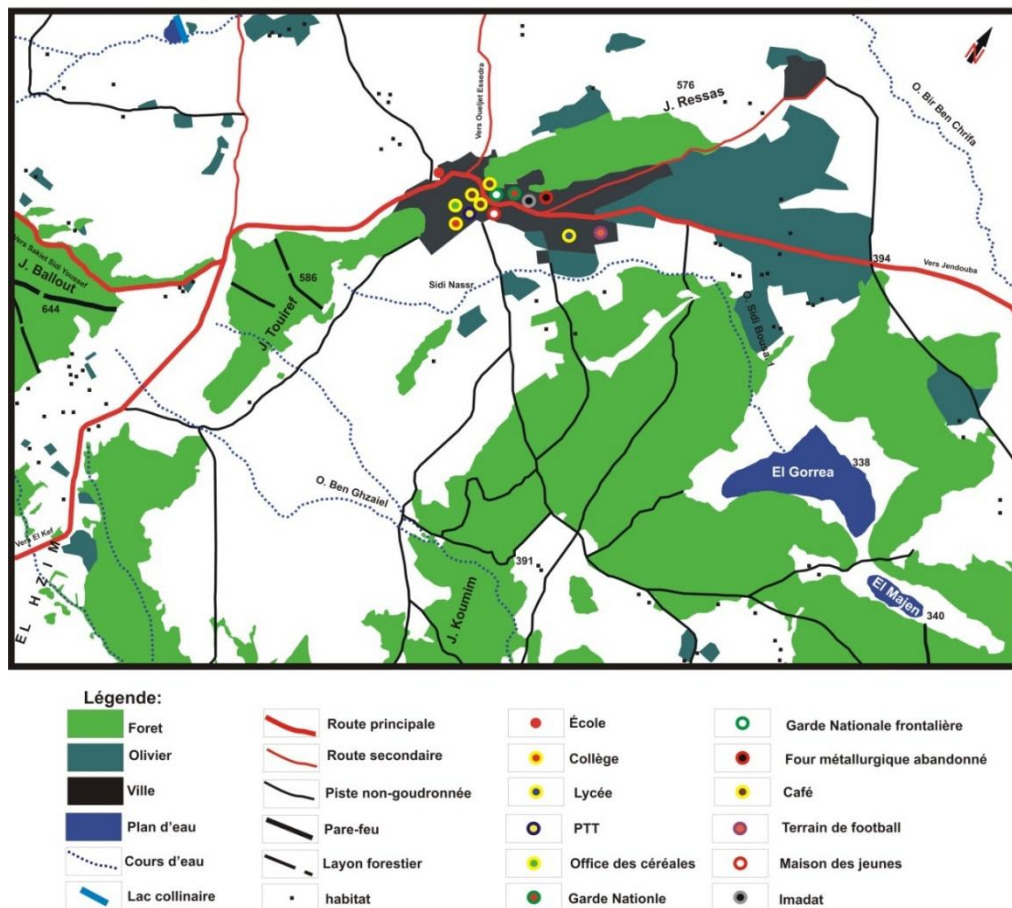
Progressivement, la persistance du sous-équipement et d'isolement a incité des masses importantes de la population montagnarde à rejoindre ces petites agglomérations rurales attachées aux réseaux publics d'électricité surtout vers la fin des années quatre-vingt-dix. Notons que la population montagnarde a rencontré plusieurs difficultés pour l'approvisionnement en eaux potables, surtout en été avec l'étiage des sources dans les terrains marneux. La généralisation de l'électricité et le revêtement de quelques pistes n'ont pas pu freiner ces dernières vagues d'exode rural. On a observé dans plusieurs secteurs des habitats attachés au réseau public d'électricité abandonnés. Même la paysannerie qui a résisté à ces vagues a construit ou acheté des habitats dans les villes ou les petites agglomérations rurales proches. Seuls les secteurs dotés de ressources suffisantes ont relativement gardé leur population comme c'est le cas à Neffassa au nord de Kessra où la culture de figuier a connu une expansion autour des lacs collinaires. Dans quelques secteurs, l'ancrage de la population à leur territoire dans des conditions de pauvreté comme c'est le cas des Monts d'Ouergha à la frontière tuniso-algérienne, s'explique par l'incapacité de la petite paysannerie à financer la construction d'un habitat dans les villes.

2. les politiques du développement et l'émergence d'un niveau inférieur de l'armature urbaine régionale

La phase tournante dans l'émergence d'une armature urbaine régionale est celle de la fin des années soixante-dix durant laquelle l'Etat tunisien a créé des quartiers destinés à la promotion de l'habitat en construisant des habitats en dur dans le cadre de sa politique qui vise à améliorer les conditions de vie de la population. Jusqu'à 1974, le réseau urbain était constitué de deux niveaux à savoir la ville d'El Kef qui était chef-lieu d'un gouvernorat qui renferme la majeure partie du Haut Tell tunisien suivi par de petites villes qui renferment les délégations et au dernier niveau les villages. Ces habitats sont construits sous forme de groupement de création sur les routes où l'Etat a créé en parallèle quelques services élémentaires, notamment les écoles, ou sous forme de petits quartiers autour des petites villes et des villages sélectionnés pour comme points d'installation des services administratifs comme les villages miniers comme Touiref et Sakiet Sidi Youssef, les villages-gares comme Gaafour, Sers et Dahmani, les dachras relativement accessibles comme Nebeur, Teboursouk et Kessra. En accueillant ces services, en particulier les lycées secondaires et les filiales de l'Office des Céréales, ces villages se sont transformés en petites villes qui rayonnent sur tout le territoire de leur délégation (Mhidhi 1998). Cette polarisation est accentuée par plusieurs facteurs notamment l'autorisation du transport des personnes par les véhicules privés sous la formule du transport rural en commun qui permet la

desserte des campagnes isolées et des terrains montagneux et l'émergence des souks hebdomadaires. Notons que quelques petits villages sont dotés de ce type de marchés, notamment après la révolution tunisienne. A titre d'exemple, les villages de Borj El Aifa, Sidi Khiar et Tell El Ghozlane qui appartiennent administrativement à la délégation de Nebeur sont dotés des souks qui font concurrence à celui de cette dernière.

Occupation du sol et infrastructure au plateau de Touiref (ancien village minier)



Carte 2 : le village minier de Touiref a attiré la population des clairières forestières des Monts d'Ouergha. Son équipement en services élémentaires a renforcé cette attractivité. Le déclin de l'activité minière l'a transformé en un village relais d'exode vers Tunis malgré sa promotion au statut de délégation. Auteur 2013.

De nos jours, l'attractivité de ces petites villes est accentuée et les quartiers de créations connus sous le nom de « malajis » se sont intégrés à leurs tissus urbains. Au contraire, les malajis créés dans des secteurs isolés ou celles qui n'ont pas reçu des services administratifs ont gardé leurs tailles initiales. Ils n'ont accueilli que de rares nouveaux installés comme c'est le cas à Ferchane et El Malja de Touiref dans les Monts d'Ouergha, Ettakaddom près d'Oued Souani et Ain Bousaadia au sud du Mont Bargou.

III. LES NOUVELLES RELATIONS VILLE-CAMPAGNE OU MONTAGNE-PLAINE

1 l'émergence des relations d'exploitation absentéistes et l'affirmation de l'emprise urbaine sur les campagnes

Dans les points de leurs destinations, que ce soit les villages ou les villes, la petite paysannerie montagnarde est transformée en prolétariat semi-rural après l'abandon de la majorité de ses activités agricoles et l'éloignement de leurs exploitations agricoles (Ayari 2019). Seuls, ceux qui ne sont originaires des secteurs proches de leurs destinations continuent à exploiter leurs terres à cause de l'insuffisance des ressources. Ceux qui sont ont des exploitations trop lointaines de leurs foyers, les ont cédées à leurs proches ou ils les ont louées à des locataires urbains. Ces derniers sont en réalité des propriétaires des engins mécaniques agricoles, des commerçants des intrants agricoles ou des négociants. Ils sont transformés en bailleurs de petits fonds en profitant de l'endettement successif de la petite paysannerie déplacée vers les villes. Cette dernière, confrontée à maintes dépenses à caractère social (rentrée scolaire ...) qui coïncident avec le début de la saison agricole nécessitant des couts élevés des travaux de labour et des intrants sous forme de semences sélectionnées, se trouve obligée à l'endettement. Avec l'accumulation des dettes d'une année à l'autre, elle loue ses terres à cette catégorie des nouveaux intervenants dans les campagnes à savoir les propriétaires urbains du matériel agricole qui sont transformés en locataires. Quelques-uns de cette catégorie des bailleurs de fonds ont acheté des terres et ont créé des fermes dans les terrains montagneux touchés par l'exode rural. Cette situation de dominance des relations d'exploitation absentéistes a favorisé l'emprise urbaine sur les terrains montagneux (Sethom 1992).

2. les transformations environnementales et paysagères dans les montagnes telliennes

Suite à la redistribution de la population en faveur des villes et des plaines aux dépens des montagnes, ces dernières ont connu une dynamique environnementale dans la région du Haut Tell liée à l'apparition des phénomènes d'atténuation des densités rurales et même des phénomènes d'abandon dans les endroits inaccessibles et isolés, notamment au niveau des hauts versants et des secteurs à dominance forestiers. A ce propos, une série des dachras installées dans des sites à mauvaise accessibilité se sont abandonnées au sud du Mont Bargou à savoir El Ghar, Madioula, Bhirine, au Mont Serdj à savoir la dachra d'Ain Dh'hab. Plusieurs vestiges des douars sont à peine visibles dans les hauteurs comme c'est le cas à la cuvette synclinale perchée de Kessra. Plusieurs sentiers sont effacés et des clairières abandonnées. Ces phénomènes d'abandon ont favorisé une reprise de la végétation forestière qui a envahi des clairières entières dans les forêts d'Ouergha et de Nebeur. Cette reconstitution environnementale est favorisée aussi par l'atténuation de la pression de la population et le déclin de la majorité des activités nuisibles comme le charbonnage clandestin. Cette atténuation des densités de population dans les terrains montagneux a

renforcé les leurs densités autour des pistes sélectionnées pour le revêtement et l'installation des services élémentaires.



Photo 3 : Le groupement de création d'Ain Boussaidia. Vue prise à partir de la dachra désertée de Madioula. L'inaccessibilité de cette dernière a incité la population à les abandonnée pour se déplacer vers le fond de la vallée autour de la route et près de la source à haut débit. Ce phénomène concerne aussi tous les dachras le long de ce couloir.

Dans les plaines apparaissent maints villages avec des plans géométriques en échiquier ou des villages-routes issus d'un alignement des bâtiments administratifs autour desquels ont proliféré des habitats des nouveaux installés émigrés depuis les campagnes lointaines.

Dans ce niveau inférieur de l'armature urbaine régionale du Haut Tell tunisien on peut constater différents types de villages à savoir :

-des villages avec un noyau à architecture coloniale caractéristique des villages-gares et de petits villages miniers comme Kalaat Djerda, Djerissa, Lakhouet et Boujaber.

-des villages avec un noyau constitué d'un groupement de créations (malajis) étendu avec des services élémentaires et des habitats des nouvelles vagues d'émigration rurale comme Borj El Aifa.

-des villages constitués d'un noyau administratif renforcé par les malajis et l'extension des quartiers. Plusieurs villages parmi ces derniers sont en réalité des villages jumeaux aux dachras installés sur des sites et qui ne sont pas aptes à l'extension comme c'est le cas pour Kessra et Nebeur.



Photo 2 : après accueillir les services élémentaires durant la période postindépendance, les dachras perchées à faible possibilité d’extension ont transféré la majorité des services vers les groupements de création situés sur les routes principales. Au premier plan, l’ancienne Kessra et ses vergers. Au fond de la phorto, la Nouvelle Kessra sur la route GP 17 Tabarka-Sousse.

-des villages-carrefours qui ont profité de la convergence des routes ou des pistes comme c’est le cas de Sidi Khiar et Borj El Massoudi.

-des villages sans services administratifs. Ils sont situés à l’extrémité du maillage de l’armature urbaine comme c’est le cas des villages situés au versant septentrional de Jbel Serdj à savoir Sidi Hamda, Zriba et Sidi Morched.

-des villages agricoles qui regroupent la main d’œuvre employée dans les grandes fermes nationalisées après la décolonisation agricole en 1964 comme c’est le cas du village Doukhanja près de Krib et de Zaafrana sur la route Tunis-Souk Ahras près d’El Kef.

CONCLUSION

La dynamique de l’installation de la population dans la région du Haut Tell tunisien représente un aspect des mutations des relations montagne-plaine qui ont marqué l’histoire du Maghreb. La création des petits groupements d’habitats et l’équipement de petits villages miniers, des dachras et des villages-gares en services élémentaires ont façonné l’organisation de l’espace local par la création des niveaux inférieurs de l’armature urbaine régionale. Malgré le rôle de ce niveau inférieur dans la structuration de l’espace local et le développement d’un maillage du réseau de transport, ces villes n’ont pas pu soutenir les nouveaux installés en matière d’emploi et des revenus et se sont transformées en point relais d’exode rural entre les campagnes telliennes et les villes de la Tunisie littorale. En s’installant dans ces petites villes et en s’éloignant de leurs terres, la petite paysannerie tellienne se trouve endettée envers les bailleurs de petits fonds urbains et finit par louer ses terres à cette catégorie de nouveaux intervenants dans la céréaliculture.

BIBLIOGRAPHIE

- Auclair L., « Population et environnement : un essai méthodologique dans le Haut Tell tunisien », *Espace Population Société*, no 1, 1998, pp. 33-44.
- Attia H., 1986. Problématique du développement du Nord Ouest tunisien *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, Désert et montagne au Maghreb. Hommage à Jean Drech*, p 41-42, Edisud.
- Ayari H., "The mountainous ecosystems of the Western Frigian High Tell in Tunisia: dynamics of population and wastelands", *Journal of Alpine Research*, no 194, 2019.
- Boudy P., Économie forestière nord-africaine : tome 1:milieu physique et milieu humain, Paris; éditions la rose; 1948.
- Côte M., Les montagnes du Maghreb. Un cas de déterminisme géographique ?. In: L'information géographique, volume 66, n°1, 2002. pp. 89-95.
- Fremond A., « Dans la région du Djebel Serdj (Dorsale Tunisienne) », *Méditerranée*, 10-1, 1969, pp. 3-46.
- Makhlouf E., Structures agraires et modernisation de l'agriculture dans les plaines du Kef; les unités coopératives de production, *Cahiers du CERES*, 1; 1968.
- Maurer G., L'homme et les montagnes atlasiques au Maghreb . In: Annales de Géographie, t. 105, n°587, 1996. pp. 47- 72.
- Mhidhi N., « Les nouvelles communes des montagnes du Nord Ouest et le développement local: le cas de Nebber, Menzel Salem et Bni Mtir », In *Quelques aspects du développement régional et local en Tunisie* sous direction de Belhadi Amor, FSHST, Tunis, 1998.
- Miossec J M., « Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie », *Annales de Géographie*, no 521, 1985.
- Monchicourt Ch., *La région du Haut Tell en Tunisie: Essai de monographie géographique*, Librairie Armand Colin, Paris, 1913.
- Nouschi A., Notes sur la vie traditionnelle des populations forestières algériennes. In: Annales de Géographie, t. 68, n°370, 1959. pp. 525-535.
- Planhol X., Caractères généraux de la vie montagnarde dans le Proche-Orient et dans l'Afrique du nord. In: Annales de Géographie, t. 71, n°384, 1962. pp. 113-130.
- Poncet J., *La colonisation et l'agriculture européennes en Tunisie depuis 1881*, Mouton, Paris, 1961.
- Raynal R., Modalités d'action du milieu naturel sur l'occupation du sol et son évolution dans les campagnes du Maghreb oriental. (A la lumière de quelques études récentes). In: Méditerranée, troisième série, tome 35, 1-2-1979. L'homme et son milieu naturel au Maghreb. pp. 57-63.
- Sethom H., *Pouvoir urbain et paysannerie en Tunisie*, CERES Productions, Tunis, 1992.
- Timoumi H., *Le colonialisme impérialiste et les formations sociales précapitalistes : les ouvriers Khammasset dans les campagnes tunisiennes (1861-1943)*, Publications de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis, Tunis, 1999. (En arabe).

LES VILLES AUX MARGES DE LA METROPOLISATION EN TUNISIE, QUEL ROLE AU TEMPS DE LA MONDIALISATION ? LE CAS DE LA VILLE DE SILIANA AU NORD-OUEST DU PAYS

ZOUHAIER KHMAIS*

*Doctorant-chercheur en géographie
L.R. "Gouvernance et développement territorial",
FSHST, Université de Tunis
zouhaier_khmais@yahoo.fr

RESUME:

Les villes constituent les lieux de développements économique, social et culturel par excellence. Toutes les formes de ce développement évoluent selon un rythme inédit depuis la fin du 20^{ème} siècle, en induisant des transformations radicales et irréversibles dans les milieux urbains. En effet, actuellement, plus de 70% de la population mondiale vit dans les villes, contre seulement 15% en 1900 et 50% en 2007. Un peu partout dans le monde, nous observons des phénomènes d'urbanisation qui vont de pair avec le développement économique, social et culturel d'un pays. Cette expansion galopante de l'urbanisation contribue pleinement au développement des industries et des services, tout en favorisant une amélioration sans équivoque du niveau et de la qualité de vie des populations à tous points de vues, ou presque!

À travers l'exemple de la petite ville de Siliana -en train de devenir une ville moyenne-, et dans le cadre de l'axe 5 du colloque et de ses activités scientifiques « *Les petites et moyennes villes face aux métropoles : présent et futur ?* », nous essayerons de vérifier si la réalité urbaine offre des opportunités de développement pour les petites villes et villes moyennes au moment où elles sont polarisées par de grandes villes (comme dans le cas de la ville de Siliana face à la capitale Tunis) ? Le phénomène de métropolisation offre-t-il des opportunités de développement pour ces petites villes et villes moyennes ? Quel est l'impact de la métropolisation sur ces petites villes et villes moyennes ?

MOTS-CLEFS : Métropole, métropolisation, gouvernance, confinement, Coronavirus, mesures sanitaires, marges, urbanisation.

1 INTRODUCTION

1. Les recherches scientifiques en géographie n'ont réservé aux très petites agglomérations urbaines que très peu de place. L'attention des chercheurs a été plutôt interceptée par les grandes entités urbaines⁸ exerçant une forte polarisation et bénéficiant d'un effet structurant en écartant souvent dans leurs recherches les autres strates de la hiérarchie ou de la stratification urbaine,

⁸ Généralement de très grandes villes (1 Million d'habitants et plus), de grandes villes (généralement plus de 100.000 habitants et en deçà d'un million) et des villes moyennes (50 à 100.000 habitants).

notamment les petites villes et villes moyennes, qui peuvent, elles aussi, être de véritables champs ou « laboratoires » permettant d'interpeler les mécanismes de production de l'espace urbain et de la ville, et ce en dépit des ambiguïtés et des confusions méthodologiques liées à la définition ou à la délimitation de ce type d'agglomérations, celle de ce qu'on pourra nommer « petite ville » ou parfois « micro-ville » (selon la classification et les seuils statistiques choisis), ou « ville moyenne ». Robert Escallier estime en effet que « les grandes villes, métropoles ou capitales, du fait de leur poids démographique, de leur importance économique et sociale, de leur fonction centrale au sein des systèmes urbains nationaux ont capté l'essentiel du discours consacré à la ville; de ce fait, peu d'études ont été consacrées au rôle de la petite et moyenne ville, à sa place dans le dispositif spatial, aux fonctions qu'elle assure dans les économies et les constructions régionales » (Escallier Robert, 1986).

2. Certains chercheurs considèrent que la recherche fondamentale sur les petites villes est relativement paradoxale, pourtant, comme le souligne l'économiste et géographe français Frédéric Gilli « tous les territoires sont potentiellement détenteurs de savoirs stratégiques et créateurs de richesse » (Gilli Frédéric, 2015). Comme le soulignait Pierre Georges, « l'attention des géographes, comme celle des économistes, des sociologues, des urbanistes s'est surtout portée vers les « monstres » ou les "villes modèles" [...] » (Georges Pierre, 1968). Face à ces terrains de recherche importants, « la petite ville est longtemps apparue comme un objet de Second rang, une forme "minimale" d'urbanité en géographie et plus largement dans le champ des sciences sociales » (Périsse Samuel, 2008). Cette recherche connaît, toutefois, une évolution sensible des problématiques abordées.

3. Cette orientation métropolitaine a conduit souvent à réduire la recherche sur le monde urbain à une « mise en scène » de l'urbain plutôt dans les grandes villes (notamment les capitales des pays ou métropoles), alors que les apports des petites villes et villes moyennes de leurs arrière-pays à la recherche sur le monde urbain sont essentiels. Et « tout le monde s'accorde aujourd'hui à reconnaître que généralement au cours de la décennie soixante-dix, les formes, mais aussi les modalités, de la croissance des villes dans la plupart des pays (...) se sont profondément modifiées. Il est entendu aussi que ces modifications n'affectent pas les seules métropoles et grandes villes, mais qu'elles concernent des petites villes dont l'émergence ou le développement concurrent à la densification des réseaux urbains nationaux » (Signoles Pierre, 2003). On pourrait donc croire qu'après des décennies, voire même des siècles d'expérience dans le domaine de développement urbain dans les pays du monde, et après un grand nombre de projets réalisés, couvrant des investissements parfois énormes, l'avenir des villes, et essentiellement les petites villes, constitue un enjeu énorme vu la complexité croissante de la gestion urbaine et la mal définition des priorités qui restent vagues et indéfinis ou mal définis.

4. Dans une perspective relative aux pays du Sud, si la question de la métropolisation des grandes villes, des migrations vers les métropoles et des transformations socio-économiques internes et de leurs marges est bien

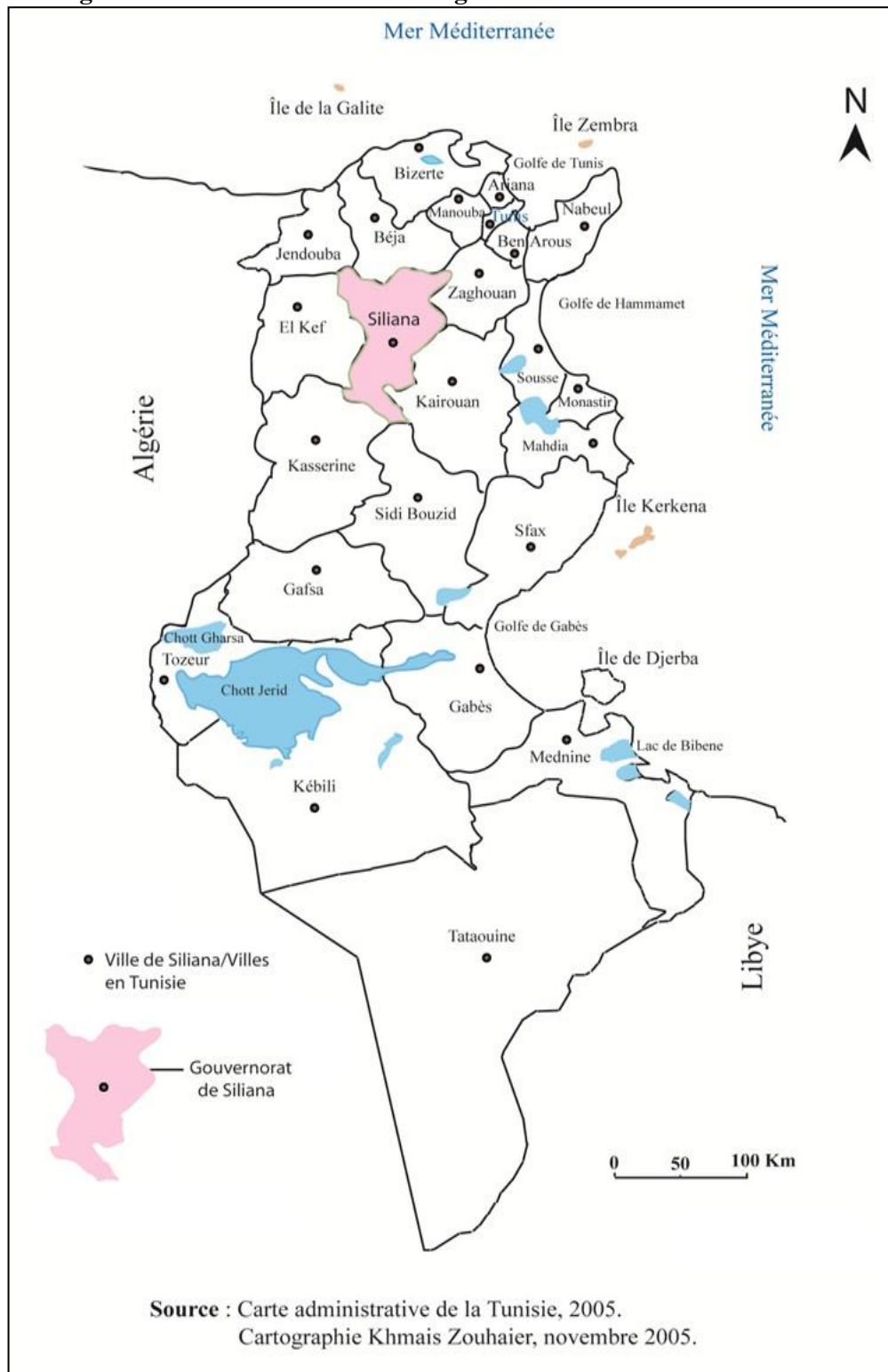
documentée et analysée depuis plusieurs décennies, celle des villes intermédiaires (petites et moyennes) reste très inégalement appréciée, voire ignorée et en partie méconnue en ce qui concerne leurs dynamiques. Cela signifie que les travaux ont davantage privilégié les grandes villes, la littoralisation, les processus démographiques et le redéploiement des activités, négligeant ainsi les espaces intérieurs par rapport à la polarisation littorale. Se posent, ainsi, les questions suivantes : Quel rôle les petites villes et villes moyennes peuvent-elles jouer dans la dynamique des grandes villes, suivant leurs bases économiques, leurs dynamiques sociales et démographiques, et leurs modèles de développement des activités économiques ? Quel est l'impact des politiques publiques (urbaines, sanitaires,...) sur les petites villes et villes moyennes? Quel est l'impact des décisions prises à l'échelle de la ville métropolitaine -souvent capitale du pays et centre de décision et de pouvoir politique- sur la dynamique socio-spatiale dans les petites villes et villes moyennes ? Ces dernières sont-elles en passe de perdre leur rôle d'« auto-gouvernance » en raison de telles décisions ou de la croissance des grandes villes et des aires métropolitaines ? Sont-elles devenues faibles en raison de l'intensité du phénomène de métropolisation? Ont-elles su conserver leurs fonctions vitales pour redynamiser les bassins de vie et assurer la mise en valeur des espaces environnants ? Autrement-dit, après ce diagnostic, nous nous demandons : Quel avenir pour les petites villes et villes moyennes à l'ère de la métropolisation et de la mondialisation ? Ont-elles connu une croissance ou un repli dans le contexte de l'épidémie mondiale du COVID-19 ?

5. Sur la base de ce questionnement et dans ce nouveau contexte, nous chercherons à montrer comment la ville concernée, Siliana, dans la région du Nord-ouest tunisien est en train d'acquérir les caractères d'une ville moyenne et pourtant elle subit toujours l'influence de la métropole Tunis, ainsi que d'autres métropoles régionales. Autrement-dit, nous essayerons dans ce sens d'adopter une approche critique et méthodique à travers laquelle nous déconstruirons puis recomposerons le « modèle » de l'urbanisation de la ville de Siliana pour mieux en comprendre les mécanismes et les outils de passage de la petite à la ville moyenne, comment se transforme-t-elle, et quelle(s) opportunité(s) pour cette ville dans ce contexte de métropolisation accéléré.

6. Quelques simples constats à l'échelle de la ville de Siliana (fig. 1), en tant qu'une ville moyenne d'environ 31 251 habitants en 2014⁹, constitueront des éléments de réponses à ce questionnement. En effet, et à titre d'exemple, cette ville et sa région ont connu, fin de juin 2021, une situation épidémique très critique avec une hausse alarmante du nombre de contaminations au coronavirus, le taux de positivité ayant atteint, le 21 juin 2021, 62.7%. Le directeur de la santé préventive de Siliana, H. M., a déclaré dans une radio nationale que la situation n'est pas rassurante et qu'un confinement général a été décrété à partir du lundi 21 juin à Siliana et trois autres gouvernorats, à savoir Béja, Kairouan et Zaghouan et ce, en raison de la gravité de la situation épidémique.

⁹ Selon les statistiques de la municipalité de Siliana, 2014.

Figure 1 : Situation de la ville et du gouvernorat de Siliana en Tunisie



2 DES COMPOSANTES ESSENTIELLES DU TISSU URBAIN TUNISIEN

2.1 UNE MOSAÏQUE DE PETITES VILLES ET DE VILLES MOYENNES

Les petites villes (de 5 000 à 20 000 habitants) et les villes moyennes (de 20 000 à 200 000 habitants) sont nombreuses en Tunisie. Un citoyen sur deux vit dans une ville de moins de 100 000 habitants. Les plus petites d'entre elles bénéficient le plus souvent d'une croissance démographique supérieures aux autres.

2.2 UN MAILLON ESSENTIEL POUR LA COHESION DES TERRITOIRES

Les villes petites et moyennes ont en commun d'être perçues comme un facteur de cohésion, particulièrement dans les régions où le réseau urbain est moins dense. Ces « villes à taille humaine », largement appréciées des tunisiens, constituent « un trait d'union qui connecte les territoires entre eux », et servent notamment de maillon intermédiaire entre les métropoles et les territoires ruraux. Ce semis de petites villes polarise et organise les espaces ruraux.

2.3 UN MAILLAGE REGIONAL EN TUNISIE FAVORISANT LA METROPOLISATION DE TUNIS AUX DEPENS DES VILLES PETITES ET MOYENNES

7. Datant depuis très longtemps, « le maillage régional en Tunisie a répondu au souci d'encadrement territorial d'un pouvoir très centralisé où la région n'existe qu'en termes de relais, en rupture avec le maillage traditionnel ou colonial pour asseoir l'État-nation » (Belhedi Amor, 2016). Aussi, « l'intégration tunisienne face à la mondialisation remet en cause la métropolisation économique et territoriale d'une capitale longtemps considérée comme une métropole nationale, la capitale d'un État régional centralisé et comme une métropole régionale pour le nord-est » (Dlala Habib, 2011). L'intégration tunisienne au regard de la mondialisation remet également en cause le découpage régional qui oppose des régions côtières bénéficiant d'un potentiel de développement à un arrière-pays déprimé recevant des mesures compensatoires afin de résorber les déséquilibres socio-spatiaux.

8. Ce fait est aussi de grande importance et de grande ampleur surtout dans la Tunisie actuelle qui s'engage dans le processus de modification, de transformation et de renforcement du maillage administratif et urbain par les petites villes comme c'est dans le cas de la ville de Siliana promue en chef-lieu de gouvernorat en 1974¹⁰. Le cas est particulièrement significatif pour la

¹⁰ En effet, en hissant au rang de chef-lieu de gouvernorat des bourgades parfois insignifiantes, l'administration a réalisé un réel renforcement du réseau urbain. Des vides urbains préoccupants ont été atténués, ce qui a permis de mettre, à une distance moindre des administrés, des services certes encore modestes.

Tunisie médiane, entre le littoral oriental, « berceau de la civilisation urbaine tunisienne » (Miossec Jean-Marie et Sghairi Mondher, 1986), et l'axe des villes minières et de garnisons de la frontière Algéro-tunisienne. Cet ensemble n'était doté, jusqu'à 1974, que de deux gouvernorats ceux de Béja et Kairouan le reste du territoire était dépendant des gouvernorats frangeants du Kef, de Gafsa et de Gabès. En créant les gouvernorats de Siliana et de Sidi Bouzid, puis celui de Kébili, les autorités ont voulu doter cette bande médiane, profondément sous-développée, d'infrastructures et d'équipements élémentaires. Selon Mourad Ben Jelloul, « la création d'une maille territoriale correspondant à la Région suggérée par le rapport permettra d'accentuer la décentralisation de la décision et en même temps une plus grande déconcentration administrative. Ceci nécessite cependant un temps de maturation plutôt long, durant lequel doivent être définies les prérogatives de celle-ci, tant en termes institutionnel que de développement. » (Ben Jelloul Mourad, 2017).

9. La Tunisie, avec plus de 70% de population urbaine en 2018 (selon l'architecte-urbaniste Fethi Hassine)¹¹ ne fait pas exception à cette évolution mondiale. Dans ce pays, le fait urbain est ancien. C'est, en effet, le pays le plus anciennement urbanisé des pays du Maghreb. Et depuis Carthage l'armature urbaine a évolué jour après jour. La Tunisie, à l'instar de plusieurs pays du Monde Arabe, a vécu récemment (durant à peu près trois ou quatre décennies) de multiples transformations urbaines et une forte croissance urbaine. Cette forte croissance urbaine qui a animé le pays a été le fait, majoritairement, des grandes agglomérations, mais les rythmes les plus rapides ont été enregistrés dans les petites et moyennes villes. En effet, « les petites et moyennes villes occupent une place prépondérante dans le processus d'urbanisation et représentent l'épine dorsale de la structuration urbaine » (Bousmaha Ahmed, 2014).

10. Aussi, les nombreux travaux relatifs à la dynamique urbaine et régionale, à l'armature urbaine tunisienne et à la politique d'encadrement territorial menée par l'État depuis les années 1970 (Attia H., 1977, Belhedi A. 1992, 1994, 1998 et 2002, Fezai S., 1994, Signoles P., 1985), signalent que le gouvernorat de Siliana est très significatif des gouvernorats créés dans ces années (1970) dans la Tunisie médiane -ainsi que celles des années 80 dans

¹¹ Selon les principales révélations et informations sur le taux d'urbanisation en Tunisie par l'architecte-urbaniste et expert en planification et gestion des villes et territoires, Fethi Hassine, au cours de la conférence nationale sur l'accélération de la mise en œuvre des programmes d'efficacité énergétique qui s'est tenue à Tunis, du 5 au 6 avril 2018, « environ 8 millions de Tunisiens sur une population estimée à 11 millions vivent dans les villes, soit un taux d'urbanisation qui franchit la barre de 70%, c'est-à-dire que ¾ de la population de la Tunisie vivent dans seulement 10% du territoire". Ce taux (70%) devrait atteindre, très probablement, 75% en 2030, soit 10 millions d'urbains sur une population totale de 13 millions. » (L'Economiste Maghrébin 18 avril 2018, « Urbanisation : Plus des deux tiers de la population vivent dans les villes »).

le sud¹²- qui s'inscrivent dans une logique d'équilibrage territorial régional et dans la politique de décentralisation. Ces mêmes travaux de recherche permettent de constater, en outre, que la promotion des chefs-lieux des unités administratives semble être une opération volontariste de greffe d'un modèle urbain sur des espaces ruraux, sans que cet équilibrage territorial régional soit atteint jusqu'à aujourd'hui. En effet, depuis l'indépendance du pays, Tunis enregistre des transformations d'une telle ampleur et à un tel rythme que l'on peut les interpréter en termes de métropolisation où l'urbanisme de projet joue aujourd'hui un rôle prépondérant. En contrepartie, les fortes croissances de population enregistrées par ces « nouvelles villes » (telle que Siliana) ne traduisent pas obligatoirement une véritable dynamique (Belhedi Amor, 1995). Aussi, dans la hiérarchisation de l'armature urbaine faite par Belhedi (1992), ces chefs-lieux de gouvernorats créés pendant les années 70 et 80 occupent le rang de centres sous régionaux. Partant de ce constat et de cet état de la question, Siliana fait donc, toujours, l'exemple d'une ville sous influence urbaine de Tunis (la capitale du pays), surtout qu'elle peut être ralliée à partir de cette dernière en moins de deux heures de roulage, soit une distance de 127 kms.

11. La ville métropolitaine (telle que Tunis) est en effet le hub ou le centre d'organisation du territoire qu'elle contrôle, pour la plupart, de manière exclusive, multifonctionnelle, monocentrique et fonctionne avec tous les niveaux représentatifs de la hiérarchie (Escallier Robert, 2004). Pour Nadou (2010), les métropoles sont souvent présentées comme le « fer de lance » de l'économie actuelle, et celles qui répondent aux défis posés par la mondialisation. Les grandes villes connaissent un dynamisme et un mouvement permanent et une accélération sans fin des mouvements qui ont contribué à la propagation de l'épidémie mondiale de COVID-19 et de son exacerbation à grande échelle, notamment au niveau des grandes capitales du monde. Face à cette épidémie mondiale, la mondialisation est devenue une source de grande préoccupation pour de nombreux spécialistes de l'urbanisme et autres. Mais qu'en est-il des petites et moyennes villes ? Quels sont ses atouts face au phénomène de métropolisation ? Les grandes villes (les métropoles, ...) n'exacerbent-elles pas les inégalités sociales et spatiales ?¹³ plus généralement, la métropolisation est-elle un atout ou une contrainte pour le développement des villes petites et moyennes en Tunisie?

3 SILIANA, UNE VILLE DANS L'OMBRE DE LA METROPOLE DU PAYS: REBOND OU DECLIN ?

12. Très souvent, « les villes moyennes sont volontiers analysées à travers le prisme de leurs dynamiques démographiques. Il en ressort deux discours se

¹² Il s'agit des gouvernorats de Mahdia, Sidi Bouzid, Siliana, Zaghouan, Tozeur, Kébili, Tataouine.

¹³ Argumentaire de l'appel à communication du colloque international "Petites villes et villes moyennes. Quel avenir dans le contexte de l'urbanisation et de la mondialisation ?" organisé les 2 et 3 novembre 2021 à la Faculté des sciences de la terre et de l'architecture, Université Oum el Bouaghi, Algérie.

faisant concurrence : l'un privilégiant la thèse du déclin de ces villes, perdant prétendument leurs habitants au profit des métropoles ; l'autre soulignant au contraire le rebond qu'elles sont appelées à connaître, notamment depuis la crise liée au coronavirus, compte tenu de la qualité de vie et des relations sociales plus profondes et apaisées qu'elles sont censées offrir. Ces deux discours ne sont ni vrais, ni faux : ils recouvrent des réalités territoriales très diverses et des réponses qui le sont tout autant » (Voisin-Bormuth Chloë, 2020). Un détour par les villes du pays permet de souligner une certaine spécificité tunisienne du traitement de la thématique des villes moyennes, mais aussi de confirmer la thèse selon laquelle « il n'existe pas de destin commun à toutes les villes moyennes : non seulement leurs trajectoires diffèrent entre pays et au sein d'un même pays, mais la trajectoire d'une même ville peut également s'infléchir dans le temps et s'inverser. » (*Idem*, 2020). La comparaison des dynamiques démographiques selon les strates de villes et sur le temps long balaie donc toute tentation de céder au déterminisme géographique.

13. Nous essayons dans ce qui suit de mesurer le degré de liaison et de dépendance de la ville en question à la métropole du pays, Tunis, ainsi que sa marge de manœuvre et de « résistance » face à l'hégémonie de cette métropole. Certains éléments primordiaux permettent d'effectuer cet essai de mesure. Il s'agit d'observer la ville à travers sa **trajectoire démographique**, puis à travers la **distance au niveau métropolitain de la hiérarchie urbaine**, ensuite via **les effets de débordement (et d'entraînement) de l'expansion métropolitaine (*spillover effects*)**, après ça le poids des activités économiques (commerce, industrie, services,...) et la dotation du gouvernorat de Siliana en infrastructures de base ou commodité de la vie quotidienne, et enfin le degré de diffusion des innovations par la ville étudiée (ou le renouveau de Siliana).

3.1 LE PROFIL DE LA VILLE DE SILIANA A TRAVERS SA TRAJECTOIRE DEMOGRAPHIQUE

14. L'étude de l'évolution et de la transformation de la ville de Siliana à travers le prisme de sa dynamique démographique permet d'anticiper une perspective sur ses trajectoires possibles et d'émettre des hypothèses sur celles-ci: une tendance vers le rebond ou vers le déclin ?

15. Petit centre colonial à l'origine de sa création, Siliana est une ville du Nord-Ouest de la Tunisie (figure 1), située à 127 kilomètres de Tunis, capitale politique du pays, macrocéphale. Ce petit centre colonial a commencé à évoluer d'un simple marché hebdomadaire (*souk*) en 1909, à un petit «bourg» européen dynamique. Ce dynamisme du souk a été de plus en plus intense, et est devenu plus important, notamment dans les années 1980, c'est-à-dire durant la première décennie de la promotion administrative de Siliana en chef-lieu de gouvernorat. (Khmais Zouhaier, 2020, p.295)

16. Or, il faut noter que malgré l'existence d'un tissu urbain relativement ancien, la ville de Siliana n'a pas connu de développement important durant

la première moitié du 20^e siècle. En effet, jusqu'en 1956, l'espace urbain occupé totalisait 13 hectares de l'espace aménagé, et l'urbanisation ne s'y est pas développée au-delà des axes nationaux structurants (RR73 et RN4). C'était donc un centre urbain européen de colonisation et de céréaliculture extensive. Mais en réalité, ce souk existait bien avant cette date mais sous un autre nom, celui de souk *Ouled Aoun*, d'après les registres n° 491 et 1813 des Archives Générales du Gouvernement tunisien, en particulier ceux de la Série E. (*Idem*, 2020, p.295). Il faut noter également que la croissance démographique de Siliana résulte essentiellement d'une volonté politique d'encadrement du territoire national et d'impulsion du développement de l'intérieur.

17. La volonté d'impulsion du développement de l'intérieur s'est projetée aussi à travers une politique de développement des services. Des petites villes qui ne dépassaient pas les 5000 habitants dans les années 1960, ont été propulsées au rang de gouvernorats (préfecture) : c'est le cas des villes de Sidi Bouzid, Kasserine, Siliana, Tataouine, Kébili, Tozeur ; profitant ainsi des équipements et des services inhérents à leur rang dans la hiérarchie administrative. De ce fait et dans un laps de temps très court, ces centres comptaient aujourd'hui plus de 50 000 habitants chacun (Bennasr Ali, 2012, p.3).

18. Or, si la strate demeure une clé de lecture pertinente des dynamiques démographiques, elle se révèle toutefois insuffisante. D'autres facteurs jouent un rôle déterminant si l'on veut mesurer le degré de liaison et de dépendance de la ville en question à la métropole nationale, Tunis, entre autres (1) la distance au niveau métropolitain de la hiérarchie urbaine, (2) les effets de débordement (et d'entraînement) de l'expansion métropolitaine (*spillover effects*), (3) le poids des activités économiques (commerce, industrie, services,...), (4) la dotation du gouvernorat de Siliana en infrastructures de base ou commodité de la vie quotidienne, et (5) le degré de diffusion des innovations par la ville.

3.2 LA DISTANCE AU NIVEAU METROPOLITAIN DE LA HIERARCHIE URBAINE

19. La lecture de la carte des distances entre Siliana et quelques autres villes environnantes de niveau métropolitain dans la hiérarchie urbaine tunisienne (figure 2) permet de constater que cette ville se situe carrément dans l'interférence de plusieurs zones d'influences de métropoles régionales (Jendouba, Le Kef, Kairouan) et nationales (Tunis). Cela pourrait être justifié notamment dans le domaine de l'enseignement supérieur où des étudiants originaires de la ville et du gouvernorat de Siliana poursuivent leurs études universitaires, le plus souvent, dans ces métropoles qui constituent également des pôles universitaires. La distance entre Siliana et chacune de ces villes universitaires détermine le plus souvent les choix de ces dernières par les étudiants silianais.

Figure 2 : Distances entre la ville de Siliana et quelques autres villes de niveau métropolitain dans la hiérarchie urbaine tunisienne



3.3 LES EFFETS DE DEBORDEMENT (ET D'ENTRAÎNEMENT) DE L'EXPANSION METROPOLITAINE (*SPILLOVER EFFECTS*),

20. Dans une étude menée par Grasland, Bennisr, Giraud sur la Tunisie dans le contexte de la révolution de 2011, à travers « une cartographie géomédiatique de la crise tunisienne », les auteurs montrent qu'« avec la mondialisation, les disparités régionales se sont renforcées (figure 3) où « trois Tunisies » vont émerger (Grasland, Bennisr, Giraud, 2011) :

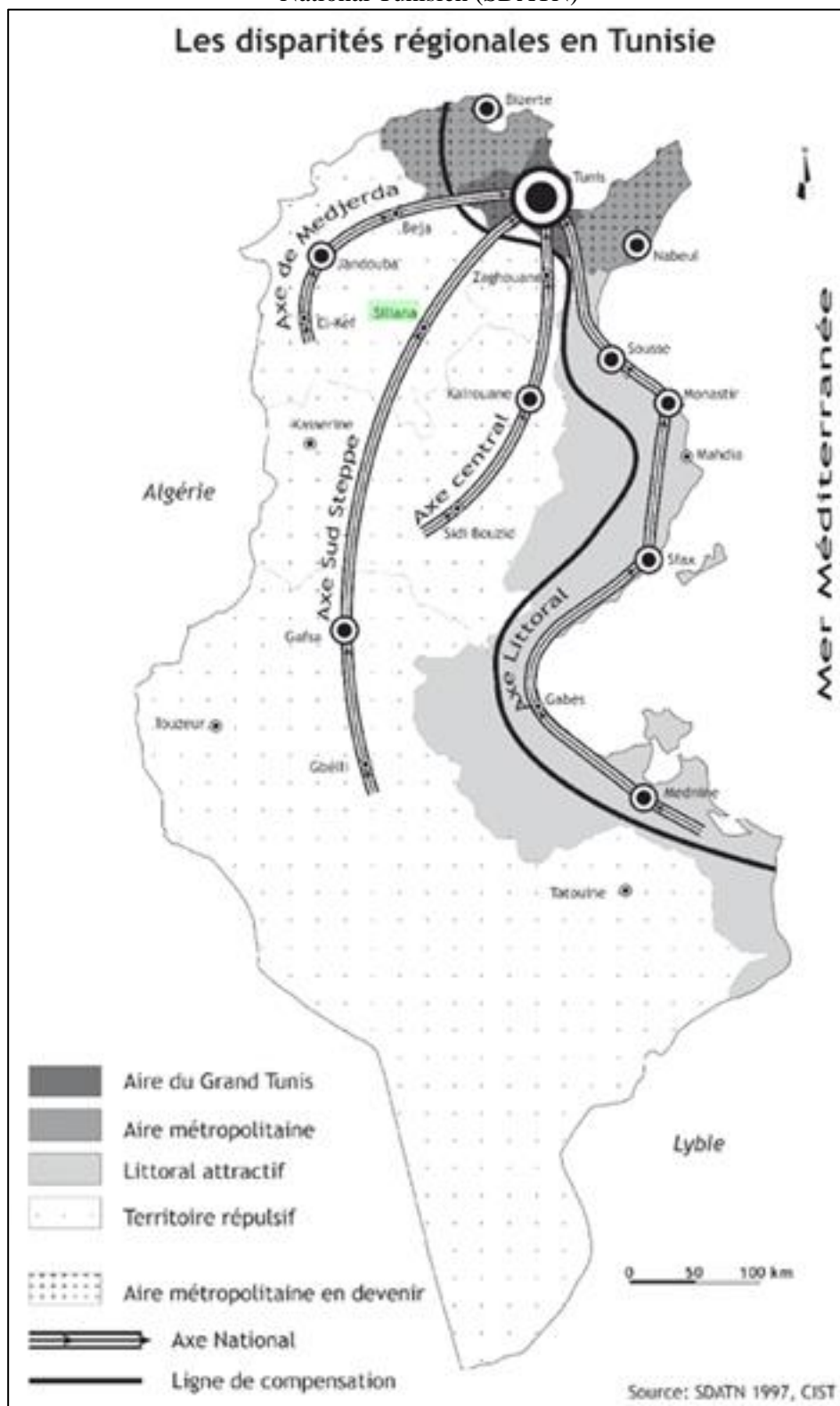
- La **Tunisie métropolitaine centrale (Tunis, Sfax, Sousse et Monastir)** à haut niveau d'éducation et de développement économique et social : où tous les indicateurs socio-économiques et de niveau de vie montrent le fossé entre cette région et le reste de la Tunisie. Dans ce groupe avantagé, se détache le Grand Tunis, où la métropolisation tunisoise, avec 3 millions d'habitants sur un arc de cercle de 60 km de rayon, et qui s'étend de Bizerte au Nord à Hammamet au Sud, où se concentre les activités, les infrastructures et la fortune, commence à faire perdre le souffle pour les autres « métropoles régionales », comme Sfax. Cette dernière, en perte de souffle, n'est pas en mesure d'être compétitive et durable et devait résoudre des problèmes structurels énormes (pollution, étalement, sous équipement, ...). Les différentes enquêtes nationales sur le budget et la consommation des ménages montrent, que la consommation moyenne par personne des 10% des Tunisiens les plus riches du gouvernorat de Tunis représente 6 fois la dépense moyenne par personne des 10% des Tunisiens les plus pauvres vivant dans le Centre-Ouest du pays, écart qu'aggrave les flux migratoires de l'intérieur vers les régions côtières.

- La **Tunisie semi-périphérique du littoral et du Sud** à développement fondé sur le tourisme et l'industrie, qui englobe Gabès (industrie), Djerba (tourisme, Zarzis (tourisme, services, zone franche..), et d'autres zones plus vulnérable face au chômage et aux reconversions (Gafsa illustre bien ce groupe avec le chômage et la crise du bassin minier).

-La **Tunisie périphérique rurale et ruralisée de l'intérieur**, sans accès direct au littoral et sans atouts industriels ou touristiques. Régions rurales à faible niveau d'éducation, faible niveau d'équipement, faible ouverture sur l'international, elles cumulent tous les handicaps et ont été de ce fait soumises à un très fort exode migratoire. Il convient toutefois de distinguer la zone intérieure nord (Jendouba, Béja, El Kef, Siliana, Zaghuan) qui a connu très tôt cet exode vers Tunis au point de perdre une grande partie de sa vitalité démographique... » (Bennisr Ali, 2012, pp.8-9)

21. Avec un solde migratoire souvent négatif (0,9% en) au profit de certains bassins de vie, principalement Tunis, la ville de Siliana se présente, donc, comme une ville plutôt répulsive qui alimente des flux importants d'exode vers la capitale « exode vers Tunis au point de perdre une grande partie de sa vitalité démographique », et par suite une ville qui dépend fortement de la métropole Tunis en terme d'emploi. La capitale étant le principal pourvoyeur d'emploi à l'échelle du pays et un bassin d'emploi varié.

Figure 3 : Siliana, une ville d'un territoire répulsif selon la carte des disparités régionale en Tunisie du Schéma d'Aménagement du Territoire National Tunisien (SDATN)



3.4 LE POIDS DES ACTIVITES ECONOMIQUES (COMMERCE, INDUSTRIE, SERVICES,...)

L'économie dans la ville se base essentiellement sur les activités du tertiaire dit « fragile », surtout les activités de l'informel.

3.5 LA DOTATION DE LA VILLE ET DU GOUVERNORAT DE SILIANA EN INFRASTRUCTURES DE BASE OU COMMODITE DE LA VIE QUOTIDIENNE

22. La dotation de la ville de Siliana en infrastructures de base ou commodité de la vie quotidienne apparait comme la première étape à l'élaboration d'une stratégie de.....

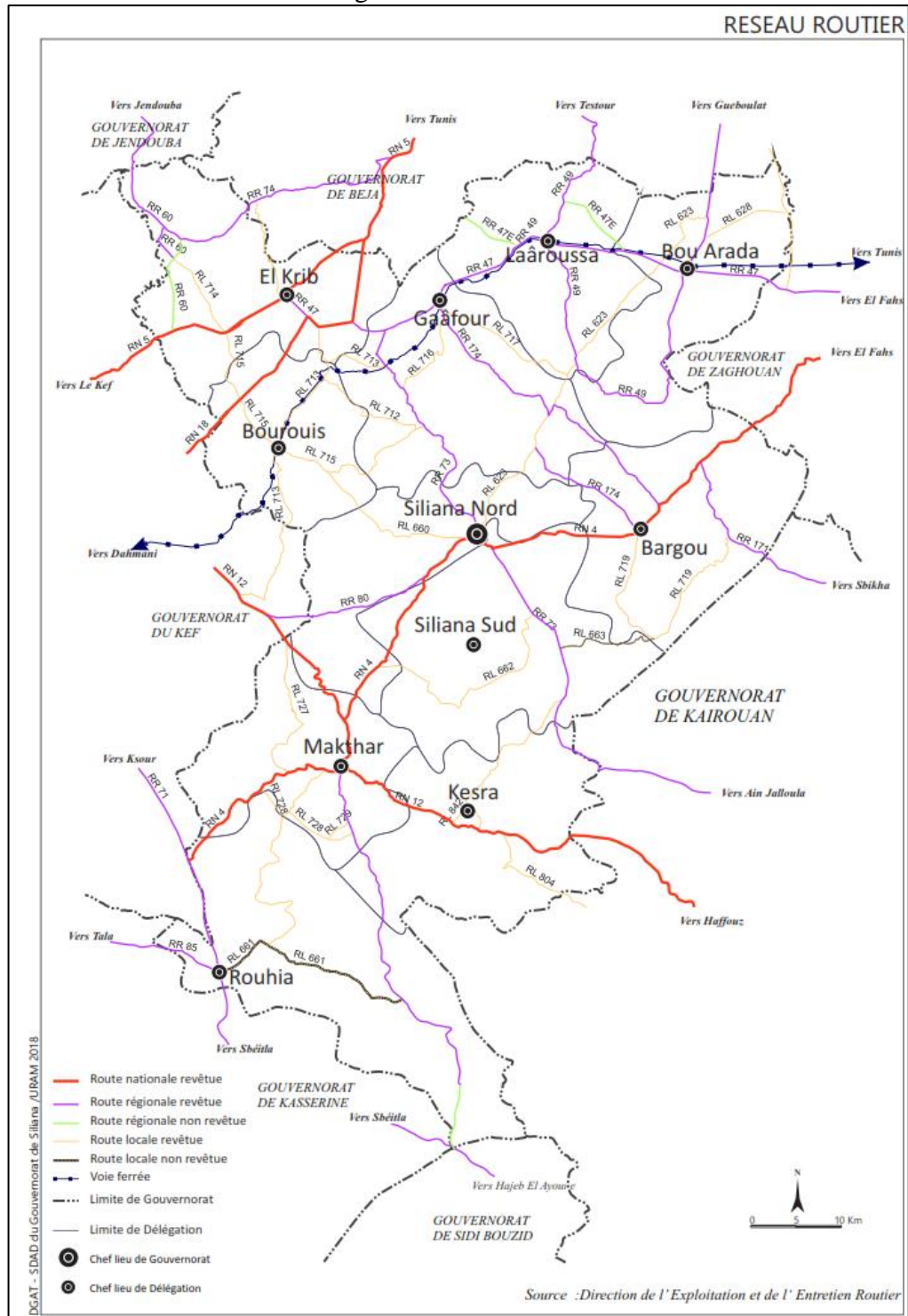
23. Selon l'étude du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana menée par le bureau d'études URAM en 2018 (dans sa phase 3),¹⁴

- ***Siliana, une ville dans un territoire où l'infrastructure de transport est limitée et les services d'intérêt général ne touchent pas l'ensemble de la population***

24. Sur le plan des communications, la ville de Siliana fait partie d'un gouvernorat qui se caractérise par une faible densité des routes locales, le mauvais état des routes régionales et nationales (fig. 4), et où certains secteurs ruraux souffrent d'un véritable enclavement, ce qui limite l'accessibilité et les échanges. De plus, l'état du réseau ferroviaire, de 59 km reliant Bouarada à Bourouis, exige une action de mise à niveau.

¹⁴ Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana - Phase 3- Dossier définitif, p.179.

Figure 4 : Le rapport de la ville de Siliana avec le réseau de transport routier régional et national



- *Les équipements socio-collectifs déficients en termes de santé, d'enseignement supérieur et de formation professionnelle*

25. L'infrastructure de base sociale, un des facteurs du développement social, qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie des populations. Pour

ce qui est des équipements scolaires, un grand effort a été réalisé en vue de doter les établissements du gouvernorat d'équipements scolaires et d'encadrement en vue de la généralisation de l'enseignement de base et de l'amélioration du taux de réussite au baccalauréat. Cependant, il existe encore des rattrapages à faire au niveau des équipements et des infrastructures relatifs à la santé, à l'enseignement supérieur et à la formation professionnelle.

○ *Les services de santé*

26. Les services de santé dans la ville, et dans tout le gouvernorat d'ailleurs, n'ont pas connu un développement important au cours de la dernière décennie. Siliana compte un hôpital régional installé dans ladite ville, et 8 hôpitaux de circonscription, 5 maternités et 86 centres de santé de base à l'échelle de tout le gouvernorat. Le secteur médical privé a participé à l'offre des services sanitaires avec l'implantation de cliniques et services médicaux privés (laboratoires, centre de dialyse), mais cette participation reste encore très timide.

27. Dernièrement, en juillet 2021, et compte tenu de cette déficience au niveau des équipements sanitaires, l'impact de la crise sanitaire due au COVID-19 sur la ville de Siliana était fortement ressenti, voire dramatique, au point de la fragiliser. Dès lors, la question qui avait toute la légitimité de se poser était la suivante : La dernière crise épidémique critique à Siliana confirme-t-elle réellement son déclin ? La ville a subi les effets et les coûts sociaux et économiques plus lourdement que la majorité des autres villes du pays. La situation épidémiologique par gouvernorat mise à jour et révélée par le ministère de la Santé le mercredi 7 juillet 2021, montre, en effet, que « la Manouba arrive en tête avec un taux d'incidence de 995 par 100.000 habitants. Vient ensuite le gouvernorat de Siliana avec 960 cas par 100.000 habitants. »¹⁵.

28. Des mesures de contrôle ont été annoncées par ledit ministère à l'échelle des villes et des régions les plus impactées, dont notamment le renforcement des mesures de contrôle du port du masque dans les espaces publics fermés et les transports, la fermeture des établissements qui ne respectent pas le protocole sanitaire et l'imposition d'une amende de 60 dinars tunisiens pour les contrevenants.

29. Aussi, face à cette situation sanitaire critique causée par le COVID-19, des mesures répressives ont été prises à l'échelle de la ville et de toute sa région. Les unités de l'armée nationale sont déployées en renfort au niveau local et régional pour appuyer les efforts des forces sécuritaires lors de l'application des mesures contre le coronavirus, et lors des campagnes de contrôle de l'application des mesures sanitaires décidées par les autorités nationales dans le cadre du confinement général, décrété dans la région, et ce suite à la hausse des contaminations au coronavirus. Cette annonce a été faite

¹⁵ Source : Journal électronique « Lepetitjournal Tunis », publié le 19/07/2021 à 01:00, mis à jour le 19/07/2021 à 17:17.

à l'issue d'une réunion du Conseil régional de la sécurité, qui s'est déroulée le lundi 28 juin 2021, sous la direction du gouverneur de Siliana, et ce afin de s'assurer de l'application des consignes, à l'instar du couvre-feu (20h à 05h), l'interdiction de tout rassemblement public ou privé, la fermeture des commerces non essentiels, l'interdiction et report de toutes les manifestations publiques (fêtes, événements culturels, conférences, salons, mariages, etc.) ou encore l'interdiction de se déplacer de et vers la région. Le gouvernorat a rappelé dans ce sens, que le taux d'incidence est supérieur à 400 cas/100.000 habitants et que le taux de positivité a atteint 61%, sachant que des cas du variant indien ont été détectés à Siliana.

30. Face à ces mesures de confinement général imposé suite à ces décisions prises à l'échelle régionale et nationale, les travailleurs des cafés de la ville ont protesté. Selon des journalistes locaux, ces travailleurs des cafés ont poursuivi, lundi 28 juin 2021, leur mouvement de protestation pour la deuxième semaine consécutive, pour protester contre les mesures de confinement général décrétées dans la région par le gouvernement, des décisions prises évidemment au niveau de Tunis. À ce sujet, le porte-parole des protestataires, O. M. a indiqué à l'agence TAP que les travailleurs des cafés « rejettent les mesures (sanitaires) de l'autorité régionale et nationale de leurs accorder une aide financière d'un montant de 50 dinars en plus d'un colis de produits alimentaires », estimant que ces aides sont insuffisantes face aux conditions sociales critiques des travailleurs depuis l'instauration du confinement général.

31. Dans ce contexte, on peut s'interroger sur le rôle particulier du gouvernement local, de celui des petites villes et villes moyennes dans leur sphère d'influence, mais aussi dans une sphère d'influence plutôt polarisée par une grande ville (comme Tunis dans le cas de Siliana). On peut s'interroger également sur les formes de gouvernance possibles, sur la possibilité de créer des sortes de « contrats d'échanges » entre les agglomérations urbaines (petites et moyennes) et les autres régions ou entre celles-ci et la grande ville (la métropole). Quelles sont les formes possibles de renforcement de la coopération entre les grandes villes (métropoles, ...) d'une part et les petites villes et villes moyennes d'autre part ? Et comment imaginer les échanges entre elles ? Peuvent-elles être formalisées ? Comment peut-on distinguer et former une gouvernance de la relation entre métropoles et petites villes et villes moyennes ? Quels sont ses schémas et ses mécanismes ? Quelles sont les formes possibles d'interactions et de relations entre ces métropoles et les petites villes et villes moyennes ?

32. Ces questions fréquemment posées, parmi tant d'autres, nous conduiront à la formulation d'un certain nombre d'idées et de propositions principales, dont nous devons présenter et discuter lors de recherches antérieures.

○ *Les équipements universitaires*

33. La répartition géographique des équipements universitaires à l'échelle de la région du Nord-Ouest, par exemple, est révélatrice de la position de la ville de Siliana dans le réseau de ces équipements, ce qui permet de présager son poids et son importance par rapport au processus de métropolisation aux échelles régionale et nationale. La lecture de cette répartition montre que le Nord-Ouest compte 16 établissements universitaires, répartis entre les deux pôles universitaires de la région (Jendouba et le Kef) et les gouvernorats de Béja et Siliana.

- le pôle de Jendouba, compte 4 établissements et 8792 étudiants ;
- le pôle du Kef, compte 7 établissements et 7100 étudiants ;
- le gouvernorat de Béja, compte 4 établissements et 1673 étudiants ;
- le gouvernorat de Siliana, compte 2 établissements (dans la ville de Siliana) et 1160 étudiants.

34. Cette répartition des équipements universitaires montre aussi que la ville de Siliana est largement dépendante des métropoles de sa région en terme d'enseignement supérieur, notamment envers Jendouba et Le Kef. Avec seulement un Institut Supérieur des Études technologiques (ISET) et un Institut Supérieur des Arts et Métiers (ISAM) dont les travaux de construction du local viennent de démarrer parallèlement à l'extension de l'ISET, le secteur de l'enseignement supérieur dans la ville de Siliana paraît comme un secteur embryonnaire. L'effectif global des étudiants inscrits dans les deux établissements, au cours de l'année universitaire 2012-2013, s'élevait à 1274 étudiants, dont 1099 inscrits, à l'ISET. Aussi, selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana, menée par le bureau d'études URAM en 2018, le secteur de l'enseignement supérieur fait face aux problèmes du manque d'enseignants, du personnel administratif [et de spécialités] et des espaces réservés pour la pratique des sports et les activités culturelles (URAM, 2018, p.30)¹⁶. Ce document préconise ainsi d'offrir des conditions optimales pour un enseignement supérieur de qualité non seulement au niveau des établissements d'enseignement, mais également au niveau des villes qui n'offrent pas des conditions d'épanouissement des étudiants (*Idem*, 2018, p.30).

35. Plus encore, l'enseignement supérieur à Siliana semble être un système fonctionnant avec des effectifs réduits et non ouvert sur son environnement. Le secteur (l'enseignement supérieur) a démarré tardivement dans le gouvernorat de Siliana. Le premier établissement universitaire : l'Institut Supérieur des études technologiques (ISET) a été créé en août 2003. L'ISET de Siliana comporte quatre départements : Génie mécanique, Génie civil, Technologie de l'Informatique et Administration des Affaires. L'établissement accueille chaque année, environ 400 étudiants¹⁷. L'objectif

¹⁶ URAM (Bureau d'études), 2018, Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana – Phase 3- Dossier définitif, 247p.

¹⁷ Les principaux projets qui ont été réalisés dans le gouvernorat sont :
- La création d'un Institut supérieur des arts et métiers à Siliana (ISAM).

prévu pour cette institution est d'évoluer vers un pôle technologique en matière d'insertion professionnelle, de contribution au développement de l'économie territoriale et d'aide à la création d'entreprises.

36. Certes, l'ISET de Siliana offre une formation professionnalisante et qualifiante en formation initiale et en formation continue qui répond aux besoins et aux attentes des entreprises. Depuis septembre 2008/2009, l'institut offre une formation, dans le cadre du système LMD (Licence, Master, Doctorat), pour la préparation de quatre licences appliquées dans les spécialités suivantes: Génie mécanique ; Technologie de l'Informatique ; Génie civil ; Administration des affaires.

37. Or, ce secteur de l'enseignement supérieur dans la région fait face à de nombreux problèmes. Les principaux d'entre eux concernent le manque au niveau du corps enseignant, du personnel administratif et de l'absence d'espaces sportifs, culturels et récréatifs pour les étudiants. Aussi, les formations scientifiques assurées actuellement dans les deux institutions universitaires de Siliana sont sans envergure et sans avenir pour un grand nombre d'étudiants du fait de l'insuffisance des capacités techniques et pédagogiques, de l'absence de la notion de biotechnologie dans les sciences, de l'absence de perspective d'employabilité des diplômés, de l'inadéquation entre la formation dispensée et les besoins réels de la région. D'autre part les formations médicales et paramédicales comme la médecine vétérinaire, le domaine des plantes pharmaceutiques et les techniques médicales et paramédicales sont absentes dans la région.

38. L'étude du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana, en 2018, préconise ainsi, dans le cadre d'une réforme du système d'enseignement dans le supérieur, de :

- Créer des formations en nouvelles technologies en particulier des diplômes d'ingénieur dans des sciences des mines et des sols, dans l'hydraulique, dans la production forestière, dans l'industrie agroalimentaire et dans l'informatique.
- Améliorer le système LMD en concertation avec les différents acteurs : l'ensemble du système LMD doit être consolidé et les textes législatifs sont révisés ;
- Pourvoir certaines disciplines (langues étrangères, arts et métiers, audiovisuel,...) en nombre suffisant de personnel enseignant qualifié compte tenu des besoins du marché de l'emploi ;
- Développer des cursus, des programmes et une pédagogie appropriée permettant de consolider l'éducation entrepreneuriale ;
- Opérationnaliser la formation d'ingénieurs : Former plus d'ingénieurs de terrain en ouvrant des passerelles avec les formations professionnalisantes ;

- Le lancement d'une étude technique sur le projet d'extension de l'Institut supérieur des études technologiques de Siliana, dont le coût de réalisation est estimé à un million de dinars.

- La construction d'un foyer pour les étudiants à Siliana moyennant une enveloppe de 4,5 millions de dinars.

- Promouvoir la co-construction des parcours de formation : L'offre de formation co-construite est développée au niveau des universités et des ISET ;
- Développer la culture entrepreneuriale dans la formation des doctorants pour améliorer leur employabilité : la culture entrepreneuriale est instaurée dans la formation des doctorants ;
- Assurer le suivi des diplômés (observatoires, association des anciens diplômés, ordres professionnels, répertoires sectoriels) ;
- Mettre en place des mécanismes de participation des régions et des structures de développement au financement des projets de recherche et de l'innovation ;
- Impliquer les structures de recherche dans le développement des régions ;
- Promouvoir et valoriser la propriété intellectuelle de l'université (mesures incitatives concernant l'enregistrement de brevets,...).

○ *Les équipements de formation professionnelle*

39. Encore, selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana, la région dispose également de 6 établissements de formation professionnelle publics et de 6 centres de formation privée. Il n'existe pas réellement de centres de formation destinés à former et encadrer des jeunes en vue de la création d'entreprises et l'exploitation des potentialités locales (agriculture, tourisme, BTP). D'autre part, la faiblesse du tissu industriel et des activités de services dans le gouvernorat n'a pas rendu facile l'insertion des sortants des centres de formation existants dans le marché du travail local, ajoutant à cela l'insuffisante collaboration entre les entreprises et les structures de formation professionnelle dans le gouvernorat. (URAM, 2018, p.30).

3.6 LE RENOUVEAU DE SILIANA : LE DEGRE DE DIFFUSION DES INNOVATIONS PAR LA VILLE

40. A Siliana, l'essentiel des innovations étaient limitées au domaine de la télécommunication et à l'enseignement supérieur, avec naturellement des déficiences dans chacun de ces domaines.

41. En matière de télécommunication, par exemple, le réseau téléphonique fixe reste faible, surtout en milieu rural, même le plus proche de la ville. Certes, des efforts ont été entrepris pour moderniser le réseau Internet, mais le développement des services en matière des TIC se trouve freiné par l'état des infrastructures (absence de couverture totale dans toutes les délégations du gouvernorat).

42. En matière de l'enseignement supérieur dans la ville, en tant qu'une locomotive de diffusion des innovations dans et par la ville, le fait de tenir compte de la stratégie de restructuration de l'enseignement supérieur dans les régions de l'intérieur de la Tunisie, reformulée l'étude du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana, quelques

questions se posent avec encore plus d'acuité en 2021 et avec insistance : « quel avenir pour la ville de Siliana, rebond ou plutôt déclin ? », « comment enrayer l'altération continue du poids de la ville en terme d'enseignement supérieur -la ville étant d'ailleurs fragile à ce niveau par rapport aux autres villes de sa région ? », surtout que cette stratégie insiste sur certains éléments qui, selon nous portent en eux les indices et les interprétations « non rassurants » permettant de présager un futur déclin de la ville et d'émettre, à la lumière de cette lecture des faits l'hypothèse de la perte des accélérations au niveau du dynamisme de la ville, voire l'hypothèse de la stagnation.

43. Ces éléments correspondent plutôt à des anomalies dont la stratégie de la répartition des établissements de l'enseignement supérieur au sein des régions intérieures, en général, et au sein du gouvernorat de Siliana, en particulier, doit tenir compte, et qui se résument dans les points suivants :

- Le phénomène de transition démographique qui touche la population en Tunisie, et la perte des accélérations de la perte annuelle d'un effectif important d'étudiants qui en résulte. En effet, le contingent des étudiants rejoignant les filières de l'enseignement supérieur tend à s'amoinrir d'année en année et c'est particulièrement visible au sein des instituts localisés autre que dans les zones littorales et les grandes villes. Dans le cas du gouvernorat de Siliana, les indicateurs des effectifs de l'Institut Supérieur des Etudes Technologiques (ISET) et de l'Institut Supérieur des Arts et Métiers (ISAM) marquent une baisse d'environ 50 étudiants/an sur la période s'étalant entre 2011 et 2015.¹⁸ L'étude du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana préconise de « prévoir à cet effet un renforcement de l'encadrement des étudiants par les activités extra-universitaires et améliorer la visibilité des instituts à la fois pour renforcer l'attractivité des établissements existants et pour améliorer les conditions de scolarité » (URAM, 2018, p.179).
- Stratégiquement, les deux instituts implantés à Siliana regroupent un effectif d'environ 1000 étudiants (1160). La même étude recommande à veiller à ce que ce nombre ne baisse pas car il détermine l'avenir de nombreuses micro-entreprises au niveau de la ville de Siliana et des services à la personne. Selon cette étude, ces deux instituts doivent également s'adapter à l'innovation et être d'actualité par rapport aux autres instituts de la Tunisie. Si en effet il n'est plus rentable pour l'Etat de créer de nouveaux établissements, la stratégie du Ministère de l'Enseignement supérieur doit aller vers la préservation des acquis et le gouvernorat doit intervenir pour préserver ce capital de rayonnement au niveau de la région. Ainsi, l'étude préconise également l'aménagement de deux nouvelles structures universitaires qui seront rattachées au campus de la ville de Siliana et qui dépendent du rectorat de l'Université de Jendouba : (1) la création d'une école supérieure des ingénieurs au niveau de la commune de Siliana, (2) la création d'un institut supérieur de Biogéologie au niveau de la commune de Siliana. Sur ce juste point,

¹⁸ URAM (Bureau d'études), 2018, Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana – Phase 3- Dossier définitif, 247p.

la recommandation de l'étude en question semble être, selon nous, en perte de son équilibre et de tout sens, car une telle « dépendance vis-à-vis du rectorat de l'Université de Jendouba » jouera à l'encontre de toute possibilité de rayonnement de la ville à ce niveau.

44. En même temps, ce qui semble important à signaler dans cette étude, c'est qu'elle insiste sur le fait que la réforme de l'université et sa restructuration au niveau de la ville de Siliana sont nécessaires pour en faire un pôle universitaire respectable ayant un fort potentiel scientifique, et qu'il est urgent de mobiliser les efforts et les potentialités de toutes les parties, académiques, politiques, syndicales et celles de la société civile, pour positionner l'université en une véritable plate-forme de formation solide, par la recherche scientifique. Selon l'étude, l'ouverture des établissements d'enseignement supérieur sur leur environnement sociétal, industriel et culturel et leur implication dans le développement régional doit devenir une réalité. L'étude précise également que la réforme doit tenir compte aussi des spécificités régionales du pays et des infrastructures disponibles d'où la nécessité de créer des « pools universitaires » destinés à une gestion en commun des moyens et ressources dans le but évident de renforcer leurs collaborations permettant d'assurer la qualité de formation et d'études la plus appropriée, compatible avec les besoins du marché de l'emploi.

4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

45. Au terme de cette brève analyse, il convient de tirer quelques conclusions et de présenter quelques recommandations. Mais avant cela une question crucial se pose: Siliana, en tant qu'une ville moyenne est-elle condamnée, aujourd'hui, à vivre à l'ombre des grandes agglomérations de sa région (Nord-Ouest), Jendouba, Le Kef, Béja, ou peut-elle s'émanciper en misant sur des partenariats de proximité ?

4.1 QUELQUES CONCLUSIONS : DE NOMBREUX SIGNES DE FRAGILISATION DE LA VILLE DE SILIANA

- Siliana semble être encore, à l'heure actuelle, **une ville affaiblie face à la métropolisation non seulement de la capitale du pays Tunis, mais aussi face à d'autres grandes villes de sa région (le Nord-Ouest) : Jendouba, Le Kef,** Perte d'attractivité, désindustrialisation (fermeture d'un nombre important d'unités industrielles et d'usines), déficit migratoire voire démographique, chômage et pauvreté, insuffisance des équipements publics (hôpitaux, tribunaux, etc.) sont autant de réalités qui affectent aujourd'hui la ville, autant qu'un bon nombre d'autres villes de même taille en Tunisie, en particulier dans les régions intérieures du pays, dont la majorité sont en net déclin démographique. La plupart d'entre elles s'estiment sacrifiées par l'État au profit des métropoles régionales et nationales. L'enjeu auquel elles font souvent face est de savoir comment exister et résister dans les marges urbaines, surtout dans un contexte de forte métropolisation.

- **Une métropolisation qui s’oppose aux petites villes et villes moyennes, du moins dans le cas de Siliana.** Pourtant, l’idée selon laquelle la métropole ne fait que dominer et se développer aux dépens des autres villes est à nuancer ; le dynamisme de certaines autres villes est notamment lié à l’importance et à l’enrichissement des relations que ces métropoles entretiennent avec les villes environnantes qui présentent leurs propres dynamiques, à l’image de certains pôles de compétitivité, par exemple, ou de ce qu’on appelle les villes intermédiaires. On peut citer en Tunisie, par exemple, Sidi El Hani : la commune du Sahel tunisien qui propose le plus grand nombre d’offres d’emploi ou Ben Arous : la zone industrielle par excellence.

4.2 RECOMMANDATIONS :

- Dans le grand jeu de la compétitivité et de l’attractivité et dans le contexte actuel de crise économique généralisée, où l’État semble être en train d’assurer, uniquement, le minimum vital, la solution est très simple -et ceci valable pour toutes les autres villes moyennes du pays : Siliana doit se réinventer.
- Les acteurs de la ville (les responsables politico-administratifs locaux et régionaux : le président de la commune, le gouverneur, les associations, ...) doivent être conscients de l’enjeu de la gestion urbaine plus particulièrement (aménagement urbain, réhabilitation urbaine, projets de lotissements, ...). Il s’agira, par exemple, d’identifier le rôle, les responsabilités et les moyens des différents acteurs de la gestion urbaine locale, et de les sensibiliser aux enjeux liés à la métropolisation grandissante, surtout dans le cas où la ville en question se situe dans « l’ombre » d’une métropole. Ainsi et à titre indicatif, développer une stratégie de développement urbain se basant fortement et notamment sur le secteur privé dans une optique de partenariat public-privé renforcé, prévoir un renforcement des intercommunalités existantes qui devront passer la vitesse supérieure ou envisager de nouveaux regroupements de petites villes et villes moyennes de proximité constitueront une solution pour sortir de l’ombre de la métropole-dominante. Car pour les villes de dimension plus modeste, seule solution pour s’assurer dynamisme et attractivité économique : les regroupements ou les mises en réseaux. Autrement-dit, on devrait souligner, dans le cadre de ce colloque et entre autres, l’importance d’une approche globale de la gestion et du développement des petites villes et villes moyennes incluant une gouvernance inclusive de cet enjeu ainsi qu’un renforcement des capacités des différents acteurs de la question -y compris -aussi- en termes de citoyenneté active.
- Sensibiliser les acteurs locaux et régionaux, voire nationaux, aux enjeux liés à la complexité du phénomène de la métropolisation : Montrer comment, dans un contexte aussi complexe (le phénomène de la métropolisation), les petites villes et villes et villes moyennes subissent les changements de façon plus dure. Avec quelques exceptions, les capitales principales et les villes multifonctionnelles dominent la hiérarchie au sein d’une armature urbaine hiérarchisée.

- Siliana, en tant qu'une ville moyenne, aujourd'hui, doit chercher comment sortir de l'ombre des métropoles régionales et nationales (Tunis), en se transformant en une ville dynamique bien connectée (via l'amélioration de son le réseau de transport routier régional et national) et en essayant de profiter de sa proximité de la capitale du pays et de sa situation au sein de sa zone d'influence. En effet, les villes bien desservies par les réseaux de communication et de transport, et situées dans la zone d'influence d'une métropole, peuvent tirer profit de l'économie résidentielle. Certaines peuvent même connaître un renouveau porté par une dynamique économique locale, par la valorisation du cadre de vie mais aussi par la mobilisation de leurs acteurs.
- Siliana, en tant qu'une ville fragilisée, aujourd'hui, par la dominance de Tunis et de la supériorité de certaines autres métropoles à l'échelle régionale, doit se mobiliser pour changer son image.

REFERENCES

- Belhedi Amor, 1995, « L'aménagement du territoire entre le discours et la pratique », *Revue tunisienne de géographie*, n°27. pp. 9-35.
- Belhedi Amor, 2016, « Maillage administratif régional et régionalisation en Tunisie. Continuité et rupture »
- Ben Jelloul Mourad, « L'aménagement du territoire national et les contraintes de la nouvelle gouvernance dans la Tunisie postrévolutionnaire », *L'Année du Maghreb* [Online], 16 | 2017, Online since 05 July 2017, connection on 29 June 2021. URL : <http://journals.openedition.org/anneemaghreb/2939> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/anneemaghreb.2939>
- Ben Jelloul Mourad, « L'aménagement du territoire national et les contraintes de la nouvelle gouvernance dans la Tunisie postrévolutionnaire », *L'Année du Maghreb*, 16 | 2017, 31-52.
- Bennis Ali, 2012, « Le schéma d'aménagement du territoire national tunisien ou comment concilier compétitivité, efficacité et durabilité ». PUP, PUAM. *Aménagement durable des territoires méditerranéens*, PUP, PUAM, pp.49-57, 2012, Espace et développement durable. halshs-00741164.
- Bousmaha Ahmed et Boulkaibet Aissa, 2019, « Planification foncière et espaces agricoles périurbains en Algérie », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 10, n°3 | Décembre 2019, mis en ligne le 20 décembre 2019, consulté le 31 octobre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/16002> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.16002>
- Bousmaha Ahmed et Chouache Abdelkader, 2017, « L'étalement urbain et ses impacts sur le foncier rural en Algérie. Le cas de Sétif et sa région », in *La petite exploitation agricole méditerranéenne, une réponse en temps de crise*, Paoli J.-C. (coordinateur), *Options méditerranéennes*, série A, n° 117, p. 155-166.
- Bousmaha Ahmed, 2014, « Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie : le cas de la région centrale du Tell de l'Est

- algérien ». Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre, *Revue semestrielle de l'Université de Constantine*, N° 39, juin.
- Bousmaha Ahmed, 2014, « Planification foncière et espaces agricoles périurbains en Algérie : Le cas de l'agglomération de Skikda ». Paru dans *Développement durable et territoires*, Vol. 10, n°3 | Décembre 2019
 - Dlala Habib, 2011, « L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation », *Méditerranée*, 116 | 2011, 95-103.
 - Escallier Robert, 1986, In « Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe », URBAMA, Fascicules de recherches n°16-17.
 - George Pierre, 1968, « Pour une étude systématique des petites villes ». In: *Annales de Géographie*, t. 77, n°424, pp.743-747.
 - Gilli Frédéric, 2015, « Les territoires de l'innovation... ne sont pas ceux qu'on croit », In « *L'Économie politique* » 2015/4 (N°68), pp.20-35.
 - Khmais Zouhaier, 2020, « De la petite ville à la ville moyenne : le cas de la ville de Siliana (Nord-Ouest tunisien) », In Fazai Seddik (dir.), « *La ville moyenne. Quel rôle dans le contexte de la Mondialisation* », Centre de Publication Universitaire, Collection « Sciences humaines, sociales et religieuses », pp.289-328.
 - Miossec Jean-Marie et Sghairi Mondher, 1986: « Dans le haut-tell tunisien : Siliana, du souq au chef-lieu de gouvernorat », In « *Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe* », URBAMA, Fascicules de recherches n°16-17.
 - Périgois Samuel, 2008, « La mobilisation du champ patrimonial dans l'élaboration d'une identité "petite ville" ». (*Heritage and identity strategies in small-sized Cities*). In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, 85e année, 2008-1 (mars). Petites villes françaises / Pierre monumentale. pp. 23-32. DOI : <https://doi.org/10.3406/bagf.2008.2594>, www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_2008_num_85_1_2594
 - Pumain Denise, 1999, « Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques? », in *Revue de Géographie Alpine*, n° 2, pp.167-184.
 - Said Madani, 2012, « Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie: Cas de Sétif ». Thèse en vue de doctorat d'état en Architecture, Université FERHAT Abbas de Sétif. 266 p.
 - Signoles Pierre et Semmoud Nora (dir.), 2003, « Exister et résister dans les marges urbaines. Villes du Bassin méditerranéen », Éditions de l'Université de Bruxelles, Collection « Environnement, sociétés, territoires », 322 p.
 - URAM (Bureau d'études), 2018, Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement du Gouvernorat de Siliana – Phase 3- Dossier définitif, 247p.
 - Voisin-Bormuth Chloë, 2020, « Le rebond des villes moyennes, une réalité ? Une perspective européenne sur les trajectoires des villes moyennes »

LARBAA NATH IRATHEN, GENESE ET DEVELOPPEMENT D'UNE PETITE VILLE EN HAUTE MONTAGNE DE KABYLIE

LALEG Aziz ⁽¹⁾, OUAR Lynda⁽²⁾ et BOUSMAHA Ahmed ⁽³⁾

- (1) Doctorant, villes, territoires et environnement, Institut de Gestion des Techniques urbaines, université Larbi Ben Mhidi Oum el Bouaghi, Mail: laleg.aziz@yahoo.fr
- (2) Architecte, spécialiste du patrimoine de la ville de Larbaa Nath Irathen Mail : lynda.ouar@gmail.com
- (3) Professeur en géographie et aménagement du territoire, Faculté des Sciences de la Terre et d'Architecture. Université Larbi Ben Mhidi, Oum El Bouaghi
Ahmed.bousmaha@univ-ueb.dz

Résumé

Étudier le massif central de la Grande Kabylie, c'est étudier une région dont le peuplement remonte à plusieurs millénaires. Ce territoire est fortement peuplé et parsemé le long des lignes de crêtes et à flanc de montagne d'une multitude de villages, 1400 selon certaines estimations. Cet équilibre fût longtemps jalousement préservé par la population locale, jusqu'à l'arrivée de la colonisation française. La création du Fort Napoléon qui deviendra Fort National sur le site du Souk Larbaa aura les effets d'un cataclysme pour la région et signera le début d'un nouveau modèle d'urbanisation.

A l'indépendance, fort national deviendra Larbaa Nath Irathen elle connaîtra une extension importante, Nous tenterons à travers ce travail, de montrer les différentes étapes de son évolution en signalant les moments de ruptures qui ont conduit à la création et développement de ce cas unique d'une petite ville en haute montagne de grande Kabylie. Nous tenterons de la situer actuellement au sein de l'armature urbaine de la wilaya de Tizi Ouzou dont elle dépend administrativement, car il s'agit, à travers ce cas précis de Larbaa Nath Irathen, d'étudier d'une manière générale l'impact des petites villes de montagne dans le mouvement d'urbanisation de cette zone de la Kabylie.

Mots clés : Kabylie, zone de montagne, petites villes, micro urbanisation.

Larbaa Nath Irathen, genesis and development of a small town in the high mountains of Kabylia

Summary

This work introduces a deep study of the central massif of Kabylie, a region whose people settled several millennia ago. This region is highly populated and dotted along the ridge lines and on the mountain side of a multitude of villages, 1400 according to some estimates. This balance was preserved by the local population for long time, until the arrival of French colonization. The creation of Fort Napoleon, which will become Fort National on the site of Souk Larbaa, will have the effects of a cataclysm for the region and will mark the beginning of a new model of urbanization.

After independence, Fort National is renamed as Larbaa Nath Irathen. It underwent tremendous changes. We will try through this work, to underline the different stages of the evolution of this region, by highlighting the breakthrough moments of the creation and development of this unique case of a small town in the high mountains of Kabylie. We will try to localize it within the urban framework of the wilaya of Tizi Ouzou on which it depends administratively. Through this very specific example of Larbaa Nath Irathen, this research project aims at studying the impact of small mountain towns in the urbanization movement of the Kabylie's area.

Keywords: Kabylie, mountain area, small towns, micro urbanization.

Introduction

Les zones montagneuses ont depuis longtemps suscité l'intérêt des géographes (DEBARBIEUX, 2001). La définition de cet espace ci spécifique varie en fonction de chaque spécialité, les géographes à eux seuls ont donné trois définitions différentes (BRAS, LE BERRE, & SGARD, 1984). Souvent synonyme de campagne ou de monde rural, la montagne est aussi le domaine de la petite ville (Barbier, 1972) et participe activement au phénomène d'urbanisation que connaissent les pays.

L'Algérie n'est pas en reste et ces espaces montagneux enregistrent des mutations profondes de son système d'occupation du sol, les montagnes algériennes ont aussi permis l'émergence de petits centres urbains qui contribuent à structurer le territoire national. L'émergence de ces petites villes est dû à différents phénomènes historique, la colonisation française en est l'une des causes marquantes.

Pour ce travail nous avons choisi d'étudier le massif central de la Grande Kabylie, fortement peuplée et parsemée le long des lignes de crêtes et à flanc de montagne d'une multitude de villages, 1400 selon certaines estimations (YESGUER, 2008). Cet équilibre fût longtemps jalousement préservé par la population locale, jusqu'à l'arrivée de la colonisation française. La défaite lors de la bataille d'Ichariden et la création du Fort Napoléon qui deviendra Fort National sur le site du Souk Larbaa dans le territoire de l'une des plus ardentes et emblématiques tribus kabyles à savoir les Ath Irathen (CARREY, 1858), aura les effets d'un cataclysme pour la région et signera le début d'un nouveau modèle d'urbanisation.

1. Contexte historique de la création de Fort Napoléon

La tribu des Ath Irathen a depuis toujours joué un rôle prépondérant dans le pays d'une manière générale et en Kabylie d'une manière plus particulière, en atteste les nombreux faits historiques relatés à travers l'histoire. (Ibn Khaldoun) , (Boulifa, 2018).

Au début de la colonisation française les Ath Irathen furent aussi mis au premier plan, la lettre adressée par le Dey Hussein aux Ath Irathen¹⁹ (ROBIN, 1999), en fait foi., suite à cet appel, les tribus kabyles réunirent une armée prête à se mettre en marche vers Alger, les Ath Irathen furent guidés par « *Si Mohammed el-Hannachi Naït Ou-Amar de Tamazirt, avaient pour marabout Si Mhamed Saadi qui portait le drapeau de la zaouïa de Chikh Ou-Arab.* » (ROBIN, 1999).

Les Ath irathen fut aussi l'une des tribus les plus redoutées par les français en atteste les propos d'Emile Carrey dans son récit sur la conquête de la Kabylie : « *Parmi les diverses nations insoumises de la grande Kabylie, celle des Beni-Raten est une des plus ardentes à l'indépendance. Depuis longtemps la conquête française trouve cette tribu dressée partout devant ses âmes et son influence. Elle est divisée en cinq fractions, parfois ennemies entre elles, mais toujours unies pour la lutte contre les chrétiens* » (CARREY, 1858).

La confédération des Ath Irathen fut historiquement composée de cinq fractions à savoir Les Ath²⁰ Irdjen, les Ath Akerma, les Ath Oumalou, les Ath Oussamer les Ath Aggouacha autonome les unes des autres. Chaque fraction est à son tour divisée en villages. (HANOTEAU & LETOURNEUX, 1893).

2. La construction du fort une rupture avec le model ancien

Après tous les événements cités précédemment, la construction d'un fort militaire au cœur du territoire des Ath Irathen dans le massif de la grande Kabylie s'explique aisément : « *le général de Chabaud-Latour, chef du service du génie en Algérie, est chargé de choisir l'emplacement du fort et de fixer le tracé d'une route carrossable, qui le reliera au bordj de Tizi-Ouzou.* (CARREY, 1858) L'emplacement du fort fut choisis au niveau du plateau de souk larbaa, La première pierre fut déposée le 14 juin est le jour anniversaire des batailles de Marengo et de Friedland et du débarquement, des Français en Algérie. (CARREY, 1858)

L'emplacement du fort fut choisi au niveau du Souk Larbaa qui signifie « le marché du mercredi », en effet c'est en ce lieu que se tenait chaque mercredi le marché hebdomadaire ou toute la population des Ath Irathen et de tribus avoisinantes venait s'approvisionner. Le rôle de ce souk ne se limitait pas uniquement à sa fonction commerciale mais avait une tout autre dimension sociale et une place centrale dans la vie concrète et l'imaginaire de la société kabyle de l'époque. (Doumane, 2010) .

¹⁹ Voici un extrait de ladite lettre : « *Salut sur tous les Kabyles et sur tous leurs notables et leurs marabouts. Sachez que les Français ont formé le dessein de débarquer et de s'emparer de la capitale de l'Algérie. Vous êtes renommés pour votre courage et votre dévouement à l'islamisme. Le gouvernement turc vous appelle à la guerre sainte pour que vous en retiriez les avantages qui y sont attachés, dans ce monde et dans l'autre, à l'instar de vos ancêtres qui ont combattu dans la première guerre sainte. Celui qui veut être heureux dans l'autre monde doit se dévouer entièrement à la guerre sainte lorsque le temps en est venu. La guerre sainte est un devoir que nous impose la religion lorsque l'infidèle est sur notre territoire.* »

²⁰ Les Ath signifient les gens ou les descendants de ...

Sur le plan physique l'emplacement de souk Larbaa avait plusieurs avantages, en plus d'être l'un des plus larges plateaux existant dans le massif central de Kabylie, son sol solide fut propice à l'implantation d'un fort militaire en plus de la présence de nombreuses sources d'eau. D'une hauteur moyenne par rapport à la hauteur du Djurdjura, ce site permet néanmoins d'avoir un panorama sur une bonne partie des tribus du massif central kabyle notamment les Ath Yanni, Ath Fraoucen, ainsi que sur la stratégique plaine du Sebaou. (CARREY, 1858).

La construction de Fort napoléon fut en rupture avec le mode de construction de l'époque *Ce sont des villages, allongés ou circulaires, presque tous coniques au sommet et couverts de tuiles rouges. Ils se ressemblent tellement que, même quand on en sait tes noms, on les prend indéfiniment les uns pour les autres.* (Masqueray, 1880)

En plus de l'aspect militaire, le Fort Napoleon puis dénommer fort National a aussi joué un rôle dans l'encadrement administratif de la population, la division administrative de la kabylie du Djurdjura à l'époque en cinq cercles. Du tableau numéro... nous constatons que la densité de population est la plus importante au niveau du cercle de Fort Napoleon.

Tableau 4 Répartition de la population par cercle de la région de la Kabylie du Djurdjura

Cercle	Population	Surface	Densité de la population
Fort Napoleon	76 616	65 309	118,70
Tizi Ouzou	100 334	124 071	80,59
Draa El Mizan	48 113	78 486	61,67
Dellys	50 446	98 038	51,36
TOTAL	275 809	365 904	75,25

Source : (HANOTEAU & LETOURNEUX, 1893)

Du tableau numéro nous constatons que le cercle de Fort Napoleon, est constitué de neuf confédérations de tribu ou tribu, leur taille varie nous constatons que la confédération des Ath Irathen qui compte cinq fractions avait une population estimée à 19 498 habitants en 1866.

Tableau 5 : Les tribus dans le cercle de Fort Napoléon

Confédération ou tribu	Population
Confédération des Ath Irathen	19 498
Confédération des Ath bethroun	34 178
Confédération des Ath Menguellet (igaouaoun)	
Tribu des Illilten	3 030
Tribu des Ath Itouragh	4 797
Tribu des Ath Yahia	5 410
Tribu des Illoulen Oumalou	3 299
Tribu des Ath Ziki	490
Confédération des Ath Idjer	5 914
Total	76 616

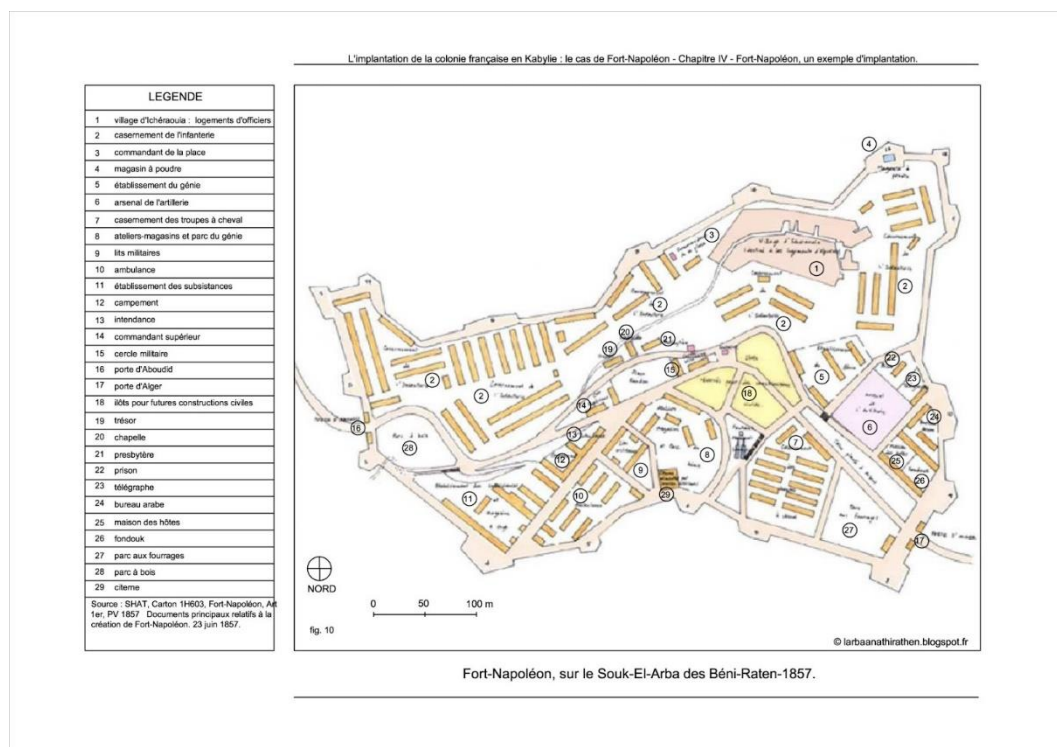
Source : (HANOTEAU & LETOURNEUX, 1893)

3. Les étapes de développement de fort national

L'Analyse diachronique et morphologique a permis à l'Architecte Lynda OUAR (Ouar & Barré, 2001) de dégager 5 étapes de l'évolution de la ville de Larbaa Ath Irathen que nous résumons ainsi :

1857 – 1862 : cette période verra en parallèle de l'implantation du fort militaire au niveau de Souk Larbaa de la construction d'une route reliant Tizi Ouzou à Michelet (Commune d'Ain el Hammam actuellement), ces deux tâches furent confiées au « *général de Chabaud-Latour responsable du génie militaire en Algérie* ». (CARREY, 1858). Cette route entre Tizi et Michelet a donc été l'axe principal de développement de la ville.

Figure 13 : Plan de construction de fort Napoléon 1857 ;



Source : <https://larbaanathirathen.blogspot.com/>

Tableau 6 : récapitulatif sur la construction de bâtiments militaires, des équipements et des infrastructures durant la période citée

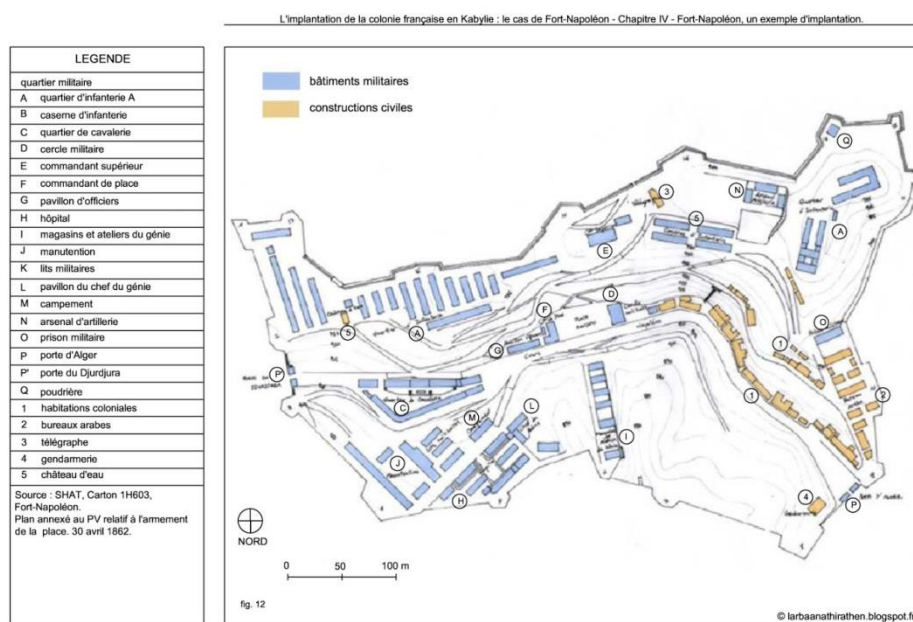
Année	Principales constructions militaires, équipements et infrastructures construites
1857	Tracé de l'enceinte défensive et distribution des établissements militaires. Emplacement des Portes.
1858	Le Quartier B d'Infanterie et le Quartier de cavalerie C (Quartier Roize), les Bureaux Arabes et la prison militaire sont construits. Projet du magasin à poudre.
1859	Projet des bureaux du Commandant supérieur.
1860	Projet de l'église de la commune
1859-1862	Organisation du parc à fourrages.

Source : (Ouar & Barré, 2001)

3.1 1862 – 1962

Durant cette période le gros de l'ouverture des routes fut orientés vers la création de nouvelles routes sur les traces des pistes qu'empreinte la population locale avant la colonisation française. Ces routes vont permettre de relier fort national aux villages alentours ainsi que de permettre l'élévation de nouveaux édifices en dehors de l'enceinte du Fort.

Figure 14 : Plan Fort Napoléon 1862



Plan de Fort-Napoléon-1862.

Source : <https://larbaanathirathen.blogspot.com/>

Tableau 7 : récapitulatif sur la construction de bâtiments militaires, des équipements et des infrastructures durant la période citée

Année	Principales constructions militaires, équipement et infrastructures construites
1864	Organisation des locaux de punition dans le Quartier B et projet de circonscription de la zone des fortifications, limite extérieure 11.
1866	Projet de l'école indigène des Arts et Métiers.
1867	Extension du cours Napoléon pour l'extension du village européen.
1868	Projet de construction du Réduit dans la partie haute du Fort.
1871	Projet du poste télégraphique.
1872	Projet de la caserne de gendarmerie
1875	Projet de répartition et d'affectation des chambres de la caserne du Réduit.
1878	Projet de l'hôpital militaire.
1880	Projet d'installation de conduites d'eau pour la commune de Fort-National. Projet du Quartier A d'infanterie (Caserne Voirol).

1888	Agrandissement du magasin aux munitions et construction d'un petit magasin à poudre
1888	Circonscription des limites intérieures et extérieures de la zone des fortifications de la place et de la limite extérieure du Réduit.
1892	Projet des fortins d'Imaïsseren et de Taguemount. Demande de la commune de la location d'un emplacement du marché quotidien, à côté de la porte d'Alger.
1893	Demande de cession à titre définitif de la Carrière d'Imaïsseren, affectation d'une partie aux services civils et d'une autre partie au Génie.
1906	Réparations et améliorations de l'enceinte.
1910	Alimentation en eau potable de la commune.
1914	Apport de trois mitrailleuses destinées à défendre la place. 14
1922	Projet d'élargissement de la route nationale 15 à Fort-National
1923	Projet de restructuration concernant les parcelles des anciens ateliers du Génie destinées à recevoir le groupe scolaire.
1926	Désaffectation de bâtiments militaires : le Quartier Roize (cavalerie) devient des bureaux et logements de fonctionnaires, le Cercle militaire, le Pavillon d'officiers et le Pavillon du Génie sont transférés au domaine civil. Passage à l'autorité civile de l'ancien hôpital militaire.
1934	Cession à la commune du parc aux fourrages.
1962	Indépendance de l'Algérie : départ des militaires et des colons

Source : (Ouar & Barré, 2001)

3.2 périodes 1962- 1973

Tableau 8 : récapitulatif sur la construction de bâtiments militaires, des équipements et des infrastructures durant la période citée

Secteur	Extra-muros
L'entrée Nord de la ville	Etablissement public hospitalier
	Siege de la Daira
	Cités d'habitations
	Groupes scolaires
L'entrée Sud de la ville	Cité 80 logements sur l'ancien hélicoptère
	Début des travaux de la zone d'activité d'abouidid
	Lycée
	Salle de cinéma
Secteur	Intra-muros
	Destruction de baraquement de la caserne Voirol pour construire des logements de fonctions

Source : (Ouar & Barré, 2001)

3.3 Depuis 1973

Durant cette période la ville de Larbaa Nath Irathen connaîtra un moment de rupture cruciale dans le processus de son développement à savoir la

destruction des deux portes, la porte du Djurdjura en 1974 et la porte d'Alger en 1985. (Ouar & Barré, 2001) Le symbolique véhiculé par ces deux portes est encore vivace dans la mémoire collective de la population, en effet, depuis leur création en jusqu'en 1962 ces deux portes étaient fermées le soir, ce qui a conduit à une certaine dualité entre les habitants de la ville (citadin) et ceux des villages (paysans) aux alentours qui étaient obligés de rentrer chez eux le soir.

L'ancienne limite de la ville de larbaa nath irathen n'existant plus, elle a connu une densification et une fragmentation urbaine anarchiques importante ces dernières années, ceci le long des voies de circulations ayant déjà conduit ou qui se réaliseront bientôt une conurbation avec des villages alentours.

Malgré toutes ces transformations un certain nombre d'équipement de la période colonial subsistent encore notamment on trouve :

L'ex hôpital militaire. La poste. Hôtel de France. Le grand hôtel. Le commissariat. La rue d'en haut, La rue d'en bas La caserne roulière en ruine, une partie de la muraille. Les fortin d'imaissereen et aboudid en ruine, L'école garçon (rendu célèbre par moulood Feraoun). Barres : 96 logements et 32 logements.

4. Larbaa Ath Irathen dans le système urbain actuel de la wilaya de Tizi Ouzou

4.1 Evolution de l'urbanisation de la wilaya de Tizi Ouzou, un réseau urbain de petites villes

Sur les 382 agglomérations que compte la wilaya de Tizi-Ouzou en 2008, (RGPH, 2008) seuls 32 sont considérées comme étant urbaines. Ce réseau urbain se caractérise par des villes de petites tailles.

La ville la plus importante Tizi-Ouzou n'a atteint 100 000 habitants qu'en 2008 Draa Ben Khedda la 2^{ème} plus grande agglomération urbaine avec 29 403 habitants constitue dans la réalité le prolongement naturel de la ville de Tizi-Ouzou vu sa proximité géographique.

C'est pendant les 20 premières années, c'est à dire entre 1966 et 1987 que la multiplication d'unités urbaines a été la plus importante. On est passé d'une agglomération urbaine en 1966 à 20 en 1987. Ce qui coïncide avec les plus forts taux de croissance de la population urbaine qu'a connu la wilaya

Entre 1987 et 2008 la wilaya de Tizi-Ouzou a connu une diminution de cette dynamique. En 2008, elle compte 32 agglomérations urbaines. Or on peut remarquer que sur ces 32 agglomérations urbaines 15 soit près de la moitié à moins de 10 000 habitants, 11 entre 10 et 20 000 et 5 entre 20 et 30 000 habitants.

Tableau 9 : Evolution du nombre d'agglomération urbaine par taille

Taille (hab)	1966	1977	1987	1998	2008
-5000		03	03		
5 à 10000		03	11	12	15
10 à 20000		01	05	11	11
20 à 30000	01	01		03	05
50 à 100000			01	01	
+ 100000					01
Total	01	08	20	27	32

Source : (Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi Ouzou, 2014)

4.2 Une urbanisation différenciée par zones physiques

La croissance urbaine concerne l'ensemble de la wilaya, aussi bien la montagne que la plaine, mais cette urbanisation présente des différences notables dans l'intensité et dans la forme d'une zone géographique à une autre.

La plaine du Sebaou avec un taux d'urbanisation de 65.41% est la zone la plus urbanisée. L'importance de cette urbanisation est liée à la présence des deux plus grands centres urbains de la wilaya à savoir Tizi-Ouzou chef-lieu de wilaya et Draa Ben Khedda. Ces deux centres regroupent 133 715 habitants soit un peu plus du quart de la population urbaine de la wilaya.

Elle est suivie par la zone de dépression de Draa El Mizan avec un taux d'urbanisation de 50%. Ces deux entités représentent à elles seules 44.45% de la population urbaine de la wilaya.

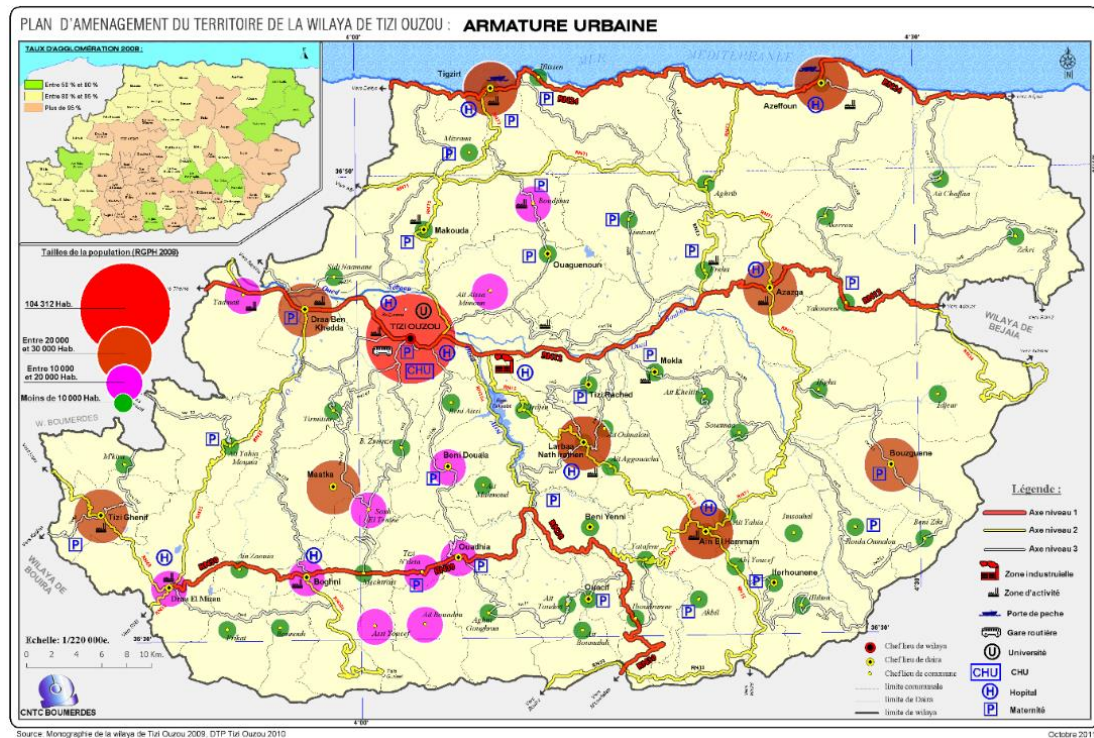
La zone de montagne avec la chaîne centrale et la chaîne côtière sont les moins urbanisées avec respectivement un taux de 35.57% et 42.15%.

Tableau 10 : Evolution de la population urbaine et du taux d'urbanisation par zones géographiques

	1977		1987		1998		2008	
	Pop urb	%	Pop urb	%	Pop urb	%	Pop urb	%
Bande littorale	1767	1.60	5644		-	-	14797	26.25
Chaîne côtière	-	-	5431	7.26	16 562	11.07	36549	35.09
Vallée du Sébaou	51 289	45.52	88 060	54.66	124 500	52.31	155661	65.41
Dépression DEM	10 474	11.86	24 213	23.68	53 382	41.20	65660	50.67
Chaîne centrale	18396	4.70	94 203	17.83	138581	32.77	210961	35.57
Total	81926	11.85	217551	23.16	389449	35.13	497825	44.60

Source : Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi Ouzou, 2014

Figure 15 : Armature Urbaine de la wilaya de Tizi Ouzou



Source : Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi Ouzou, 2014

Selon les chiffres qui nous ont été transis par la direction de la programmation et du suivi budgétaire, il apparait que la ville de Larbaa nath irathen compte une population de 8479 habitants en 2020, ce qui ont fait d'elle la 24eme agglomération de la wilaya selon sa taille. L'application de la loi rang-taille des villes de la wilaya de Tizi-Ouzou, selon, la loi logarithmique de Zipf élaborée par Dr Djeffal a fait ressortir que « le système urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou est hétérogène et fluctuant. La hiérarchie urbaine des agglomérations est fragile, et cette situation va sans doute affecter l'évolution de ces agglomérations » (Djeffal, 2019). Nous avons constaté que la taille réelle de la ville de Larbaa Nath Irathen dépasse sa taille théorique selon cette loi.

Pour ce qui est de l'application de la loi de W. Reilly, sur la force d'attraction des villes, il en ressort que la ville de Larbaa Nath Irathen située à 26km de la ville de Tizi Ouzou Chef-lieu de la wilaya, ainsi que les villes de sa catégorie sont à plus de 80% dans l'aire d'influence de la ville de Tizi Ouzou. (Djeffal, 2019).

Conclusion

Larbaa Nth Irathen aura eu plusieurs statuts depuis sa création il y a 150 ans. Du Fort Militaire chargé d'assoir la victoire militaire des colonisateurs, elle assurera un encadrement administratif d'une grande partie de la haute Kabylie. A l'indépendance, fort national qui deviendra Larbaa Nath Irathen connaîtra une extension importante, actuellement elle possède le statut

d'agglomération urbaine de près de 10 000 habitants pour une ville qui culmine à plus de 900m d'altitude.

Actuellement, les mutations socio-économiques qu'ont subi ces zones de montagnes ont conduit à l'affaiblissement de l'influence de la ville de fort nationale qui malgré un dynamisme commercial affirmé a du mal à encadrer économiquement son aire d'influence et elle reste fortement sous l'influence de Tizi Ouzou chef-lieu de la wilaya.

Bibliographie

- Barbier, B., 1972. *La survie des petites villes de montagne*, Grenoble: UGA Éditions, Association pour la diffusion de la recherche alpine (ADRA).
- Boulifa, A.-o.-S., 2018. *Djurdjura à travers l'histoire : depuis l'Antiquité jusqu'à 1830 : organisation et indépendance des Zouaoua (grande Kabylie)*. Paris: Hachette/BnF.
- BRAS, C., LE BERRE, M. & SGARD, A., 1984. La montagne, les géographes et la géographie. *Revue de géographie alpine*, pp. 141-153.
- CARREY, É., 1858. *Récits de Kabylie. Campagne de 1857*. Paris: Michel Lévy frères.
- DEBARBIEUX, B., 2001. La montagne: un objet géographique?. *Les montagnes: discours et enjeux géographiques..*
- Djeflal, D., 2019. *Croissance urbaine et formes d'urbanité en pays de montagne*, Oum El Bouaghi: s.n.
- Doumane, s., 2010. « *Marché (Ssuq)* », Paris: Peeters.
- HANOTEAU, A. & LETOURNEUX, A.-H., 1893. *La Kabylie et les Coutumes Kabyles 1893-Tome1 P 299*. Paris: s.n.
- Masqueray, É., 1880. *Formation des cités chez les populations sédentaires de l'Algérie (Kabyles du Djurdjura, Chaouïa de l'Aourâs, Beni Mezâb)*, Paris: Ernest Leroux.
- Ouar, L. & Barré, D., 2001. *L'IMPLANTATION DE LA COLONIE FRANCAISE EN ALGÉRIE : LE CAS DE FORT-NAPOLÉON LARBAË-NATH-IRATHEN : DE LA VILLE FORTIFIÉE A L'AGGLOMÉRATION URBAINE*, PARIS: Ecole d'architecture de Paris-Belleville.
- ROBIN, J. N., 1999. *Notes historiques sur la grande kabylie de 1830 à 1838*. Alger: Bouchène.
- YESGUER, H., 2008. LES INCIDENCES DU SYSTÈME DE TRANSPORT SUR L'OUVERTURE DES ZONES RURALES ISOLÉES. LE CAS DE LA KABYLIE (ALGÉRIE). *les Cahiers Scientifiques du Transport*, pp. 125-146.

LE ROLE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LA CROISSANCE URBAINE DES PETITES ET MOYENNES VILLES A TRAVERS LE TERRITOIRE DE LA WILAYA D'OUUM EL BOUAGHI

MAZOUZ Toufik, GHORABI Nedjela

*Institut de gestion des techniques urbaines, université d'Oum El Bouaghi.
Email : toufik_mazouz@yahoo.fr, nedjla25@live.fr*

INTRODUCTION

A l'instar de la plupart des pays du monde, le phénomène de l'urbanisation en Algérie est devenu un fait tangible. Les statistiques des différents recensements (05 recensements depuis l'indépendance)²¹ montrent que le taux d'urbanisation sur le territoire national est passé de 25.05% en 1954 à 31,4% en 1966 puis à 58,3% en 1998, puis à 66% en 2008. L'armature urbaine algérienne héritée de la période coloniale se déterminait par une urbanisation littorale, mais après l'indépendance, l'état algérien a essayé d'équilibrer le système urbain par le développement des villes de l'intérieur en s'appuyant sur des plans et des programmes d'investissements ainsi que des découpages administratifs qui ont permis la promotion de plusieurs petits centres urbains. Cette politique a favorisé le développement des zones intérieures, ce qui a engendré une accélération de l'urbanisation. (Abed ,2001) Cette forte croissance urbaine qui a marqué l'Algérie indépendante était motivée par un exode rural et des flux migratoires importants, ce qui a engendré une densification du système urbain algérien (KATEB, 2003). En effet, entre 1998 et 2008, 55,7% seulement du croît de la population urbaine est dû à l'accroissement naturel de la population, par contre les 44,3% restant sont dus aux flux migratoires et aux promotions administratives (Ridha, 2008), sans oublier les conséquences de la crise sécuritaire qu'a connue l'Algérie dans les années 90, où on a assisté à une migration de la population des campagnes vers les petits centres urbains limitrophes qui offrent des conditions économiques et sécuritaires favorables aux habitants par rapport à la campagne. Cette situation a provoqué une forte urbanisation des agglomérations de petites tailles, notamment celles dont la taille est comprise entre 05 000 et 20 000 habitants. Actuellement, les villes moyennes (de 50 000 à 100 000 habitants)²², enregistre une croissance accélérée et que les petites villes (de 20 000 et 50 000 habitants) continuent à attirer les populations des zones rurales et des agglomérations urbaines de petites tailles. La Wilaya d'Oum Bouaghi occupe une place importante au niveau de l'est algérien notamment les hautes plaines. Elle s'étale sur un rayon de 80 km de Meskiana jusqu'à Bir chouhada passant par Ain Beida, Oum El Bouaghi, Ain Fakroun, Ain M'Lila et plusieurs autres villes moyennes et petites, à l'exception de la ville d'Ain Beida devenue grande ville depuis le recensement de 2008. La plupart de ces agglomérations urbaines sont héritées de l'époque coloniale, où la plupart d'entre elles étaient implantées sur l'axe historique reliant Cirta (Constantine) et Thevest (Tébessa) actuellement est la

²¹ 05 recensements depuis l'indépendance (1967, 1997, 1987, 1998,2008)

²² Armature urbaine 2008

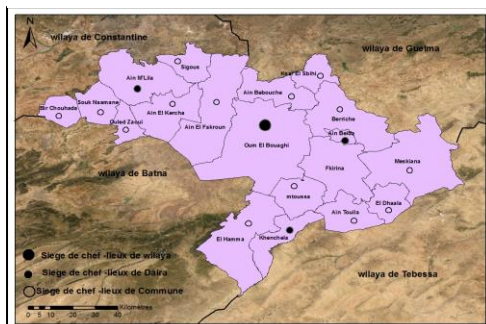
route nationale N°10 est devenue une pépinière des villes moyennes et petites et une population en augmentation permanente, elle représente 12.29% de la population des hautes plaines.

1- la wilaya d'Oum El Bouaghi, un cadre administratif et géographique promoteur

1-1- Naissance de la wilaya d'Oum El Bouaghi

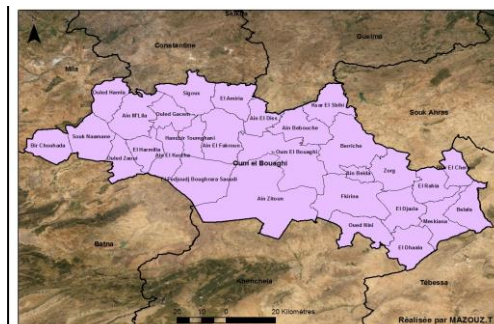
Généralement, l'urbanisation accélérée s'accompagne d'une demande massive de logements et d'infrastructures, mais dans d'autres situations ; c'est l'investissement public qui a motivé l'urbanisation précédé par une promotion administrative comme l'exemple de la wilaya d'Oum El Bouaghi, cette dernière a subi les conséquences du découpage administratif de 1974. Un fait majeur parce qu'il s'agit d'un bouleversement lié à un choix d'un petit centre rural comme chef-lieu d'une wilaya à caractère rural. La promotion d'Oum El Bouaghi est le résultat d'un volontarisme étatique justifié par sa situation centrique pour le commandement d'une wilaya d'une vaste superficie des hautes plaines. Ce petit centre colonial décroche un statut administratif devant trois anciens daïras mieux placés pour jouer ce rôle, il s'agit d'Aïn Beïda, d'Aïn M'lila et de Khenchela. En 1984 et après le nouveau découpage, Khenchela a été promu chef-lieu de wilaya, et les limites de d'Oum El Bouaghi ont été modifiées pour inclure 29 communes.

Figure 01: Wilaya d'Oum El Bouaghi
Découpage administratif de 1974



Source : MAZOUZ, 2021

Figure 02: Wilaya d'Oum El Bouaghi
Découpage administratif de 1984



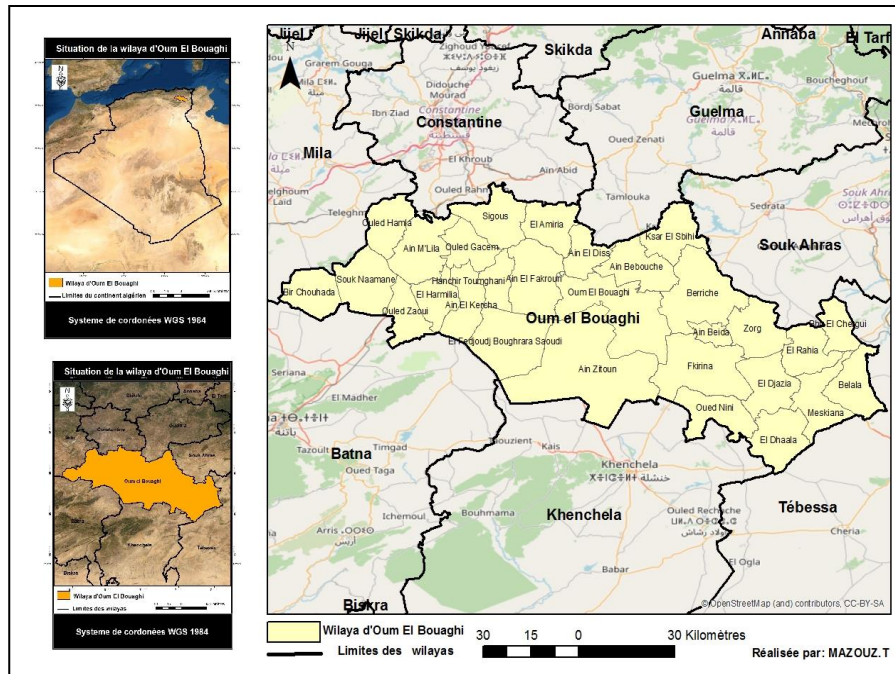
Source : MAZOUZ, 2021

1-2- Les traits de la wilaya d'Oum El Bouaghi

La wilaya d'Oum EL Bouaghi se situe dans les hautes plaines au centre de l'est algérien à 500 km nord-est de la capitale Alger, elle s'étale sur une superficie de 6187,96 km² et regroupe 29 communes encadrées par 12 daïras, avec un nombre d'habitants de 621 612 habitants en 2008 sur une superficie de 6187 Km², soit une densité de 104 habitants au Km². Cette superficie représente moins de 3% de la superficie totale du pays, et près de 12% de la superficie totale des hautes plaines est. Elle est limitée par 07 wilayas (Mila, Constantine, Guelma, Souk Ahras, Tébessa, Khenchela, et Batna). De par sa position dans un contexte géo-économique favorable, Oum El Bouaghi offre d'importants atouts pour rayonner dans sa région. C'est une situation géographique stratégique dans la région des hautes plaines est. Sa position sur des espaces de transition entre le Tell et le Sud des hauts plateaux ainsi que sa localisation au centre d'un réseau urbain important notamment Constantine, Sétif et Batna sont des facteurs de rayonnement et ils ont

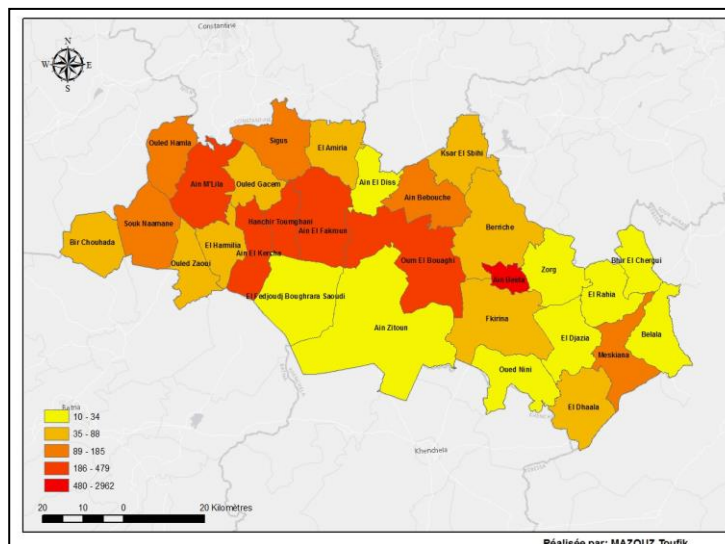
contribuait au développement de ses centres urbains. Oum El Bouaghi est devenue un centre d'animation et un carrefour idéal pour les échanges Nord-Sud et d'élément d'intégration et de complémentarité.

Figure 03 : Situation de la wilaya d'Oum El Bouaghi



Source : MAZOUZ.T, 2021

Figure 04 : La densité de la population à travers la wilaya d'Oum El Bouaghi



Les principaux pôles urbains de la Wilaya (Ain Beida, Oum El Bouaghi, Ain fakroun, Ain M'Lila, et à un degré moindre Meskiana) ont devenus une force motrice pour un développement réfléchi pour le reste des centres. Cette situation a engendré plusieurs défis comme la maîtrise de la croissance incohérente des villes, l'orientation des principaux chefs-lieux de communes vers des fonctions économiques, l'identification et le développement des centres à

promouvoir notamment ceux qui ne sont pas touchés par l'axe de l'urbanisation.

Le phénomène d'urbanisation à l'échelle de la wilaya d'Oum Bouaghi surtout le long de l'axe Ain M'Lila-Oum Bouaghi- Ain Beida n'est pas nouveau. Il a débuté avec l'implantation des premiers centres depuis les premières années de la colonisation. La ville d'Ain Beida, représente l'ancien centre colonial. Elle était toujours un centre de contrôle commercial sur toute la région jusqu'aux années 1990, elle a exercé une forte attractivité, d'où la forte concentration démographique. Par la suite, plusieurs centres urbains sont entrés dans sa compétition après que leurs structures ont été améliorées et leurs populations ont augmenté, et ils ont pu encadrer leur environnement immédiat. Parmi, ces centres : Oum El Bouaghi qui se caractérise par le rôle de contrôle administratif par excellence, c'est une ville qui exerce une réelle domination de par son statut administratif, elle dispose d'importantes infrastructures et d'équipements de haut niveau (Tertiaire supérieur) qui lui permettent une offre de services et une capacité de charge performante. Ain M'Lila, Ain Fakroun et Ain Kercha, n'exercent aucun rôle de commandement administratif, leurs champs de compétence ayant été réduit du fait de la proximité de la ville d'Oum Bouaghi, mais ces centres urbains ont connu une grande dynamique commerciale et ils sont devenus des marchés diversifiés et dans quelques cas spécialisés.

1-3- La croissance démographique

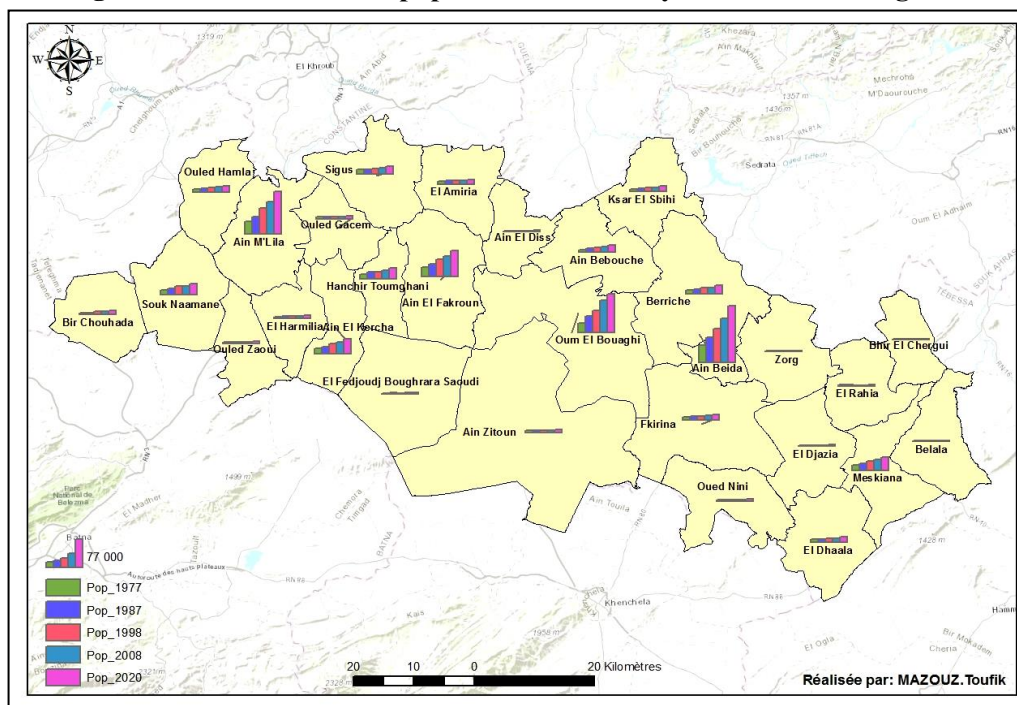
En 1966, la population de la Wilaya est estimée à 229 872 habitants, en 1977 elle est devenue 305 700 habitants, soit un taux d'accroissement annuel moyen de 2,02%. Ce taux jugé en pleine progression par rapport au taux enregistré pendant la guerre de libération ou juste après l'indépendance dans les années 1960. Cette évolution remarquable trouve son éclaircissement dans la tendance au développement des agglomérations enregistrées dans cette Wilaya, surtout depuis sa promotion administrative en 1974.

En 1987, la population de la wilaya est devenue 402 647 habitants, Oum El Bouaghi a enregistré une légère baisse du taux de croissance démographique, qui est passé de 3,69% à 2,33%, cette légère baisse s'explique par l'effort colossal engagé par l'état dans sa politique d'organisation des naissances ainsi que la diminution des différentes formes de migration vers les centres urbains. L'état a essayé tous les moyens d'encourager les habitants ruraux a resté près de leurs terres. Les résultats du RGPH 1998 ont montré que la population de la wilaya a atteint 519170 habitants, le TCAM à continuer de baisser, il atteint 2,16. On a assisté à une diminution de la part des pôles principaux au profit des petits centres.

La wilaya a atteint 624 312 habitants en 2008, l'or du dernier recensement soit presque un doublement en quatre décennies avec un taux de croissance de 1.9 jugé faible par rapport à ce qui a enregistré auparavant. Mais il demeure plus élevé que le taux national estimé à 1,6 Oum El Bouaghi est classé au 28 rang à l'échelle nationale. Les dernières estimations (2020) de la direction de planification de la wilaya s'élèvent à 797 050 habitants. Un chiffre qui dépasse de loin les anciennes estimations et qui ont opté auparavant pour un chiffre de 744 327 habitants horizon 2025. Le poids démographique de la Wilaya a sensiblement augmenté par rapport au total national depuis 1977, il est passé

de 1,65 % en 1977, 1,78 % en 1998, et 1,79 en 2008, Cette wilaya et depuis sa promotion n'a jamais cessé de croître en matière de population.

Figure 05: Evolution de la population de la wilaya d'Oum El Bouaghi



Source : MAZOUZ.T, 2021

2-Evolution des agglomérations urbaines de la wilaya d'Oum El Bouaghi

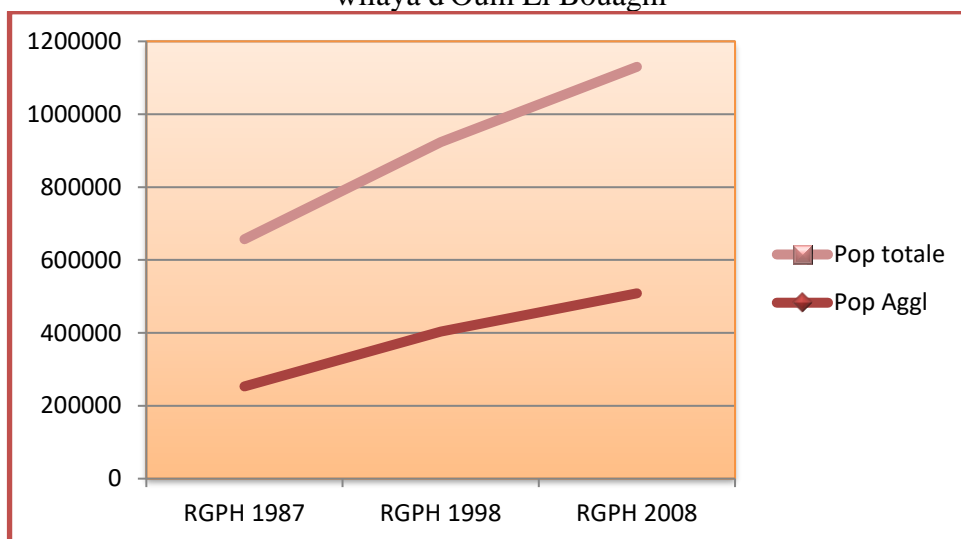
D'abord à l'échelle nationale, les facteurs de la croissance urbaine ont été déterminés après une étude de l'armature urbaine en 2008. L'accroissement naturel, l'exode rural et le reclassement d'agglomérations rurales en agglomération urbaine sont les facteurs essentiels qui déterminent cette croissance. Le phénomène de reclassement a touché 162 agglomérations entre 1987 et 1998 avec 1409712 habitants et 237 agglomérations durant la dernière décennie avec 1.876.420 habitants.

Au niveau des hautes plaines de l'est, les villes ne cessent de subir les effets pervers de la croissance naturelle et l'exode rural estimé à 30%, ceci a engendré un reclassement d'agglomérations rurales en agglomérations urbaines avec un taux de 15%. La décennie (1987-1998) est marquée par une immigration de 25 milles personnes. Il faut rappeler qu'une partie de cet exode rural était dû à l'insécurité qu'a connue l'Algérie durant les années 1990, la population rurale s'est réfugiée dans les agglomérations,

A l'échelle de la wilaya d'Oum El Bouaghi, la situation semble un peu différente, et malgré que la population agglomérée ait connu une augmentation assez substantielle, la population agglomérée est celle des agglomérations rurales agglomérations semi-rurales et rurales agglomérées, ou on a enregistré 34 agglomérations avec un total de population de 166893 habitants soit 26,84% de la population totale selon les données des trois recensements, (figure 06). Cette tendance de regroupements ruraux est

expliquée en partie par un besoin de sécurité et la facilité qui offrent les équipements de proximité (écoles, services ...).

Figure n°06: évolution de la population agglomérée et totale dans la wilaya d'Oum El Bouaghi



Source : l'auteur sur la base des recensements, 2008

La wilaya présente un cadre spécifique du phénomène d'urbanisation, les petits villages représentent le support principal du réseau urbain. Oum El Bouaghi elle-même n'était qu'un tout petit village en 1974 lorsqu'elle a été choisie comme un centre de commandement d'une wilaya de telle superficie. Mais cette spécificité ne caractérise pas uniquement le centre d'Oum El Bouaghi mais, elle concerne tous les autres centres urbains à l'exception de la ville d'Ain El-Beida. Mais par la suite, certains parmi eux sont devenus des moyennes et petites villes mais en nombre très limité qui ne dépasse pas 05 centres entre 1977 et 2008. Il s'agit d'Oum El Bouaghi (67201), Ain M'Lila (65371) comme villes moyennes, Ain Fakroun (48804), Ain kercha (30575), et meskiana (31914), (recensement 2008) comme villes petites. Ces villes s'organisent à des niveaux différents, et certaines sont devenues des pôles à l'échelle de la wilaya ou à l'échelle des hautes plaines Est.

Le tableau suivant (N°1) montre que 06 agglomérations seulement sur 19, c'est-à-dire 44,82% du rang moins de 5000 habitants ont pu accéder à un rang supérieur, leur nombre est passé de 19 en 1977 à 13 en 2008. Cette évolution lente témoigne du caractère rural de ces petits bourgs, la plupart des habitants de ces communes habitent dans les zones éparses et préfèrent demeurer près de leurs terres afin d'assurer les activités agricoles et l'élevage du bétail.

Le même constat pour la catégorie de 5000 à 10000 qui est passé de 06 à 03 agglomérations

Tandis qu'on a enregistré que les agglomérations de la catégorie entre 10000 et 20000 ont passé de 02 en 1977 à 04 agglomérations en 2008 et estimées à 6 agglomérations en 2020.

Tableau n°01 : répartition des agglomérations urbaines de la wilaya entre 1977 et 2020

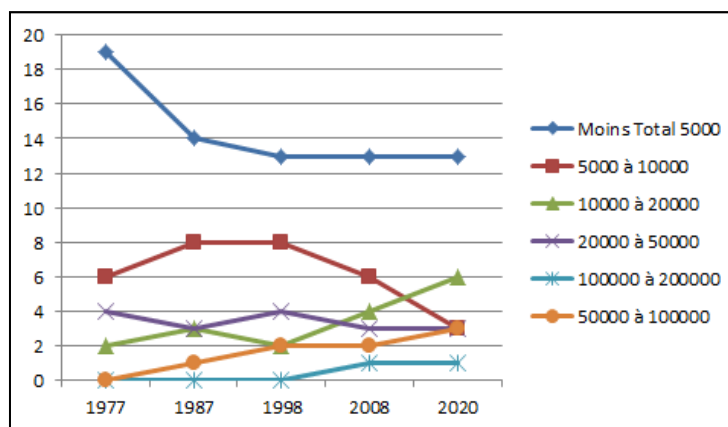
Taille des agglomérations	1977		1987		1998		2008		Estimation-2020	
	Nombre	Pop	Nb	Pop	Nb	Pop	Nb	Pop	Nb	Population
Moins de 5000	19	32300	14	16221	13	13624	13	15658	13	19575
5000 à 10000	6	37543	8	54497	8	53306	6	48751	3	27373
10000 à 20000	2	25411	3	45309	2	26356	4	52669	6	79328
20000 à 50000	4	113301	3	100108	4	135738	3	104321	3	92305
50000 à 100000	0	0	1	64430	2	138962	2	132572	3	234528
Plus de 100000	0	0	0	0	0	0	1	115286	1	149618
Total	27	208555	29	280565	29	367986	29	469257	29	602727

Source : Recensements (1977, 1987, 1998,2008)
+DPAT de la wilaya d'Oum El Bouaghi

La catégorie de 20000 à 50000 est pratiquement constante ou on a enregistré un nombre qui varie entre 03 et 04 agglomérations depuis 1977.

Il est important aussi de signaler que pour les villes moyennes, elles n'existaient pas en 1977, puis on a enregistré une seule ville en 1987, qui est la ville d'Ain Beida avec un nombre de population qui s'élève à 64 430 habitants, puis la ville d'Ain M'Lila (50672) a rejoint ce rang en 1998 et enfin Oum El Bouaghi (67201) en 2008 pour atteindre le chiffre de 04 villes moyennes seulement sur 30 ans.

Figure n°07: répartition des agglomérations urbaines de la wilaya entre 1977 et 2020



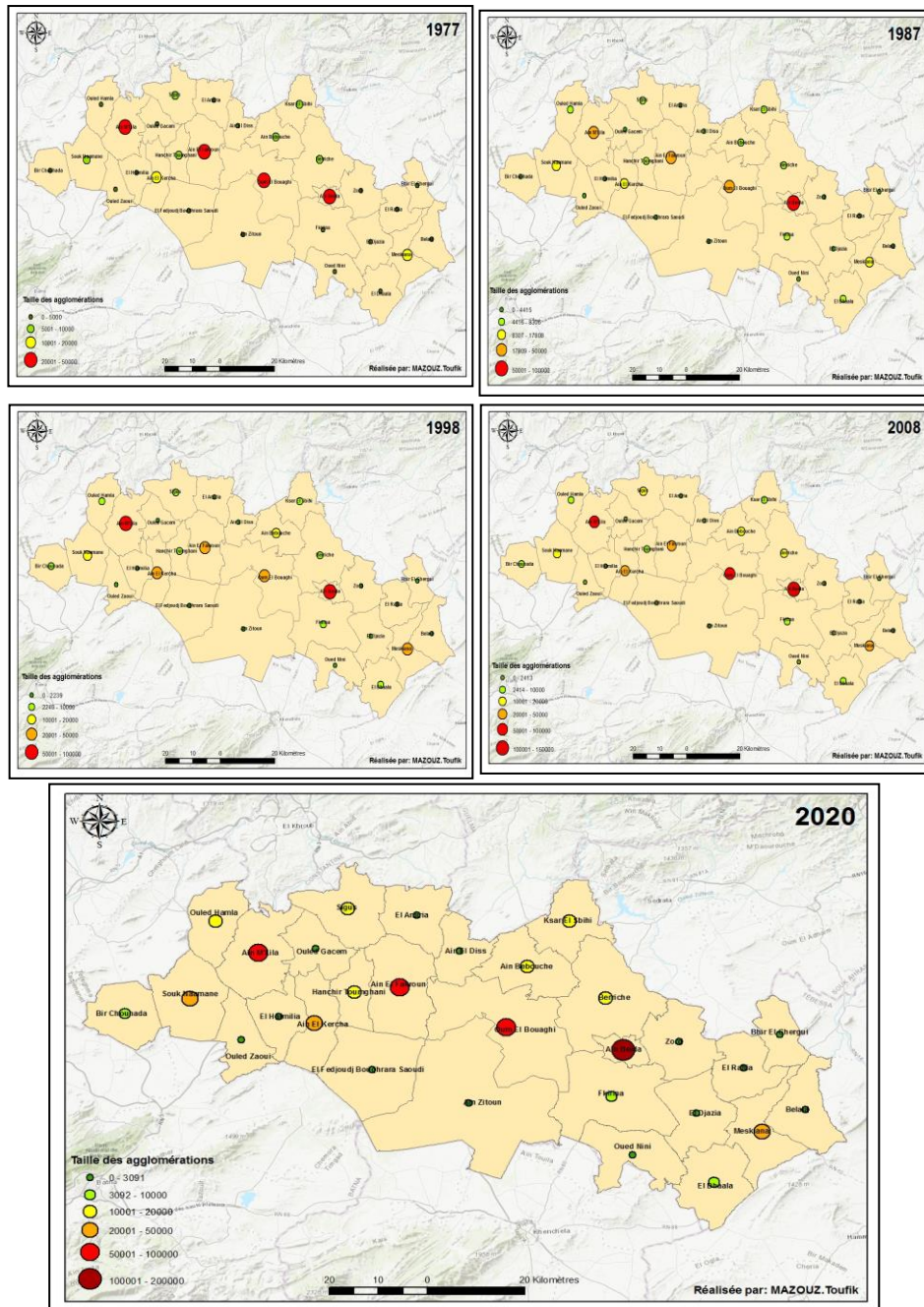
Source : Recensements (1977, 1987, 1998,2008) +DPAT de la wilaya d'O.E.B

En résumé, 03 petites villes et 04 villes moyennes, c'est-à-dire 07 villes au total sur un nombre su 29 soit 24% seulement des agglomérations ont pu évoluer. Ce taux provoque plusieurs questions ? Dont la question principale est pourquoi la poussée urbaine dans la wilaya d'Oum El Bouaghi se traduit par une augmentation légère et un passage doux d'un rang à un autre?, et pourquoi cette poussée se limite à quelques agglomérations ?

Les agglomérations urbaines de cette wilaya ont été dans leurs majorités, si ce n'est pas la totalité des petits villages agricoles à caractère rurale, et c'est la promotion de la wilaya qui a jouer le rôle primordial dans cette mutation par le biais des budgets attribués pour la requalification de ces

agglomérations urbaines ; ces budgets sont le moteur principal de la croissance et le développement de certains centres par rapport aux autres ce qui a engendré le développement de ces centres au profit du reste des agglomérations qui ont demeuré des petits bourg plus au moins important.

Figure 07 : Evolution des agglomérations urbaines de la wilaya d'Oum El Bouaghi entre 1977 et 2020



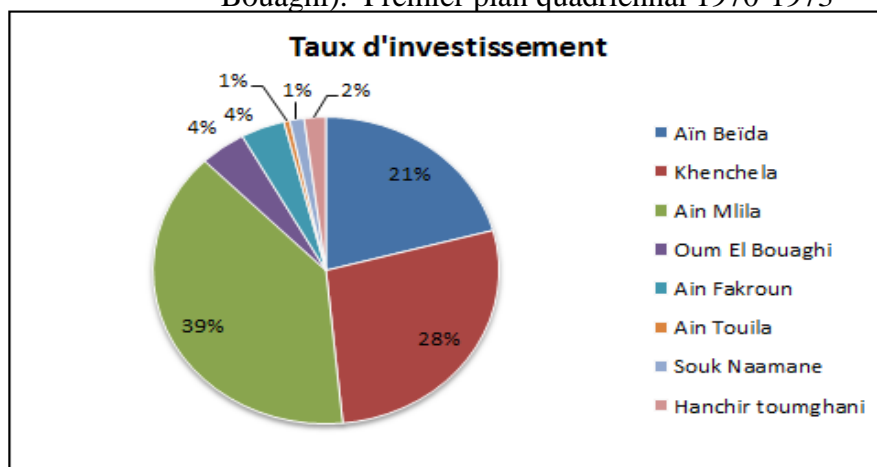
Source : Mazouz T. sur la base des Recensements (1977, 1987, 1998,2008) +DPAT de la wilaya d'O.E.B

3- Les investissements publics et leurs rôles dans l'évolution des centres villes urbains

3-1-Entre 1966 à 1977 : des investissements timides au profit des agglomérations importantes

Durant cette période, l'état a beaucoup investi dans l'agriculture et l'industrie. Dans le cadre de la révolution agraire, des centaines de villages socialistes ont été construits. Dans notre cas il s'agit de (Berriche, F'kirina et Fellaoucen...). La ville d'Aïn Beïda est la première agglomération qui a subi des investissements étatiques importants ou elle a bénéficié d'une zone industrielle âtie sur une surface de 121 hectares dans le cadre d'un programme de développement estimé à 32 millions DA. Ces investissements sont justifiés par les difficultés socio-économiques que vit la ville d'Aïn Beïda ainsi que sa taille et la masse de sa population. De même pour Khenchela, qui a uniquement deux communes en plus a eu 43 millions de dinars. A l'Ouest, Ain M'Lila a bénéficié de plus de 61 millions de dinars au moment où Oum El Bouaghi n'a bénéficié que de 6,82 millions de dinar ainsi que Ain fakroun, le reste des agglomérations ou le budget de chacune d'elles ne dépasse pas dans les meilleurs des cas 05 millions de dinars. Ces budgets sont justifiés par la taille, la densité, et les difficultés socioéconomiques de chaque agglomération.

Figure n°08: répartition des investissements étatiques sur quelques communes du département de Constantine (futur wilaya d'Oum El Bouaghi). Premier plan quadriennal 1970-1973



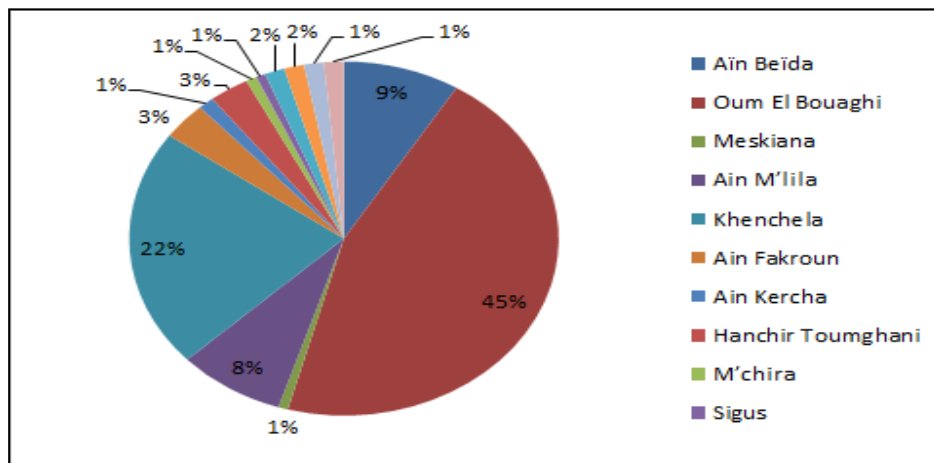
Source : LYAEB, Hafid, 1985

Cependant, la promotion d'Oum El Bouaghi en 1974 comme chef lieux de wilaya a déséquilibré la répartition des programmes de développement sur l'ensemble du territoire de la wilaya. Le petit village de Canrobert²³ a bénéficié d'un investissement très important et le taux annuel a atteint 4.50%. La wilaya d'Oum El Bouaghi à bénéficier à partir de sa promotion de l'attribution de crédits étatiques très importants, soit 08 milliards de dinars dont 3,7 milliards de dinars, pratiquement la moitié pour le chef-lieu, (Laib,

²³ Canrobert : Le 13 juillet 1895 : Oum El Bouaghi prit l'appellation de Canrobert (en se référant du non d'un maréchal français)

1985). Il fallait entre autres installer les services publics, construire les infrastructures, les équipements divers, les logements en nombre suffisant suite aux exigences du nouveau statut qui représente un cadre essentiel dans la politique régionale.

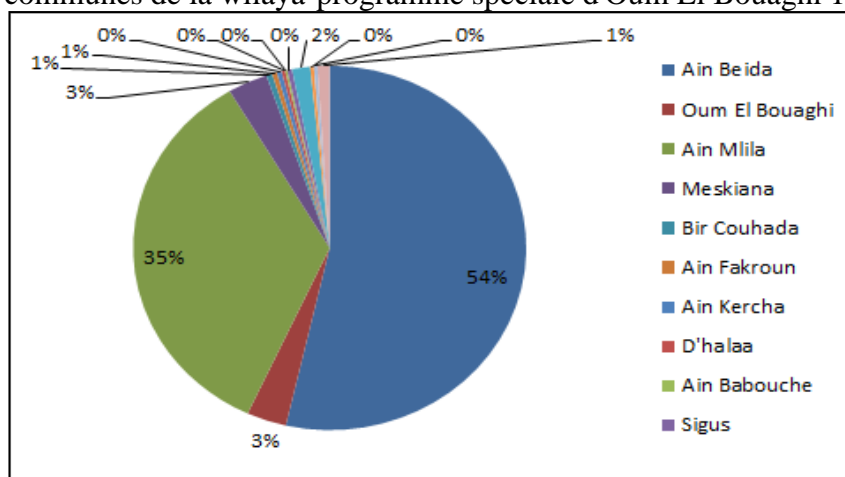
Figure n°09: répartition des investissements étatiques de quelques communes de la wilaya, second programme quadriennal d'Oum El Bouaghi 1974-1977



Source : LYAEB, Hafid, 1985

La part d'investissement par habitant de la ville d'Oum El Bouaghi est passée de 0,75 DA à 47,08DA, une augmentation importante justifiée par la promotion urbaine. Par contre celui d'Aïn Beïda a connu une baisse importante de 20.70 DA avant la promotion à 9.25 DA après la promotion. Dans le cadre de l'équilibre régional et le ralentissement de l'exode rural, la ville d'Aïn Beïda bénéficie aussi d'un programme spécial de développement²⁴ qui s'appuie sur l'industrialisation des zones intérieures, de la révolution agraire avec l'appui de l'état.

Figure n° : 10 répartition des investissements étatiques de quelques communes de la wilaya-programme spéciale d'Oum El Bouaghi 1974



Source : LYAEB, Hafid, 1985

²⁴Le Programme spécial de développement (PSD) est un fonds de solidarité destiné à satisfaire les besoins essentiels des communautés locales : valorisation des produits locaux (agriculture, élevage) et accès aux services de base (eau, énergie).

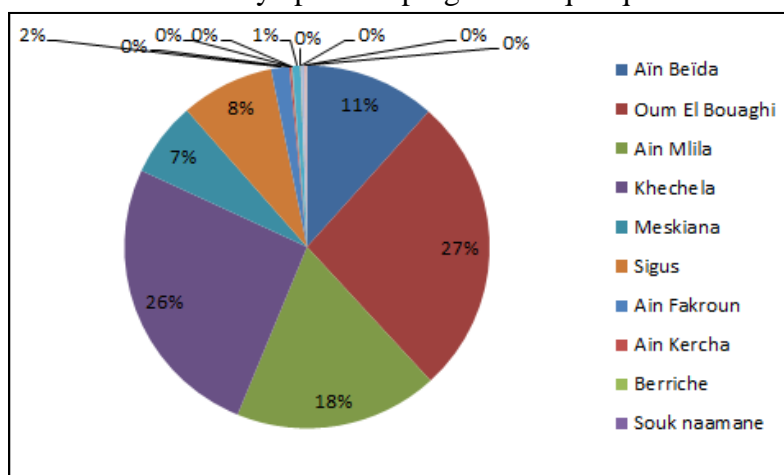
Le programme spécial cherche à corriger les dysfonctionnements des différents programmes précédents. Il présente des investissements supplémentaires pour réaliser des programmes divers de logements et équipements. Ain Beïda a bénéficié de 206.885.00 DA dans un montant global de 383 075.6 DA pour la wilaya, ce qui présente un taux de 54.00%. Ce taux exprime la volonté des pouvoirs publics à promouvoir cette ville sur le plan socioéconomique. Ain M’Lila est en deuxième position avec 35% du budget.

Il est important de signaler que pour chaque programme, c’est les mêmes villes qui bénéficient de la part du lion : Oum El Bouaghi et à un degré moins Ain Fakroun au centre, Ain Beïda et à un degré moins Meskiana à l’est, Ain M’Lila et à un degré moins Ain Kercha à l’ouest. D’autres agglomérations comme : Hanchir Toumghani, Bir Chouhada, Sigus arrivent dans la deuxième position avec des budgets restreints.

3-5 - Entre 1977 à 1987 : un intérêt particulier au chef lieux de wilaya

C'est une période marquée par des programmes importants (quadriennaux et quinquennaux)²⁵ et une révision des mesures précédentes suite à la de croissance des aires urbaines. Le développement urbain dépasse de loin l’accroissement de la population. Le taux de croissance naturel est passé de 3,21 à 3,08% soit une légère baisse par contre le taux d’accroissement annuel urbain était de 5,40% à 5,46% pour cette même période. L’incapacité des villes à absorber criard l’excédent démographique est devant une vraie problématique. On assistait à un dysfonctionnement des différentes villes. Avec la prolifération de l’habitat précaire, le chômage, l’insalubrité, inefficacité des systèmes de transport et la pollution.

Figure n°11: répartition des investissements étatiques de quelques Communes de la wilaya premier programme quinquennal 1980-1984



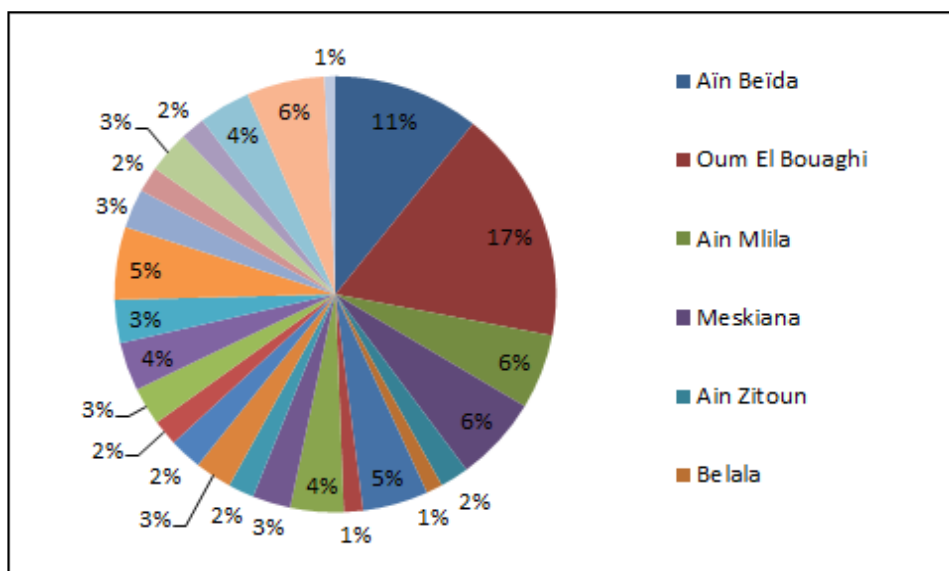
Source : Wilaya d’Oum El Bouaghi

²⁵Programmes quadriennaux et quinquennaux : des programmes sociaux économiques lancés par l’état algérien à partir de 1970 pour but de mettre fin à la stagnation économique des premières années de l’indépendance et lancer l’économie en se basant sur une industrialisation lourde et une révolution agricole.

Une lecture de la figure n° 11 montre bien que la plupart des investissements de la wilaya sont au profit du chef-lieu, qui a bénéficié d'un investissement de 40.39 DA/personne. Ce chiffre dépasse de loin celui de la wilaya qui est en moyen de 25.26 DA. D'autres centres ont bénéficié de parts importantes comme Ain M'Lila et Khenchela. Par contre la ville d'Aïn Beïda a connu une grande baisse et elle n'a bénéficié que d'investissement de 6.25DA/personne. Par la suite et Cette situation a engendré un solde migratoire négatif,²⁶ la ville a enregistré -11659 c'est-à-dire 38.34%. Elle est devenue répulsive, la promotion d'Oum El Bouaghi a encouragé les gens à s'installer dans le nouveau chef-lieu favori par l'emploi et le logement et les enveloppes financières importantes.

Durant cette période la wilaya d'Oum El Bouaghi a perdu 11.6% de ces habitants c'est-à-dire 37 mille habitants. La plupart d'entre eux ont quitté la wilaya pour rejoindre les grandes zones industrielles.²⁷ Depuis les années 1980 (recensement, 1987), Aïn Beïda garde toujours sa première place en terme démographique et s'adapte avec son volume idéal. Durant cette période la wilaya d'Oum El Bouaghi, a connu en exode sur son territoire estimé à un nombre de 21 mille habitants dont seule la ville d'Aïn Beïda a accueilli 19%, ce qui représente 10000 habitants. Elle est devenue une ville attractive par excellence. Pour les habitants limitrophes à cause de la diversité commerciale, et le tissu industriel qui offre des possibilités de travail.

Figure n°12 : Répartition des investissements étatiques de quelques communes de la wilaya- second programme quinquennal:1985-1989



²⁶Une région au solde migratoire positif est dite attractive. À l'opposé, une région au solde migratoire négatif est dite répulsive.

²⁷Plusieurs villes ont bénéficié d'une grande industrialisation lancée dans le cadre du 1^{er} plan quadriennal 1970-73 et 02^e quadriennal 1974-77, 500 unités industrielles de grande taille ont été implantées, ces villes sont devenues des pôles industriels attractifs.

3-8-Période 1998/2008 , des efforts pour un relancement économique

A partir de la fin des années 1990, les pouvoirs publics, après une période d'insécurité, ont développé un plan de relance économique 2000-2003²⁸. La ville d'Aïn Beïda a bénéficié d'un investissement d'une valeur de e 2000-2003, octroyait à Aïn Beïda à faux d'investissement par personne d'une valeur de 27.64 DA / habitant.

Ces budgets attribués à la wilaya d'Oum El Bouaghi restent encore timides et ne répondent pas aux besoins de la population, à cette époque l'état ne possède pas de sources financières suffisantes pour assurer le financement des différents projets. Rappelons que l'accroissement urbain est toujours tributaire de l'accroissement naturel de la population et de l'exode rural.

Les agglomérations limitrophes à la ville ont eux aussi bénéficié de programmes de développement de tous les secteurs. Certains d'entre-elles ont été reclassées pour accéder à un statut d'agglomération urbaine, une fois qu'un seuil minimum requis est atteint. Par exemple dans les hauts plateaux de l'Est, la croissance naturelle demeure le facteur le plus important avec 48% suivi par le phénomène de reclassements d'agglomérations rurales en agglomération urbaine avec un taux de 32% puis l'exode rural estimé à 20%.

4-Les investissements étatiques à partir de 2004 à travers la wilaya d'Oum El Bouaghi

4-1-Le programme quinquennal (2005-2009)

Le programme complémentaire de soutien à la croissance (2005- 2009) a été élaboré sur la base des recommandations des schémas directeurs (2005-2025) qui visent à mettre en applications les objectifs du développement durable en valorisant les ressources humaines et naturelles. Ces actions font suite au précédent programme du soutien à la relance économique 2001-2004. Parmi ces objectifs, la valorisation des richesses naturelles locales et nationales du pays et le désenclavement des communes de près de 4 500 000 habitants en améliorant leurs conditions de vie et les conditions d'accès. En outre, il accorde une importance capitale à la croissance économique et aux activités commerciales. D'autres objectifs sont aussi ciblés à travers ce programme notamment l'aménagement du territoire national d'une manière équilibrée par rapport aux différentes régions du pays et la réhabilitation des infrastructures surtout celles qui participent directement dans la relance économique et enfin de donner une réponse immédiate aux besoins nécessaires des populations en matière de développement des ressources humaines ;

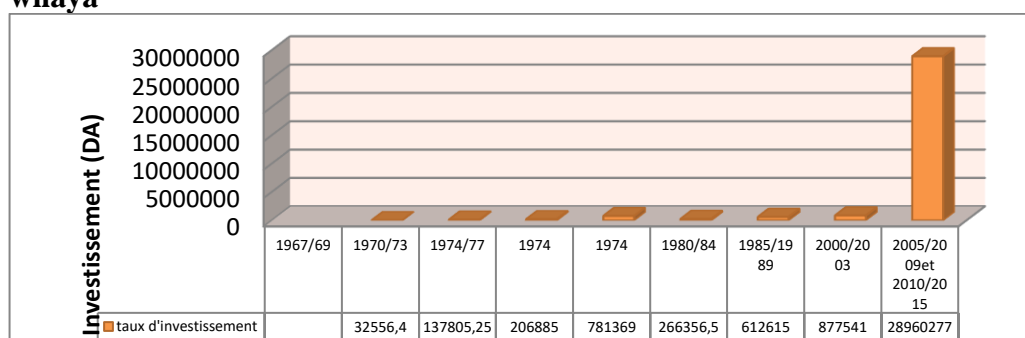
La wilaya d'Oum El Bouaghi a bénéficié d'une enveloppe pour la réalisation des différents projets. Les travaux routiers viennent en premier plan avec une enveloppe plus de 14 milliards de dinars suivis du secteur de l'éducation dont la cagnotte était de 11 887 425 000 DA, ce chiffre est aussi important puis c'est les travaux de la grande hydraulique 10 925 000 000 DA, les Infrastructures administratives avec un montant de 8 041 145 000 DA...etc.

²⁸ Plan de relance économique 2001-2003, en 2001, un premier plan de relance économique (de 7 milliards de dollars) est adopté pour le redémarrage de l'économie algérienne après la décennie noire.

4-2-Deuxieme quinquenat, période 2010-2014

Ce programme est doté d'une enveloppe budgétaire de 256 milliards de dollars, soit près de 156 milliards de dollars (11.534 milliards de dinars) d'investissements publics "neufs", et 130 milliards de dollars (9.700 milliards de dinars) pour l'achèvement de projets du premier programme quinquennal. Le second programme quinquennal est orienté autant vers le développement humain, l'amélioration des conditions sociales des citoyens, que le développement "prioritaire" de vastes régions du pays, notamment les hauts plains, devenus "l'épine dorsale" du futur développement de l'Algérie. Une place importante est accordée au secteur de l'agriculture dans l'objectif d'assurer et réduire l'énorme facture des importations alimentaires.

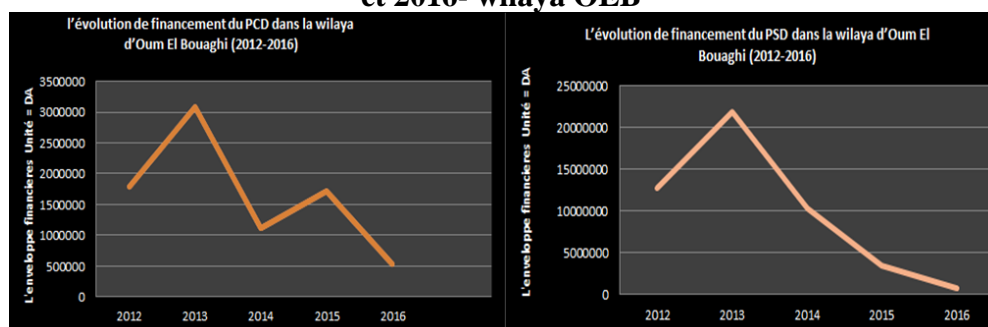
Figure n°13: investissements sur les différents programmes de la wilaya



Source : DPAT –Wilaya OEB

Malgré ces budgets, de nombreuses agglomérations de la wilaya sont restées pauvres et sans développement tangible à part quelques programmes de logement et équipements de proximité et certaines infrastructures. La situation s'est de plus en plus dégradée après la baisse des prix du pétrole en 2014 et la minimisation des crédits financiers

Figure n°14: L'évolution de financement des PCD et PSD entre 2012 et 2016- wilaya OEB



Source : DPAT –Wilaya OEB

Conclusion

Cet article met en évidence la grande importance des investissements publics dans le développement des agglomérations urbaines surtout les petites et moyennes villes, et la wilaya d'Oum El Bouaghi dessine parfaitement ce modèle. Car elle fait partie des wilayas qui dépendaient presque entièrement de ce type d'investissement notamment après sa promotion administrative ou elle a connu des transformations profondes en 1974. L'état qui est le seul

acteur dans la planification urbaine et spatiale à l'époque a essayé de développer les infrastructures et les équipements de cette wilaya afin qu'elle peut jouer son rôle à travers des programmes ambitieux de développement, mais ces investissements consentis par l'état connaissent deux caractéristiques principales ; la répartition non équitable justifiée par l'importance de chaque agglomération et la faiblesse de ces budgets surtout quand le prix du baril de pétrole baisse. Cette wilaya a encore besoin de plus d'investissement privées et étatiques pour développer ses infrastructures et moderniser ses centres urbains caractérisés par une faible dynamique économique.

Bibliographie

- ABED, B: "*Armature urbaine et population en Algérie*". in Insayat 2001, pp131-138.
 - AGHARIOU-RAHMOUN, N: " *Une nouvelle generation de villes: les villes/villages cas de la wilaya de Tizi-Ouzou*". in les cahiers du cread 2011, vol 96.
 - ANTOINE, P : "*Crise et population en Afrique crises économiques, politiques d'ajustement dynamiques démographiques*", 1996, 930 p.
 - KOUAOUICI, A et SAADI, R: "*La reconstruction des dynamiques démographiques locales en Algérie (1987-2008) par des techniques d'estimation indirecte*". in Cahiers québécois de démographie, volume 42, numéro 1, printemps 2013, p. 5-182
 - KATEB, K : " *Population et organisation de l'espace en Algérie*" .in l'espace géographique , January 2003.
 - BOUSMAHA, A : "*Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie : le cas de la région centrale du tell de l'est algérien*". In Sciences & technologie. D, Sciences de la terre, volume 0, Numéro 39, Pages 29-44
 - CHADLI, M., & HADJIEDJ, A: "*L'apport des petites agglomérations dans la croissance urbaine en Algérie*", in Espaces, sociétés, territoires,2003, p. 377-406
 - CHAPUIS, R : "*De l'espace rural à l'espace urbain, Problèmes de typologie*", in Études rurales, n° 49-50 ,1973, p. 122-136.
 - RIDHA, L : "*Croissance démographique et dynamiques migratoires récentes des grandes villes tunisiennes*". in journals openedition, p. 51-75,2008
 - HAFID, L : "Thèse de doctorat d'état en aménagement urbain : dynamique urbaine et promotion administrative en Algérie" .1996
 - HAFID, L : " *Thèse de doctorat 03eme cycle en aménagement urbain : promotion urbaine d'Oum El Bouaghi (Algérie) et leur conséquences socio-économiques et spatiales*". 1985
 - MARC Cote. 1996, L'Algérie : Espace et Société, Alger, Edition Média plus
 - RAHMANI, C : "*La croissance urbaine en Algérie : cout de l'urbanisation et politique foncière*". Alger, Edition OPU, 1982.
- Documents :
- Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 1977,1987,1998,2008
 - DPAT de la wilaya d'Oum El Bouaghi, 2020.

**LES TENDANCES METROPOLITAINES DES GRANDES VILLES
TUNISIENNES ET LEUR ROLE D'INTERMEDIAIRE ENTRE LA
CAPITALE ET LES PETITES ET MOYENNES VILLES DE
PROXIMITE :
« NEAPOLIS » UN BON EXEMPLE.**

BEN MOUSSA Rachida¹ et TALBI Imen²

¹Doctorante à l'école supérieure de commerce de Tunis,
adresse courriel : benmoussarachida78@gmail.com

² Doctorante à l'école supérieure de commerce de Tunis,
adresse courriel : talbi.imen@gmail.com

Résumé : Une analyse des tendances métropolitaines à partir d'une lecture croisée du niveau de métropolisation en juxtaposant une approche multidimensionnelle et une approche spatiale. En effet, la multidimensionnalité est présentée dans la méthode du calcul des indices synthétiques du développement basée sur plusieurs dimensions humaines à savoir l'éducation, la santé et les conditions de vie ainsi que des dimensions économiques tel que l'activité et les secteurs économiques fonctionnels. Tandis que l'approche spatiale se manifeste dans les outils statistiques et économétriques utilisés tels que la statistique de Moran I et le modèle autorégressif simultané SAR. Nos principaux résultats montrent qu'en Tunisie, plusieurs gouvernorats comme Nabeul, Monastir, Sousse et Ben Arous ainsi que le regroupement de quelques délégations tendent à être des métropoles. Une forte autocorrélation positive entre les gouvernorats montrant un effet de contiguïté. Le taux d'urbanisation affecte positivement le niveau de métropolisation tandis que le chômage et la pauvreté l'affectent négativement.

Abstract: An analysis of metropolitan trends based on a read-across of the metropolization level by juxtaposing a multidimensional approach and a spatial approach. Multidimensionality is presented by the calculating method of the synthetic development indices based on several human dimensions: education, health and living conditions and an economic dimension as the activity and functional economic sectors. The spatial approach manifests itself in the statistical and econometric tools used such as Moran I statistics and the simultaneous autoregressive model SAR. The results show that in Tunisia, several governorates such as Nabeul, Monastir, Sousse and Ben Arous as well as the grouping of some delegations tend to be metropolises. A positive autocorrelation between governorates showing an effect of contiguity. The urbanization rate affects positively the level of metropolization while unemployment and poverty affect it negatively.

Mots clés : Economie d'agglomération, aménagement du territoire, économie géographique, économétrie spatiale, Moran, SAR, autocorrélation spatiale.

INTRODUCTION

L'Homme, avec un instinct naturel et vital cherche à maîtriser l'espace et à le mettre à sa disposition comme signe de richesse qu'il doit conquérir et dominer, à travers cette idée et les frustrations pour l'existence, la conquête de l'espace a commencé ce qui nous amène à la légendaire Alyssa qui a créé toute une civilisation avec un seul morceau de terre de la taille d'une peau de vache, qui s'est dilaté par une astuce extrêmement intelligente pour devenir la ville de « Carthage ». L'espace ou le territoire, en addition qu'il est sujet de conquête pour se stabiliser il est aussi une source de richesse, raison pour laquelle les êtres humains cherchent à se concentrer et à s'agglomérer d'où viennent les tendances spatiale et territoriale de tous ce qui est économique et vitale (M. Montacer, 2004).

Cette inclination humaine à la concentration spatiale a suscité l'économie d'agglomération, définie par Fujita (1990), «comme l'ensemble des gains de toutes natures réalisés par les différentes activités du fait de leur proximité géographique et des rendements croissants externes ainsi engendrés», traduisant en quelque sorte une dynamique territoriale. Certains théoriciens considèrent les économies d'agglomération comme un «capital spatial» (Baumont, 1995).

Ces économies d'agglomération sont reconnues par les théories de la croissance endogène où « un environnement compétitif (innovateur), et une certaine diversité des activités industrielles sont favorables à la croissance régionale, les forces d'agglomérations et les investissements étrangers jouent un rôle important dans les régions urbaines ». (Z. Karray et S. Driss, 2009). Comme facteur majeur de formation des villes (petites et moyennes), ces théories de croissance endogène considèrent la concentration spatiale de la production et la naissance d'un Système de Production Local (SPL), comme une condition d'existence d'une « ville » (M. Amara et al., 2010).

Bien entendu avec l'ouverture du marché, et la naissance des grandes villes dans le monde, apparaisse la « métropolisation », ou encore l'« économie métropolitaine » (G.Crague, 2002), qui est une sorte de reformulation du modèle d'urbanisation mondiale. La « macro-forme » de la métropole prospérée par la transition libérale n'est rien d'autre que l'aspect « spatial » de la « mondialisation » (G. Benko, 2003). Une sorte de reproduction des grandes villes traduisant tout un système de recombinaison de la forme urbaine et son instabilité où la primauté de la croissance industrielle ainsi que la « boom démographique » ont fructifié une polarisation accrue de l'activité économique (Eric.Denis et Leila.Vignal, 2002).

La primatie de la métropole n'a pas freiné la naissance des petites et moyennes villes et le déploiement de nouveaux noyaux, « centres-urbains ». Le principal indicateur exploité pour caractériser la division d'une ville, (Grande, Petite et Moyenne), est sa taille démographique ainsi que son poids fonctionnel (économique et politique). Les seuils utilisés diffèrent selon les pays, des villes considérées moyennes voire même grande en Tunisie, ne sont que des petits centres urbains dans d'autres pays comme la Chine ou l'Inde même l'Egypte qui connaît un accroissement excessif de la population.

Par conséquent, « la faiblesse démographique des villes se trouve compensée par leur poids fonctionnel » (A. Belhedi 2004).

Dans ce papier, on focalise le cheminement sur l'organisation spatiale des microrégions ou les villes intermédiaires, leurs stratifications ainsi que leur développement démographique et fonctionnel. Alors, on a recours à identifier les petites et moyennes villes à l'échelle internationale, à élucider leurs rôles dans le mouvement d'urbanisation, en adoptant quelques exemples dans le monde, à titre indicatif, pour des raisons de contiguïté (géographique) ou encore en tenant compte des antécédents historique (background culturelle et politique), à savoir le monde européen, le monde arabe et nos voisins du Maghreb arabe.

Après un flash conceptuel et contextuel dont l'objectif est de dévoiler « les mystères des systèmes urbains » (F. Guerin, 2001), on va souligner l'épreuve tunisienne, pour mettre en exergue les régions intermédiaires du territoire tunisien et révéler leurs poids comme étant « un agent d'urbanisation durable ».

L'objectif de ce travail est d'identifier les villes de la Tunisie en évaluant le niveau du développement et de métropolisation quel que soit au niveau du gouvernorat ou délégation en étudiant l'effet de voisinage ainsi que l'aspect spatial de quelques faits socioéconomiques sur ce niveau.

Entre autres, on va essayer de répondre à quelques interrogations qui se recoupent avec notre sujet. Parmi ces questions fréquemment posées :

Quels sont les critères qui spécifient une ville ou une métropole ?

Existe-t-il d'autres villes en Tunisie qui peuvent être des métropoles autre que la capitale Tunis ? Existe-t-il une corrélation entre le niveau du développement d'un gouvernorat et celui de ses voisins par l'effet de contiguïté ?

En tenant compte de la dimension spatiale peut-on confirmer s'il existe une relation entre le niveau du développement d'un territoire et quelques faits socioéconomiques liés tel que la pauvreté et le chômage ?

Afin de répondre à ces questions, nous allons essayer de faire une lecture croisée du niveau de métropolisation en Tunisie. En effet, nous allons conjuguer une approche pluridimensionnelle en regroupant plusieurs dimensions tel que l'éducation, la santé et les conditions de vie, et une approche spatiale en analysant le niveau du développement régional et le niveau des activités économiques afin d'identifier les villes Tunisiennes et s'il existe ou non un effet de voisinage entre eux. Nous allons profiter de l'apport de l'économétrie spatiale afin de tester cet effet de concentration et des relations qui peuvent exister entre le degré du développement et d'urbanisation d'un lieu et quelques problèmes socioéconomiques.

Empiriquement, la mesure du développement économique généralement utilisé était le PIB/habitant ou le PNB/habitant malgré leur insuffisance et leurs limites se manifestant dans l'agrégation de tout ce qui est marchand en négligeant la production non marchande, cette mesure masque le déséquilibre dans la distribution des revenus et ne considère pas les inégalités au niveau d'accès aux services publiques, éducation, santé, emploi, moyens de loisirs...etc.

Notre contribution sera l'établissement d'un indicateur plus affiné et global qui tient compte de plusieurs dimensions tels que l'éducation, la santé, l'emploi et la richesse tout en donnant une importance aux secteurs

industrielles et services qui caractérisent les villes ainsi que l'accès aux services publics. C'est une étude fine et multidimensionnelle où on s'intéresse aux données au niveau gouvernorat en premier lieu puis au niveau délégation en choisissant le gouvernorat de Nabeul que nous avons découvert à travers un diagnostic territorial fait auparavant qu'elle représente une projection de toute la Tunisie. Pour faire cette analyse nous allons créer un indice de développement régional, synthétique et multidimensionnel en premier lieu puis nous allons le renforcer avec un indicateur d'activité économique pour bien spécifier le niveau métropolitain des villes et quelles sont les gouvernorats en Tunisie qui peuvent être considérés comme métropoles.

L'importance de ce travail peut se présenter dans les résultats dégagés et interprétations qui peuvent servir comme recommandations sur la question de l'aménagement du territoire et aider les planificateurs publics.

I- Identification des petites et moyennes villes

Une multitude de définitions de la microrégion, cette transformation territoriale non récente mais en mouvement perpétuel, dites « centres urbains », « ville intermédiaire » ou encore « petite et moyenne ville », à la base d'un dualisme sociale et spatiale. Cependant la taille d'une ville ne reflète pas exclusivement la dimension spatiale ou encore l'effectif de la population mais aussi une palette sociale et humaine renvoie à cette complexité et multitude, (M.Oberti et E.Préteceille, 2004). La ville est un système productif, une boîte noire englobant la pauvreté, l'inégalité, la productivité, le changement climatique, les conditions écologiques, une mobilité démographique, et un parcours stimulant des nouvelles technologies. Une sorte de concentration démographique accompagnée d'une accumulation d'investissement et de connaissances.

Pour ces raisons intrinsèques, les notions d'une petite ou moyenne ville sont quelquefois confuses et imprécises, parfois contradictoires. Un concept vise la taille, autre met le point sur le statut administratif, juridique voire même historique ce qui nous met face à une ambiguïté et le dilemme de « délicatesse » spatiale (zone urbaine, localité, village), que la ville n'est pas universellement définie (Denis. E, 2007).

Comment peut-on identifier une ville ou un centre urbain et selon quels critères on procède à leur classement en petite et moyenne ?

I.1. Les petites et moyennes villes : tailles et caractéristiques

Généralement les petites et moyennes villes sont analysées par le « prisme de leur dynamiques démographiques », une tendance qui privilège l'argument de chute de population au profit des grandes villes. Un autre discours pensait à la relance qu'elles sont appelées à vivre certainement avec la crise Coronavirus, compte tenu de relations sociales beaucoup plus profondes et le degré de contamination moins intense que celle dans la métropole. (A.Chambre-Foa, VINCI, 2020).

J.Lajugie, depuis quelques décennies a présenté une identification simple et sobre de la microrégion : « telle ville de petite taille, devra être considérée comme une ville moyenne dans une région peu peuplée et peu urbanisée, alors

qu'une ville deux fois ou trois fois plus peuplée, noyée dans le tissu urbain d'une région à haute densité démographique, ne joue pas nécessairement ce rôle et ne répond pas toujours à cette vocation » (J.Lajugie, 1974).

R. Brunet, évoque « les coutures et les coupures du territoire », souligne que la petite et moyenne ville, est un découpage autoritaire, où l'Etat a le pouvoir de diviser le territoire en vue de faciliter les tâches de surveillances, de contrôles et de sécurités. En revanche la « firme » coupe l'espace selon ses intérêts commerciaux et ses lignes de distribution (R. Brunet, 1997).

La ville avec sa grandeur, sa composition, son armature et sa forme est le fruit de l'ouverture économique. La population urbaine dans le monde a passé de 29.6% en 1950 pour doubler au bout d'un demi-siècle, touchant 54% en 2015. Un cadre logique de stratégie durable, montre que plus de 60% de la population mondiale sera urbaine à l'horizon de 2030 (ONU département des affaires économiques et sociale, 2014).

Cette complexité de la ville, ainsi que le déploiement de la population urbaine, affectent les moyens de mesures, et les règles de classement d'une « ville ». Quand on parle d'un système urbain et on évoque la grandeur d'une ville, beaucoup d'éléments prennent place : ceux qui sont liés à la taille estimée par la croissance démographique et l'effectif de la population. D'autres s'intéressent le plus à sa fonctionnalité (l'ensemble des activités économiques, culturelles et politiques) (Rapport de l'ONU-Habitat, 2019).

Quelques aspects sont fréquemment utilisés, à savoir le seuil de la population, la densité démographique par km², ou encore la délimitation administrative. Au Danemark et Island le seuil de la population d'une ville est de + 200 habitants, en revanche pour les pays bas et Nigeria ce seuil atteint 20000 habitants, ce même seuil arrive à 50000 habitants au Japon. Cette définition à base quantifiable, est fréquemment usager, mais la tendance actuelle, parmi les définitions fonctionnelles, les agglomérations sont considérées comme un moteur de développement national, la ville est un foyer du progrès régional et urbain (F.Perroux 1967).

M.E.Féréol se penche sur l'idée que les villes jouent un rôle préliminaire dans le processus d'urbanisation comme artefact d'identification en tenant compte de l'effet de pérennité. Ce qui nous amène à coupler la longévité dans le temps et la durabilité dans l'espace, qui ne sont rien d'autre que les leviers du développement durable selon le Rapport Brundtland. Ce rapport insiste sur l'intégrité du système PETR (Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux) comme échelle équilibrable d'équilibre socioéconomique (population / emplois) dans les petites villes loin de la complexité et les disparités des « macrocéphalies » (Marie-Eve Féréol, 2016).

Par conséquent la durabilité d'une ville repose sur trois dimensions : « La conception française donne à la notion de durabilité du développement urbain trois dimensions : une dimension territoriale (le développement urbain doit ménager l'organisation du territoire national, ses équilibres ville - campagne, grandes villes – petites villes, activités industrielles – activités agricoles), une dimension environnementale et une dimension d'équilibre social (la ville n'a pas d'avenir durable si elle discrimine et exclut) » (J.F.Tribillon, 2002).

Du coup une question pertinente se pose : à quelle mesure peut-on estimer « la ville » comme chaîne importante du développement durable ?

I.2. Le rôle des « petites villes » dans le mouvement d'urbanisation durable.

Dans cette partie on essaye de révéler le rôle de la petite et moyenne ville dans le processus de développement durable, « un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes, sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs », tel que l'entend le rapport Brundtland qui devient depuis 1987 une référence universelle de tout développement « soutenable ».

On s'intéresse à l'urbanisation des petites villes comme moyen de stabilisation des citoyens, de plus une source d'équilibre du marché du travail loin de la macrocéphalie urbaine, (la métropole dont la population du jour diffère énormément de celle de la nuit vue la mobilité intense des employés). En termes de cohésion socioéconomique, sentiment d'appartenance et stabilité de revenu, la petite ville garantit une étendue d'équilibre territoriale et rurale contrairement à la conurbation très mouvante, polluante et qui n'assure aucune durabilité. (M. Eve Férérol, 2016).

Les « centres urbains », dites encore petites villes « ont un rôle moteur dans la croissance, tandis qu'elles présentent des profils et des dynamiques hétérogènes qui s'écartent de ce que l'on observe dans les métropoles » (Denis et al, 2012).

Les petites villes sont considérées comme une alternative à l'urbanisation massive autour des macrocéphalies. Pour cette raison les organismes d'aménagement du territoire doivent prendre en considération la forte consommation d'espace et surtout rationaliser la demande de déplacements. La petite et moyenne ville est toujours « connectée » avec la Mondialisation, et elle « possède une forte identité autour d'un patrimoine ou de savoir-faire locaux qui peuvent être source de développement, captant des flux de revenus, plutôt que de capitaux » (C. Demazière, 2017).

La charge socioéconomique, le rôle d'« entraînement », la participation à la stabilité de la population (coté sécurité sociale), que pourrait tenir la petite ville, dans une conjoncture de globalisation où les concentrations urbaines sont trop importantes et l'étalement urbain est source de nombreuses déprédations. Cette réflexion est valide pour la petite ville ainsi que les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux. (Code général des activités territoriales-CGCT,2021)

II. Les petites et moyennes villes dans le monde

« Repenser la géographie économique » est l'intitulé d'une publication du rapport annuel sur le développement dans le Monde (Banque mondiale, 2009). Cet article recense et évalue les critères d'urbanisation ainsi que la manière dont ces mesures géographiques sont employées pour remonter un plaidoyer en faveur des agglomérations. « Il souligne la difficulté mal contournée de travailler avec des données urbaines étatiques non harmonisées », et met en avant une nouvelle évaluation de l'urbanisation dans le monde qui permet de souligner la surestimation de la métropolisation et l'ignorance de la micro-urbanisation bourgeonnante. L'objectif initial du rapport est de

révéler le rôle majeur des petites villes dans le mouvement d'urbanisation ainsi que la croissance économique (F. Moriconi-Ebrard et al, 2009).

La majorité des publications sur le mouvement d'urbanisation et la croissance démographique de la population dans le monde, s'occupent de la période entre les années soixante du dernier siècle jusqu'à nos jours. Une cinquantaine d'années favorisant l'accroissement de la population des petites et moyennes villes que celles des pays qui traduisait une forte mobilité vers ces microrégions et en plus une stabilité relative que celle des macrocéphalies. De même la Nouvelle Economie Géographique (NEG), développe la notion d'« effet d'ombre des agglomérations », comme les firmes bénéficient d'effets d'agglomération dans les grandes villes (effet rendement d'échelles et externalités positives), cet « avantage métropolitain » peut stériliser les potentialités de développements des petites villes dans l'ombre de la métropole (P. Krugman, 1993).

II.1. Les petites et moyennes villes en Europe

En allemand comme en français la notion « ville » se trouve au cœur de la civilisation, l'urbanisation et la modernité. En revanche les anglais trouvent la civilisation se traduit par la culture. Ceci est visualisé dans les modes de vie en Europe, ses villes sont les vitrines de richesse et de modernité. Une définition conventionnelle : « la ville se conçoit comme le territoire par excellence de la culture » (L.Dupont et J.PAugustin, 2005).

La petite et moyenne ville présentée par J. Lévy, dans sa publication de 1994, comme vision de l'aménagement du territoire, tout en ayant l'audace pour hurler son célèbre slogan : « Oser le désert ». Il considérait la concentration urbaine et l'étalement urbain autour des métropoles, les quartiers de ceintures dispersés de manière aléatoire, anarchique aussi bien inappropriée en France : « Si la France est complètement urbanisée, ne vaut-il pas mieux qu'elle le soit avec de vraies villes et non, comme les agglomérations Nord-américaines, en de monotones banlieues interminablement étirées » (Lévy, 1994 : 8).

a. Petite et moyenne ville En France

La France se caractérise par un fort réseau de l'espace urbain. Hiérarchisé depuis les métropoles, les villes moyennes, les petites villes et les bourgs. Cette hiérarchisation décrie un encadrement de l'espace fort en matière d'urbanisation en Europe et particulièrement en France (D. Pumain, 1996). La stratification urbaine en France est le fruit d'une occupation dense et régulière de l'espace où les seuils des grandes villes comptant entre 100 000 et 500 000 habitants. Les villes moyennes occupent entre 50 000 et 100 000 habitants comptent 217 villes à savoir 9,6 millions d'habitants (soit 12 % de la population du pays). Malgré le décalage important entre les deux classes de concentration démographique, les villes moyennes ont connu une trajectoire très dynamique pendant les années soixante, elles restent stables

aujourd'hui et la tendance rurale règne en France qui compte 29.6 millions habitants hors les zones urbaines.

En France, après une période de croissance concernant l'ensemble des strates dans les années 1960, des évolutions plus contrastées s'affirment dès les années 1970. Des « quartiers de ceintures » dynamiques constitués de villes petites et moyennes se dessinent autour des plus grandes villes, qui maintiennent une croissance soutenue par sa position géographique sur la littorale et son attraction démographique (A.Chambre-Foa, VINCI, 2020).

Ces villes intermédiaires présentent de fortes différences et formule un regroupement très hétérogène raison pour laquelle on trouve des villes isolées, d'autres incluse dans des aires urbaines, des villes aux fonctions limitées et d'autres, qui constituent de véritables centres de services au sein de leur entourage. Toutefois, cette ponctualité de la présence des espaces intermédiaires est relative à la concentration de la population dans les plus grandes agglomérations. (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale. DATAR, 2007).

La croissance des petites villes en France n'est pas liée à la distance aux grandes villes qui est limité à plus ou moins de 50 kilomètres d'une agglomération. Mais du fait que l'organisation industrielle en France est spontanée, cause de proximité des ressources naturelles ou matière première, le nombre des petites et moyennes villes s'accroît ces deux dernières années (Francois Taulelle, 2010).

b. Petite et moyenne ville En Allemagne

L'Allemagne comprend 417 agglomérations comprenant entre 10 et 30 000 habitants, environ 22 millions d'habitants en Allemagne (soit 30 % de la population générale). Contrairement à la France, les villes qui compte plus de 500 000 habitants sont celles qui ont une trajectoire moins dynamique du pays qui fait de l'Allemagne moins rurale que la France avec « une population non urbaine » comptant 26,6 millions (X.Desjardins et P.Estèbe, 2019). Le vieillissement de la population, est à l'origine du ralentissement généralisé de la croissance des villes, en addition du fait de la division puis la réunification de l'Allemagne. Ce facteur a fonctionné comme une pompe aspirante au profit des bassins d'emploi des Etats fédéré d'Allemagne d'ouest, ce qui a engendré un semis très dense de villes petites et moyennes qui fonctionnent en réseaux et qui caractérise l'Allemagne par « pays des petites villes » (VINCI, 2020).

Un demi-siècle de croissance démographique, où les pouvoirs publics cherchaient à urbaniser le territoire allemand tout en créant « des programmes spécifiques pour établir des partenariat- régionaux de développement urbain, et explorer de nouvelles formes de coopération ». Mais ceci n'est pas aussi suffisant pour une relance urbaine certes en absence de stratégie régionale pour cette problématique. « En 50 ans, la population des petites villes augmente partout plus rapidement que la population des pays » (D. FLORENTIN et al, 2009).

c. Petite et moyenne ville En Italie

L'Italie le pays « aux 100 villes » selon le philosophe et historien Carlo Cattaneo, en faisant allusion à toute une culture et une civilisation diverse, c'est l'Italie « métropolitaine » et dense où l'on retrouve les caractéristiques des populations urbaines contemporaines : ménages de petite taille, taux d'activité élevé, forte croissance démographique.

Entre 1960-2011, on remarque une tendance globalement positive selon les chercheurs du groupe VINCI. Pour l'Italie toutes les strates suivent une dynamique globalement positive sur la période. Cette dynamique est plus marquée pour les petites villes de moins de 30 000 habitants et pour les villes de 100 000 à 500 000 habitants (VINCI, 2020). Les villes entre 10 et 100 000 habitants (considérée comme petite), rassemblent 15,3 millions d'habitants en Italie (soit 26 % de la population) où Les villes du centre-nord regroupent les principaux espaces urbains du pays, (30% de la population). Mais paradoxalement 21,2 millions en Italie population rurale, ceci est dû à la notion « urbaine ». Le concept porte une dimension centrale de la représentation du territoire italien. Dans la littérature administrative et politique même dans les ouvrages et les publications scientifiques, la distinction urbain/rural n'apparaît pas déterminante, pas plus que, en dehors d'une référence générale aux « villes moyennes ». La place des villes moyennes dans l'espace italien apparaisse très différente de ce qu'elle est en France. En Italie, la distinction ville/campagne demeure moins structurante du débat public et beaucoup moins invoquée en Italie comme il est le cas en France. Cette quasi-absence de catégorisation des villes italienne traduit un orthodoxe ancestral de la complexité ville-territoire, manifesté par l'existence d'espace d'urbanisation quasi-continue où se mêlent étroitement l'urbain, le rural-agricole et l'industrie, c'est entre autres « la ville diffuse » constitué par des espaces isotropes sans aucune hiérarchie, comme il est le cas de Lombardie et Vénétie (A. Mariotti et P. Molinari, 2006). Bref, l'Italie n'a pas de politique urbaine au niveau national. En réalité, « L'approche du fait urbain et des villes moyennes italiennes est surdéterminée par une lecture régionale et un ensemble de politiques indirectes, souvent orientées par les fonds structurels européens » (X.Desjardins et P.Estèbe, 2019).

Pour conclure avec l'Italie on peut noter que les villes « moyennes » jouissent d'un statut particulier. Pour la raison que l'histoire et la mémoire italienne sont très imprégnées de culture civique, prouve une accumulation culturelle et historique de ces villes considérées comme dépositaires de l'histoire d'un pays qui n'a eu d'unité que tardive (Xavier Desjardins et Philippe Estèbe, 2011).

d. Petite et moyenne ville Au Royaume-Uni.

Par analogie, en l'Italie, le phénomène a concerné des villes petites et moyennes situées essentiellement dans les régions du nord, et plus marginalement dans le sud, au Royaume-Uni, le déclin a concerné principalement les villes industrielles de toutes tailles ainsi que Londres, la

tendance s'inverse dès les années 1990 avec un phénomène de croissance urbaine concernant toutes les strates, même des villes relativement isolées (A.Chambre-Foa, VINCI, 2020).

Les villes entre 10 et 100 000 habitants au Royaume-Uni rassemblent 12,5 millions d'habitants (soit 20 % de la population) hormis que 13,5 millions habitants se concentrent dans les périphéries rurales de l'Ouest et du Nord de l'Angleterre en formant des petites villes au développement différencié selon les liaisons avec les macrocéphalies limitrophe. Les petites villes de moins de 30 000 habitants, les villes moyennes de 30 000 à 50 000 et les grandes villes de 100 000 à 500 000 ont connu une dynamique très positive, peu affectée par la crise des années 1980-1990 (X.Desjardins et P.Estèbe, 2019).

Le programme « le Market Town » est une initiative durant 2002 à 2005, comme référence aux « villes moyennes », dans les politiques publiques territoriales au Royaume-Uni. Ce programme avait un impact sur l'attraction de la population dans les régions rurales qui sont révélées très attractives dans les années 1980, pendant que les grandes métropoles anglaises ont connu un vif mouvement de recul démographique (A.Champion, 1994). La tendance de « contre-urbanisation » mis en avant par les travaux de Champion est un renversement du phénomène d'agglomération, un retour à la nature et la « sobriété heureuse » (P. Rabhi, 2010).

Une remarque seyante à ce que nous venons d'énoncer, c'est que la polarisation industrielle exacerbe les déséquilibres européens et stigmatise l'homogénéité spatiale impulsée par le plan Davinci.

II.2. Les petites et moyennes villes dans le Monde Arabe

Une civilisation arabe étendue dans l'histoire, vaste dans l'espace allant du Maroc à la Turquie, englobant l'Iran et l'Irak : au total 20 pays, environ 421 millions d'habitants en 2005, près de 12 millions de km². La région compte deux petits pays (Bahreïn et le Qatar, autour de 700 000 habitants), huit pays ayant entre 2 et 7 millions d'habitants, six pays entre 20 et 32 millions (dont l'Algérie, le Maroc et l'Irak). En 2000, les densités vont de 3 hab. /km² en Libye, 11 à Oman et 13 en Algérie, pour compter 340 au Liban, 525 à Palestine. Pendant les deux dernières décennies, les villes côtières des Etats arabes du Golfe ont émergées et se sont rapidement développées, passant de centres régionaux d'échanges culturels et économiques à des macrocéphalies ancrées dans l'économie mondiale.

En revanche, et à cause des invasions des Hilaliens réfugiés du Sud égyptien et à la désorganisation agricole et politique qui s'ensuivit l'Afrique du Nord a connu un recul sensible de sa population du XIe au XIIIe siècle. De l'avis unanime, semble-t-il, des contemporains et des historiens sur cette période « Après le XIe siècle, la situation s'aggrava, surtout dans les campagnes. Des ravages de plantations, de systèmes d'irrigation, éliminèrent ou réduisirent considérablement l'agriculture au profit du nomadisme. De toute évidence, cette transformation abaissa considérablement le niveau démographique, par exemple en Afrique du Nord, de l'Égypte au Maroc » (Reinhard et al, 1968, p. 83)

Cette diversité des poids démographiques traduite par le fait que « Le monde arabe possède la propriété exceptionnelle de n'être peuplé que sur ses marges : l'intérieur de la carte du peuplement est vide. Les fortes concentrations démographiques sont entrecoupées d'immensités pratiquement dépeuplées » (Dominique Tabutin et Bruno Schoumaker, 2005).

En addition des caractéristiques distinctives des villes du Golfe, telles que les chaînes hôtelières internationales et les centres financiers, on assiste à une création de chaîne d'immenses complexes commerciaux et de divertissement contribuent à classer ces villes comme centres de consommation. D'autres tendances urbaines, comme Centres d'exposition et de conférence. Ce qui a créé une attractivité « démographique » impulsé par les mouvements de migration de tous les pays du monde certes les pays du nord-africain et l'Asie de l'orient. Une diversification spatiale et géographique en plus de la délicatesse de l'accroissement démographique qui a fructifié une hétérogénéité de la population qu'on ne peut guère borner ses troubles ou mouvement, ce qui nous met face à une vocation pénible.

L'autoritarisme politique et le régime d'économie administrée des États de la région s'est très souvent traduit par un nivellement et une marginalisation des microrégions alors que la macrocéphalie qui représente généralement la capitale est la plus dominante.

Les strates de villes intermédiaires assujetties, avec une population globalement « rurales » explique l'évolution de leur distribution spatiale où les villes intermédiaires, en Arabie Saoudite, encadrent des territoires très étendus et surtout isolés les uns des autres, et en particulier, à la relation entre variation de rang, (déclin et déclassement), et les localisations littorales ou intérieures, proches ou distantes des métropoles majeures (E.Denis, 2007).

La notion « des petites et moyennes villes » dans les pays de la rente pétrolière paru balbutiante : La strate de ces villes intermédiaires n'a aucune chance de surgir dans les systèmes très étroits des Emirats ou du Qatar avec quatre ou six villes, un nombre qui tend même à se réduire sous l'effet de la fusion urbaine le long des passages littoraux.

Malgré qu'ils soient urbanisés très vite, en moins de cinquante ans, (L'Arabie Saoudite n'avait encore que 12 % d'urbains en 1950), les pays de la rente pétrolière apparaissent comme les plus urbanisés du Monde arabe, ils n'ont pas la tradition ni le souci de collecter les données concernant l'urbanisation, ça paru paradoxale mais toujours vrais. Ils ont dépassé les pays de tradition urbaine ancienne, ceux du Levant et L'Égypte, ceux qui, au seuil du vingtième siècle, comptaient déjà entre 22 % et 36 % d'urbains. Par contre au nord-africain, le taux d'urbanisation le plus faible, celui de la Mauritanie, ne dépasse pas 33 % alors que la Libye atteint presque 86

% d'urbains. Cette dernière s'impose comme le pays le plus urbanisé du continent africain alors que Maghreb comprenant le Maroc, La Tunisie et l'Algérie sont en second lieu, des pays pétroliers. Dans ce champ de contraste des niveaux d'urbanisation va émerger, une strate des « centres urbains » dont leurs systèmes (dimensions et caractéristiques) différent d'un pays à l'autre elles sont généralement d'une taille très inégale, dépendante du taux d'urbanisation mais aussi du poids démographique du pays (Dominique Tabutin, Bruno Schoumaker, 2005).

Pour les pays du Maghreb, le Maroc est stigmatisé par un déficit d'assistance aux zones intérieures, avec une structure spatiale déséquilibré, la texture des petits bourgs s'affaiblit toujours sous l'effet des migrations (vers l'étranger et vers la métropole économique, Casablanca). Ainsi le pôle Atlantique (l'ensemble Casablanca, Rabat, Kenitra), apparait une seconde polarité régionale avec Fès et Marrakech bien alterné par des villes secondaires. Enfin, deux pôles méditerranéens complètent cette armature, ceux de Tanger et d'Oujda (K. Joumady, 1999).

Dans le but de réaliser un champ d'équilibre territoriale en Algérie un effort des autorités publiques ainsi que les chercheurs dans le domaine d'urbanisation en faveur d'instaurer un système de développement et d'ajustement des hauts plateaux. Les villes intermédiaires en Algérie ont connu une évolution pendant les décennies qui ont succédées l'indépendance. Avec une politique urbaine qui « maîtrise le phénomène de littoralisation et freine la croissance démesurée des métropoles » en faveur des zones enclavés, l'Algérie réalisera une croissance urbaine des micros-régions (A. Bousmeha, 2014).

Après ce passage à revue dans le monde, on va passer à présenter le territoire sujet de cette étude.

II.3. Les strates urbaines sur le territoire tunisien, historique et tendances

La ville de Tunis, a vécu une croissance démographique et un progrès socioéconomique qui lui permet de devancer dans une démarche de développement accéléré relativement aux autres régions de voisinage. Cette primatie a connu un recul de la « capitale tunisoise » juste après une décennie de l'indépendance, pour ouvrir le champ aux villes petites et moyennes surtout pendant la période de relais de consommation au début des années soixante-dix et le déploiement des industries de textile « grâce » à la loi 72.

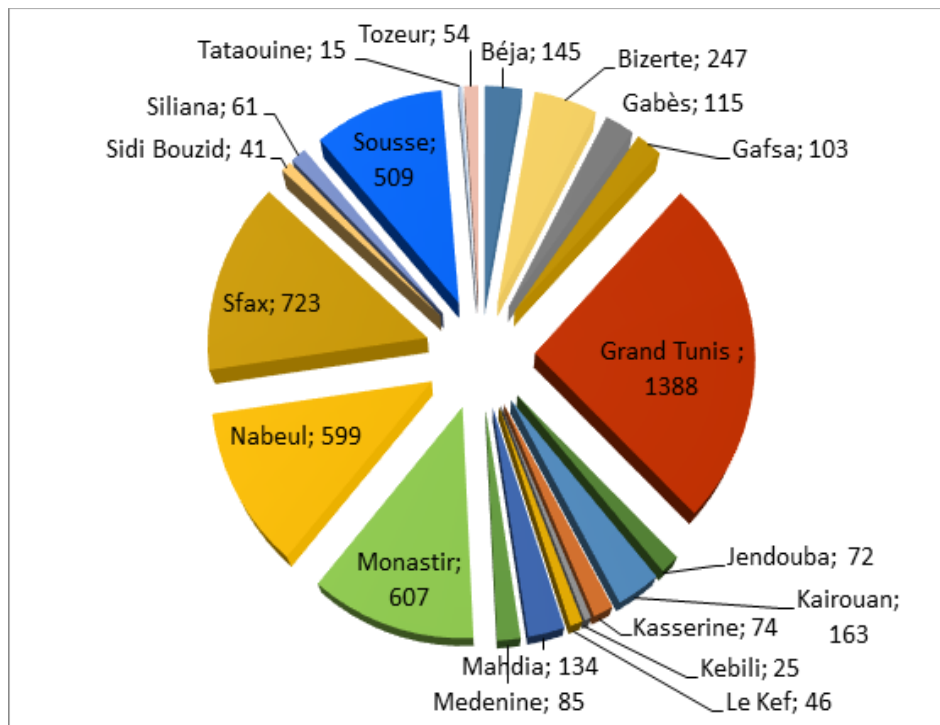
La naissance des semis villes et quelques nœuds urbains autour de la métropole de Tunis ainsi que les grandes villes comme Sousse, Sfax, Monastir, Nabeul et autres a engendré quelques complications démographiques et fonctionnelles de la capitale. L'apparition des centres urbains fruit des économies d'agglomération dans les villes du littoral en Tunisie depuis les années 70 a creusée la cavité de disparité en créant une dichotomie qui coupe le territoire en deux à la verticale : région côtière et régions intérieures.

Pour faire face à ce déséquilibre spatiale, au début des années 80 des programmes spécifiques de développement régionale intégré (urbain et rural) ont vu le jour avec une politique d'adoption d'un modèle d'industrialisation extraverti qui a permis l'installation sur le territoire Tunisien d'un régime off-shore, en plus de la promulgation de la loi 74 du 3 août 1974, portant institution d'un nouveau régime d'investissement consacré à la promotion de l'industrie manufacturière d'import-substitution et la création au cours de la même année du Fond de Promotion et de Décentralisation Industrielle (FOPRODI). Notons que ce fond était beaucoup plus bénéfique aux villes côtières, ce qui va à l'encontre de ses objectifs en stimulant le tissu urbain des

nouvelles polarisations côtières au détriment des communautés rurales des zones intérieures (A. Belhedi, 2011).

Toutefois, la structure de l'industrialisation se caractérise par une concentration sectorielle (54% dans le secteur textile) et régionale (plus de 75% sur les zones côtières).

Le diagramme ci-dessous présente la répartition par gouvernorat du nombre d'entreprises industrielles pour l'année 2017, (5457 entreprises).



Source CGDR

III. Analyse du niveau de métropolisation des villes Tunisiennes

Le territoire est un espace géographique caractérisé par des relations économiques, politiques, culturelles et sociales de divers acteurs qui interviennent ensemble. Les territoires sont évidemment inégaux par leur superficie, leur population et même par leurs ressources naturelles. Aussi, par la nature et les caractéristiques du milieu (urbain ou rural) alors il est habituel d'opposer les zones urbaines avec une population concentrée et des grandes villes marquées par des activités économiques importantes contre les zones rurales avec une faible densité de population et des campagnes marquées par l'agriculture (Vernières, 2009).

Mais ce qui ne doit pas être habituel, c'est l'existence des disparités au niveau des besoins nécessaires vitaux et humains liés au territoire ou au lieu de résidence où il vit la personne tel que l'accès aux services de santé, l'accès à l'éducation et à la formation, l'accès à l'emploi et aux services publics, l'accès à l'eau potable et l'assainissement ainsi que récemment nous pouvons dire même l'accès à l'information... Donc toute forme de distribution inégale des ressources dans l'espace.

La disparité régionale était l'étincelle qui a allumé le feu de la révolution Tunisienne. Cette dernière a présenté principalement une question territoriale

régionale visant une marginalisation spatiale et un développement inégal au niveau des régions due à un système cumulatif des inégalités structurelles. La Tunisie post révolution, la question de la disparité semble ne plus pouvoir se dire, se décrire et se discuter autrement que dans un registre spatial régional malgré sa pluralité dimensionnelle.

Le but des analyses sociales est d'assurer une justice sociale alors toute inégalité sociale injustifiable est nécessairement une injustice dissimulée qui peut faire éroder la confiance à l'égard des institutions et des pouvoirs publics et être la cause de l'augmentation des dissensions, des tensions sociales et de la violence ainsi que l'éclatement des conflits et même des révolutions... Pour se faire, il faut commencer par une politique d'aménagement du territoire qui assure un développement humain égale et une distribution équilibrée des ressources surtout avec la naissance récemment d'une nouvelle forme du milieu, le préurbain, qui est une extension des agglomérations urbaines dans la périphérie en transformant des milieux ruraux.

Parce que la question sociale ne peut pas être séparée de l'espace ou du territoire dans lequel elle s'inscrit, et parce que l'espace intervient comme un facteur explicatif de plusieurs faits sociaux, en particulier le degré d'urbanisation ou du développement, nous allons essayer de faire une lecture croisée du développement régional en Tunisie. En effet, nous allons conjuguer une approche multidimensionnelle en traitant des indices multidimensionnels du développement régional, d'activité économique et de métropolisation et une approche spatiale afin d'étudier les effets de voisinage, de la population et du degré d'urbanisation sur le niveau du développement du lieu.

Nous allons établir un indicateur synthétique multidimensionnel de métropolisation composé d'autres indicateurs élémentaires évaluant plusieurs dimensions tels que l'éducation, la santé, l'emploi et la richesse tout en donnant une importance aux secteurs industrielles et services qui caractérisent les villes ainsi que l'accès aux services publics.

Une analyse affine, qui s'intéresse aux données au niveau gouvernorat en premier lieu puis au niveau délégation en choisissant le gouvernorat de Nabeul, tout en tenant compte de la dimension spatiale en étudiant l'indice d'autocorrélation spatial Moran et une modélisation spatiale.

Nous avons choisi comme échantillon les 24 gouvernorats de la Tunisie en premier lieu puis les 16 délégations du Cap Bon, un gouvernorat sur le littoral, son chef-lieu Nabeul une ville qui peut être une macrocéphalie « amortisseur » des problèmes socioéconomiques de la Capitale tunisienne vue sa contiguïté.

III.1. Source des données et définition des variables :

Dans notre première phase d'étude, nous utilisons comme une première source des données le recensement général de la population et de l'habitat 2014 (RGPH 2014), une enquête établie, par l'institut national de la statistique INS en 2014, dans le domaine de la population afin d'extraire des données précises et détaillées concernant les ménages, les logements et le niveau de vie des ménages.

- Le rapport « la carte de la pauvreté » établi par l'INS en collaboration avec la banque mondiale BM en 2020.

- Les rapports « gouvernorat en chiffres » pour tous les gouvernorats pour l'année 2018, établis par le commissariat général au développement régional (CGDR) et les offices de développement régionale (ODCO, ODNO, ODS).
- Le rapport « Santé Tunisie en chiffres 2018 », élaboré par la direction des études et planification du ministère de la santé sous la direction des statistiques.

Comme première partie, nous allons calculer un indice du développement régional, un indice d'activité économique puis un indice global métropolitain pour tous les gouvernorats suivant la méthodologie utilisée par l'institut Tunisien de la compétitivité et des études quantitatives ITCEQ dans le document de travail N°8-Juillet 2012. Puis, nous allons affiner l'étude en traitant les mêmes indicateurs pour des territoires moins grands, au niveau délégation et en choisissant un gouvernorat classée riche et de d'un niveau de développement élevé afin de montrer que même au niveau du chaque gouvernorat nous pouvons trouver des délégations d'un niveau de métropolisation très élevé dépassant celui du gouvernorat elle-même et celui de la seule métropole en Tunisie qui la capitale Tunis.

En deuxième partie, nous allons introduire l'effet spatiale et en bénéficier des avantages de l'échométrie spatiale pour montrer l'existence d'un effet spatial de voisinage et analyser l'effet de quelques variables par le biais d'un modèle autorégressif simultané (SAR) qui intègre une dimension spatiale au niveau de la variable endogène.

a. Création des Indices du développement et de métropolisation :

Nous allons créer des indices évaluant le degré du développement régional, le pourcentage des activités économiques basées sur l'industrie, le commerce et les services ainsi qu'un indice global qui mesure le degré de métropolisation. Ce sont des indicateurs calculés se basant sur la méthode multidimensionnelle utilisée par l'ITCEQ qui englobe plusieurs dimensions humaines tel que l'éducation, la santé et le bien-être adaptée avec les données que nous possédons au niveau gouvernorat et délégation. Ce sont des indices synthétiques présentant des moyennes des sous indices élémentaires qui sont eux-mêmes des moyennes d'autres variables tel que le taux de réussite en baccalauréat, le taux de scolarisation des enfants âges entre 6ans et 14 ans et le taux de scolarisation au supérieur (âgé de 19 ans à 24 ans) forment en moyenne le sous indicateur éducation. Ces indices varient de 0 (très mauvais) à 100 (excellent), plus ils se rapprochent du 100 plus le niveau du développement ou de métropolisation est élevé.

b. Méthodologie et Variables :

Les variables utilisées pour construire l'indice de développement régional IDR comprennent des caractéristiques sociodémographiques et socio-économiques liées aux ménages, leurs bien-être et leur accessibilité aux services publics en se référant à quatre dimensions à savoir « la richesse et l'emploi », « la santé » « le savoir » (Tableau N°1).

Comme hypothèses de recherche, nous nous attendons que les villes de la Tunisie, sans compter la capitale Tunis qui est déjà une métropole, les gouvernorats de Sousse, Sfax, Nabeul et Monastir peuvent avoir un niveau de développement et d'activité élevé et en états d'être très proches des métropoles au niveau des chiffres malgré qu'administrativement ces villes sont considérées comme villes intermédiaires.

Au niveau délégation, les délégations de Hammamet et Nabeul vont avoir un niveau de développement plus élevé que les autres délégations dues aux activités touristiques et l'accroissement des activités industrielles et leurs attractivités d'emploi (investisseurs et employés).

- **Indice du développement régional IDR (Tableau N°1) :**

$$\text{IDR} = 1/5 \times (\text{éducation} + \text{communication} + \text{emploi} + \text{conditions de vie} + \text{santé}) \quad \text{eq.1}$$

Pour les indicateurs élémentaires, ils présentent des moyennes arithmétiques des taux et pourcentages mentionnés dans le tableau N°1.

Par exemple :

Education = moyenne arithmétique du Taux de réussite au baccalauréat, Taux de scolarisation des enfants âgés de 6 ans à 14 ans et Taux de scolarisation supérieure eq.2

- Indicateur d'activité économique IAE :

IAE présente la moyenne arithmétique de la part des secteurs de l'industrie, du Commerce et des services afin de pouvoir mesurer l'activité économique de nature métropolitaine.

$$\text{IAE} = 1/3 \times (\text{industrie} + \text{commerce} + \text{service}) \quad \text{eq.3}$$

- Indice global de métropolisation IGM :

$$\text{IGM} = 1/2 \times (\text{IDR} + \text{IAE}) \quad \text{eq.4}$$

Tableau N°1 : Les variables et les dimensions de l'Indice du développement régional :

Dimensions	Sous-dimensions	Poids	Variables
Indice de savoir	Education	1	Taux de réussite au baccalauréat (année 2018)
			Taux de scolarisation des enfants âgés de 6 ans à 14 ans
			Taux de scolarisation supérieure (âge de 19 ans à 24 ans)
	Communication	1	Taux d'utilisation internet pour les personnes âgées de 10 ans et plus
			Pourcentage des ménages ayant un téléphone fixe
			Pourcentage des ménages ayant au moins un téléphone portable

Indice emploi et conditions de vie	Emploi	1	Taux d'activité
			Offre d'emploi par rapport le nombre des chômeurs (année 2018)
	Conditions de vie	1	Pourcentage des ménages qui sont propriétaires du logement
			Taux de desserte en eau potable
			Taux de branchement des ménages au réseau d'assainissement
			Taux de branchement au réseau public de distribution d'électricité
			Taux de branchement au réseau public de distribution d'électricité
Pourcentage des ménages qui utilisent le gaz pour cuisson (Gaz bouteille ou naturel)			
Indice de santé	Santé	1	Nombre de médecins pour 1000 habitants (année 2018)
			Nombre de lits d'hôpitaux pour 10000 habitants (année 2018)
			Nombre d'hôpitaux pour 100000 habitants (année 2018)
			Nombre de centres de santé de base pour 10000 habitants (année 2018)

III.2. Résultats et interprétations

Les résultats de l'indicateur synthétique global IG (Tableau N°2) montrent qu'il existe plusieurs villes en Tunisie, autre que la capitale Tunis, qui dépassent le 50% tel que les gouvernorats de Monastir en premier rang pour tous les indices, Ben Arous, Nabeul et Sousse. Ces gouvernorats tendent à être des métropoles non pas parce qu'ils ont un grand accès aux services publiques et un niveau de développement élevé mais surtout car ils contiennent des activités économiques basées en grande partie sur l'industrie, commerce et service présentées par des indices d'activité économique élevés et dont le gouvernorat de Monastir enregistre la valeur la plus élevée (Carte N°3). Ce qui confirme que les grandes villes côtières bénéficient davantage de l'effet agglomération. On prend le cas de la ville de Ksar Helal, une localité du gouvernorat de Monastir où les citoyens ont bien perçu un héritage de culture entrepreneuriale qui a suscité à un « système de production locale » spécialisé en textile. La ville avait des traditions ancestrales de productivités, des techniques de travail à la chaîne et à distance (travail à domicile enchaîné), chose qui a créé une dynamique économique perpétuelle dans cette microrégion. Malgré l'hétérogénéité des catégories sociales, les résidents ont eu consciences que leurs enjeux sont communs ce qui a procuré la caractérisation de pérennité des projets, un mouvement de feed-back très fructifier et une stabilisation relative de la population (M.Montacer, 2004).

Tableau N°2 : Résultats IDR, IAE et IG par gouvernorat

Gouvernorat	IDR	IAE	IGM
Tunis	52.20174	50.226	51.21387
Ariana	50.45989	48.49543	49.47766
Ben Arous	50.87505	51.86948	51.37226
Manouba	47.23674	42.94048	45.08862
Nabeul (gouvernorat)	49.22738	52.37341	50.8004
Zaghouan	46.06784	47.95266	47.01025
Bizerte	46.00392	43.76704	44.88548
Béja	43.91232	30.18297	37.04764
Jendouba	40.03911	27.06289	33.551
El Kef	43.61928	24.01881	33.81905
Siliana	41.38659	21.60328	31.49493
Sousse	52.64257	55.85958	54.25108
Monastir	55.73411	58.71501	57.22456
Mahdia	44.17133	44.18615	44.17874
Sfax	47.98384	48.97387	48.47885
Kairouan	39.29969	28.14939	33.72454
Kasserine	40.24564	21.78425	31.01495
Sidi Bouzid	38.41434	21.14026	29.7773
Gabes	46.36294	34.94875	40.65584
Medenine	44.9889	43.89071	44.4398
Tataouine	44.97416	29.59506	37.28461
Gafsa	43.47034	22.30256	32.88645
Tozeur	51.38685	24.61534	38.00109
Kebeli	44.69996	22.07163	33.3858
Tunisie	46.72342	43.19	44.95671

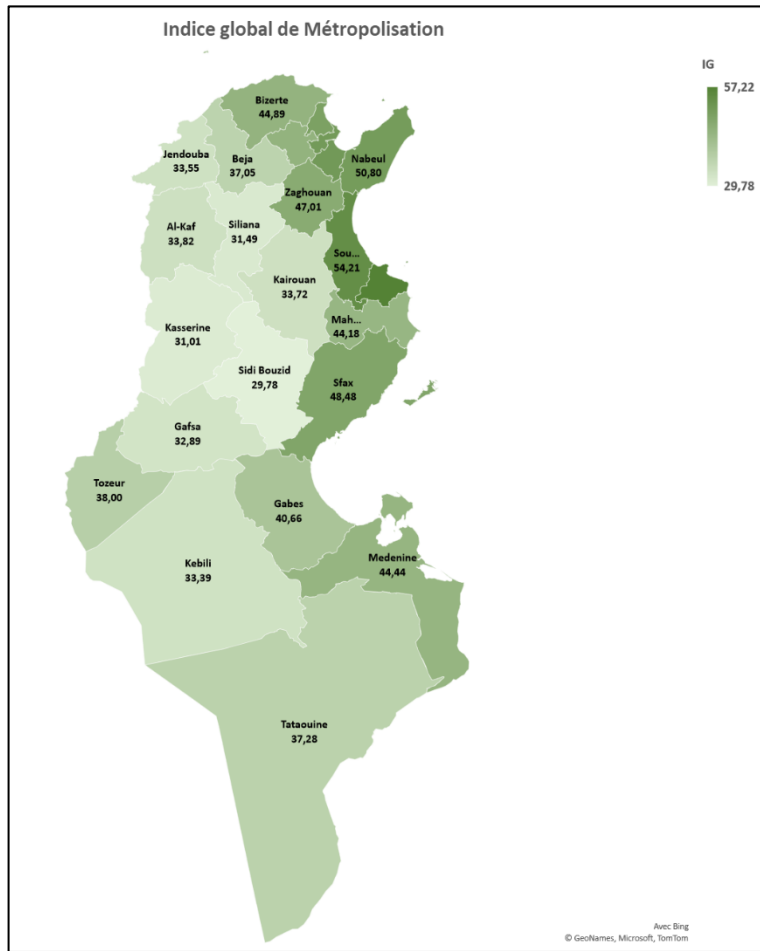
Calcul des auteurs

Les gouvernorats d'Ariana et Sfax sont très proches aussi s'ils s'intéressent davantage sur les secteurs industrie et service.

Bien qu'il y a des gouvernorats qui ont bénéficié de l'importante contribution des activités économiques pour améliorer leurs indices global de métropolisation, il y a d'autres qui ont perdu leur classement en développement régional tel que le gouvernorat de Tozeur qui a un IDR élevé et égale à 51,39 en parallèle il a un IAE très faible et égale à 24,62 pour enregistrer un IGM égale à 38 ce qui montre que les activités économiques qui ont la grande part dans ce gouvernorat sont l'agriculture et les travaux publics.

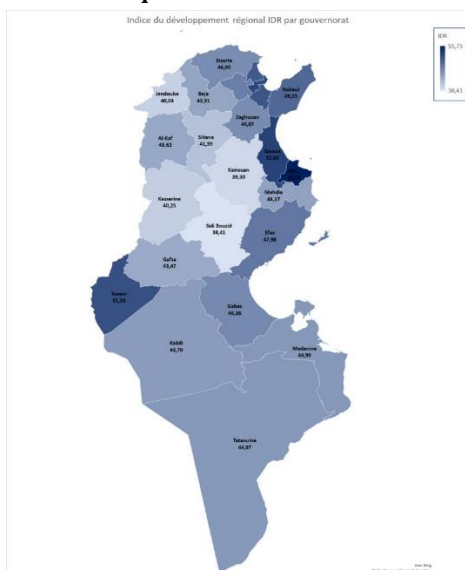
Les gouvernorats de Beja, Jendouba, El Kef, Gabés et Tataouine ont enregistré des valeurs faibles d'activité économique ce qui les a fait reculer leur niveau du développement régional. En plus, les gouvernorats de Siliana, Kasserine, Sidi Bouzid, Gafsa et Kébili se classent au bas de l'échelle des activités économiques de nature métropolitaine avec les valeurs les plus basses (Tableau N°2, Carte N°3).

Carte N°1 : Indice global de métropolisation IGM



Calcul des auteurs

Carte N°2 : Indice du développement régional IDR économique IAE



Calcul des auteurs

Carte N°3 : Indicateur d'activité économique IAE



Calcul des auteurs

Une évidence tunisienne car les régions internes en particulier les régions Nord-Ouest et Centre- Ouest persistent souffrent d'une forte marginalisation et d'une pauvreté aigüe, précisément les gouvernorats Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid, Béja, Jendouba et Siliana sont les plus déshérités malgré que les programmes d'aménagement du territoire destinés à stimuler les régions intérieures et les avantages fiscaux et financiers stimulants et spécifiques accordés par le gouvernement aux investissements privés et spécialement aux investissements directs étrangers afin de les attirer, l'apport de ces derniers demeure négligeable. Pour les investissements directs étrangers nous pouvons expliquer ce résultat par la nature des multinationales qui choisissent la Tunisie comme localisation, qui sont de nature exportatrice et ont déjà bénéficié des avantages Tunisiens liés à l'exportation, la loi 72, qui restait en concurrence avec les incitations du développement régional et même ait un impact négatif sur l'attractivité de ces dernières. En fait, la majorité des investissements directs étrangers choisissent de conjuguer les avantages de la loi 72, en bénéficiant d'une exonération des impôts et taxes pendant 10 ans avec des possibilités de prolongation, et les avantages d'un emplacement stratégique, puisque cette loi n'exige pas un emplacement précis, en bénéficiant d'un milieu urbain (ville ou littoral) où la présence d'infrastructures adéquates, des services accessibles avec les moindres coûts du transport, proximité des ports et une connexion aux différents réseaux afin de minimiser les coûts de transport et de transit, au lieu de bénéficier presque des mêmes avantages mais avec une infrastructure inadéquate, main d'œuvre moins qualifiée et des coûts de transports élevés. Cet arbitrage qui a rendu la loi 72 plus attractive pour les investisseurs étrangers voire même elle handicape les autres politiques régionales d'attractivité et aggrave le clivage entre les espaces urbains et les zones enclavées.

Donc avant d'instaurer une politique d'investissement qui présente un outil de réduction de la pauvreté et de la disparité en créant de la richesse, le gouvernement ou les décideurs doivent bien l'étudier dans tous les axes ; faisabilité, ciblage, concurrence et cohérence avec les politiques déjà existantes, impact sur la région elle-même et sur les autres... pour qu'elle soit efficace et peut aboutir à l'objectif fixé.

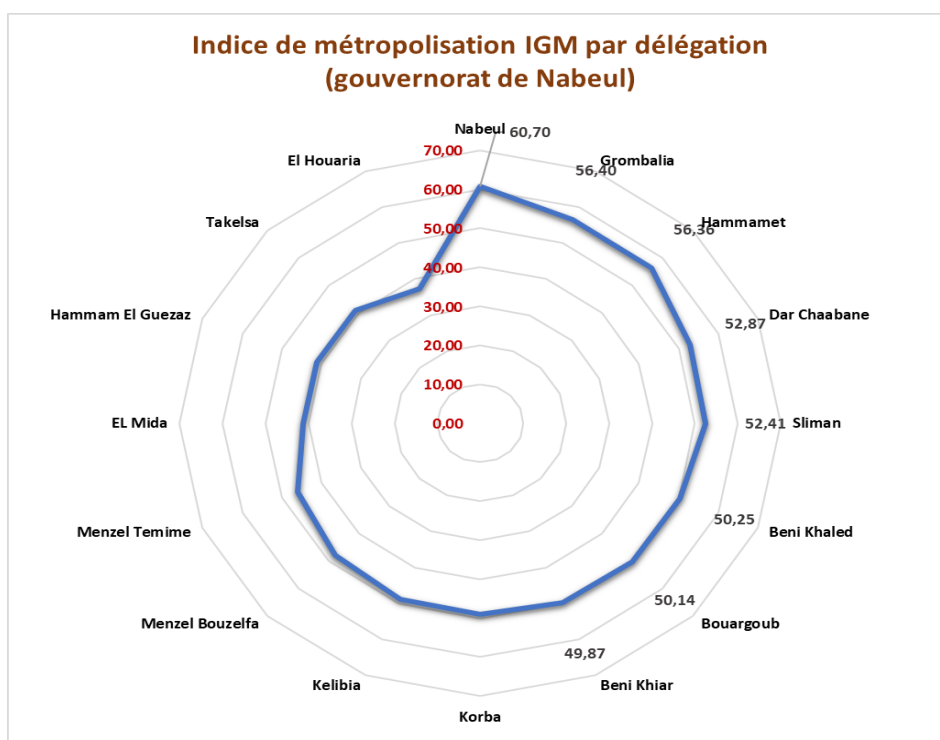
III.3. Le Cap Bon (gouvernorat de Nabeul) :

La région du Cap-Bon, gouvernorat de Nabeul, est l'une des régions côtières limitrophe de la métropole de Tunis, qui a connu ces dernières décennies une nouvelle impulsion économiques faisant de la « région » un tremplin fonctionnel et une fenêtre méditerranéenne fortement mobile (A. Belhedi 2004). Le gouvernorat de Nabeul situé dans le Nord-Est, dispose d'un littoral de 180 km sur la Méditerranée ce qui a permis de développer un tourisme balnéaire et artisanal. Il contribue à la hauteur de 15 % de la production agricole nationale bien que sa superficie agricole utile ne dépasse pas les 4 % de la superficie agricole totale de la Tunisie. Il dispose 637 entreprises industrielles dont plus que 60 % (389 entreprises) sont totalement exportatrices (rapport «la carte de la pauvreté », INS et BM, 2020).

Il est un des plus riches gouvernorats de la Tunisie avec un taux de chômage égale à 10,3 % en 2015 contre un taux national de 15,6 % et un taux de pauvreté égale à 8,1 % contre 15,3% au niveau national, malgré qu'il dispose des délégations qui affichent des taux de pauvreté très élevés tel que Takelsa (19,1%), Hammam Ghezaz (16%) se caractérisent par des taux d'abandon scolaire très importants (rapport «la carte de la pauvreté », INS et BM, 2020) En traitant les indices globaux de métropolisation des 16 délégations (Tableau N°3), nous trouvons que la moitié des délégations (8 délégations) ont un indice global de métropolisation élevé et qui dépasse ou égale à 50.

Cinq délégations à savoir la délégation de Nabeul qui occupe la tête du classement (IGM=60,70), Grombalia, Hammamet, Dar Chaabane et Sliman enregistrent un taux supérieur à celui de la métropole de Tunis (IGM=51,21) et qui varient entre 60,70 et 52,41. L'importance de ces valeurs provient de la contribution des activités économiques de nature industrielle et touristique au sein de ces délégations qui possèdent aussi les valeurs les plus importantes de l'indice des activités économiques dont la valeur la plus importante est enregistrée à la délégation de Hammamet (IAE=62,67), puis Grombalia (IAE=61,93) et Nabeul (IAE=61,75) (Tableau N°3). Ces résultats traduisent l'effet de l'économie d'agglomération et les gains réalisés par les différentes activités et des rendements croissants due à l'effet de contiguïté et la proximité géographique ainsi que la dynamique endogène.

Graphique N°1 : Baromètre du degré de métropolisation de Nabeul par délégation



Calcul des auteurs

En se basant sur le niveau du degré de métropolisation, l'union de ces cinq délégations peut faire une métropole dont tous les indicateurs quel que soit du développement régional, de l'activité économique ou même de métropolisation sont supérieur à ceux de la métropole de Tunis et avec un écart important (presque 9 points au niveau de l'IAE).

Même le reste des délégations occupe une position intermédiaire du développement et d'activité économique de nature métropolitain avec un IDR compris entre 41,65 et 47,38 et un IAE compris entre 31,50 et 55,52 ainsi qu'un niveau de métropolisation compris entre 37,22 et 50,25.

Tableau N°3 : Résultats IDR, IAE et IG par délégation (gouvernorat de Nabeul)

Délégation	IDR	IAE	IGM
Nabeul	59,65	61,75	60,70
Grombelia	50,88	61,93	56,40
Hammamet	50,06	62,67	56,36
Dar Chaabane	51,69	54,06	52,87
Sliman	50,11	54,71	52,41
Beni Khaled	47,06	53,43	50,25
Bouargoub	44,75	55,52	50,14
Beni Khia	50,2	49,54	49,87
Korba	47,15	50,77	48,96
Kelibia	47,37	50,36	48,86
Menzel Bouzelfa	46,25	49,47	47,86
Menzel Temime	47,38	44,82	46,10
EL Mida	41,65	40,87	41,26
Hamam El Guezaz	46,88	35,50	41,19
Takelsa	41,94	40,13	41,03
El Houaria	42,94	31,50	37,22

Calcul des auteurs

IV. Analyse spatiale de métropolisation des villes Tunisiennes :

Empiriquement, l'introduction de l'espace et du territoire à l'analyse économique peut être soit en ajoutant des nouvelles variables représentant la dimension spatiale ou en utilisant des outils de calcul spécifiques qui tiennent compte de l'espace tel que la cartographie et l'économétrie spatiale. Cette méthodologie n'est pas nouvelle mais en perpétuelle évolution. Elle a commencé par une approche géographique qui s'est basée sur la projection et la cartographie des faits en étudiant des mesures qui tiennent compte de la superficie et la dimension de la terre afin de présenter les répartitions de la richesse ou de la pauvreté dans des différentes unités territoriales.

Une intégration d'une forte dose de quantitativisme dans les études géographiques en utilisant des méthodes statistiques et économétriques (Anselin, 1988) avec la prise en compte de l'espace a fait naître une nouvelle approche à savoir l'économétrie spatiale. Ce concept a contribué beaucoup au développement des analyses des données et ont affiné les résultats en faisant

une lecture du fait dans l'espace : distribution de la population, la dispersion, la concentration spatiale ainsi que la densité, jusqu'à l'étude des autocorrélations spatiales (Moran, 1950) et l'effet de voisinage.

IV.1. Autocorrélation spatiale globale (I de Moran) :

Les résultats précédents trouvés qui montrent l'apport de l'économie et les gains d'agglomération nous conduisent à en tenir compte des effets spatiaux, précisément l'autocorrélation et hétérogénéité spatiales et les interactions de voisinage. En effet, la présence d'une autocorrélation spatiale suppose que les valeurs d'une variable aléatoire dans un espace géographique ne sont pas prises au hasard et peuvent être semblables si les observations sont proches ou contiguës spatialement (JAYET, 1993). Une autocorrélation positive signifie une concentration spatiale des valeurs semblables quel que soit faibles ou élevées d'une variable aléatoire, alors que l'autocorrélation négative est associée à une concentration spatiale des valeurs différentes entre les régions voisines. En opposé, on trouve une hétérogénéité spatiale qui présente une instabilité au niveau des relations et des phénomènes économiques dans un espace géographique qui sont différents entre le centre et sa périphérie ou entre un espace rural et un espace urbain (LE GALLO, 2004).

Pour étudier la corrélation entre les régions voisines ou l'autocorrélation spatiale de nos indicateurs calculés IDR, IAE et IGM ainsi que la population et le taux d'urbanisation, nous allons utiliser la statistique I de MORAN.

a. Méthodologie :

La statistique I de Moran est un indice qui quantifie l'autocorrélation sur tout l'espace géographique étudié :

$$I = \frac{N}{A} \frac{\sum_i \sum_j w_{ij} (x_i - \bar{x})(x_j - \bar{x})}{\sum_i (x_i - \bar{x})^2}$$

Où x_i est la valeur de la variable x pour la région i .

\bar{x} = la moyenne de la variable sur les N régions.

w_{ij} représente le degré d'interdépendance entre la région i et la région j .

A est la somme de tous les éléments de la matrice de pondération³.

$$\text{L'espérance de } I \text{ est } E(I) = -1/(N-1) \quad \text{eq.6}$$

Il existe une autocorrélation spatiale positive si $I > E(I)$

et une autocorrélation spatiale négative si $I < E(I)$.

b. Résultats :

Les résultats de l'indice I de Moran montrent que l'indice d'activité économique et l'indice global de métropolisation présentent des fortes autocorrélations spatiales globales positives et un effet de contiguïté ou de voisinage, montrant l'existence d'une concentration spatiale des valeurs semblables ou une similitude de ces indices pour les gouvernorats voisins (Tableau N°4).

Tableau N°4 : I de Moran pour l'IDR, IAE, IGM, taux d'urbanisation et population pour les N gouvernorats de la Tunisie

Variable	I de Moran	E(I)	SE(I)	Z(I)
IDR	0,0441	- 0,0435	0,0991	0,8843
IAE	0,2651***	- 0,0435	0,1012	3,0493
IGM	0,2088***	- 0,0435	0,1006	2,5088
Taux d'urbanisation	0,0411	- 0,0435	0,1000	0,8457
Population	0,0885	- 0,0435	0,0971	1,3592

Calcul des auteurs * P-value < 0,1 ; ** P-value < 0,05 ; *** P-value < 0,01

IV.2. Une estimation spatiale : Modèle Autorégressif simultané (SAR) :

Nous allons tester l'effet de quelques variables tel que le taux d'urbanisation, les taux de chômage, le taux de pauvreté et la proportion des migrants pour l'emploi sur le niveau global de métropolisation présenté par l'IGM.

C'est un modèle d'estimation spatiale simple où la dimension spatiale est intégrée au niveau de la variable endogène en le rendant une variable expliquée à un décalage spatial.

a. Modélisation :

$$Y = \rho W Y + \varepsilon \quad \text{eq.6}$$

Avec ρ est un paramètre autorégressif qui reflète l'intensité de l'interaction existante entre les observations de la variable endogène Y.

W est une matrice du poids standardisée.

b. Résultats :

Les résultats du tableau N°5 montrent que Rho est significative à un seuil de 10%, aussi les tests Wald, LR et LM sont significatives à un seuil de 10% ce qui nous mène à accepter H1 ($Rho \neq 0$) et le modèle SAR est le modèle adéquat pour notre estimation.

En testant la significativité individuelle des variables exogènes (tableau N°5), nous trouvons que les variables population et migration pour emploi ne sont pas significatives (P_value du T- student > 0,1) et par la suite ils ne peuvent pas pertinemment avoir des effets sur le degré de métropolisation des gouvernorats. Les variables taux d'urbanisation, le taux de chômage et le taux de pauvreté sont fortement significatives à un seuil inférieur à 1%. En effet, le taux d'urbanisation a un effet positif sur le niveau de métropolisation de façon si le taux d'urbanisation augmente de 1% l'IGM augmente parallèlement de 0,12% tandis que le taux de chômage et le taux de pauvreté affectent négativement le niveau de métropolisation. En fait, une augmentation de 1% du taux de chômage

engendre une diminution de l'IGM de 0,64% ainsi qu'une augmentation de 1% du taux de pauvreté peut causer une diminution de 0,31%. Des résultats très logiques et évidents puisque le chômage et la pauvreté freinent et handicapent le niveau de métropolisation tandis que le taux d'urbanisation le favorise et l'accélère.

Tableau N°5 : Résultat de la régression du modèle autorégressif simultané (SAR)

Indice global de métropolisation	Coefficient	Erreur standard	t- student	P_value
Population	-2,02.107	2,96.106	-0,07	0,945
Taux d'urbanisation	0,1192***	0,0401	2,97	0,003
Taux de chômage	-0,6358***	0,1548	-4,11	0
Migration pour emploi	0,0539	0,0662	0,81	0,416
Taux de pauvreté	-0,3074***	0,0939	-3,27	0,001
Constante	36,3791	9,4916	3,83	0
Rho	0,2451*	0,1294	1,89	0,058

Calcul des auteurs * P-value < 0,1 ; ** P-value < 0,05 ; *** P-value < 0,01

	Chi2	P_value
Test Wald	3,589*	0,058
Test LR	3,27*	0,071
Test LM	3,391*	0,066

Calcul des auteurs * P-value < 0,1 ; ** P-value < 0,05 ; *** P-value < 0,01

Conclusion :

De nos jours, Le contexte économique Mondial est fortement concurrentiel. La réussite d'un territoire dépend de sa compétitivité sur le plan national. La compétitivité passe par la différenciation qui nécessite de l'innovation. Un modèle de développement local possédant des avantages comparatifs et des spécificités endogènes doit miser donc sur une construction territoriale capable d'innover de s'intégrer dans un contexte globalisé ... « Glocalisation » un acronyme résumant le fait de penser en « global » et agir sur « local ».

Le rôle économique des grandes villes dans la détermination des conditions de croissance d'une nation est de plus en plus mis en lumière. Ces agglomérations sont des lieux privilégiés d'accumulation et de concentration des activités productives dont les avantages tendent à se renforcer selon un processus de causalité cumulative. Ceci conduit à approfondir l'analyse des conditions de leur croissance ce qui est l'objet, en particulier, du courant de la nouvelle économie géographique initié par (Krugman, 1991).

La concentration spatiale des activités permet des gains d'efficacité dès lors qu'il existe des économies d'échelle dans la production. Ces économies

d'échelle peuvent être internes et provenir de coûts fixes de production ou peuvent aussi être externes aux entreprises et dériver d'avantages mutuels dont bénéficient les entreprises du simple fait de leur proximité géographique (meilleure circulation des informations et des idées, création d'un bassin de main-d'œuvre spécialisé, amélioration des relations entre clients et fournisseurs, ...). Pour mettre en évidence ces inégalités dans l'espace il ne faut pas privilégier l'échelle régionale mais plutôt l'échelle urbaine car elle est un lieu naturel d'agglomération et de fonctionnement efficace des activités économiques (Baumont et Huriot 1995).

Les économies d'agglomération ont des effets certains sur la formation des conurbations et par la suite sur l'émergence des métropoles. L'agglomération urbaine et la concentration des activités est une étape dans le processus de métropolisation des villes.

Ainsi la métropolisation est un processus par lequel une ville va acquérir des fonctions de coordination pour les activités complexes à portée mondiale. Sur le plan économique, elle se caractérise par une forte concentration de ces activités et s'intègre également dans un réseau global. Par conséquent, l'économie métropolitaine est spécifique dans la mesure où elle est intensive en information, en connaissances, en activités de haute technologie, et donc en compétences du capital humain.

La métropolisation commence à devenir un fait qui empreinte l'organisation de l'espace en Tunisie notamment autour du Grand Tunis, Nabeul, Sousse, Monastir et Sfax. Ce constat explique, comme le disait Hedi Ben Ahmed, la formation d'espaces d'épaulement au niveau de la Tunisie médiane (exemple Kairouan) dont la dynamique relative ne s'explique que par la proximité des principales villes du littoral dont ils constituent les aires de redéploiement à travers l'implantation industrielle et la périurbanisation (Hedi Ben Ahmed, 2008).

Toutefois, les grandes villes du littoral ne sont pas toutes des métropoles, elles n'ont pas toutes les fonctions requises et la dimension mondiale souhaitée même si leur taille est assez développée, car la taille ne fait pas la fonction. Ce qui explique le fait du modèle monocentrique. A l'exception de Tunis, on ne peut pas parler de métropole complète en Tunisie ; même Sfax, Sousse et la conurbation Nabeul-Hammamet restent des métropoles incomplètes avec des systèmes urbains peu étoffés et qui leur manquent en plus certaines fonctions à portée mondiale.

Cependant, avant d'instaurer une politique d'investissement qui présente un outil de réduction de la pauvreté et de la disparité en créant de la richesse, le gouvernement ou les décideurs doivent bien l'étudier dans tous les axes ; faisabilité, ciblage, concurrence et cohérence avec les politiques déjà existantes, impact sur la région elle-même et sur les régions contigües ... pour qu'elle soit efficace et peut aboutir à l'objectif fixé.

Pour conclure, il y a lieu de révéler que la mondialisation et la libéralisation profite aux villes qui possèdent des économies d'agglomération. En effet, la

libéralisation a pour conséquence une diminution du poids de l'investissement public au profit de l'investissement privé. Le recul du rôle de l'Etat et la prédominance du secteur privé vont se répercuter sur les problèmes de l'aménagement industriel et spatial puisque les investissements industriels créateurs d'emploi et de zones attractives sont désormais le fait du privé.

Bibliographie:

- Amara, M., Kriaa, M., & Montacer, M. (2010). Centralité des activités dans la région urbaine de Tunis (1994-2004). *Revue d'Economie Regionale Urbaine*, (3), 473-509.
- Anselin, L. (1988). *Spatial econometrics: methods and models* (Vol. 4). Springer Science & Business Media.
- Belhédi, A. (1989). Le découpage administratif en Tunisie. *Revue de géographie du Maroc*, 13(2), 3-25.
- Belhedi, A. (1993). Les facteurs d'organisation de l'espace national tunisien. *L'Espace géographique*, 113-124.
- Belhedi, A. (2004). Le système urbain tunisien. Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle sur la base de la loi Rang-taille. *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- BELHEDI, A. (2011, June). Décentralisation, aménagement du territoire et démocratie locale en Tunisie. Défis et enjeux. In *Colloque International «La décentralisation et la démocratie locale en Tunisie: Enjeux et perspectives*.
- Belhedi, A. (2016). Le développement régional et local en Tunisie Défis et enjeux. In *Colloque international.*»
- BOUSMAHA, A. (2014). Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie: le cas de la région centrale du tell de l'est algérien. *Sciences & technologie. D, sciences de la terre*, 29-44.
- Champion, A. G. (1994). Population change and migration in Britain since 1981: evidence for continuing deconcentration. *Environment and Planning A*, 26(10), 1501-1520.
- Crague, G. (2002). L'économie métropolitaine au-delà de la spécialisation sectorielle. *Revue d'Economie Regionale Urbaine*, (3), 449-470.
- Denis, E. (2007). Les villes intermédiaires dans le monde arabe. *Cahiers du Gremamo*, (19), 11- 54.
- Denis, E., & Vignal, L. (2002). Dimensions nouvelles de la métropolisation dans le Monde arabe: le cas du Caire. Mondialisation, instabilités et recomposition de la forme urbaine. *Cahiers de la Méditerranée*, (64), 119-166.
- Desjardins, X., & Estèbe, P. (2019). Villes petites et moyennes et aménagement territorial: éclairages anglais, allemands et italiens sur le cas français.

- Dupont, L., & Augustin, J. P. (2005). Introduction: villes, cultures urbaines et géographies. *Géographie et cultures*, (55), 3-6.
- Escallier, R. (2002). Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen: état, enjeux et perspectives. *Cahiers de la Méditerranée*, (64), 1-21.
- Férérol, M. È. (2016). Les petites villes: des agents d'urbanisation durable?. L'exemple du Massif central méridional. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, (32).
- Florentin, D., Fol, S., & Roth, H. (2009). La " Stadtschrumpfung" ou " rétrécissement urbain" en Allemagne: un champ de recherche émergent. *Cybergeog: European Journal of Geography*.
- Gervais-Lambony, P. (2004). Mondialisation, métropolisation et changement urbain en Afrique du Sud. *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, (1), 57-68.
- Guérin-Pace, F., & Lesage, X. (2001). Le système urbain français. Les mesures de l'inégalité de distributions de type paretien. *Histoire & mesure*, 16(XVI-1/2), 157-183.
- JAYET H., 1993, *Analyse spatiale quantitative : une introduction*, Economica, Paris, 1993.
- Joumady, K. (1999). Urbanisation et disparités spatiales au Maroc. *Méditerranée*, 91(1), 93-100.
- Karray, Z., & Driss, S. (2009). Structure industrielle, économies d'agglomération, ouverture et croissance régionale en Tunisie. *Région et Développement*, 29(2), 141-157.
- Krugman, P. (1993). On the number and location of cities. *European economic review*, 37(2-3), 293-298.
- LE GALLO J., 2004, « Hétérogénéité spatiale, principes et méthodes », *Economie et Prévision*, vol. 162, n °1, pp. 491-512.
- Mariotti, A., & Molinari, P. (2006). Quand l'Italie délimite les systèmes locaux du travail et légifère sur les districts. *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, (106), 65-72.
- Montacer, M. (2004). *Localisation industrielle, disparités spatiales et aménagement du territoire en Tunisie* (Doctoral dissertation, Nice).
- Moran, P. A. (1950a). A test for the serial independence of residuals. *Biometrika*, 178-181.
- Moran, P. A. (1950b). Notes on continuous stochastic phenomena. *Biometrika*, 17-23.
- Moriconi-Ebrard, F., Denis, E., & Marius-Gnanou, K. (2010). «Repenser la géographie économique». *Les arrangements du rapport de la Banque Mondiale avec les sciences géographiques urbaines. Cybergeog: European Journal of Geography*.

- Oberti, M., & Préteceille, E. (2004). Les classes moyennes et la ségrégation urbaine. *Éducation et sociétés*, (2), 135-153.
- Puissant, S., & Lacour, C. (1999). La métropolisation: croissance, diversité, fractures. *Anthropos Research & Publications*.
- Pumain, D. (1997). Pour une théorie évolutive des villes. *L'Espace géographique*, 119-134. Rabhi, P. (2014). Vers la sobriété heureuse. Éditions Actes Sud.
- Tabutin, D., & Schoumaker, B. (2005). La démographie du monde arabe et du Moyen-Orient des années 1950 aux années 2000. *Population*, 60(5), 611-724.
- Vernières, M. (2009, May). Les inégalités territoriales: le cas des territoires ruraux. In *Colloque international Inégalités et développement dans les pays méditerranéens*.
- Vitello, D. D. (2017). Peter Hall (ed), *Good cities, better lives. How Europe discovered the lost art of urbanism*.
- Le rapport « la carte de la pauvreté » établi par l'INS en collaboration avec la banque mondiale BM en 2020.
- Le rapport « Santé Tunisie en chiffres 2018 », élaboré par la direction des études et planification du ministère de la santé sous la direction des statistiques.
- Les rapports « gouvernorat en chiffres » pour tous les gouvernorats pour l'année 2018, établis par le commissariat général au développement régional (CGDR) et les offices de développement régionale (ODCO, ODNO, ODS).
- « Les districts industriels », Institut National de la Statistique, (INS, 2015).
- « Pour un meilleur avenir urbain », Rapport de l'ONU-Habitat, (2019).
- « Rapport Brundtland », NU, (1987).

**LE ROLE DES MUTATIONS URBAINES DANS LES VILLES
MOYENNES POUR LA STRUCTURATION DES AIRES
INTERMEDIAIRES-
CAS LA VILLE DE BORDJ BOU ARRERIDJ**

KHELILI Abdelghani a.khelili@univ-batna2.dz
BOUHATA Rabah m_bouhata24@yahoo.fr
ANOUNE Noureddine anoune.nourdine@yahoo.fr

*Laboratoire des Risques Naturels et Aménagement du Territoire
Département de Géographie et Aménagement du Territoire -Université Ben
boulaïd-Batna -2*

دور التغيرات الحضرية في المدن المتوسطة في هيكلية النطاقات الوسيطة
حالة مدينة برج بوعريريج

الملخص:

يعتمد الإطار الحضري في الجزائر حاليا بشكل أساسي على المدن الوسيطة والمتوسطة، في حين أن التغيرات الحضرية جارية، ويرجع ذلك أساسًا إلى اقتصاد السوق، ديناميكيتها الداخلية، وامتداد مناطق نفوذها إلى مستويات مختلفة وتسلسلها الهرمي. هذه الظاهرة نموذجية في برج بوعريريج، حيث يبدو أن الحدود الإدارية للولاية تشمل منطقة أكبر. سنحاول أن نشرح في هذا المقال، الديناميكيات الوظيفية لمدينة برج بوعريريج، حيث ولدت قوى الجذب في التسلسل الهرمي الوطني، واقترح كيفية تنشيط دور الوساطة كما ينبغي وتحسين الأوضاع على كافة المستويات.

الكلمات المفتاحية: الإطار العمراني، المدن الوسيطة، المدن المتوسطة، برج بوعريريج، التغيرات العمرانية

Abstract:

The urban framework in Algeria is currently based mainly on intermediate and intermediate cities, while urban changes are underway, mainly due to the market economy, its internal dynamics, the extension of its spheres of influence to different levels and its hierarchy. This phenomenon is typical in Bordj Bou Arreridj, where the administrative boundaries of the wilaya seem to include a larger area. In this article, we will try to explain the functional dynamics of the city of Bordj Bou Arreridj, where the forces of attraction were born in the national hierarchy and to suggest how to properly revitalize the role of mediation and improve conditions at all levels.

Keywords: the urban framework, intermediate towns, medium-sized towns, bordj bou arreridj, urban changes

Résumé :

L'armature urbaine algérienne actuelle repose principalement sur des villes intermédiaires et villes moyennes, alors que des mutations urbaines sont en cours, principalement dues à l'économie du marché, sa dynamique interne, et

l'extension de ses zones d'influence à différents niveaux et dans sa hiérarchie. Ce phénomène est typique à Bordj Bou Arreridj, où les limites administratives de la wilaya semblent englober un territoire plus vaste. Nous tenterons d'expliquer dans cette communication, la dynamique fonctionnelle de BBA, a généré des forces d'attraction dans la hiérarchie globale, et de suggérer comment bien revitaliser le rôle de médiation et améliorer les conditions à tous les niveaux.

Mots-Clefs : L'armature urbaine, villes intermédiaires, villes moyennes, Bordj Bou Arreridj, mutations urbaines

Introduction

Les villes intermédiaires sont des axes et des liens importants entre les espaces nationaux et régionaux, entre les métropoles d'une part, les petites villes et les moyennes villes, d'autre part. Parfois, des villes de même taille mais qui n'ont pas les mêmes niveaux de fonctions supérieures (Bock et Carrière, 2007), les recherches montrent que, relativement peu de cas analysent spécifiquement leurs problèmes spécifiques. C'est le rôle « d'intermédiaire » entre les zones rurales ou les territoires naturels, Il constitue l'environnement direct de toutes les villes intermédiaires ainsi que des grandes villes, métropoles ou mégapoles, leur permettant de maintenir ou de restaurer le grand équilibre entre population et territoire.

Ces dernières années, d'énormes changements économiques et sociaux ont conduit à l'accélération du développement urbain : il a rapidement changé l'image et les caractéristiques de la ville et remodelé l'espace. La croissance urbaine s'accélère à un rythme incontrôlé, conduisant à un processus de densification horizontale, d'expansion et de développement continu, transformer le sol agricole en vue d'accélérer le processus d'urbanisation de l'ensemble du territoire. Cela tend à établir une nouvelle relation, à savoir la relation entre le centre et la périphérie, divisée en deux catégories ; espace divisé: l'ancien centre est dans son état initial, incapable de faire face aux nouvelles dimensions de la ville. Par conséquent, le chaos urbain a envahi nos villes, le paysage de béton laid, les vues infinies sur les garages, les maisons construites à l'infini et un manque important d'espaces urbains créent l'environnement de notre vie quotidienne.

Au vu de l'importance de telles villes, nous tenterons d'étudier Bordj Bou Arreridj comme ville modèle des villes intermédiaires en Algérie. Il y a quelques décennies, c'était une petite ville, mais elle a connu une expansion de l'espace urbain et une transformation de ses fonctions. Sa situation géographique a joué un rôle très important, ainsi que des changements dans les politiques économiques nationales et mondiales.

Le problème de recherche englobe : Le rôle qu'elle jouera en tant que ville intermédiaire dans le réseau urbain national ? Notre recherche suppose que la ville de Bordj Bou Arreridj doit adapter sa dynamique urbaine dans la mesure où ses ressources naturelles et humaines peuvent être investies et intégrées avec le reste des pôles locaux, régionaux et nationaux.

L'objectif de l'étude est de trouver des moyens d'amener la ville de son niveau actuel à un niveau qui lui permettra de répondre aux besoins locaux et aux objectifs des plans et politiques de développement nationaux, ainsi que d'activer le rôle de médiateur au niveau local, au niveau régional, national, et mondiale.

Pour faire face à ce problème, nous nous sommes appuyés sur l'Approche analytique descriptive : Nous avons choisi cette approche car elle est basée sur l'analyse des problèmes, en observant l'événement ou le problème et en déterminant ce qu'il est grâce à une analyse minutieuse de son existence et de ses causes et sa description précise. Sur cette base, un plan est dressé pour étudier et déterminer les outils et moyens que nous utiliserons dans son étude pour apporter des solutions satisfaisantes au problème de recherche.

Afin de répondre aux questions posées, la recherche s'appuie sur la méthodologie suivante :

- Donner des définitions théoriques de certains concepts liés à nos thèmes de recherche : la ville moyenne, la ville moyenne en Algérie, son rôle et son importance, et la notion de champ moyen
- Donner un aperçu de la répartition des agglomérations urbaines en Algérie.
- Caractérisation et analyse des mutations urbaines intervenues à la ville de Bordj-Bou-Argeridj.
- Résultats et recommandations
- Conclusions

I. Le concept de la ville intermédiaire

Compte tenu de l'ambiguïté de ce concept, qui demeure en relation avec le contexte local et régional, il n'est pas question d'un concept ou "Ville intermédiaire typique" qui sert également de référence pour le recueil des pays variés (Najet Kasdallah 2013). Le concept de ville intermédiaire implique une conception plus positive de la « ville consciente », c'est-à-dire de son rôle des villes et des régions dans le processus d'urbanisation globale.

Les définitions diffèrent entre pays développés et pays en développement, comme il était censé faire une comparaison, mais à cet égard nous présenterons des définitions de villes intermédiaires dans l'Algérie, puis nous aborderons le cas de l'étude de la ville de Bordj Bou Argeridj comme modèle.

I.1. La ville intermédiaire en Algérie :

Les villes moyennes ne sont pas nécessairement des « villes intermédiaires » La fonction des termes, c'est-à-dire lorsqu'ils deviennent hiérarchie de la ville. En raison de sa position au milieu du système de la ville, «la ville intermédiaire dépend de la capitale et les petites villes qui composent sa base Soutien ⁱⁱⁱ.

Elle est affectée par la plus grande ville dominante et permet desservant les petites villes à forte population, généralement beaucoup moins équipées. "Les villes intermédiaires sont des villes qui assurent la transition entre les grandes villes ou capitales et autres villes, et vice versa, de la base au Sommet »ⁱⁱⁱ

S'appuyant sur le rôle joué par la ville intermédiaire en tant que ville centrale, elle fournit un intermédiaire entre les couches supérieures du système urbain plus fonctionnel d'une part, les commandes fournies par les capitales et les grandes villes, d'autre part, les commandes fournies par les régions et les centres locaux. (A. BELHEDI, 2007).

Par conséquent, il dispose d'un meilleur équipement et d'une industrie tertiaire plus développée. Une grande variété de biens et services, et une infrastructure plus complète, Un système scolaire assez complet qui fonctionne bien jusqu'au niveau universitaire En tant que services financiers, gouvernementaux et de santé, mais aussi diversifiés dans les secteurs commerciaux et industriel.

La fonction principale du chef-lieu est attribuée aux villes intermédiaires au sein de l'aménagement du territoire et la politique d'équilibre, en décentralisant les fonctions centrales, de la capitale aux niveaux hiérarchiques suivants, ils sont généralement composés de chefs de Daira ou de communes. Cela leur permet d'offrir des emplois, des services, des équipements et des fonctions administratives Afin de remplir leur rôle d'interface entre les niveaux supérieur et inférieur du système urbain, les villes intermédiaires établissent l'équilibre souhaité et organisation spatiale du pays. (Souiah S A, 2007).

I.2. Espace intermédiaire

L'espace médiane serait géographiquement, morphologiquement, fonctionnellement et symboliquement entre les deux antipodes. C'est une scène de dynamique transformatrice assurant la transition d'un pôle à l'autre. Son analyse ne peut se limiter à ce qu'elle donne seulement sa position, mais aussi ses fonctions de médiation, de transformation matérielle et symbolique, de continuité, de rupture, et de margeiv.

Cet espace, qui assure l'intersection, le lien, la médiation et l'intermédiation, ne mérite pas une approche particulière qui en fait un point de départ plutôt qu'un point d'arrivée, nécessitant un renversement complet du processus.

L'intermédiation se définit avant tout comme une position réciproque, l'espace entre deux pôles de référence différents (connus ou à définir), opposés voire contradictoires, qui à la fois constituent des limites et définissent l'intermédiaire. Cette position particulière signifie que l'espace intermédiaire est régi par des mécanismes divers, complexes et nouveaux, qui obligent à se distancer (Madani Said 2012, p36). C'est aussi un espace de communication et d'échange, alliant richesse, diversité et complexité, assurant la médiation (espace, économie, politique et société ...).

Les villes intermédiaires assurent cette médiation urbaine entre différents acteurs et protagonistes entre les différentes formes de la ville et la vie urbaine aux deux extrémités de l'axe.

I.3. L'importance et le rôle d'une ville intermédiaire :

- Les villes intermédiaires sont devenues une source d'intérêt, émergeant comme un facteur de rééquilibrage urbain face au fort développement des

grandes villes mondiales. De nombreuses recherches, analyses et systématisations ont été menées au cours de la dernière décennie sur leurs activités et leur rôle dans le processus économique mondial. Au même temps, les villes intermédiaires sont devenues comme contrepoids aux immenses agglomérations urbaines, où la concentration de population dans les grandes villes dépasse celle permise par les infrastructures. Il s'agit d'une tentative de créer une ville mieux gérée, petite, grande ville dispersée.

D'un point de vue global, "... les villes intermédiaires constituent les nœuds d'un réseau régional, et ce réseau régional constitue un système mondial de villes qui est actuellement largement affecté par la dynamique de la mondialisation économique ..." (Francine Fournier - UNESCO, 1999).

Ce processus de mondialisation économique a donné naissance à une nouvelle structuration urbaine, les profonds changements résultant de la transformation des modes d'organisation et de gestion des collectivités locales et de la mise en œuvre de stratégies créatives de concertation et de consensus avec les différents acteurs régionaux afin d'atteindre un « développement durable »²⁹.

- Les villes intermédiaires doivent opérer dans une perspective de développement durable et se concentrer sur la manière dont ils peuvent contribuer à un processus d'urbanisation plus équilibré, ou agir en tant que centre pour leur permettre d'établir un lien direct avec leur environnement territorial économique et social, pour autant qu'ils le puissent assurer une meilleure qualité de vie ou promouvoir leur développement, une participation des citoyens à la gestion de la ville³⁰.

Plusieurs de ces questions générales sur les villes moyennes font l'objet de débats. En général, impliquant les institutions et la communauté, sur la décentralisation et la capacité de gestion des communes, la durabilité de la qualité de vie dans les villes, la participation et l'égalité des citoyens.

Intégrer ces aspects de la répartition démographique et territoriale des villes dans notre réalité géographique nécessite de pouvoir imaginer des scénarios plus larges que le cadre d'une « ville » et de sa zone d'influence. Une réflexion régionale et territoriale est préconisée, c'est-à-dire un niveau d'intervention plus élevé, permettant un plus grand soutien à une masse critique de ressources humaines et économiques, avec la possibilité d'intégrer de nombreux villages et communes articulés jouant des rôles différents en fonction de leurs capacités de participation à un processus de développement conjoint.

II. La répartition des agglomérations urbaines algériennes

²⁹ UIA - CIMES, (1999), " Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai 1999 par la mairie de Lleida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, sous la direction de Josep Maria Llop Torné. , (p. 42 et suivantes)

³⁰ Ibid

Les définitions des concepts urbains et ruraux varient d'un pays à l'autre et recouvrent des réalités très différentes. En théorie, par rapport au « milieu rural », la définition du « milieu urbain » présente d'énormes difficultés méthodologiques. La diversité des définitions officielles ou statistiques de la « population urbaine » dans les différents pays reflète cette difficulté.

À l'échelle internationale, il existe des différences dans les caractéristiques qui distinguent les zones urbaines et rurales. Cette distinction n'est pas liée par une définition unique qui s'applique à tous les pays ou à une région du monde. Puisqu'il n'y a pas de recommandations internationales ou régionales sur cette question, les pays définissent la définition en fonction de leurs propres besoins.

Dans les pays en développement, alors que les différences entre les niveaux de vie urbains et ruraux sont encore importantes, l'urbanisation rapide a créé une forte demande d'informations sur des zones urbaines de taille variable. Cependant, il faut reconnaître que la distinction entre les régions urbaines et rurales fondée uniquement sur la taille de la population de la localité ne fournit pas toujours une base satisfaisante pour la classification, en particulier dans les pays très industrialisés.

Selon L'Office National Des Statistiques, "*il existe en Algérie deux types de stratification des agglomérations urbaines :*

- *Les stratifications de type légal ;*
- *Les stratifications de type statistique.*

1. Les strates légales

Deux textes définissent leur propre stratification. Il s'agit des lois :

- *N° 2001-20 du 12/12/01 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire ;*
- *N° 2006-06 du 20/02/06 portant la loi d'orientation de la ville.*³¹

Tableau N° 01 : Strates définies par les deux lois 2001-20 et 2006-06

Strate	Strate	Définitions
2001-20	Métropole	Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300 000 hab et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales.
	Grande ville	Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 100 000 hab.
	Ville moyenne	Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 hab.

³¹ **ARMATURE URBAINE**, ONS, Collections Statistiques N° 163/2011 Série S : Statistiques Sociales, P31

2006-06	Petite ville	Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 hab.
	Agglomération urbaine	Espace urbain abritant une population agglomérée d'au moins 5 000 hab.

Source : ONS 2011

D'après le tableau ci-dessus, nous constatons que la ville que nous étudions est classée comme une ville moyenne, plus de 213 344 habitants 2018 et 26.79 % des habitants de la wilaya (Tableau N°2).

Tableau N°2: Répartition de la population par sexe.

Commune	Masculin	Féminin	Ensemble	%
Bordj Bou Arreridj	108 101	105 243	213 344	26,79
W I L A Y A	406 197	390 269	796 466	100

Source : annuaire 2020, Commune de BBA

III. La ville de Bordj Bou Arreridj en tant que ville intermédiaire :

1. Situation géographique de la wilaya de Bordj Bou Arreridj :

C'est une partie des hautes plaines de l'Est, entre les deux montagnes de l'Atlas tellien représentées par la chaîne de montagnes d'El-biban, c'est une unité homogène, allant de 1200 à 1750 m d'altitude, Dans le sud se trouve la chaîne de montagnes Al-hodna, qui comprend l'extrémité nord-ouest de la masse d'Al-Maadid, qui est le plus haut sommet de 1885 m au mont Chellinge, commune de Taglait, ainsi que les montagnes de Al-ach et la montagne de Bordj Ghdir qui sépare les deux groupes et la vallée de Oued Elksob. De l'est, elle est entourée par la zone des plaines supérieures vers les plaines de Sabia. Administrativement, la wilaya de Bordj Bou Arreridj est située à environ 250 KM au Sud-Est de la capitale. Elle est limitée au Nord par la wilaya de Bejaia, à l'Est par Sétif, au Sud par Batna et M'Sila et enfin à l'ouest par Bouira. La carrière de Kef Azerou Seghir est située à 5 kms à vol d'oiseau au Nord de chef lieux de la commune d'El M'Hir.

2. La ville de BORDJ-BOU-ARRERIDJ :

La ville Bordj Bou Arreridj est située au cœur de la Wilaya, C'est l'extension orientale des hautes plaines Sétifiennes, qui font partie des hautes plaines de l'Est Algérien, à 916 mètres d'altitude ; elle est située au nord-ouest d'Alger à 240 kilomètres, à 190 kilomètres à l'est de Constantine et 65 kilomètres à l'est de Sétif (RN 5).

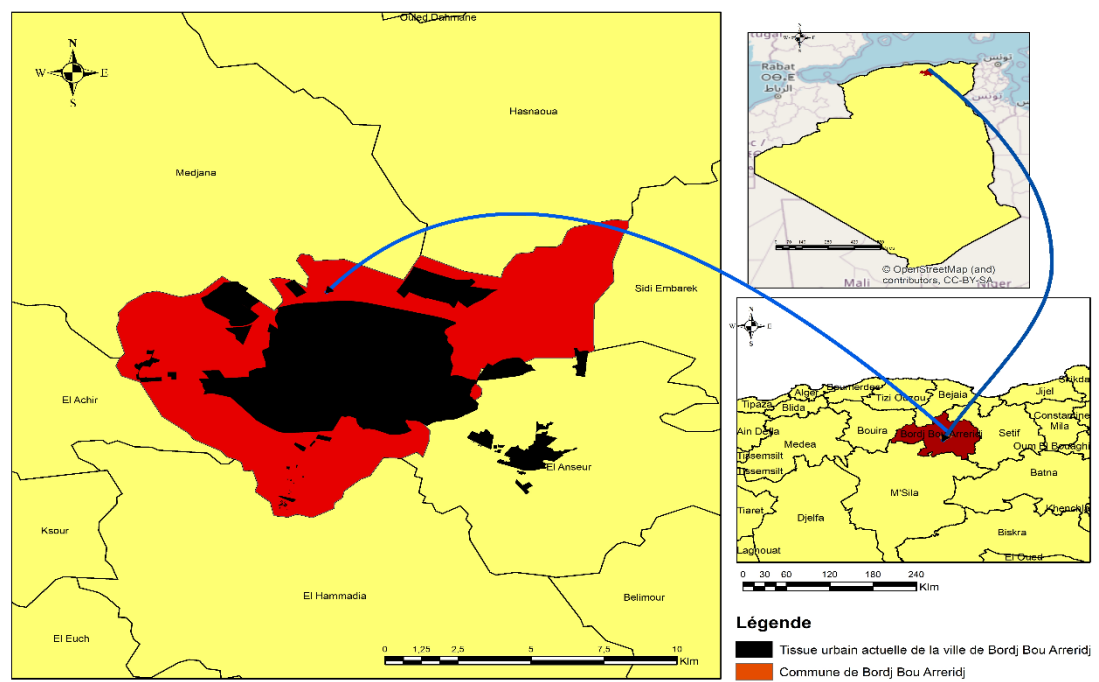


Fig N°01 : Situation géographique de la ville de Bordj Bou Arreridj

3. Genèse de la ville de Bordj Bou Arreridj

Le premier noyau de la ville de Bordj Bou Arreridj s'est formé au centre de la ville, car il remonte à l'époque coloniale, qui se caractérise par son caractère architectural colonial et le réseau routier rectiligne, qui était une caractéristique de la plupart des villes algériennes de l'époque. Puis la ville a connu une expansion urbaine rapide après l'indépendance dans toutes les directions (**Fig N° 02**), ainsi quelques quartiers chaotiques sont apparus, comme Al-Jabbas, le rond-point du marché, Al-Faybour, La graf, Al-Batwar, le quartier du 08 mai 1945 et l'ancien quartier des jardins. Puis la zone industrielle est apparue du côté sud, puis la première zone résidentielle urbaine est apparue au côté est. Elle se compose de 400 logements, puis les logements individuels ont commencé à apparaître sous forme de fragments du côté ouest, tels que la fragmentation Tayeb Khairah (12 hectares). Par la suite, la croissance urbaine de la ville s'est arrêtée sur les trois côtés est, sud et ouest, en raison de la présence d'obstacles empêchant l'étalement urbain, notamment :

- **Obstacles naturels** : représentés dans la vallée et la forêt de Boumrkad du côté est.
- **Obstacles industriels** : lignes à moyenne tension côté ouest, et la zone industrielle côté sud.

Pour comprendre le développement historique récent de la ville, nous devons étudier leur processus de formation (Transformation urbaine). Il s'agit de saisir les enjeux qui ont provoqué le développement de ces centres urbains, qui constituent désormais un patrimoine urbain à valeur d'usage sûre, malgré

une dégradation continue. En d'autres termes, réfléchissez à leur rôle dans l'urbanisation globale du pays.

Ces dernières années, d'énormes changements économiques et sociaux ont conduit à l'accélération du développement urbain : il a rapidement changé l'image et les caractéristiques de la ville et remodelé l'espace. La croissance urbaine s'accélère à un rythme incontrôlé, conduisant à un processus de densification horizontale, d'expansion et de développement continus. Transformer le sol agricole en vue d'accélérer le processus d'urbanisation de l'ensemble du territoire. Cela tend à établir une nouvelle relation, à savoir la relation entre le centre et la périphérie.

D'après le résultat du développement de logements individuels, les programmes de logement, services public, commercial et industriel, L'histoire de l'expansion urbaine de Bordj Bou Arreridj peut donc se résumer en trois phases :

- Le développement de la ville coloniale (1870-1962), la reconstruction de la forteresse, la construction de la caserne au nord-est du site, après la création du chemin de fer en 1871 qui est considérée comme un axe principal en direction de Zemmoura, Sétif et Alger. Ensuite, l'expansion a continué à se développer dans des directions différentes, établissant trois communautés pour accueillir les résidents des banlieues voisins, l'est est El Djébbès, le sud est Douar Souk.
- De 1963 à 1984, l'expansion de la ville a commencé relativement d'une manière lente. En 1975, elle a atteint une influence urbaine totale de 311,62 hectares. Par la suite, avec la création de la Zone Industrielle Sud-Ouest en 1976 et la formulation du PUD, l'agglomération s'est agrandie de 126,67 ha à 438,29 ha (1978-1984).
- La troisième phase a duré 16ans (1984-2020), marquant l'expansion exponentielle de la ville après avoir été transformée en chef-lieu de la Wilaya. Il se propage dans toutes les directions (logement et les équipements et services publics). La zone d'agglomération s'est étendue de plus de 75% à 1,330 hectares.

Tableau N° 02: Evolution de la surface urbanisé de la ville de BBA depuis 1830/2020

Année	1830-1870	1870-1930	1930-1962	1962-1975	1975-1984	1984-2003	2003-2020
Superficie en Ha	6,87	19,55	8,30	41	197,50	45,02	1285,42

Source : Anciens plans cadastraux + calculer par chercheur

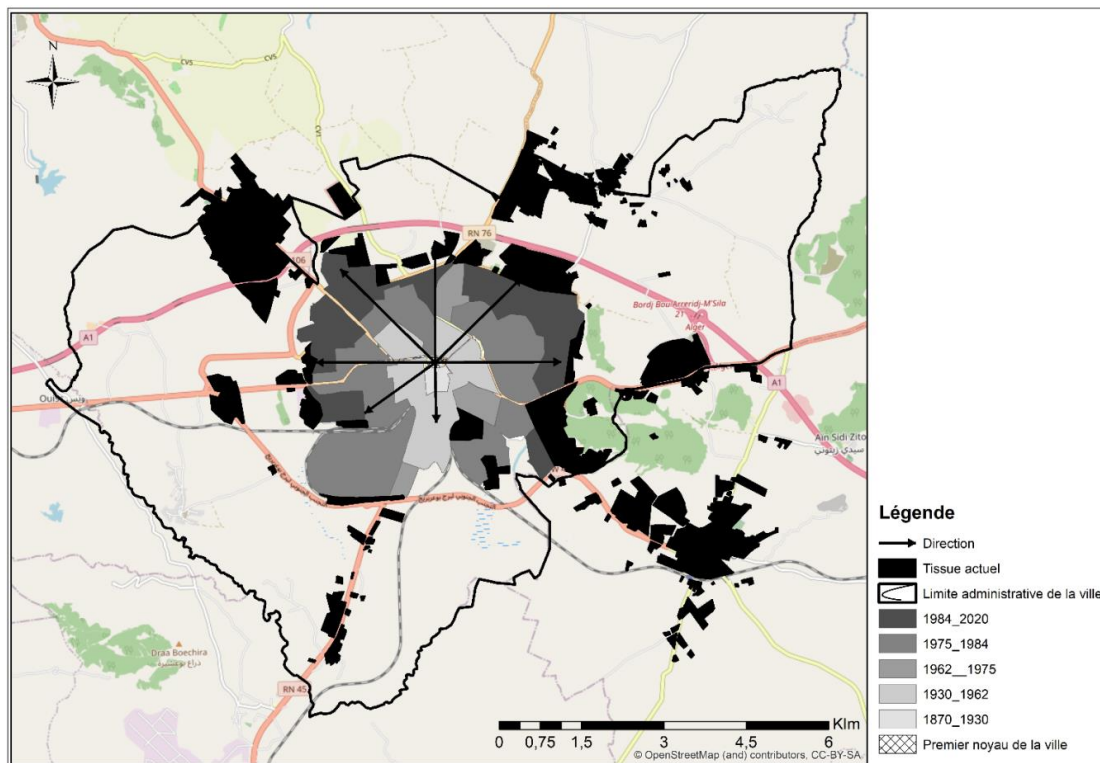


Fig N° 02 : l'évolution de la tache urbaine de la ville de BBA (1870-2020)

4. Transition économique dans la ville de Borj Bou Arreridj :

Dès les dix premières années de l'indépendance, pour parvenir à l'équilibre territorial, les programmes d'aménagement du territoire ont eu tendance à promouvoir les Hautes Plaines de l'Est, selon M. C MTE (1988), cette zone était favorisée en raison des cultures céréalières et une densité de population à 60 hab/km².

Toutes les villes de la région, en particulier Sétif, ont des zones industrielles, aéroports, services sociaux et fondations administratives nécessaires au cadre territorial, et renforcement des infrastructures routières et chemin de fer.

La ville de Borj Bou Arreridj devrait devenir un centre dynamique de la région à l'instar d'autres zones voisines (Sétif et El Alama), où la population croît rapidement, est promue chef-lieu, et offre 173 hectares d'espaces industriel dès la première étape de l'organisation des équipements et de la politique industrielle nationale.

L'adoption du système capitaliste et du libre marché et le passage du rôle de l'État dans le processus de développement du rôle de gestionnaire au rôle de surveillant (1987-1988) n'ont aucun effet sur la dynamique économique de la ville, bien au contraire opposé. Elle a particulièrement attiré des investisseurs privés orientés vers le secteur industriel. A travers l'implantation de petites et moyennes entreprises, elle a connu l'intensification de la structure industrielle et la diversification des produits, et s'est accompagnée d'un important exode de la population rurale majoritairement absorbée principalement par la ville.

À partir de l'emplacement des unités industrielles, par exemple Par rapport aux autres régions de la Wilaya, est concentrée dans la ville de Bordj Bou Arreridj. On assiste à une polarisation excessive. Avec la saturation des zones industrielles, les unités industrielles sont clairement visibles dans toute la ville (en centre-ville, à l'est, à l'ouest ou au sud) ou en dehors des limites de la ville sous forme d'empiètement sur le territoire des communes voisines (Sortie vers El Achir).

Premièrement, l'industrie de la construction (BTP) est considérée comme la plus grande opportunité d'emploi dans toute la région de la Wilaya. Grâce à la dynamique de la ville et à la répartition des équipements connus dans la ville, elle a fait des progrès considérables. Ce département participe directement ou indirectement au flux de main-d'œuvre locale, d'abord après la mise en œuvre du projet, puis pour favoriser le flux quotidien de main-d'œuvre locale, la population rurale à la recherche d'un emploi. Pour les matériaux de construction, ils proviennent principalement de l'extraction de sédiments répartis dans de nombreuses villes du Wilaya (23 au total), mais les matières premières peuvent également être rapportées de tout le pays.

L'industrie alimentaire a attiré des investisseurs privés, qui ont créé leur première succursale (pour les boissons non alcoolisées) dans la succursale de Bordj Bou Arreridj dans les années 1980. Ensuite, l'industrie a subi une énorme diversification, et maintenant elle a rassemblé trois branches principales: les moulins à farine et les usines de pâtes, les usines de biscuits, de chocolat et de confiserie, et les usines de boissons et de jus.

Enfin, l'électronique est l'industrie la plus récente de la région, son histoire remonte aux années 1990. Elle a commencé par un simple assemblage et a ensuite attiré les leaders locaux et nationaux (Condor, Sentrax) dans le domaine. Ce département a réussi à implanter un nouveau métier pour Bordj Bou Arreridj, et le département de fabrication continue de s'étendre : en termes de départements d'activité (seulement 8 départements de fabrication en 2008), il est juste derrière le département agroalimentaire. Comme pour le secteur de la construction et des matériaux de construction, le niveau des unités en construction (8 unités).

Tableau N° 03: les unités industrielles opérationnelles et en cours de réalisation (année 2008)

Secteur	En activité	En cours de réalisation
Agroalimentaire	11	03
Electronique et électricité	08	08
Matériaux de construction et BTP	17	09
Plastique	05	04
Chimie	00	02
Transformation du papier	03	03
Industries métalliques	02	03
Services	03	00
Autres (bois, textiles, ...)	05	02
Totale	54	34

Source : service technique de la zone industriel de BBA

Si l'industrie est un fait émergent, alors le commerce de Bordj Bou Arreridj est une tradition. Du fait de sa position stratégique et de son intégration sur une double trajectoire : El Hodna Soummam et Plaine Sud, le commerce et les services se sont approfondis, Depuis la période coloniale, c'est dans le développement de cette ville centrale. Par conséquent, pendant cette période, il a été promu centre administratif pour assurer le fonctionnement du marché des produits agricoles. En fait, toute la zone était organisée autour des céréales et du gouvernement colonial selon qu'il s'agissait d'un site d'échantillonnage (autour de Tixter et d'autres chemins de fer), de marchés de produits agricoles (Medjana, Zemmourah, Bir Kasdali) et de centres de commandement administratif (cas Mansoura).

Aujourd'hui, comme toute la région des Hauts Plateaux, Bordj Bou Arreridj est également assez représentatif à ce niveau et développe une vitalité incontestée dans le domaine du commerce. Selon le recensement économique (2011), le commerce et les services connexes représentaient 88% de toutes les institutions économiques en 2011. A l'instar du secteur industriel, la répartition des diverses activités commerciales exercées par la commune montre également une forte concentration dans la ville. Concentré 80% du commerce de détail (soit 10 356 unités), 88% du commerce de gros (559 unités) et presque tout le commerce d'importation (96%).

6. Caractérisation des mutations urbaines intervenues à Bordj-Bou-Arreridj :

Le concept de mutation a récemment été introduit dans l'urbanisme et l'architecture. Il s'agit de la capacité de faire des choses qui peuvent être changées et transformées, des choses qui peuvent s'adapter et changer les occupants. La variabilité semble liée au processus dit de développement durable : une ville durable est une ville qui économise de l'espace et qui se reconstruit elle-même. Les formes, les fonctions et les usages des villes évoluent. Tenir compte de la variabilité des espaces urbains et architecturaux, pas des modèles lorsque la question de l'époque devient le cœur de la réflexion urbaine, la production actuelle semble prendre le dessus.

La dynamique spatiale de Bordj Bou Arreridj révèle la forte consommation d'espace. Si la taille de la ville en 1992 était relativement petite et que de nombreux espaces non développés se trouvaient dans les limites de la ville (Voir Fig N°04), la ville en 2002 afficherait une forte croissance, en particulier dans toute la partie nord de la ville. Ces nouveaux bâtiments correspondent à de nouveaux bâtiments, aux quartiers résidentiels qui s'accompagnent d'une population urbaine et d'une croissance économique. À Bordj Bou Arreridj, cela ne semble pas être le cas, car la ville est plus sujette à l'étalement urbain.

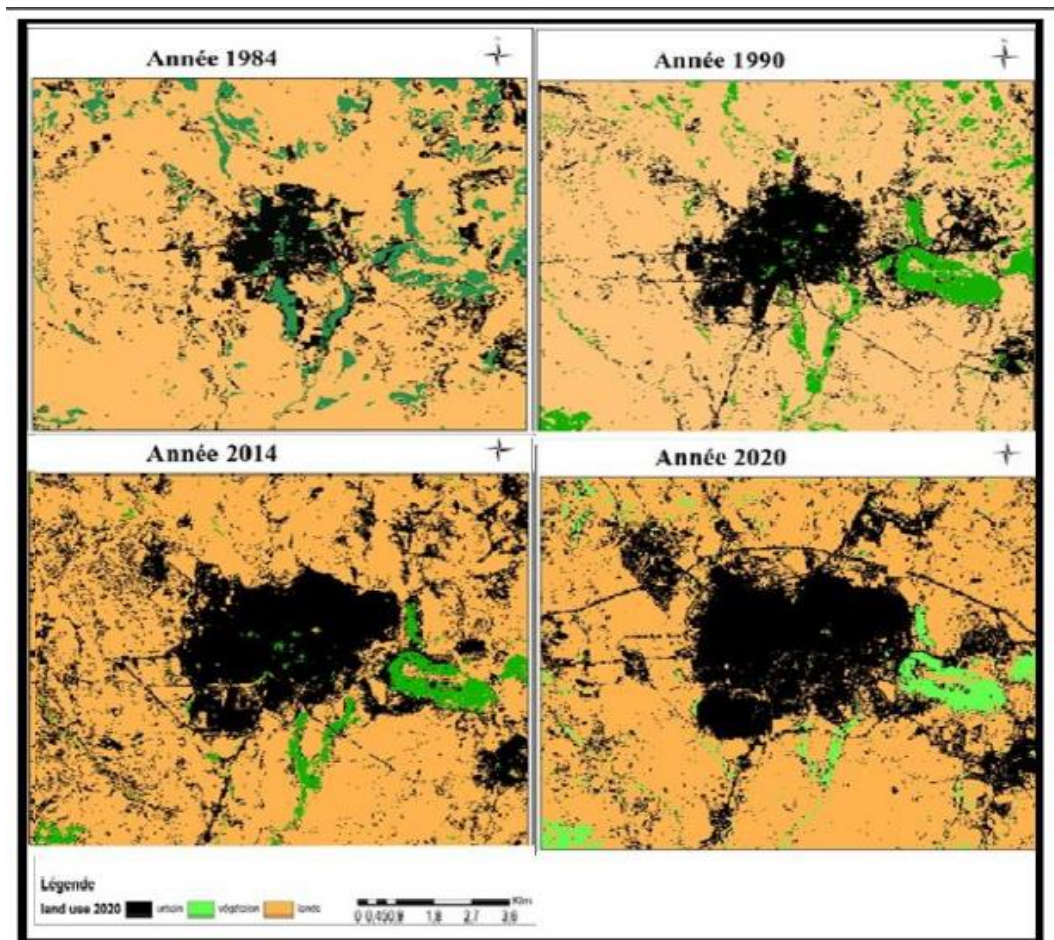


Fig N° 04 : l'évolution de la tache urbaine de la ville de Bordj Bou Arreridj (1984-2020)

Résultats et recommandations :

A travers ce qui précède, et compte tenu de la particularité de la région et de son poids dans la province, nous pouvons résumer nos recommandations comme suit :

- Réorganiser l'armature urbaine dans une logique de complémentarité au sein de la wilaya d'une part, et l'impératif Hauts plaines qui fait de la wilaya de Bordj Bou Arreridj un espace de redéploiement des populations dans le cadre du rééquilibrage littoral/intérieur.
- Les stratégies de développement des différentes entités spatiales doivent être ajustées en fonction de leur dynamique spécifique. Par conséquent, nous devons prendre différentes actions dans l'espace urbain et l'espace rural.
- Les zones de montagne doivent devenir la cible d'actions ciblées, non seulement pour diversifier et développer les activités, mais aussi pour prendre en compte leurs spécificités économiques, sociales et environnementales.
- L'armature urbaine de la wilaya peu équilibrée avec une primauté au sommet de la ville chef-lieu de wilaya et une base assez diffuse de petites

- villes, ne permet pas de développer des dynamiques urbaines et d'organiser le territoire de la wilaya.
- Il s'agit donc d'organiser le cadre urbain pour alléger la pression sur la ville Bordj Bou Arreridj et lui permettre d'amorcer sa rénovation urbaine dans le cadre des ambitions économiques de la Wilaya et favoriser un développement cohérent et intégré. Villes relais de taille moyenne dans les sous-systèmes urbains respectifs pour mieux répartir la structure spatiale et le développement.
 - Ces pôles constituent le point d'ancrage et d'équilibre de l'aménagement et du développement territorial de la Wilaya. Il leur sera possible d'organiser le territoire avec une logique complémentaire, qui repose sur l'organisation de différents niveaux de commandement territorial pour contrôler l'ensemble du territoire de la Wilaya et permettre le développement des activités et des services nécessaires au rééquilibrage.
 - Pour cette raison, les stratégies d'aménagement du territoire doivent se fonder sur la diversité des entités spatiales, en particulier leurs caractéristiques et la dynamique de développement.
 - La diversité territoriale est une réalité forte dans la wilaya de BBA qu'il convient de valoriser en veillant à un certain équilibre non seulement entre les entités spatiales mais aussi au sein même de ces différentes entités.
 - La mise en valeur de cette diversité géographique a pour objectif d'aboutir à une méthode de développement à la base, dans laquelle le niveau interurbain deviendra un cadre privilégié pour l'action publique et l'intervention.
 - La cohérence des métiers locaux et la pertinence des échelles spatiales détermineront à terme le développement global et la compétitivité de la Wilaya.

Conclusion

Les villes intermédiaires sont confrontées, au niveau local, à plusieurs formes de dysfonctionnement, du fait de l'absence de vision à long terme et de l'urgence des besoins immédiats, la croissance exponentielle des agglomérations (Bordj Bou Arreridj) a dépassé les outils de planification. Outre les défis auxquels il est confronté au niveau local, des défis lui sont imposés à travers les niveaux supérieurs au regard des mutations économiques et sociales en cours. Le rôle du médiateur nécessite un travail à plusieurs niveaux de la part de la politique de l'Etat en général et la contribution des acteurs locaux, pour consolider sa présence dans le réseau urbain national à travers une vision globale des besoins et des exigences.

Nous avons montré, à travers cette communication, que leurs perspectives de développement dépendent fortement de leurs arrière-pays. L'implication de ces deniers dans ce processus de croissance permettrait aux villes intermédiaires, non seulement de rééquilibrer l'armature urbaine, mais aussi de réussir leur fonction d'intermédiation par la structuration, l'organisation, l'encadrement et l'animation des espaces et jouer, par conséquent rôle d'un vecteur de diffusion de développement.

1. UIA - CIMES, (1999), " Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai 1999 par la mairie de Lleida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, (A.) (Nadou, 2011) sous la direction de Josep Maria Llop Torné. , (p. 42 et suivantes) libérant les rapports sociaux et susceptible de mieux en offrir la diversité.
2. BELHEDI A., 2007, *Les villes intermédiaires en Tunisie, Villes intermédiaires dans le Monde Arabe*, Cahier N° 19 du GREMAMO.
3. Fabien Nadou. La notion de " villes intermédiaires ", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques. 2010. halshs-00596204
4. BRAUN C. (1999), " Villes intermédiaires, régions municipales et développement territorial" in
5. lettre d'information N° 11 Programme URB-AL -CEE Direction Générale Relations Extérieures.2000
6. Bock, E., & Carrière, J. P. (2007). akt. Nadou F. "Le développement des villes intermédiaires atlantiques: quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ?". *Annales de l'Université d'Oradea*, 47-59.
7. Kasdallah, N. (2013). *Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie): Effet chef-lieu et perspectives de développement* (Doctoral dissertation, Université de Cergy Pontoise).
8. BELHEDI, A. (2007). Les villes intermédiaires en Tunisie. *Cahiers du GREMAMO*, (19), 55-86.
9. SOUIAH S-A. (dir.), 2007, *Villes intermédiaires dans le Monde Arabe*, Cahier du GREMAMO, n° 19, l'Harmattan, Paris, 195 p.
10. Madani Said, 2012, Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie: Cas de Sétif, Thèse de doctorat d'état en Architecture, Université FERHAT Abbas de Sétif

Références

- BELHEDI A., 2007, *Les villes intermédiaires en Tunisie, Villes intermédiaires dans le Monde Arabe*, Cahier N° 19 du GREMAMO.
- BELHEDI, A. (2007). Les villes intermédiaires en Tunisie. *Cahiers du GREMAMO*, (19), 55-86.
- Bock, E., & Carrière, J. P. (2007). akt. Nadou F. "Le développement des villes intermédiaires atlantiques: quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ?". *Annales de l'Université d'Oradea*, 47-59.
- BRAUN C. (1999), " Villes intermédiaires, régions municipales et développement territorial" in
- Fabien Nadou. La notion de " villes intermédiaires ", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques. 2010. halshs-00596204
- Kasdallah, N. (2013). *Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement* (Doctoral dissertation, Université

de Cergy Pontoise). Lettre d'information N° 11 Programme URB-AL-CEE Direction Générale Relations Extérieures.2000

- Madani Said, 2012, Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie : Cas de Sétif, Thèse de doctorat d'état en Architecture, Université FERHAT Abbas de Sétif.
- SOUIAH S-A. (dir.), 2007, *Villes intermédiaires dans le Monde Arabe*, Cahier du GREMAMO, n° 19, l'Harmattan, Paris, 195 p.
- UIA - CIMES, (1999), " Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai 1999 par la mairie de Leida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, (A.) (Nadou, 2011) sous la direction de Josep Maria Llop Torné, (p. 42 et suivantes) libérant les rapports sociaux et susceptible de mieux en offrir la diversité.

ETUDE SUR LES FACTEURS DETERMINANTS DE LA MOBILITE URBAINE DANS UNE VILLE MOYENNE ALGERIENNE (BEJAIA).

BELKHIRI Aimad Edine¹, MERZOUG Slimane², BOUGUELAA Mohammed³, AMIMEUR Dali⁴ BENDJOUDI Ali⁵,

¹Université de Bejaia, Laboratoire LED
aimadedine.belkhiri@univ-bejaia.dz

²Université de Bejaia, Laboratoire LED
slimane.merzoug@univ-bejaia.dz

³Université de Kenchela, Laboratoire LED
mohammed.bouguelaa@univ-bejaia.dz

⁴Université de Bejaia, Laboratoire LED
dalil.amimeur@univ-bejaia.dz

⁵Université de Bejaia, Laboratoire LED
ali.bendjoudi@univ-bejaia.dz

Résumé :

Cette contribution s'inscrit dans le cadre d'un travail de recherche (Projet PRFU, 2018) mené par une équipe de chercheurs, et qui vise à expliquer les déterminants de la mobilité urbaine actuelle des Algériens et ses évolutions futurs. Pour ce faire, nous avons mené une étude auprès des usagers du transport urbain, dans tous ses modes, au sein d'une ville moyenne, en l'occurrence la ville de Bejaia. En clair, notre problématique consiste à répondre à la question centrale suivante : quelles sont les variables socioéconomiques qui influencent la mobilité urbaine des Algériens dans une ville moyenne ?

La méthodologie adoptée repose essentiellement sur plusieurs techniques d'investigation (l'observation et l'enquête).

Les résultats montrent qu'au niveau de la ville de Bejaia, le bus et le véhicule personnel sont souvent utilisés pour les déplacements. La voiture occupe une place importante et le taux de motorisation est très élevé, cette dépendance à l'automobile amplifie les externalités négatives du système de mobilité et engendre des problèmes pressants, notamment la congestion interrompue. De plus, le revenu des ménages est un élément déterminant pour la mobilité urbaine. A cet effet, ils consacrent une partie de leur revenu pour le déplacement par bus vu les dépenses exorbitantes générées par l'utilisation des autres moyens (véhicule personnel, Taxi...). Toutefois, il semble que le recours aux transports par les moyens doux (vélo, marche à pied) est une culture qui n'est pas encrée chez la population.

Mots clés : Déplacements urbains- Socio-économiques - variables - Mutations- externalités

Study on the determining factors of urban mobility in a medium-sized Algerian city (Bejaia).

Abstract:

This contribution is part of a research work (PRFU Project, 2018) carried out by a team of researchers, and which aims to explain the determinants of current urban mobility of Algerians and its future developments. To do this, we conducted a study among users of urban transport, in all its modes, in a medium-sized city, in this case the city of Bejaia. Clearly, our problem consists in answering the following central question: what are the socioeconomic variables that influence the urban mobility of Algerians in an average city?

The methodology adopted is essentially based on several investigative techniques (observation and investigation).

The results show that in the city of Bejaia, the bus and personal vehicle are often used for travel. The car occupies an important place and the motorization rate is very high, this dependence on the automobile amplifies the negative externalities of the mobility system and generates pressing problems, in particular interrupted congestion. In addition, household income is a determining factor for urban mobility. To this end, they devote part of their income to travel by bus given the exorbitant expenses generated by the use of other means (personal vehicle, Taxi, etc.). However, it seems that the use of transport by soft means (cycling, walking) is a culture that is not rooted in the population.

Keywords: Urban travel - Socio-economic - variables - Changes - externalities

1. Introduction

Historiquement, les villes sont apparues, il y a plus de sept mille ans, depuis elles ont connu une évolution continue, elles n'ont pas cessé de se métamorphoser et progresser au cours des siècles. Aujourd'hui, le monde est devenu citadin, la population mondiale a franchi le seuil de 50% des personnes qui vivent en ville, elle dépassera 60% d'ici 2030. Cette situation a induit une urbanisation galopante liée à la pression démographique, produisant un véritable dysfonctionnement souvent non maîtrisé tel que l'hétérogénéité du tissu urbain, l'étalement de zones d'habitat précaire, la congestion, la pollution et la pression sur les infrastructures de transports. Face à cela, la ville fait face à des problèmes pressants qui peuvent entraver son processus de développement et qui pose avec acuité des questions relatives à sa gestion, car l'urbanisation reste encore majoritairement incontrôlée sans structures, coïncide avec une sorte d'apogée du gigantisme urbain.

Les modes de déplacements urbains sont profondément changés affectés par plusieurs facteurs, désormais les sujets d'études liées aux transports intègrent pleinement les questions de mobilité, signe d'une grande attention accordée à celle-ci. Aujourd'hui, de plus en plus la mobilité devient multimodale en cherchant en même temps être partagée, autonome et répondant aux enjeux environnementaux. En outre, l'amélioration de la mobilité urbaine figure parmi les principaux défis auxquels fait face la ville, puisque les meilleures

conditions de circulation et de mobilité constituent un gage de sa réussite et son rayonnement.

Sans prétendre à l'exhaustivité, cette étude présente quelques résultats de l'enquête de terrain effectuée dans la ville de Bejaia, afin de déterminer les facteurs qui influencent la mobilité des personnes dans une ville moyenne en pleine mutation. En effet, la stratégie d'investigation consiste à procéder par enquête en mettant en place un questionnaire destiné aux différents usagers de transport de la ville. La structure de cette contribution consiste à expliquer la démarche méthodologique, puis la définition de l'échantillonnage ciblé et de ses caractéristiques, enfin l'interprétation et à la discussion des résultats obtenus et les recommandations.

2. Objectifs de l'étude, type et déroulement de l'enquête de terrain

Dans cet article, nous avons mené une étude auprès des usagers du transport urbain dans tous ses modes au sein d'une ville algérienne, en l'occurrence la ville de Bejaia. L'objectif de cette étude vise à comprendre le comportement de mobilité des Algériens au regard du contexte socioéconomique et de la vision d'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

À partir d'un échantillon représentatif des usagers du transport d'une ville côtière, qui comprend un grand nombre d'éléments constitutifs d'un questionnaire visant des objectifs bien déterminés liés au sujet traité. Néanmoins, cette étude exploratoire vise à définir les variables socioéconomiques qui influencent, plus ou moins, la mobilité urbaine des Algériens, et n'envisage nullement étudier le transport dans toutes ses facettes et les impacts qui y sont induits (la planification des transports, impacts environnementaux, congestion, etc.).

2.1. Objectifs de l'étude

Une étude exploratoire et descriptive a été réalisée dans le but de déterminer les facteurs qui influent la mobilité des Algériens en milieu urbain. Cette question de déplacement est de plus en plus complexe, puisque les rythmes urbains évoluent continuellement, ce qui mènera à définir la politique de transport à mettre en place à la lumière de la transition énergétique pour une mobilité durable en Algérie, cela sous-entend également les stratégies ainsi que les moyens à mettre en place à l'image du rôle des nouvelles technologies dans l'amélioration de la mobilité urbaine.

Cette étude est consolidée par un travail de terrain en ayant recours à un questionnaire par enquête. Cette dernière est réalisée auprès des usagers de transport de la ville de Bejaia, elle vise à mieux comprendre la mobilité urbaine des Algériens, afin de proposer des pistes qui pourraient constituer un alternatif au développement de la mobilité et d'assurer une meilleure fluidité des déplacements urbains.

Aujourd'hui, la ville offre plusieurs modes de déplacement et que la mobilité à une influence sur le comportement, d'où la recherche d'une relation cause à effet afin de bâtir une politique visant à atténuer les impacts sous différentes formes et pouvoir s'adapter à l'évolution de la mobilité et suivre ainsi les grandes tendances et faire face aux différentes mutations exemple, la prédominance de la voiture individuelle. En outre, même si les nouvelles formes de mobilités vont être mises en place, elles ne seront pas efficaces s'ils

ne sont pas accompagnés des mesures afin d'adapter la meilleure circulation pour les usagers (individuellement ou collectivement),

Dans cet ordre d'idée, la ville de Bejaia constitue l'objet d'une recherche allant de traitement des problèmes de transports et de mobilité à l'étude des différents facteurs socioéconomiques sans pour autant négliger d'autres facteurs (psychologiques) qui expliquent la mobilité, cela afin de définir des stratégies pouvant atténuer les impacts en présence et contribuer à une meilleure articulation entre les moyens existants et l'amélioration de la mobilité. Dès lors, cette étude s'appuie sur l'analyse des données émanant d'une enquête réalisée sur la base d'un questionnaire auprès des usagers de transport de la ville de Bejaia.

Comme indiqué, l'objectif de cette enquête réside dans le souci d'apporter des éléments de réponse à notre problématique de recherche et mieux expliquer les facteurs qui influencent la mobilité urbaine et le rôle qu'occupent les transports dans la ville, ce qui permet de détecter une politique de déplacement urbain plus cohérente et plus fluide.

2.2. Outil méthodologique et type de l'enquête

L'approche adoptée dans ce projet repose une démarche systémique et analytique. Ces dernières quoi que complémentaires permettront de voir des visions et des points de vue, tous pertinents, mais très divers, visant à émettre des propositions susceptibles de trouver explication au problème de mobilité urbaine. Pour ce faire, la méthodologie choisie repose sur la méthode classique en faisant croiser plusieurs outils : (observation, questionnaire).

Un travail empirique sera réalisé à travers une enquête de terrain qui ciblera les usagers du transport urbain dans tous ses modes au sein de la ville de Bejaia. Cette enquête auprès des usagers sera orientée vers les motifs de déplacement, la moyenne de consommation de l'énergie, préférence des modes utilisés, la moyenne des coûts dépensés, etc.

2.3. Déroulement de l'enquête et conditions de réalisation

L'enquête s'est déroulée sur une période de 08 mois, allant du 10 janvier 2019 au 30 septembre 2019. Après collecte des données, le traitement s'est effectué à l'aide du logiciel SPSS, logiciel conçu à cet effet. Pour analyser les données recueillies, nous avons eu recours, dans un premier temps, à la statistique descriptive par la présentation de données le plus souvent sous forme de tableaux et de graphes. Les questions fermées nous ont permis de procéder à un tri à plat, puis à un tri d'items résultant d'une comparaison de quelques résultats obtenus, et procéder par la suite aux tris croisés des tableaux et constructions des graphes à partir des résultats de l'enquête dans le but de mener une analyse plus fine, tout en procédant à un commentaire des différents résultats obtenus.

La distribution du questionnaire est réalisée par l'équipe de recherche auprès de personnes concernées. Nous tenons aussi à souligner l'aide précieuse de groupes d'étudiants que nous avons enseignés et habitants la ville. La distribution est faite lors des séances de TD, qui sont chargés à leur tour à les parvenir à leurs familles, proches, amis et voisins, et ce pour espérer avoir le maximum de réponses des différentes couches sociales. Le questionnaire est partagé également sur le site Google Forms et sur les réseaux sociaux, et nous

avons un retour de réponses considérables et qui sont au nombre de 129 réponses.

Le nombre de formulaires distribués porte sur un corpus de 1200 exemplaires tout à fait anonymes. La plupart des répondants ont montré leur engagement à répondre favorablement à notre sollicitation et se sont montrés très coopératifs et se sont exprimés volontairement aux questions. Au total 800 questionnaires ont été récupérés.

Tableau n°1: Dépouillement des questionnaires (Bilan de l'enquête)

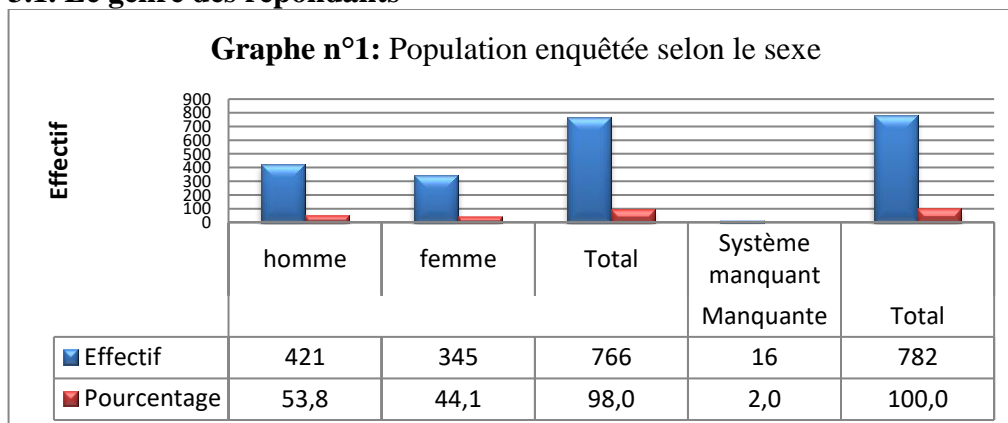
	Distribués	Récupérés	Google Forms	Rejetés	Retournés vides	Validés
Population cible	1200	800	129	96	51	782

Source : Établi à partir des résultats de l'enquête, auteurs, 2019.

3. Profil socioéconomique des répondants

Le dépouillement des résultats et leurs traitements par le logiciel SPSS permet d'avoir des graphiques plus illustrés qui tendent à faciliter la lecture. Chaque graphe est analysé suivant un tri plat ; par le biais de plusieurs paramètres.

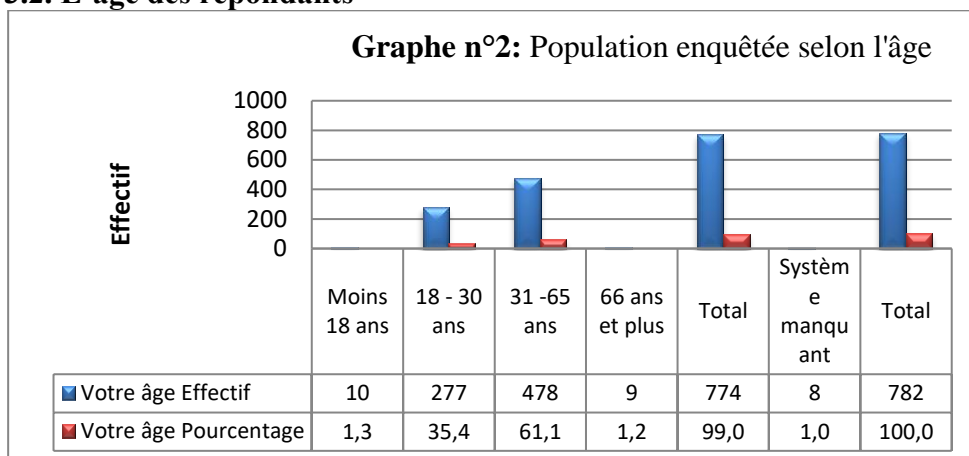
3.1. Le genre des répondants



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Lors de la distribution de l'enquête, nous avons procédé à une distribution ciblée et volontaire touchant de manière équitable un échantillon selon le genre et les tranches d'âge. Mais lors du dépouillement, nous avons constaté que le ratio du sexe masculin est significatif à 58% pour les hommes contre 44,1% pour les femmes. Toutefois, la répartition des sujets enquêtés n'enlèvent en rien à la qualité et la pertinence des résultats escomptés, puisque la mobilité dépend de plusieurs facteurs socio-économique, objet de la présente recherche. De plus, en suivant la tendance actuelle de l'accession de la femme au marché du travail, cette proportion élevée chez les hommes sera rattrapée dans les années à venir par les femmes, cela est lié également à la répartition géographique des lieux de travail et lieux de résidence où les femmes préfèrent des emplois proches du lieu de résidence, ce qui augmenterait le nombre de navettes plus courtes.

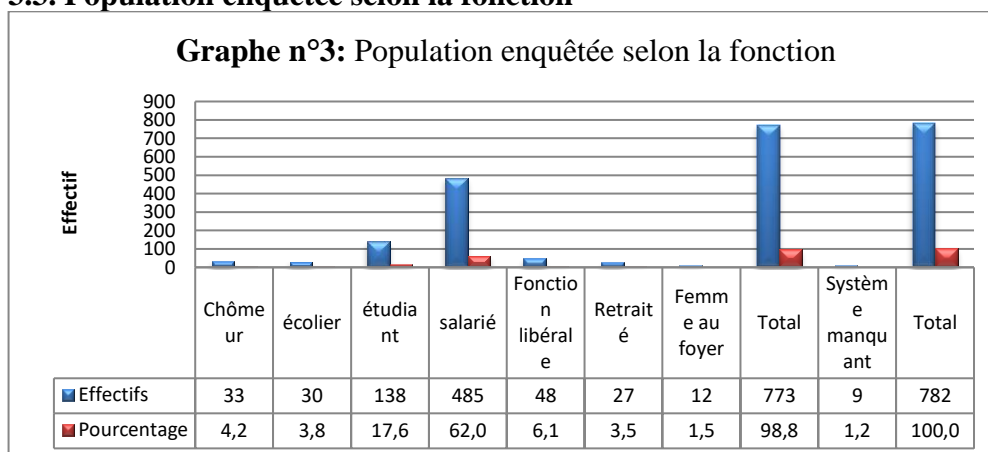
3.2. L'âge des répondants



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

La proportion la plus significative est représentée par population âgée entre 31-65 ans et qui s'élève à 61,1%, dont la plupart est incluse dans la population active occupée et qui recourt souvent aux déplacements fréquents liés à leurs engagements professionnels. Nous constatons, par ailleurs, qu'elle augmente chez ceux qui sont âgés entre 18-30 ans avec un taux de 35,4% et qui représentent une proportion imputable aux jeunes souvent scolarisés (écolier, apprentis et étudiants). Toutefois, la proportion de moins de 18 ans sa part est insignifiante avec un taux de 1,3%, cela est dû au nombre très limité de questionnaires distribués volontairement, vu le niveau d'instruction qui ne leur permet pas de répondre à ce genre de questionnaire. Elle est de même pour les personnes âgées plus de 66 ans dont la plupart sont des retraitées où le taux de mobilité est très réduit.

3.3. Population enquêtée selon la fonction

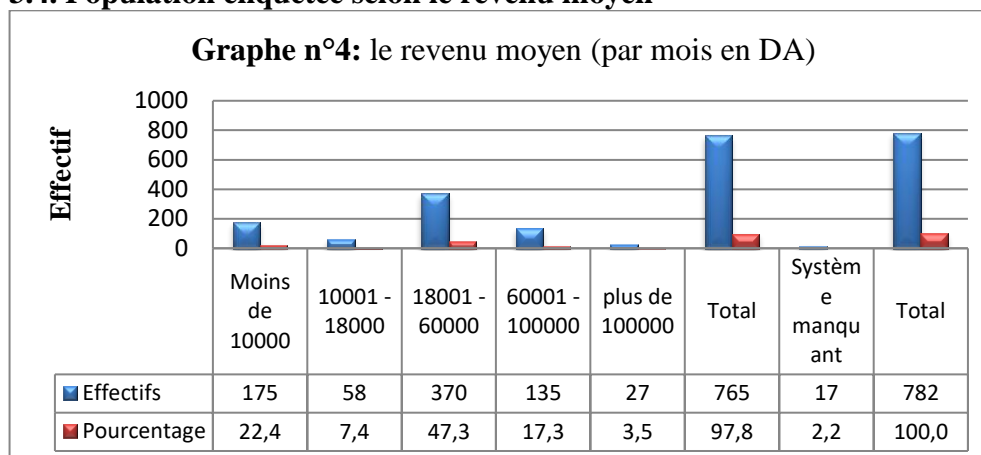


Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

La population enquêtée selon la fonction est un paramètre important à diagnostiquer dans le cadre d'une enquête par questionnaire, et cela en fonction de l'entendu de la population enquêtée. En effet, une tendance haussière est constatée et qui domine chez les sujets enquêtés des salariés avec un taux de 62%, suivi par les étudiants avec un taux de 17,6%. Les autres catégories restent marginales avec des taux qui ne dépassent pas 7%. Cette

situation traduit certainement une mobilité assez significative chez les travailleurs et leur besoin croissant de déplacement pour de divers motifs, car c'est le déplacement au lieu de travail (raison professionnelle) qui domine dans la plupart des cas.

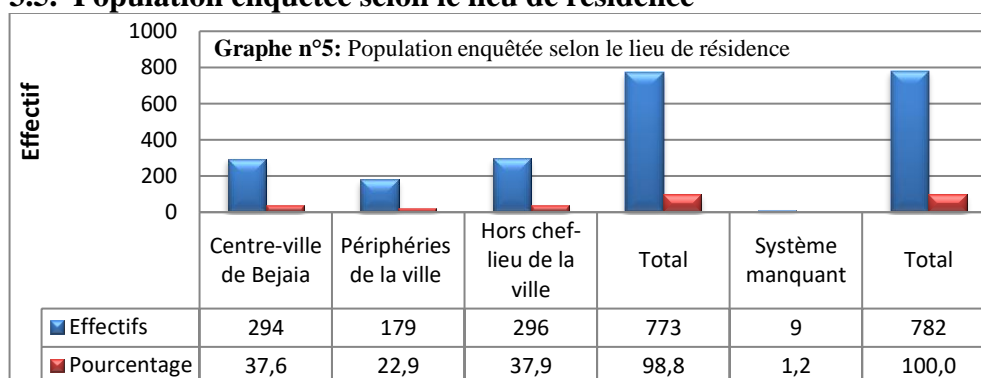
3.4. Population enquêtée selon le revenu moyen



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Afin de connaître le comportement de mobilité urbaine, il est capital de situer les catégories socio-économiques selon le revenu mensuel, cela permet par la suite de s'interroger sur le poids que la mobilité pèse sur le budget des ménages, et par conséquent aboutir à des conclusions qui incluent, à coup sûr, une dimension sociale en s'interrogeant sur le comportement de déplacements des ménages, notamment les plus démunis. Les résultats de l'enquête font ressortir que le revenu moyen situé entre 18.001DA et 60.000DA est le plus important et qui représente la population de la classe moyenne, sachant que le salaire moyen national a été estimé à 41.000 DA en 2018 (ONS, 2019).

3.5. Population enquêtée selon le lieu de résidence



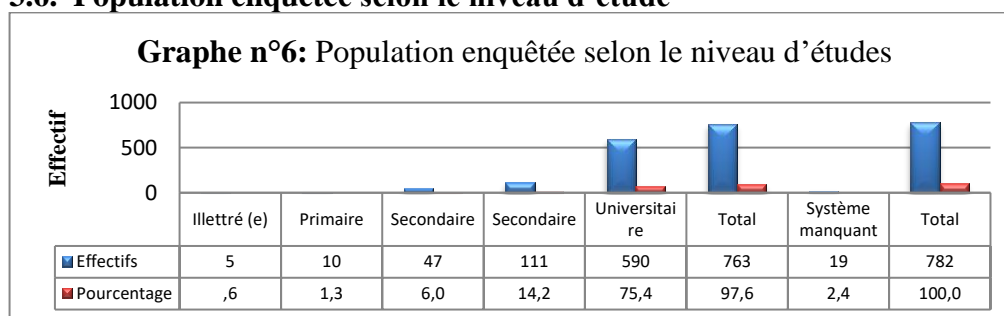
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Étant donné que les déplacements ne concernent pas uniquement les habitants de la ville ou ses périphéries, car d'après les résultats, le nombre de répondants hors chef-lieu de la ville est presque à parts égales avec les interviewés du centre de la ville avec un pourcentage de 37,9%. Il est connu que la ville est le lieu de concentration des activités et le développement des marchés, elle a favorisé le commerce, la prospérité, le partage des

connaissances et le bien-être des individus qui y vivent. La ville est le moteur de la croissance économique, parce qu'elle représente un centre d'attractivité et d'innovation caractérisée particulièrement par la dimension tertiaire de son économie et surtout comme lieu de création de la richesse. Aux États-Unis, 80 % de la population est urbaine dont 90 % du revenu national est créé dans ces places et qui représentent 20 % de la surface du pays (Clement D, 2005).

La forte concentration de la population dans les périphéries donne un pourcentage important du nombre des répondants avec un taux de 22,9%. Ce résultat est expliqué par une forte concentration de la population aux alentours de la ville, ce dernier est un phénomène nouveau dans la structuration de l'espace urbain qui a donné naissance à un développement et à une extension des périmètres urbains, notamment, dans les zones périphériques ; des considérations d'ordre économique et/ou social ont été à l'origine de tout cela.

3.6. Population enquêtée selon le niveau d'étude



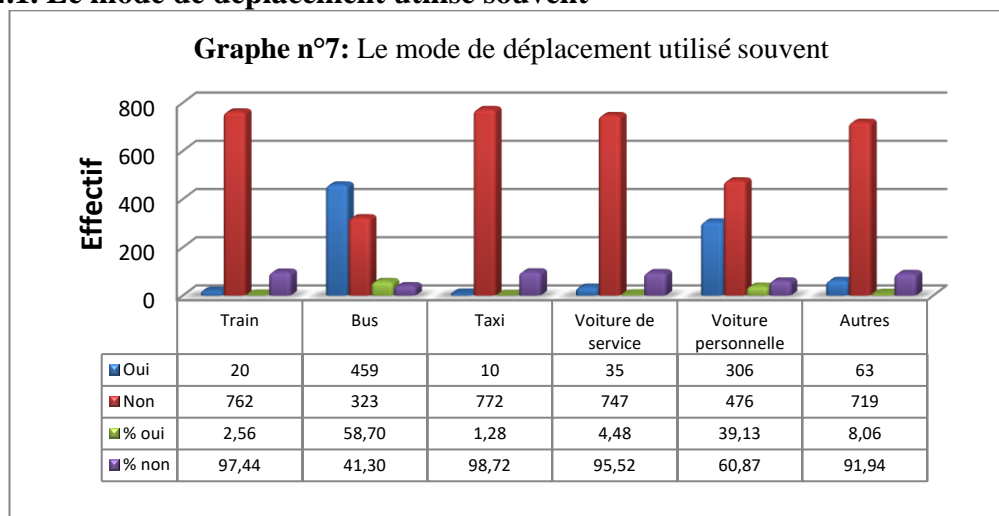
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Concernant le niveau de formation, nous avons remarqué que le taux le plus élevé des réponses est situé chez les personnes ayant un niveau universitaire avec un taux de 75,4%. Certes l'objectif ne se situe pas uniquement dans cette logique de cibler les acteurs selon ce critère autrefois cité ou bien d'autres, notamment la catégorie socio professionnelle, mais nous avons jugé qu'ils contiennent des catégories qui peuvent formuler des réponses en toute objectivité et par conséquent aboutir à des résultats probants de la recherche.

4. Modes, types et obstacles de déplacements

Le comportement de la mobilité au regard des paramètres socio-économiques requiert la connaissance du mode et le type de déplacement effectués ainsi que les obstacles rencontrés. Ces paramètres permettent d'avoir des informations sur lesquelles ils y auraient des conclusions sur le comportement de mobilité et d'en appréhender les enjeux dans une ville qui connaît des mutations considérables touchant sa configuration et tout ce qui a trait à sa structure, sa dynamique économique et sociale, son organisation et son étalement. Les graphes qui suivent illustrent l'importance de ces éléments suivant l'avis des sujets enquêtés.

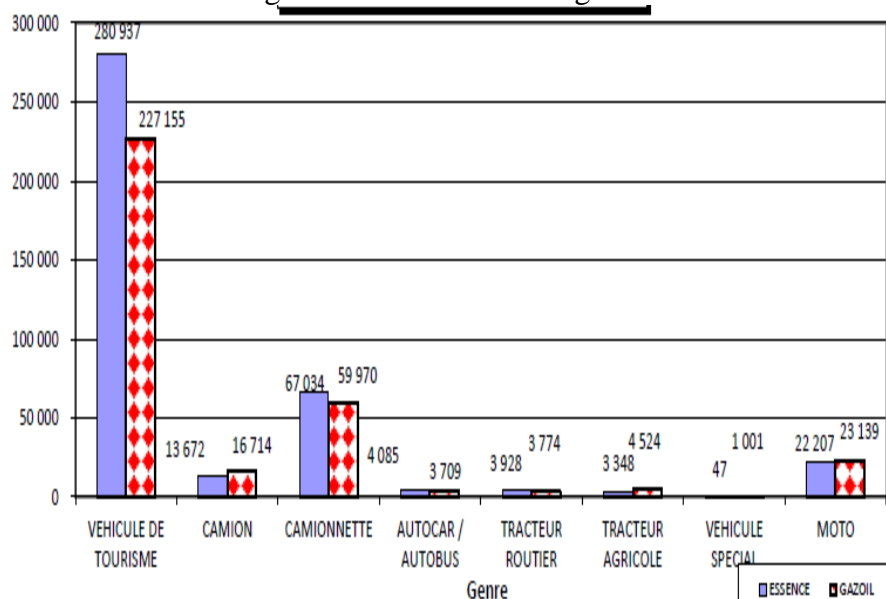
4.1. Le mode de déplacement utilisé souvent



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Les répondants jugent que le mode de déplacement utilisé souvent pour leur déplacement est le bus avec un taux de 58,70%, vient en seconde position la voiture personnelle avec un taux de 39,13%, les autres modes leur part est négligeable ne dépassant pas les 9%. Le transport en commun par bus est souvent considéré le moyen le plus utilisé en ville pour le déplacement ; il est reconnu que l'organisation de transport urbain est un moyen efficace et une réponse indispensable pour un bon fonctionnement et rayonnement de la ville, et le système de transport urbain s'illustre comme une partie intégrante dans l'amélioration de la mobilité visant à réduire la congestion, mais aussi à annihiler les impacts environnementaux et réduire les accidents. Toutefois, le recours à ce moyen est étroitement lié à une meilleure qualité de service du transport urbain, pour en assurer une meilleure mobilité. Quant à la voiture personnelle, suite à des carences en matière de transport en commun, les foyers considèrent l'acquisition de ce moyen de transport est une nécessité plus tôt qu'un luxe, c'est le mode de transport dominant. Cette situation a fait exploser le parc automobile en Algérie, selon l'ONS, leur nombre est estimé, à la fin de l'année 2018, à 6,4 millions de voitures, notamment les véhicules de tourisme, comme la montre le graphe n° 8 qui illustre le nombre assez élevé des véhicules de tourisme neufs acquis durant le premier semestre de l'année 2018 estimé à 508 092 voitures.

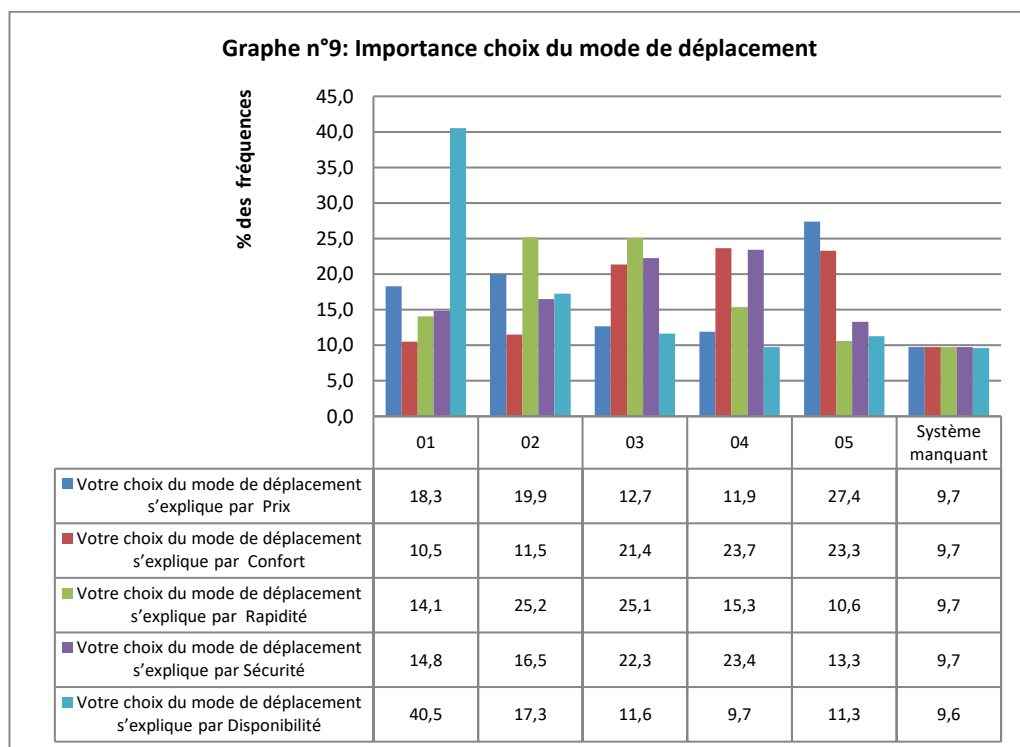
Graphe n°8 : répartition des immatriculations des véhicules neufs du premier semestre 2018 selon le genre et la source d'énergie



Source : Rapport ONS n° 860 « Les immatriculations des véhicules automobiles (premier semestre 2018) ».

<https://www.ons.dz/IMG/pdf/immats12018.pdf>

4.2. Importance choix du mode de déplacement



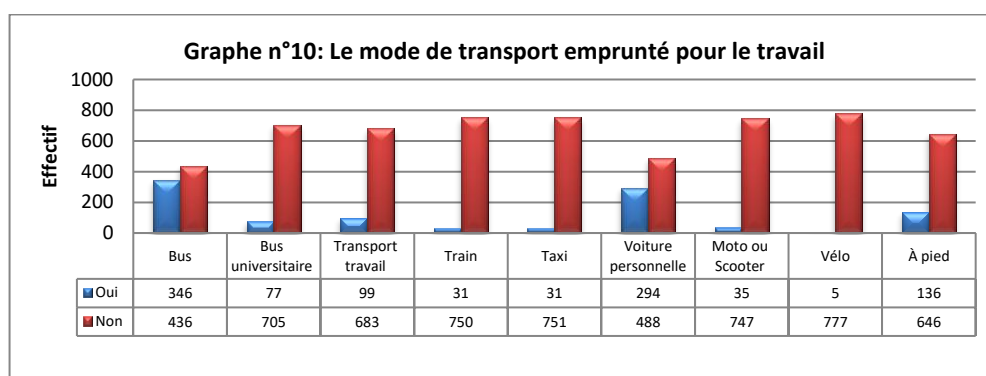
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Concernant l'importance des choix du mode de déplacement utilisés selon des indications proposées concernant le prix, le confort, la rapidité, la sécurité et

la disponibilité, nous avons constaté que les répondants ont porté leur choix sur deux paramètres essentiels qui sont la disponibilité et la rapidité, ce qui renforce cependant la conviction que le premier souci des individus est le déplacement en tenant compte du facteur temps. En ville, le premier problème auquel sont confrontés les citoyens est la disponibilité des moyens de transport pour arriver au moment convenu à l'endroit voulu concernant surtout le motif de déplacement professionnel. Cette situation crée une saturation et une fréquentation importante des moyens de transport, notamment aux heures de pointe, où des embouteillages monstres sont observés dans les principales artères de la ville. Pour y remédier à ce problème, ne serait-ce que partiellement à cette situation, Emmanuel Munch et Laurent Proulhac (Emmanuel Munch et Laurent Proulhac, 2019) proposent dans leur article paru en 2019 des horaires flexibles comme un levier de l'étalement des flux.

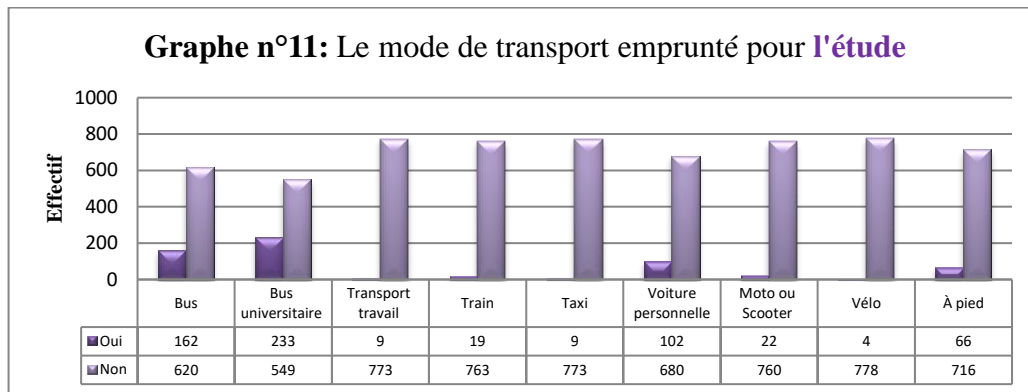
4.3. Le mode de déplacement utilisé souvent

La diversité des modes de transport et les motifs de déplacement fait que les usagers cherchent le moyen de transport le plus efficace. Afin d'étudier les motifs de déplacement, nous avons adressé des questions pour les répondants concernant tous les modes utilisés, et nous avons obtenu les résultats suivants (graphe n°10) :



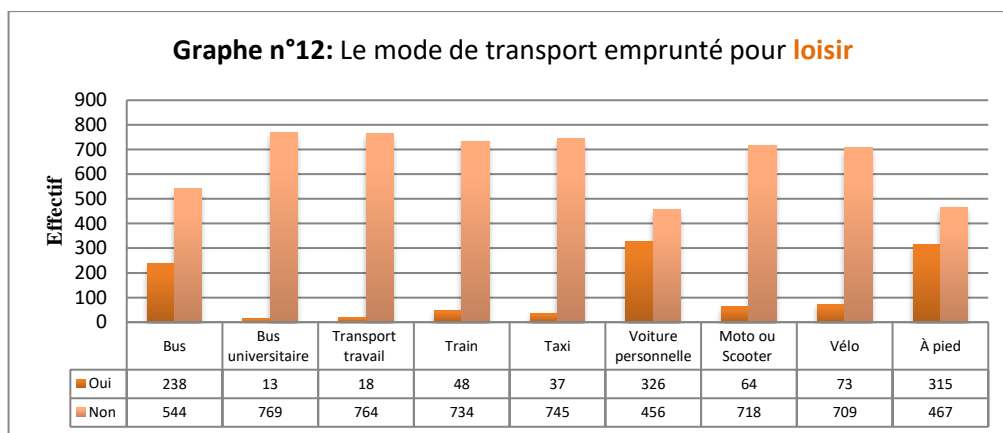
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Le mode de transport utilisé pour le travail est le bus et la voiture personnelle. Les autres modes leurs fréquences est minimales. La ville se définit comme un lieu de regroupement humain, résultant d'une concentration d'activités et d'habitations, un espace privilégié de concentration des moyens de production, des industries, des services, du capital, des communications et de l'information. Cette place privilégiée de la ville fait une forte pression sur les moyens de transport, puisque les trajets entre le lieu de domicile et le lieu d'exercice de l'activité professionnelle sont une obligation quotidienne, ce qui contraint les usagers a emprunté soit le transport en commun ce qui est assez fréquent ou bien l'utilisation de la voiture personnelle pour ceux qui en possèdent.



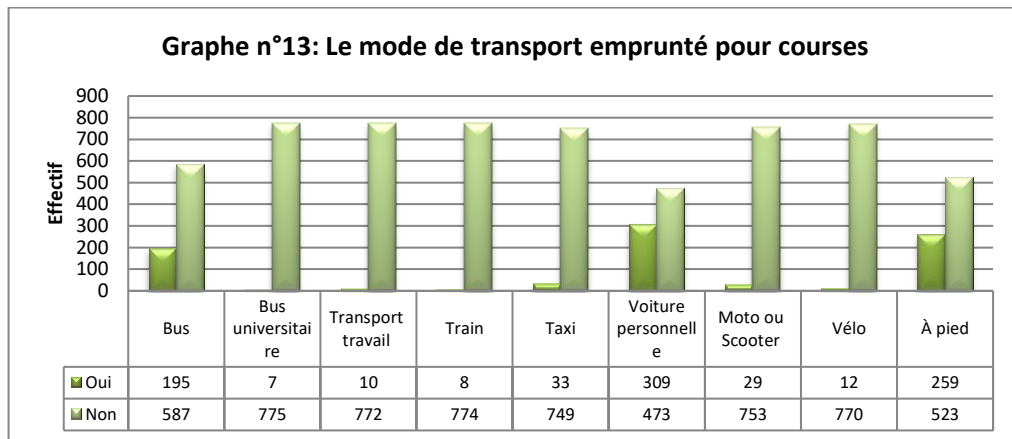
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Le motif de déplacements quotidiens domicile-étude est fréquent, cela fait pression sur les moyens de transport. En France, les étudiants consacrent en moyenne une heure par jour à leurs déplacements (Fares Belghith et al, 2013). Les réponses montrent que les répondants empruntent le bus (transport urbain) ou le transport universitaire, la ville de Bejaia est dotée d'une université pluridisciplinaire, qui compte aujourd'hui plus de 40 000 étudiants. Sachant également que les écoliers bénéficient d'un transport scolaire assuré par la municipalité (APC de Bejaia). Les autres moyens ne sont vraiment pas empruntés avec des fréquences importantes à l'exception de la voiture personnelle.



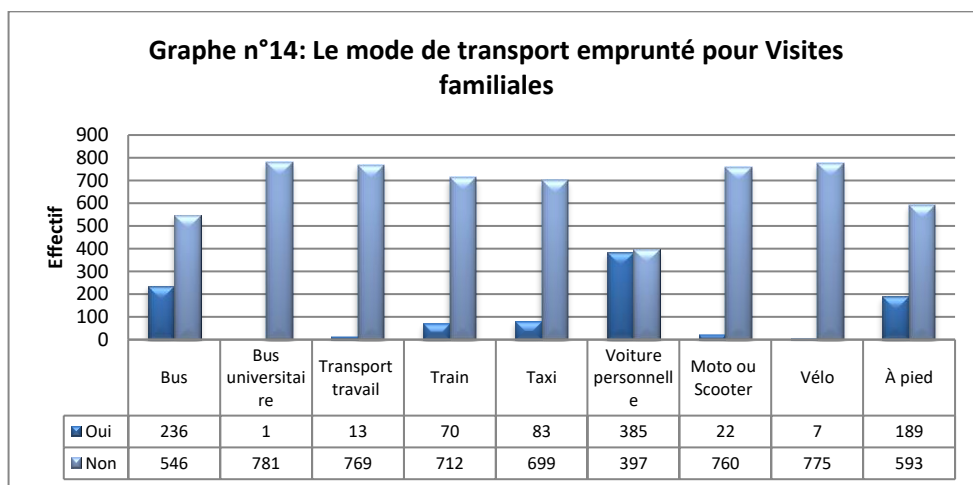
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Le loisir est un luxe et le déplacement pour ce motif d'attraction ne se fait qu'occasionnellement notamment les week-ends. Les interviewés voient que le moyen de transport emprunté est le bus (30,43%), voitures personnelles (41,68%) et la marche à pied (40,28%). Pour ce dernier cas, Bejaia possède des espaces adéquats pour la marche à pied (le long du boulevard de l'ALN) et bien d'autres endroits, c'est l'exemple du front de mer de la ville de Bejaia, appelé Promenade Léonardo Fibonacci, en référence au célèbre mathématicien italien du Moyen Âge, qui en avait fait son lieu de détente privilégié, *le front de mer*.



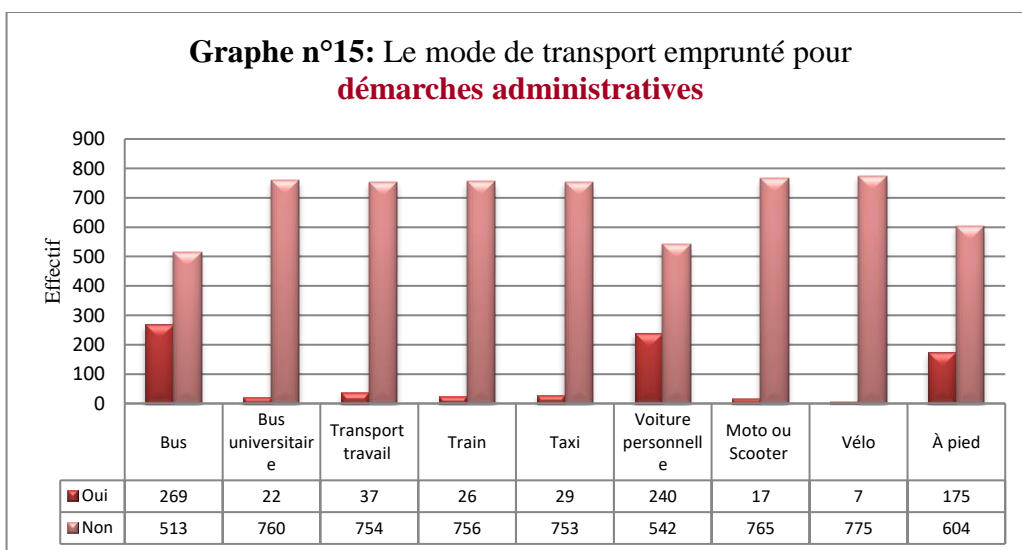
Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Les trois moyens de déplacement cités précédemment (bus, voiture personnelle et marche à pied) dominent également pour le motif de déplacements pour effectuer des courses. La ville de Bejaia est une ville dynamique possède un secteur tertiaire en pleine mutation. Ce secteur est actuellement en pleine croissance, la vaste gamme des activités tertiaires, qui englobent les services publics, les services liés à la production, les services personnels, les secteurs des loisirs et d'autres encore. Il n'y a pas de domaines de la vie qui ne soient en relation avec des services du secteur tertiaire, la ville de Bejaia concentre une gamme importante des fonctions et des activités liées au service. En effet, comparativement à tous les centres urbains de la wilaya, elle abrite la majeure partie du tertiaire. Pour ce qui est des activités commerciales, la répartition des différents commerces dépend de plusieurs facteurs, la densité démographique étant le choix le plus dominant. Cette activité englobe les différents types de commerce semblable (Café, restaurant, magasins de ventes, supérettes, etc.). Paradoxalement, cette répartition est quasi équitable, le paradoxe ne réside pas dans la répartition en elle-même, mais plutôt dans sa nature strictement spontanée. Elle est le fruit du choix de la population, et ne résulte d'aucun programme de développement ou encore d'aucune volonté d'organiser la répartition de ces activités.



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

Les résultats obtenus montrent que les visites familiales sont faites globalement en bus (30,17%) ou en voiture personnelle (49,32%), elle concernant moins les autres modes de transport. Néanmoins, nous constatons que la marche à pied est également utilisée (24,16%), cela s'explique par la structure de la ville où la répartition spatiale de la ville en zone résidentielles a permis le regroupement des familles issues des mêmes régions. En effet, après l'indépendance, la population rurale commence d'affluer sur la ville en quête d'une vie meilleure et d'un emploi plus rémunéré dans l'industrie, elle est passée de 51.794 habitants en 1966 à 58.692 habitants en 1970. En effet, à partir de cette année et comme toutes les villes du pays, la ville a connu un afflux massif de population rurale venant des campagnes environnantes à la recherche d'un emploi, une scolarisation ou un service. La population s'est accrue de près de 72.669 habitants en 1977. Cette poussée a poursuivi son essor jusqu'au début des années 80, malgré la politique menée par l'État visant la fixation de la population dans les zones rurales. Cependant, la marginalisation des zones du versant sud (Aït Slimane, Aït Bimoune...) qui continuent d'affluer massivement vers la ville a provoqué un transfert de la croissance démographique sur la banlieue et l'émergence des pôles périphériques (Tizi, Ihaddaden Oueda/Oufela, Tadjeboujt, Boukhiana, Dar Djbel) et à inculper cher la population en générale leur propre traduction de visites familiales qu'elles soient culturelles ou religieuses.

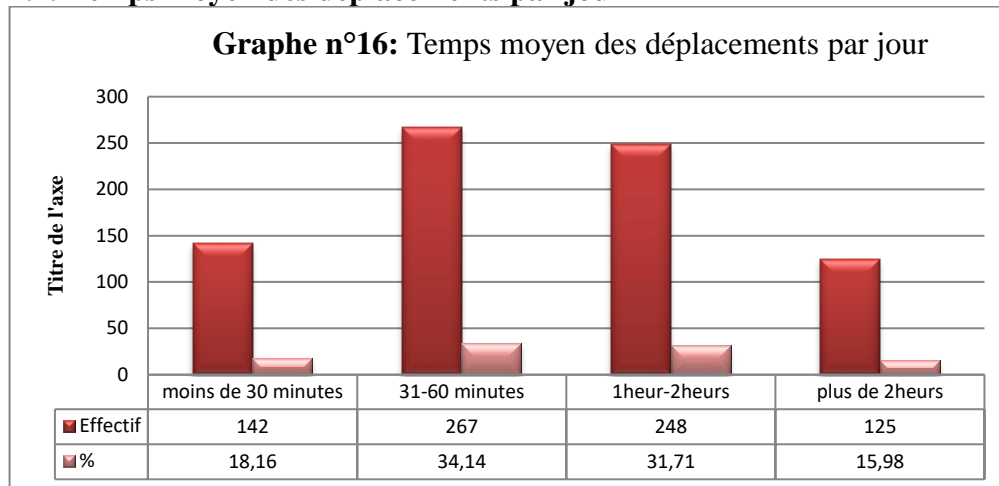


Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

La même tendance est observée concernant le mode de transport pour démarches administratives, où le bus et la voiture personnelle sont souvent empruntés. La concentration des activités administratives dans le centre urbain a fait augmenter les besoins de déplacements et exercer une pression sur les moyens de transport en commun, ainsi il semblerait que le recours à l'utilisation de la voiture personnelle et la marche pied un moyen pour combler cette lacune. Ce problème de centralité urbaine et concentration des activités administratives a fait réagir les pouvoirs publics, puisque récemment ils ont procédé à un polycentrisme intégrateur par une

relocalisation de quelques administrations en dehors du centre urbain, c'est le cas de la direction du commerce, l'environnement, tourisme, l'agence foncière, etc.

4.4. Temps moyen des déplacements par jour

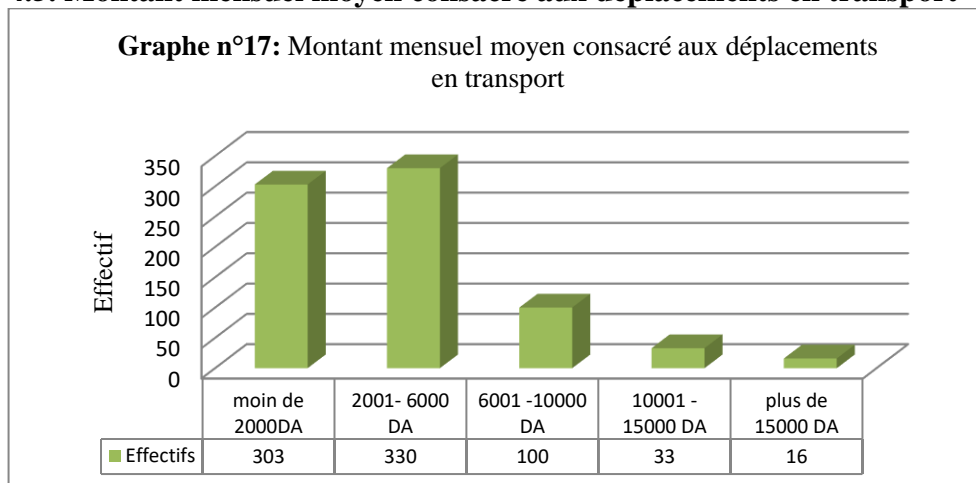


Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

La majorité des répondants voient que le temps moyen de déplacement par jour varie entre 30 minutes- une heure et une heure jusqu'à deux heures qui représentent respectivement 34,14 % et 31,71%. La durée de transport devient un paramètre déterminant pour le déplacement que le choix de mode de transport, notamment pour ceux qui travaillent loin de lieu de résidence et ceux qui effectuent quotidiennement des trajets longs pour venir en ville. Des études montrent que le temps moyen quotidien destiné aux déplacements est d'environ une heure quel que soit le niveau de développement d'un pays (Frédéric Larose, 2011), nous remarquons que la ville de Bejaia ne déroge pas à cette règle, puisque la moyenne est située dans cet intervalle.

Concernant le transport par bus (transport urbain), le manque d'organisation dans les rotations des bus et du non-respect des durées d'attentes dans les arrêts sont constatés. Par ailleurs, la quasi-totalité des bus mis en exploitation traversant le même trajet en arrivant au centre-ville. L'exploitation excessive et démesurée de l'axe routier principal a causé l'engorgement du centre-ville le long de la journée et surtout aux heures de pointe. C'est le cas du boulevard Krim Belkacem, rue de la liberté, rue des Aurès.

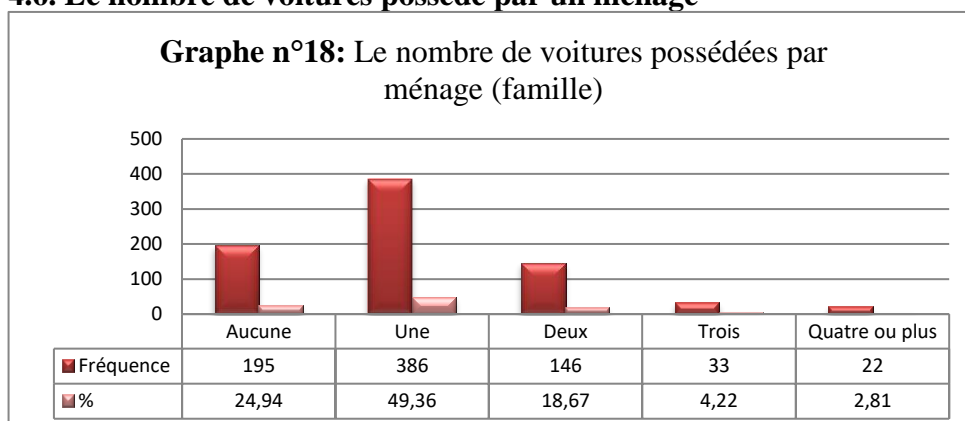
4.5. Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport



Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

L'avis des interviewés sur le montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport converge vers deux intervalles qui sont moins de 2000DA et entre 2000 et 6000DA. Dans les réponses précédentes, nous avons remarqué que le revenu moyen des sujets enquêtés est situé entre 18.001DA et 60.000DA, il est à signaler également, tenant compte des réponses précédentes, que le bus est le moyen le plus fréquemment utilisé pour les déplacements en ville, son prix est administré, il est fixé à 20DA quel que soit le trajet emprunté, ce qui témoigne d'une objectivité dans les réponses formulées. Par ailleurs, les autres montants affichés dont le budget est jugé excessif sont expliqués par le recours à l'utilisation de l'automobile et les calculs des frais inhérents au déplacement (entretien, parking, carburant...) (L'Automobile Club Association, 2017)³². Une autre explication sur les montants qui dépassent les 6000 DA peut être avancée, c'est le cas des ménages ayant plus d'un enfant scolarisé et qui se déplace par bus, ce qui les contraint de dépenser plus.

4.6. Le nombre de voitures possédées par un ménage

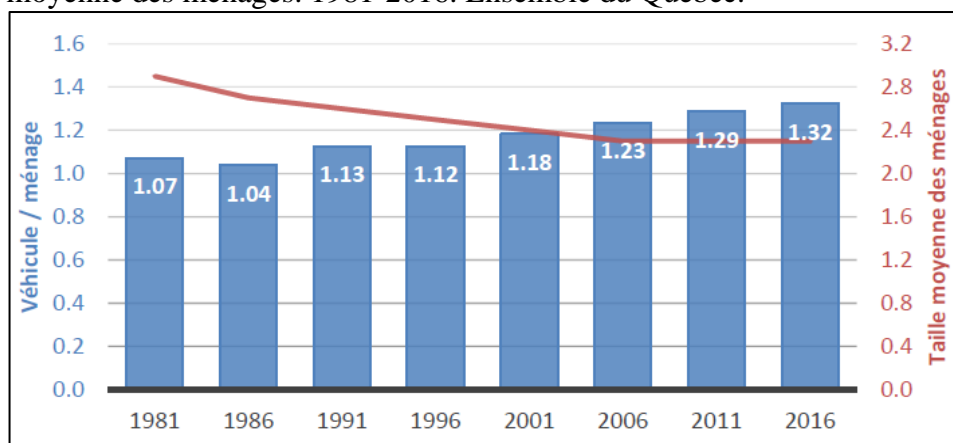


Source : Enquête de terrain, auteurs, 2020

³² En Europe, le coût d'une utilisation de la voiture qui comprend : l'achat à l'assurance, carburant, l'entretien est estimé, en 2017, entre 5000 et 10000 euros annuellement.

Face à la carence en matière de transport urbain dans la ville, l'automobile est devenue la norme en termes de mobilité, ce qui explique le taux assez élevé des familles possédant au minimum une voiture (49,36%). La ville de Bejaia a un taux de motorisation élevé, vu que son étalement est à l'origine de la ville motorisée (Étalement urbain dépendant de l'automobile). Contrairement aux pays développés, la préférence pour la voiture personnelle est considérée comme un luxe, aujourd'hui, dans ces pays en moyenne la moitié des foyers possède deux voitures c'est l'exemple de la Belgique où 54% des couples avec enfants possèdent deux voitures ou plus (StatBel, 2021). En France, 37% des ménages disposent d'au moins deux voitures en 2017, avec un taux de motorisation qui atteint 84% (INSEE, 2017). Au Canada, l'évolution de la motorisation est présentée en véhicules par ménage a connu une tendance haussière. Le graphe ci-dessus retrace l'évolution de la motorisation en Algérie en véhicule/ménage et de la taille moyenne des ménages pour la période comprise entre 1981-2016.

Graphe n°19: Évolution de la motorisation en véhicule/ménage et de la taille moyenne des ménages. 1981-2016. Ensemble du Québec.



Sources : SAAQ (2018b) et Statistique Canada (2016). In L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. Rapport Final De Recherche – Partie I Programme de bourses de la Fondation David Suzuki

Auteur : Jérôme Laviolette, M.Sc.A Chercheur invité en transports et changements climatiques 2017-2018

https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/04/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf

Par ailleurs, les données de l'enquête montrent qu'en même temps, le taux des familles ne possédant pas de voiture est relativement important (24,94%), cet état de fait est expliqué par les coûts élevés liés à la possession d'une voiture et qui représente un budget conséquent. Sachant que la mobilité peut représenter jusqu'à 30 % des revenus des ménages, ainsi les ménages ont recours au moyen de transport urbain qui représente d'ailleurs un enjeu social important, puisqu'il assure à toutes les couches sociales un déplacement à un prix raisonnable. Ce mode alternatif à la voiture particulière permet donc d'alléger leurs charges. Il permet entre autres à atténuer la pauvreté urbaine et l'exclusion sociale à travers la création d'emplois stables et qualifiés, la

lutte contre la ségrégation spatiale et sociale à travers la politique de planification pour desservir les zones les plus marginalisées de la ville.

5. Conclusion

En guise de conclusion, les résultats qui peuvent être retenus à travers l'exploitation des données de l'enquête sont les suivants :

La mobilité urbaine est un enjeu crucial pour l'avenir d'une ville, nous avons constaté à travers les résultats, qu'au niveau de la ville de Bejaia, **le bus et le véhicule personnel** sont souvent utilisés pour les déplacements. La voiture occupe une place importante et le taux de motorisation est très élevé, cette dépendance à l'automobile amplifie les externalités négatives du système de mobilité et engendre des problèmes pressants, notamment la congestion interrompue. En outre, les carences en matière de transport en commun, notamment le transport urbain en est la cause principale de ce choix, *la croissance urbaine* si brutale a entraîné la croissance des besoins de transports, tandis que l'offre de ce dernier connaît des insuffisances sans réussir à faire face à une pression croissante de déplacements. Dans ce cas, cette forte demande a soumis le système de transport urbain à de fortes pressions, de cette pression, résulte une désorganisation des transports, et une sur pollution grandissante.

La comparaison entre le service de transport Public et Privé fait ressortir un résultat pertinent, où la plupart des enquêtés jugent que la qualité de service Public assuré par l'ETUB est plus surfaissant selon plusieurs critères. Le transport urbain privé Bejaia souffre de beaucoup d'insuffisances, le problème se pose plus en termes qualitatifs que quantitatif, puisque la ville est bien couverte en termes de réseau, mais le problème se pose en termes de la qualité de service jugée très médiocre. Ainsi, l'amélioration de la qualité de transport en commun et le recours à la généralisation et l'intégration des nouvelles technologies comme les STI (Systèmes de transport intelligents) s'imposent. Toutefois, il semble que le recours aux transports par les moyens doux (vélo, marche à pied) est une culture qui n'est pas encrée chez la population, ce qui explique les taux faibles de réponse. La marche à pied concerne beaucoup plus les trajets scolaires.

La ville de Bejaia, qui connaît depuis plusieurs années une croissance ascendante de sa population urbaine, souffre d'un manque d'organisation et de gestion de son système de transport urbain. Aujourd'hui, les solutions pratiques aux problèmes liés au trafic doivent viser la satisfaction des besoins de déplacement et d'augmenter la fluidité des différents réseaux de transport. Les résultats révèlent que la durée de trajet varié entre 30 minutes et une heure, malgré que la ville de Bejaia d'une taille moyenne en termes de population et de surface, les usagers mettent plus de temps pour se déplacer, ce qui dénote les désagréments causés pour une mobilité efficace.

Le revenu des ménages est un élément déterminant pour la mobilité urbaine. Les répondants jugent que le recours au moyen de transport par bus est justifié par les dépenses exorbitantes consacrées pour leur déplacement par d'autres moyens (véhicule personnel, Taxi...). Une grande frange de population est située dans la classe moyenne et les plus démunis de la société, ce qui explique des taux de réponse élevés pour l'intervalle de moins de 6000DA par mois. Le motif de déplacements quotidiens domicile-étude et travail est

fréquents, ce qui démontre l'importance de la demande de transport par cette frange de population (travailleurs, étudiants).

Les recommandations :

L'étude sur les facteurs déterminants de la mobilité urbaine fait généralement l'actualité. Et pour une mobilité plus durable dans une ville moyenne algérienne, il convient de souligner à travers cette contribution, les recommandations suivantes :

- Développement et organisation de transport urbain, ce dernier est indispensable pour une meilleure dynamique et mobilité des personnes dans des villes et contribue au développement et à la croissance du pays.
- Organiser le passage vers le développement du transport en commun, des modes doux, mais aussi à la motorisation électrique moins énergivore et respectueuse de l'environnement.
- Mettre en place des solutions progicielles qui permettent d'accroître la productivité économique et en même temps participer à réduire les impacts environnementaux, donc favorables pour un développement des transports et une mobilité plus durable dans la ville. L'introduction des TIC dans la mobilité invite à changer de paradigme et à passer d'une vision de la mobilité comme flux de transport à optimiser à une vision élargie de la mobilité au-delà de la dimension spatiale.
- Développer les modes de transports capacitaires et le transport collectif en site propre (TCSP) représenté par le métro, tramway peuvent constituer des solutions alternatives en intégrant dans le réseau les différents modes de transport pour transport de masse d'une part, et assurer une complémentarité avec les autres modes de transports d'autre part (Baouni Tahar, 2015).
- Doter la ville par un tramway, ce dernier occupe une place importante grâce à ses avantages, notamment la réhabilitation urbanistique et l'instauration d'un système urbain équilibré, et contribue entre autres à réduire la congestion routière qui le rend un outil indispensable du développement urbain et de la durabilité des villes. Il est plus adapté pour les villes moyennes et dans lesquelles l'espace urbanisable fait rare pour envisager la construction d'un métro (Rubén C. Lois González et al, 2013). C'est le cas de la ville de Bejaia où le projet est envisagé, mais gelé pour des considérations économiques liées à des restrictions budgétaires.

Les références Bibliographiques

- **Baouni Tahar** (2015) : « Impact des nouveaux TCSP sur la mobilité des usagers à Alger », Professeur Directeur de laboratoire Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger, Laboratoire, Ville, Urbanisme et Développement Durable(VUDD). <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Tahar-Baouni.pdf>
- **Belghith Fares, Le Corgne Simon & Verley Elise** (2013) : « La vie étudiants : transport et déplacements quotidiens », L'état de

l'enseignement supérieur et de la recherche en France, n°6 Février 2013.

- **Douglas Clement** (2005), « Théories économiques de la ville », *L'Économie politique* 3/2005 (n° 27) , p. 82-97 URL : www.cairn.info/revue-l-economie-politique-2005-3-page-82.htm.
- **Emmanuel et Proulhac Laurent** (2019) : « Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 42 | 2019, mis en ligne le 08 novembre 2019, consulté le 09 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/tem/5802> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tem.5802>.
- **Frédéric Larose** (2011): « Vitesse de déplacement et organisation urbaine. La mobilité à toute vitesse », Cités Territoires gouvernance : Le territoire au cœur de la transition. http://www.citego.org/bdf_fiche-document-1127_fr.html
- **INSEE (2017)** L'Institut national de la statistique et des études économiques, 2017. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277714?sommaire=4318291>
- **Munch Rapport ONS** (2018) n° 860 « Les immatriculations des véhicules automobiles (premier semestre 2018) ». <https://www.ons.dz/IMG/pdf/immats12018.pdf>
- **Rapport ONS** (2019) N° 914, les immatriculations des véhicules automobiles (Deuxième Semestre 2019). https://www.ons.dz/IMG/pdf/e.immat_s2_2019.pdf
- **Rubén C. Lois González, Miguel Pazos Otón, Jean-Pierre Wolff** (2013) : « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse ». Dans *Annales de géographie* 2013/6 (n° 694), pages 619 à 643. <https://doi.org/10.3917/ag.694.0619>
- **SAAQ (2018b) et Statistique Canada** (2016). In L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. Rapport Final De Recherche – Partie I Programme de bourses de la Fondation David Suzuki. Jérôme Laviolette, M.Sc.A Chercheur invité en transports et changements climatiques 2017-2018 https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/04/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf
- <https://statbel.fgov.be/fr>
- L'Automobile Club Association <https://www.automobile-club.org/espace-presse/communiques/l-aca-publie-les-resultats-du-budget-de-l-automobiliste-2017>

ROLE ET DYNAMIQUE DES PETITES ET MOYENNES VILLES DANS LE FONCTIONNEMENT ET L'ORGANISATION DE L'ESPACE REGIONAL. CAS DES VILLES DES HAUTES PLAINES DE SETIF

FERTAS Lahcene

Maitre de conférences, classe A, laboratoire projet Urbain, ville et territoire (PUVIT), Institut d'Architecture et des Sciences de la Terre, Université Ferhat ABBES,-Sétif 1, lahcenefort@gmail.com

BENMAHAMED Hamid

Maitre-Assistant, classe A, Institut d'Architecture et des Sciences de la Terre, Université Ferhat Abbas,-Sétif 1, Algérie.
hamidbenmahamed@yahoo.fr

Introduction :

L'étude des petites et moyennes villes intéressent les chercheurs et les géographes en premier lieu, en raison du rôle qu'elles peuvent jouer dans la structuration de l'espace, l'ajustement du rythme de la croissance excessive des grandes métropoles, ainsi que dans l'organisation du maillage du réseau urbain local et régional.

Les villes petites et moyennes n'ont pas fait l'objet d'un grand intérêt de la part de la recherche urbaine internationale en Europe (Bell & Jayne, 2009). Même si leurs dynamiques démographiques et économiques sont très diverses, la décroissance urbaine semble particulièrement affecter cette catégorie de villes (Cauchi-Duval, 2017; Wolff et al. 2013). Certaines petites villes ont été affaiblies par les processus de désindustrialisation et de réorganisation des services publics. Elles jouent encore un rôle essentiel dans le système urbain et dans la structuration des territoires (Santamaria, 2012). Le rôle des pouvoirs publics et des collectivités territoriales pour répondre à la décroissance est parfois exploré (Grossmann et al., 2012 ; Wolff et al., 2017) tandis que des voies alternatives de réponse à la décroissance émergent par ailleurs (Paddeu, 2012; Béal & Rousseau, 2016).

Si le but de leur développement dans le passé était d'en faire un espace de transit entre l'espace rural et la ville, les politiques actuelles visent à en faire des pôles de développement local ou régional. Brunet Reget indique que les villes moyennes sont « un objet réel non identifié ». (François Taulelle ; 2010)

L'objectif de l'analyse des relations établies par les petites et moyennes villes dans leur sphère régionale est de préciser le rôle de ces unités dans l'encadrement de l'espace du fait des équipements dont elles disposent, ainsi que de mettre en évidence le rôle qu'elles jouent aux abords des métropoles et grandes villes. (Bousfiha Sabeh ,2018)

Ce sont des villes facilement appréhendables : leur structure urbaine est facile à comprendre même si ces villes tendent à connaître les effets de la périurbanisation et de l'étalement urbain. On peut aussi y ajouter d'autres clichés bien différents : des villes résidentielles, monotones, sans vie, des villes dortoirs des grandes métropoles ou bien encore des villes grandes zones d'activités, résultats des effets de la périurbanisation. Autant d'images qui composent des visions contradictoires des tissus et des fonctions urbains.

(Idem) Page 4

Avec la mondialisation, les possibilités de relations entre les villes de différentes tailles sont en rupture avec la structure hiérarchique urbaine traditionnelle. Ce processus, en plus d'avoir causé un fort impact sur l'économie et la société, se reflète aussi sur l'organisation de l'espace. (GUESNIER, B et all, 2005).

En Algérie, les petites et moyennes villes occupent une place essentielle dans la hiérarchie urbaine, elles servent de relais entre les agglomérations existantes. Elles font partie d'un système urbain structuré qui organise le territoire national, régional et local.

Marc cote considère que la petite ville est un phénomène important en Algérie, due à une urbanisation accrue au cours des dernières décennies. (M COTE 1986)

Le réseau urbain algérien se définit par un élargissement de l'armature urbaine supérieure, et la consolidation des villes moyennes. Ainsi que la progression des petites villes due à la forte rurbanisation qu'a subie le monde rural.

Le maillage urbain est constitué de pôles séquentiels selon les rangs et les poids, dont la fonction principale est d'encadrer le territoire. Il sert d'outil d'aménagement et de développement du territoire et un élément de son organisation, qui impose une focalisation afin de créer les équilibres locaux et réduire les disparités entre eux.

A travers l'histoire, la région des hautes plaines Sétifiennes n'avait pas connu un ancrage urbain conséquent, du fait de l'absence des traditions urbaines, due à la vocation agricole de la région.

Problématique

Nous venons par le biais de ce papier d'élucider la dynamique des petites et moyennes villes des hautes plaines de Sétif sur une trentaine d'années (1987 - 2018), tout en se posant les questions suivantes :

- Quelle est la nature et le rythme démographique d'évolution des petites et moyennes villes de la région ?

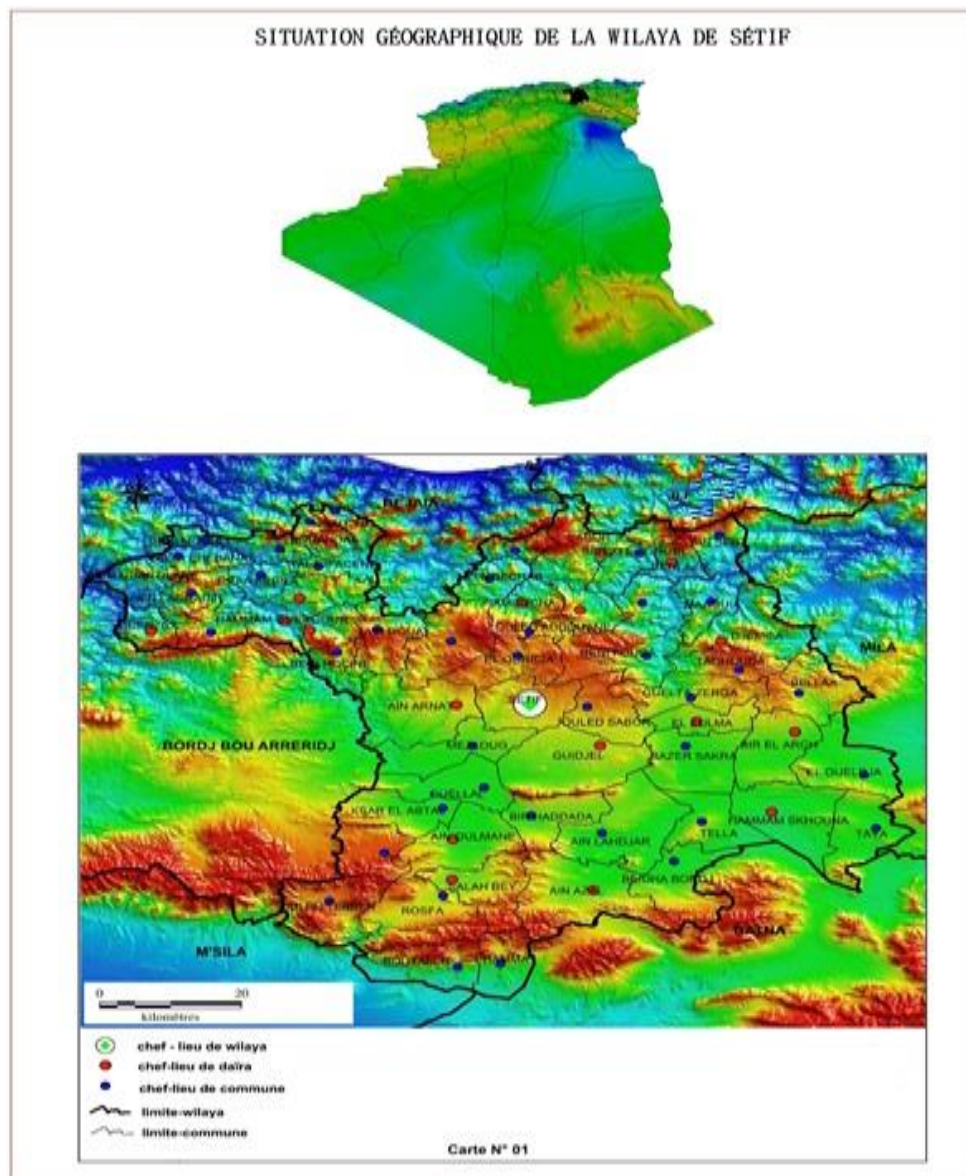
- Quel est l'apport des petites et moyennes villes, (Ain Oulmene, Ain Azel, Ain Arnat et Salah-Bey) dans l'équilibre de l'armature urbaine de la région ?

Nous faisons remarque que les villes de **Sétif et d'El-Eulma** ne font pas partie de la zone d'étude, du fait de leur taille en termes de population qui dépasse la norme des petites et moyennes villes.

1- Présentation de la zone d'étude : Les hautes plaines Sétifiennes

Situées entre les chaînes intérieures de l'Atlas Tellien et de l'Atlas Saharien, c'est une immense étendue, elle occupe la région centrale de la e Sétif, c'est une zone relativement plate dont l'altitude varie de 750 m à l'Est jusqu'à 950 m à l'Ouest.

Des reliefs isolés rompent l'horizontalité et atteignent 1.160 m au Djebel Zdim, 1.442 m au djebel Youssef, 1.263 m au Djebel Braou. Cependant cette zone reste ouverte à l'Est comme à l'Ouest (PAW de Sétif 2009) . Caractérisé par une forte dynamique économique et surtout agricole, principalement, la céréaliculture et les cultures maraichères. Dominé par un climat continental.



2- Evolution de la hiérarchie urbaine dans les hautes plaines Sétifiennes

La recherche concernant cet aspect tente d'étudier le développement des villes petites et moyennes dans les hautes plaines de Sétif à travers l'évolution du nombre de leurs centres et de la taille de la population, et de mettre en évidence les changements de taille des centres. Ceci est basé selon le classement mentionné dans la loi directive de la ville n°06-06 du 21 Muharram 1427 correspondant au 20 février 2006, qui détermine la taille des villes.

2-1 la hiérarchie urbaine dans les hautes plaines Sétifiennes en 1987 : Domination des petits centres urbains

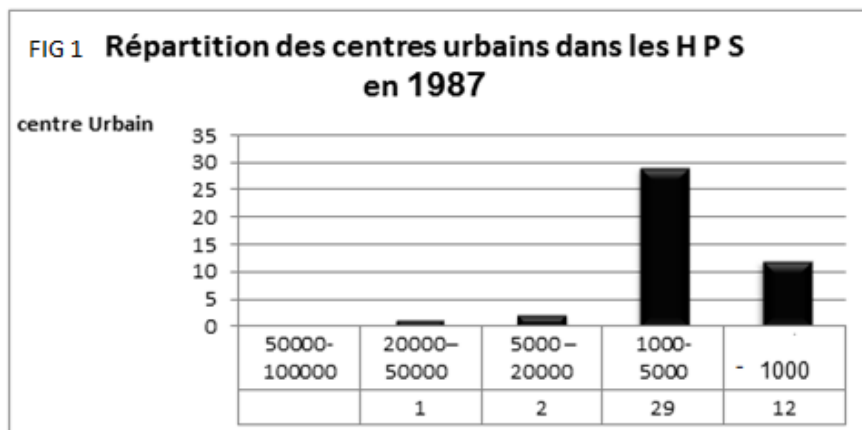
D'après le RGPH 1987, on a constaté qu'il y a 44 centres urbains dans la zone d'étude, avec l'absence de moyennes villes et l'émergence d'une seule petite ville qu'est Ain-Oulmene avec une population estimée à 21676 hab. En

contrepartie, on enregistre une tendance de petits centres (au nombre de 29), qui représente 56,5% de la population totale de la zone d'étude. Remarque : jusqu'en 1987, domination du phénomène rural sur l'urbain.

Tab 01 : Répartition de la population des centres urbains selon leurs catégories 1987

Catégories des centres Urbains	Nb centres	Nb population des centres	%population des centres / Total
100 000 - 50 000			
50 000 – 20 000	01	21676	18,1
20 000 – 5000	02	23264	19,4
5000 -1000	29	67496	56,5
<1000	12	6933	05,8
Total	44	119369	100,0

Source: RGPH 1987



2-2 la hiérarchie urbaine dans les hautes plaines Sétifiennes en1998 :

Continuité de l'émergence des petits centres :

On note une évolution importante concernant le nombre des centres urbains en général, qui a atteint 68 en 1998, avec un pourcentage de 54,5 % de plus ; comme le démontre le Tab n 2.

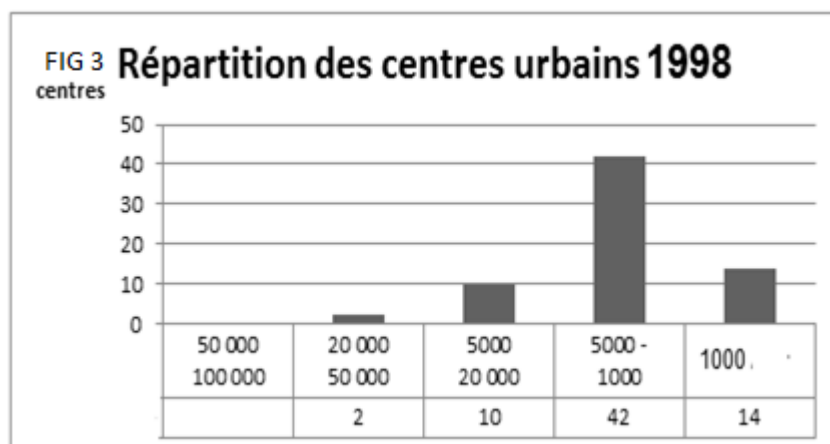
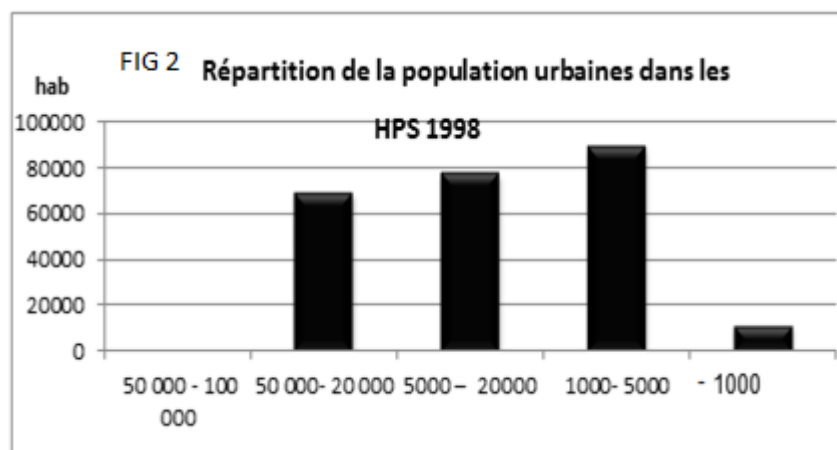
Tab n 2. **Hiérarchie urbaine en 1998 dans les (HPS)**

Catégories des centres urbains	Nb centres	Nb population des centres
100 000 - 50 000		
50 000 – 20 000	02	69271
20 000 – 5000	10	77649
5000 -1000	42	89422
<1000	14	11378
TOT	68	247720

Source : RGPH 1998

- l'accession du centre d'Ain Azel au niveau d'une petite ville (20 000 - 50 000), par rapport à son rôle régional comme étant un pôle d'appui dans la région sud du territoire.

Durant la période (87- 98), on constate une augmentation significative de la population des centres avec 128351 habitants en raison de l'exode massif des populations des zones éparées vers des centres plus sécurisés.



2.3 La hiérarchie urbaine dans les hautes plaines Sétifiennes en 2008 : Regain de la stabilité de la population

Notons que le fait marquant réside dans le rétablissement d'une forme de stabilité démographique, résultat du choix de l'autorité centrale dans le sens d'une réconciliation nationale, qui a fortement réduit la menace terroriste. Cela se confirme à travers le nombre de centres urbains en 2008 (71 centres) semblable à celui de 1998 (68centres) .

- Aussi, on constate le report du centre d'Ain Oulmene d'une petite ville en 1998 à une ville moyenne en 2008 ; avec une population de 50698.

Ce développement n'est pas dû seulement à la dynamique économique mais plutôt du fait de la migration interne de la population des zones éparses.

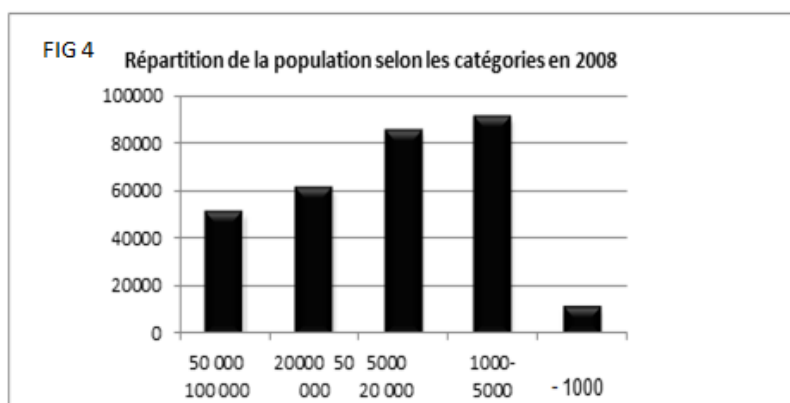
- ainsi, le passage du centre d'Ain Arnet au niveau d'une petite ville avec une population de 24846 habitantss, est devenu un pôle d'appui pour la ville de Sétif.

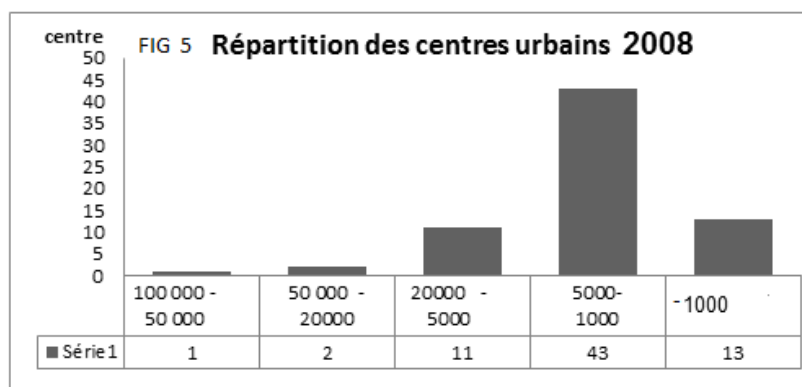
- le passage du centre d'Ain Azel à la catégorie des petites villes comme centre d'appui au Sud de la zone des hautes plaines.

Tab : 04 Répartition de la population des centres selon les catégories (2008)

Categories	Nb de centres	Nb de population
100 000-50 000	01	50698
50 000 – 20 000	02	60747
20 000 – 5000	11	85441
5000 -1000	43	90975
Moins de 1000	14	10829
Total	71	298690

Source : RGPH 2008





2.4 Situations des petites et moyennes villes dans les (H P S) en 2018

Selon les nouveaux indicateurs du Tab (05) de l'année 2018, on constate l'accession du centre de Saleh Bey au rang de petite ville avec une population estimée à 24 410 hab.

Tab (05) Dynamique des petites et moyennes villes durant les 30 dernières années

Catégories	1987	1998	2008	2018
50 000 – 100 000				
Nb centres			01	01
Appellation			Ain Oulmene	Ain Oulmene
Population			50 698	70 331
20 000 – 50 000				
Nb centres	01	02	02	03
Appellation	Ain Oulmene	Ain Oulmene - Ain Azel	- Ain Arnet - Ain Azel	- Ain Azel - Ain Arnet - Saleh Bey
Population	21676	69271	60747	108 418

Source : RGPH 87, 98, 2008 et Monographie de Sétif, 2018 + auteurs

3- les mutations du réseau urbain dans les HPS :

La présence humaine était très faible, de sorte que la densité de population variait entre 10 et 20 habitants/km², ce qui est inférieur à la densité d'autres régions voisines (région de Kabylie).

Le géographe français (Marc Cote) attribue la raison de cette réalité historique au type d'exploitation agricole qui dominait dans la région représenté par le pâturage, qui reflète la structure de la communauté pastorale, qui ne permette que la présence de faibles densités de population.

Le passé historique - depuis le 19^{ème} siècle - de la région est l'un des facteurs les plus forts dans l'émergence et le développement des centres urbains.

- Nous avons étudié l'évolution des petites et moyennes villes à travers l'armature urbaine durant les 31 dernières années (1987 – 2018) et les transformations concernant la taille des centres urbains, et avons constaté ce qui suit :

- Ce n'est que jusqu'en 2008 que la ville de Ain-Oulmene a pu accéder au rang d'une **ville moyenne**, dû au facteur de la migration interne et reste l'unique.

- l'émergence de 02 centres ; à savoir Ain Azel et Ain Arnet comme petites villes, en tant que pôles d'appui dans le territoire des (H P S).

En définitive, nous sommes arrivés à constater que les petites et moyennes villes actuelles des hautes plaines Sétifiennes étaient des anciens nœuds durant la colonisation, exemple

AIN oulmene -(ex **Colbert.** , Saleh bey : ex **Pascal** ; Ain Azel : ex **Ampère**).

- Chaque décennie, nous constatons l'émergence d'une petite ou moyenne ville dans le territoire des H P S.

Nous constatons qu'il y a des centres qui sont considérés comme étant des réceptacles de population à longueur des vingt dernières années comme Ain Arnet, et qui se situe à l'arrière-pays d'une ville importante qui joue le rôle d'une métropole régionale qu'est Sétif.

Un mouvement issu de facteurs interférés entre eux : on cite entre autres l'absence de sécurité durant la décennie noire d'une part et les disparités constatées entre les équipements et services et la population d'autre part. Ceci confirme le retournement de la répartition de la population entre l'agglomérée et l'éparse, puisque durant la période (1987-2008), le pourcentage de la population agglomérée a basculé de 39,9 % à 62% ;

Par contre la population éparse a régressé de 60 % à 37,9 % .

Aussi, il est à noter que les routes nationales jouent un rôle important dans la dynamique des petites et moyennes villes de la zone d'étude.

Conclusion

Les petites et moyennes villes constituent un « ajout » urbain dans la région des Hautes Plaines de la wilaya de Sétif. La tendance de la croissance de la population dans la région des Hautes Plaines de Sétif a baissé, puis ce que le taux annuel de croissance étant passé de 2,9 % pour la période 1987-1998 à 1,6 % au cours de la décennie 1998-2008.

Ces villes ont connu un développement quantitatif au cours des trois dernières décennies (1987 -2018), elles font toujours face à des défis aux niveaux économique, social, urbain et environnemental. Aussi, elles n'ont pas encore su jouer efficacement leur rôle de régulateur à l'échelle locale. Elles demeurent des centres satellitaires dans la sphère de la métropole régionale de Sétif.

Le facteur humain reste toujours en quête d'éléments de stabilité et de sécurité sociale, à travers les différentes ères et étapes, en connivence avec l'élément de l'habitat qui est considéré lui aussi comme un segment essentiel et vital ; ainsi qu'un élément précurseur quant à la régulation de la relation entre l'humain et les ressources naturelles dont jouit le territoire des hautes plaines Sétifiennes.

La classification du réseau urbain sur la base du nombre de population seulement, (la loi d'orientation 2006) peut dissimuler des réalités socioéconomiques à travers l'armature urbaine, incluant les petites et moyennes villes.

Cet état de fait nous incite à approfondir beaucoup plus la recherche touchant cette catégorie de villes.

Référence :

- Béal V., Rousseau M., 2014, «Alterpolitiques!», Métropoles, n° 15 [en ligne: metropoles.revues.org/4948]
- Bousfiha Sabeh ,2018 ; La réalité des petites et moyennes villes au Maroc et leur rôle dans la structuration du territoire régional et national et les enjeux du développement durable, Revue du Géographe Arabe No 38.
- Cauchi-Duval N., Cornuau F., Rudolph M., 2017, «La décroissance urbaine en France: les effets cumulatifs du déclin», Métropolitiques, 26/04/2017 [en ligne: www.metropolitiques.eu/La-decroissance-urbaine-enFrance,1093.html].
- François Taulelle. Chapitre 8 - La France des villes petites et moyennes. Laurent Cailly; Martin
- Großmann K., 2012, “European and US Perspectives on Shrinking Cities”, Conference Report, Urban Research & Practice, 5(3), p. 360-363.
- Santamaria F., 2012, «Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d’aménagement du territoire: vers de nouvelles perspectives ?», Norois, n° 223, 2012/2, p. 13-30
- Plan d’aménagement de la wilaya Sétif 2009
- Vanier. La France : une géographie urbaine, Armand Colin, pp.149-168 : cartes, 2010, Collection U-Géographie, 978-2-200-25579-4. ff10.3917/arco.caill.2010.01.0149ff. fffal-01653214.

FISCALITE DES COLLECTIVITES LOCALES : QUEL ROLE POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL CAS DE LA WILAYA D'ANNABA

Dr Djamel TELAIDJIA, KERMI Ghozéline et ZAABAT Joumana

*University of Badji Mokhtar
Annaba, Algeria*

Résumé :

Annaba, l'une des villes les plus importantes de l'Algérie est soumise dans son développement local à des disparités importantes au niveau de son espace de wilaya. Durant notre travail de recherche nous avons tenté de confirmer l'importance et l'apport de la fiscalité locale dans le processus du développement local des communes de la wilaya,

Avant d'entamer le travail du terrain, nous avons dû faire connaissances des concepts relatifs au développement local et au recouvrement fiscal. Nous avons choisi de travailler sur le budget de toutes les communes de la wilaya. Les premiers résultats ont montré l'existence de communes riches, et des communes pauvres ;

L'analyse financière des budgets communaux de la wilaya d'Annaba que nous avons mené explique le déséquilibre de développement que connaissent les communes de la wilaya d'Annaba. Les résultats de cette analyse expliquent également la dépendance financière que connaissent les communes par rapport à l'État.

Mots Clés : fiscalité locale, budget communal, Annaba, développement local.

Local government taxation : What role for local development Case of the wilaya of Annaba

Abstract:

Annaba, one of the most important cities of Algeria is subjected in its local development to important disparities at the level of its wilaya space. During our research work we tried to confirm the importance and the contribution of the local taxation in the process of the local development of the communes of the wilaya,

Before starting the fieldwork, we had to get to know the concepts related to local development and tax collection. We chose to work on the budget of all the communes of the wilaya. The first results showed the existence of rich communes and poor communes;

The financial analysis of the communal budgets of the wilaya of Annaba that we conducted explains the imbalance in development that the communes of the wilaya of Annaba are experiencing. The results of this analysis also explain the financial dependence of the communes on the State.

Keywords: local taxation, communal budget, Annaba, local development.

1. Introduction :

Pendant longtemps, l'espace local a été considéré comme un lieu d'application des décisions des politiques nationales : implantation d'infrastructures de transports, de santé, administratives... Dans beaucoup de pays, l'État pilote du développement avait en charge, à travers les plans de développement, de conduire les dynamiques sociales et économiques en vue d'une amélioration des conditions de vie des habitants.

Au cours des années 1980, les stratégies de développement menées sous l'égide des États manifestent leurs limites avec notamment des administrations centrales souvent incapables d'améliorer les conditions de vie des populations, de gérer de manière équitable et durable les ressources naturelles et de lutter contre la pauvreté. Depuis, deux grands processus sont apparus de façon concomitante :

- Une décentralisation administrative et politique est en cours dans de nombreux pays. On assiste en effet au transfert des compétences de l'État vers des collectivités locales, autonomes, censées être plus à même de connaître les besoins des populations et de les satisfaire. Ces réformes de décentralisation, aux formes et objectifs multiples selon les pays et leurs histoires, ont fait émerger de nouveaux acteurs : les collectivités locales.
- Le développement local est une dynamique économique et sociale, concertée et impulsée par des acteurs individuels et collectifs : collectivités locales, acteurs économiques, organisations de la société civile, services de proximité et administrations déconcentrées de l'État, etc.

Sur un territoire donné, Les populations aspirent à être dorénavant actives et responsables de leur propre développement. Les interventions d'appui au développement local se fondent ainsi sur la gestion concertée d'un territoire par ses habitants, en intégrant plus en amont leurs besoins et attentes spécifiques et en valorisant leurs projets et leurs initiatives.

En Algérie, la commune constitue une assise de la décentralisation elle est le moteur majeur du développement local et de l'aménagement du territoire, ainsi d'un meilleur pilotage du service public, doté de l'autonomie financière, susceptible de répondre aux attentes des citoyens, ainsi d'analyser les différents secteurs sensibles, afin de trouver des solutions, et de combler les lacunes confrontées par les élus locaux.

La place de la fiscalité locale dans le système fiscal et administratif, est tellement importante avec l'ampleur de la décentralisation et l'augmentation des frais et des charges qui découlent au profit des collectivités locales, en effet, les ressources fiscales de ses dernières, déterminent la mesure de leur indépendance à l'égard de l'Etat.

Il est important de souligner que l'impact et le rôle de la fiscalité locale, est bien illustré par l'urbanisation dynamique et le progrès de la décentralisation, et également le désengagement de l'Etat dans l'attribution des différentes subventions, ou dotation (projet de la loi de finance).

1.1.Problématique

Notre étude a démarré avec une observation, nous avons remarqué qu'il y'a une inégalité dans le développement des communes de la wilaya d'Annaba.

Il y'a des communes à la tête du développement, et d'autres moyennement développés et celles qui sont à la traine ce qu'on appelle les zones d'ombres, elles souffrent de différents problèmes comme le manque d'infrastructures, des établissements de santé, l'état des routes et le manque d'emplois pour ses habitants.

Comme on le sait, l'argent est la clé de ces problèmes, c'est donc dans ce sujet que s'inscrit notre travail de recherche et qui peut être traduit par une question principale :

Quel est le rôle de la fiscalité locale dans le développement local ?

A cette question s'ajoutent d'autres questions secondaires à savoir :

- Quel est le rôle des collectivités locales dans le développement local ?
- Quel est le rôle des budgets communaux dans le développement des collectivités locales?

1.2. Hypothèses

H 01 : les ressources fiscales sont à l'origine des disparités existantes en termes de richesses entre les différentes communes de la wilaya d'Annaba et c'est ce qui se reflète en termes d'inégalités de développement local.

H 02 : les ressources fiscales n'ont aucune incidence sur le développement des communes de la wilaya d'Annaba. Seuls les financements sectoriels sont importants.

2. Matériel et méthode:

2.1. Méthodologie :

Pour traiter de la problématique posée ci-dessus et répondre aux interrogations, nous avons adopté une démarche qui comprend à la fois la recherche bibliographique ; la consultation de différents documents, à savoir, ouvrages, rapports, articles, publications, thèse de magister, textes juridiques et réglementaires se rapportant à notre thème. La première recherche a pour objectif de cerner d'une manière claire tous les aspects théoriques, juridiques et réglementaires relatif au développement local et aux modes d'organisation, de fonctionnement et de financement des communes avec sa fiscalité locale. Et pour bien structurer et diriger notre travail, nous avons collecté des données et informations au sein de la direction de l'administration locale DAL de la wilaya d'Annaba.

3. Résultats :

3.1. Présentation de la zone d'étude :

Située au Nord Est du pays, distante d'environ 700 Km d'Alger, ouverte sur le littoral méditerranéen sur 80 km, la wilaya d'Annaba s'étend sur une superficie de 1439 km² pour une population de 649.745 habitants. Limité par :

- au nord par la mer Méditerranée.
- à l'est par la wilaya d'El Tarf.
- à l'ouest par la wilaya de Skikda.
- au sud par la wilaya de Guelma

Figure 01 : Les limites administratives de la wilaya d'Annaba.



Tableau 01 : Répartition de la population par commune de la wilaya d'Annaba :

Commune	Population totale	
	Nombre	%
Annaba	261501	41.32
El bouni	131387	20.76
Sidi amar	88015	14
El hadjar	38881	06.14
Berrahal	24496	03.85
Oued el aneb	22826	03.6
Ain el berda	22048	03.45
El eulma	11036	01.74
Chorfa	10074	01.6
Chetaïbi	8229	01.3
Seraïdi	7811	01.24
Treat	6525	01
Ensemble de la wilaya	632829	100

Source : DPAT de la wilaya , janvier 2013

Section 01 : Suivi de recouvrement de la fiscalité des communes de la wilaya d'Annaba :

Tableau 02 : Suivi de recouvrement de la fiscalité de la wilaya d'Annaba :

		2019				Prévision 2020
WILAYA	Intitulé	Prévisions	Fixation	Réalisation	RAR	
		TVA	1384024699	1358650723	1538650723	/
	IFU	/	/	/		/
	TOTAL	1384024699	1358650723	1538650723	/	1435101493

Source : service de la DAL wilaya d'Annaba

1. Structure de budget globale fixée et réalisé des communes de la wilaya d'Annaba :

Tableau 03 : Suivi de recouvrement de la fiscalité de la commune d'Annaba :

SUIVI DE RECOUVREMENT DE LA FISCALITÉ						
		2019				PREV 2020
Commune	intitulé	prevision	fixation	realisation	RA R	
Annaba	TAP	1267906149	1482867060	1482867060	0,00	1427807062
	TVA	128109217	160446193	160446193	0,00	156743592,
	TEOM	0,00	0,00	0,00	0,00	
	TF	11939738,0	18976599,0	18976599,0	0,00	31751600,0
	la taxe de sejour	41400000,0	51272925,0	51272925,0	0,00	44952655,0
	TSPI	25000000,0	30900547,0	30900547,0	0,00	30003989,0
	TSAP	2000000,00	455000,00	455000,00	0,00	3456500,00
	TFRS	99500,00	136300,00	136300,00	0,00	123500,00
	IRG/CRF	69181953,0	39566049,0	39566049,0	0,00	66431503,0
	IFU	270038214,	275750953,	275750953,	0,00	277253754,
	ISP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TACPEOTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TICBTVI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TAVAER	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T D INCITATION DE DESTOKAGE D	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LA POLLUTION AT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LES EAUX USEES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LES PNEUS	0,00	55092135,0	55092135,0	0,00	0,00
T SUR LES HUILES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
TOTAL		1815674771,	2115463761,	2115463761,	0,00	2038524155,

Source : service de la DAL wilaya d'Annaba ,2021

La TVA est la taxe la plus élevée dans la commune d'Annaba.
On constate que les prévisions de la commune d'Annaba ne sont pas loin de la réalisation.

Figure 02 : Structure de budget globale fixée et réalisée de la commune d'Annaba

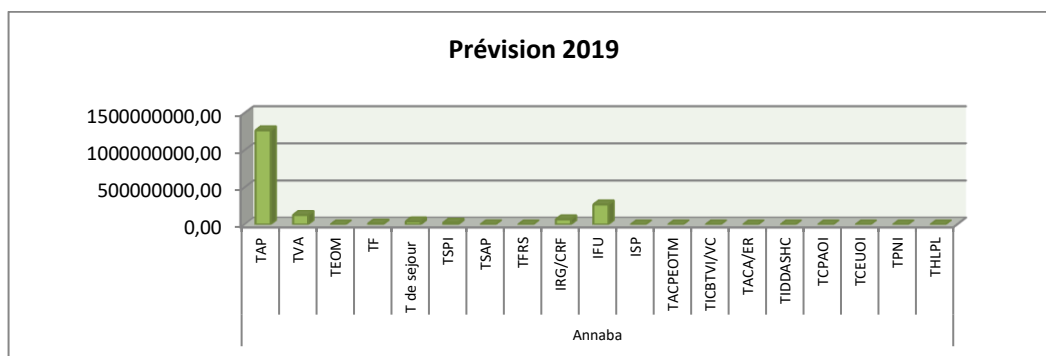


Tableau 04 : Suivi de recouvrement de la fiscalité de la commune d'el eulma

:

SUIVI DE RECOUVREMENT DE LA FISCALITÉ						
Commune	intitulé	2019				PREV 2020
		prévision	fixation	réalisation	RAR	
El Eulma	TAP	7448842,00	4077941,88	4077941,88	0,00	3025394,00
	TVA	21575,00	84244,90	84244,90	0,00	90561,00
	TEOM	0,00		0,00	0,00	0,00
	TF	173401,00	88458,00	88458,00	0,00	91621,00
	la taxe de séjour	0,00		0,00	0,00	0,00
	TSPI	150000,00	40800,00	40800,00	0,00	100000,00
	TSAP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TFRS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IRG/CRF	69323,00	224848,20	224848,20	0,00	184972,00
	IFU	15150688,00	1137006,02	1137006,02	0,00	1250995,00
	ISP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TACPEOTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TICBTVI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TAVAER	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T D INCITATION DE DESTOKAGE D	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LA POLLUTION AT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LES EAUX USEES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	T SUR LES PNEUS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
T SUR LES HUILES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
TOTAL		9528829,00	5758299,00	5758299,00	0,00	4743543,00

Source : service de la DAL wilaya d'Annaba ,2021

On constate une grande différence entre les prévisions et les réalisations de la commune : les prévisions sont beaucoup plus élevées.

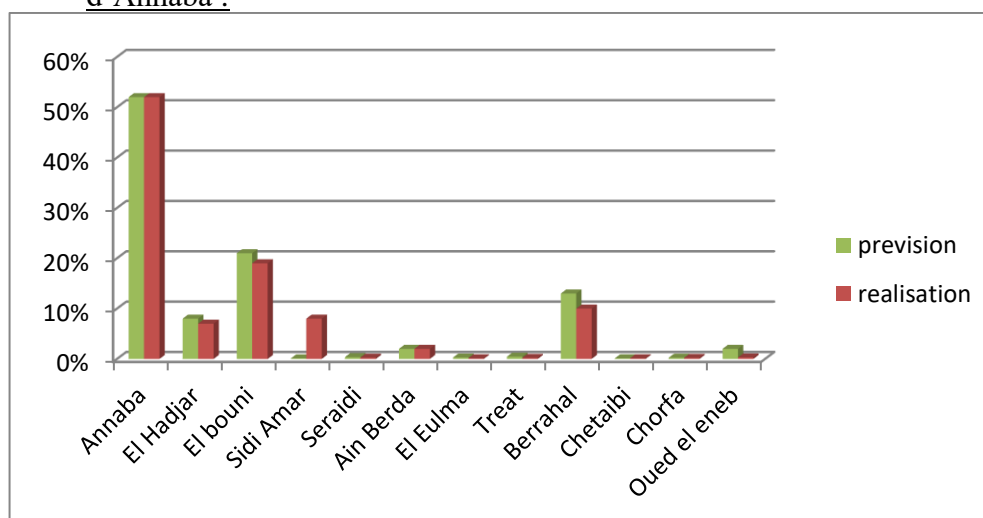
2. Étude comparative entre les prévisions et réalisations des communes d'Annaba :

Tableau 05 : comparaison entre les prévisions et réalisations des communes d'Annaba :

Communes	Prévision	%	Réalisation	%
Annaba	1815674771,00	52%	2115463671,00	52%
El Hadjar	283851758,00	8%	304817284,56	7%
El bouni	740904983,00	21%	787724753,47	19%
Sidi Amar	3688347,00	0,11%	343012368,00	8%
Seraïdi	12728947,00	0,36%	10381202,39	0,26%
Ain Berda	66381599,72	2%	63420152,79	2%
El Eulma	9528829,00	0,27%	5758299,00	0,14%
Treat	15509684,00	0,44%	8508987,24	0,21%
Berrahal	464214170,00	13%	404523122,33	10%
Chetaïbi	4308193,00	0,12%	5545146,86	0,14%
Chorfa	8522731,31	0,24%	8522731,31	0,21%
Oued el eneb	65507254,84	2%	12214536,59	0,30%
TOTAL	3490821267,87	100%	4069892255,54	100%

Source : établie par nous-même à partir des données des tableaux

Figure 03 : comparaison entre les prévisions et réalisations des communes d'Annaba :



D'après l'analyse des tableaux et leurs présentations graphiques on peut faire les constatations suivantes :

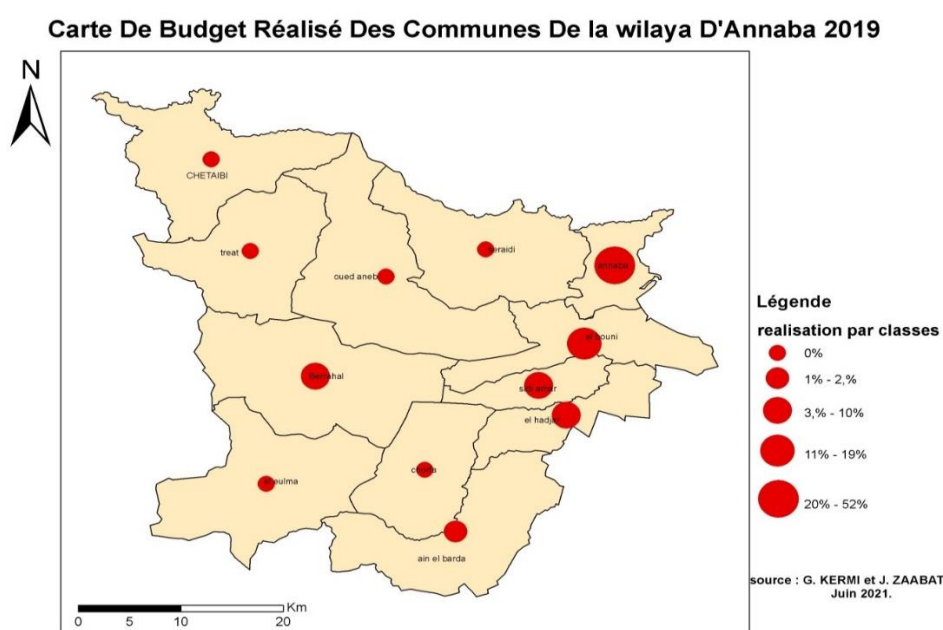
La commune d'Annaba a pu réaliser ses prévisions. Elle a atteint son objectif de recouvrement de fiscalité ; ses prévisions sont égales à ses réalisations. C'est la commune la plus riche et la plus équipée de la wilaya d'Annaba.

Quant aux communes de el hadjar, el bouni et berrahal, classées comme étant des communes moyennement riches, elles arrivent presque à atteindre leurs objectifs en s’approchant de leurs prévisions.

La commune de sidi Amar sort du lot parce qu’elle dépassé de loin ses prévisions premières et ce qui a permis cela c’est la TAP. Il était prévu de faire rentrer 3688347,00 mais sur le terrain il est rentré 343012368,00

Les derniers dans le classement les communes pauvre (Seraidi, Ain barda, el Eulma, triat , chtaibi, chorfa et oued aneb) elles n’ont pas pu atteindre leurs prévisions malgré le plafond bas qu’elles s’étaient fixées.

Figure 04 : carte de budget réalisé des communes de la wilaya d’Annaba



Section 02 : La ventilation des taxes :

1. Structure des ressources fiscales des collectivités locales :

Tableau 18 : Impôts directs

Nature de la ressource	Taux	Etat	Collectivités locales			Autres
			Commune	Wilaya	CSGC ex FCCL	
Taxe sur l'Activité Professionnelle (TAP)	2% du chiffre d'affaire		1.30%	0.59%	0.11%	
TAP transport par canalisation des hydrocarbures.	3% du chiffre d'affaire		1,96%	0.88%	0.16%	
Taxe Foncière	3%, 5 %, 7 % à 10%		100%			

Impôt Forfaitaire Unique (IFU)	5% à 12%	48,5%	40 %	0.5%	0.5%	1.5%
Impôt sur le Revenu Global (IRG)	7% 15%	50 %	50%			
Taxe d'Assainissement	Délibération de l'APC		100%			
Impôt sur le Patrimoine	De 0 à 1,5 %	60 %	20%			20%

Source : Ministère de l'intérieur, 2021

Tableau 19 : Impôts indirects

Nature de la ressource	Taux	Etat	Collectivités locales			Autres
			Commune	Wilaya	CSGC ex FCCL	
TVA pour les affaires faites à l'intérieur	17% 7%	80 %		10 %	10 %	
TVA pour les affaires faites à l'importation	17% 7%	85 %			15 %	
Taxe d'Abattage	10 DA/ kg		8.5 da dans certains cas		8.5 da dans certains cas	8,5 DA
Taxe sur les Affiches et Plaques Professionnelles	20 à 750 DA		100%			
Taxe Spéciale sur les Permis Immobiliers	1 000 à 200 000 DA		100%			
Taxe de Séjour	Délibération de l'APC		100%			
Droits de Fêtes et de Réjouissances	Délibération de l'APC		100%			
Taxe d'Habitation	300 DA 1200 DA	100%				

Source : Ministère de l'intérieur, 2021

D'après l'analyse faite des tableaux ci-dessus on constate plusieurs points qui demandent réflexions et peut-être même remise en cause.

Les taxes à hauts revenus telle que les IRG et les TVA sont attribués à l'état (de l'ordre de 50% à 100 %) ce qui pose certaines interrogations sur la logique de cette procédure, car on se pose la question des taxes qui sont rattachées directement à la commune comme celle de l'habitation et le patrimoine, la commune n'en bénéficie pas totalement mais partiellement.

La 2ème remarque qui saute aux yeux c'est que les taxes régulières et importantes comme la TVA et de l'habitation sont attribuées à plus de 80% à l'état.

Les autres taxes qui sont attribuées à la commune à 100 % c'est la taxe foncière et d'assainissement ce qui s'explique par le fait que c'est à la commune qui est responsable de la gestion de tous les problèmes et les dysfonctionnement en relation de ces deux domaines. Et à son compte.

Pour le reste, certaines taxes sont attribuées à la commune à 100 %, ce qui peut paraître une bonne rentrée d'argent, on constate que ce n'est pas le cas car elle ne sont pas des taxes régulières, prévisibles et non importantes (pas grande rentrée d'argent) ajouté à cela, elles ne sont pas toujours récoltées pour x raisons , ainsi la commune n'en profite pas vraiment .

La source de la fiscalité :

La source actuelle de la fiscalité algérienne prive la commune de plusieurs de ces ressources,

On remarque que les taxes et impôts collectés au niveau des communes sont destinées à l'état et par la suite l'état redistribue les budgets à la wilaya et les communes.

Ce qui soulève des questionnements car ce n'est pas logique que les richesses de la commune ne profite pas totalement à la dite commune surtout quand il s'agit de taxes récupérées suite aux richesses de la dite commune. Il est inadmissible que les communes riches n'aient pas connaissance précise de leurs richesses et soient obligés d'attendre la distribution des budgets pour gérer ses affaires. La commune devrait avoir plus de liberté pour investir dans le développement économique locale grâce à ses revenus et richesses.

Cette logique dans les répartitions fait obstacle à la réalisation des investissements. De plus, cette logique décourage certaines communes à faire plus d'efforts pour collecter ...

Enfin, il est à noter que les communes qui disposent d'une richesse importante avec un nombre d'habitants élevé, arrivent à réaliser un niveau d'effort important, ceci est lié aux disparités en termes de population de toutes les communes, la position spatiale, leurs statuts administratifs, mais aussi le degré de développement de leurs activités économiques.

On a pris un échantillon de chaque catégorie pour mieux comprendre notre vision :

Tableau 20 : Une commune riche(Annaba)

Commune	Ressource	Ressource destinée à la commune	Ressource destinée aux autres niveaux	Recouvrement fiscal global
Annaba	TAP	1482867060,00	112583829863,08	114066696923,08
	TF	18976599,00	0,00	18976599,00
	IRG	39566049,00	39566049,00	79132098,00
	IFU	275750953,00	413626429,50	689377382,50

Source : Etablie par nos soins à partir des données retracées dans le tableau de la ventilation

Figure 05 : la ventilation des taxes de la commune d'Annaba

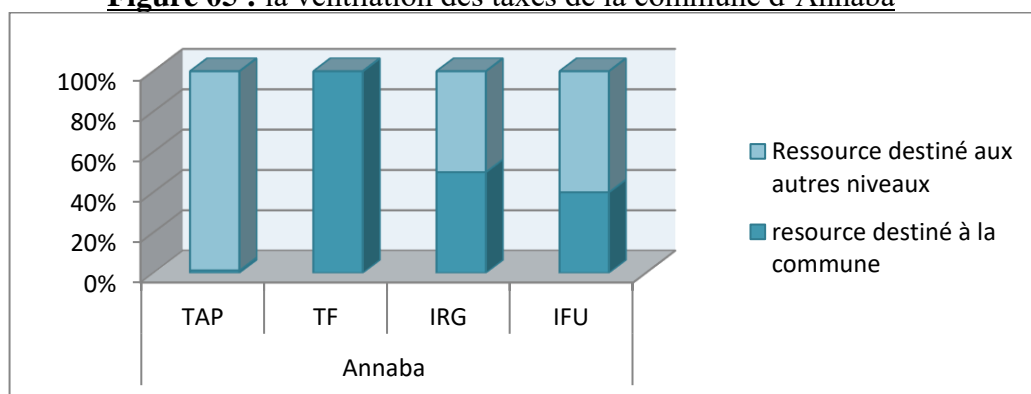


Tableau 21 : Une commune moyennement riche (el bouni) :

Commune	Ressource	Ressource destinée à la commune	Ressource destinée aux autres niveaux	Recouvrement fiscal global
El Bouni	TAP	668444885,66	50750392472,80	51418837358,46
	TF	8366346,30	0,00	8366346,30
	IRG	50510013,74	50510013,74	101020027,48
	IFU	16969249,84	25453874,76	42423124,60

Source : Etablie par nos soins à partir des données retracées dans le tableau de la ventilation

Figure 06 : la ventilation des taxes de la commune d'el bouni

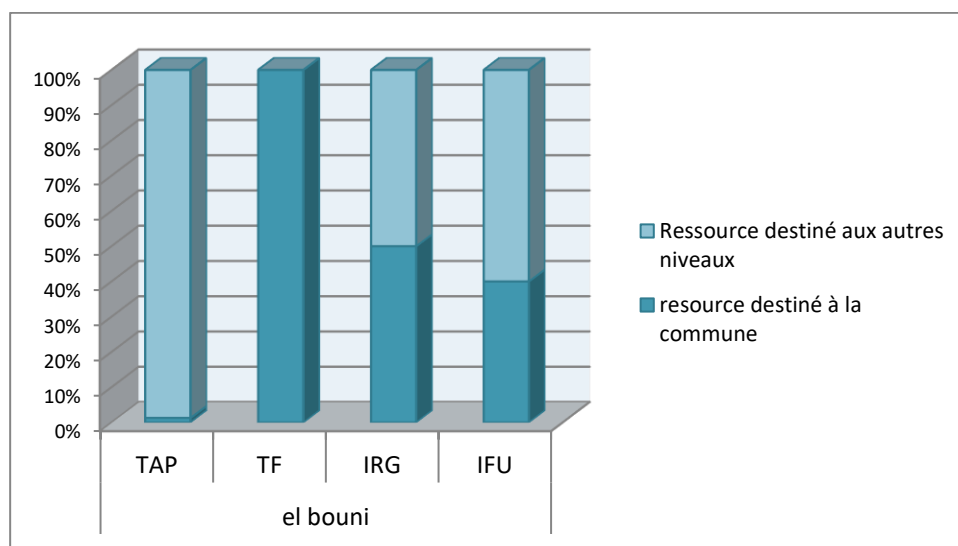
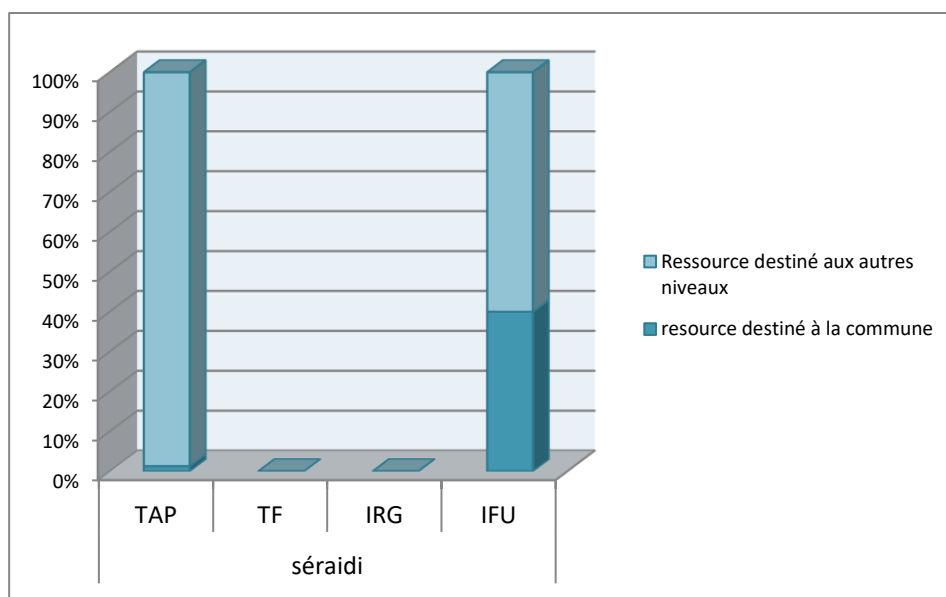


Tableau 22 : Une commune pauvre (seraidi)

Commune	Ressource	Ressource destinée à la commune	Ressource destinée aux autres niveaux	Recouvrement fiscal global
Séraïdi	TAP	4321059,58	328068138,88	332389198,46
	TF	0,00	0,00	0,00
	IRG	0,00	0,00	0,00
	IFU	1651770,49	2477655,74	4129426,23

Source : Etablie par nos soins à partir des données retracées dans le tableau de la ventilation

Figure 07 : la ventilation des taxes de la commune de Séraïdi



D'après notre étude sur la fiscalité locale d'Annaba et les résultats qu'on a obtenus sur les taxes et leurs ventilations au niveau des communes, on peut confirmer notre 1ère hypothèse qui affirme que : « les ressources fiscales sont à l'origine des disparités existantes en termes de richesses entre les différentes communes de la wilaya d'Annaba et c'est ce qui se reflète en termes d'inégalités de développement local. »

En effet, après avoir étudié la fiscalité locale d'Annaba et son rôle dans le développement local, on peut identifier d'autres instruments qui peuvent aussi contribuer au développement local, comme le Programme communal de développement PCD et la promotion d'investissement qui se représente avec Le guichet unique décentralisé d'Annaba.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Nous voici au terme de ce travail de fin de cycle qui a porté sur la fiscalité locale dans la ville d'Annaba. Notre objectif était d'étudier le rôle de la fiscalité locale dans le développement local de la ville d'Annaba et ainsi mettre à la portée de nos lecteurs un outil qui leurs permettra d'appréhender les difficultés que connaît les communes.

Pour mener cette étude et aboutir aux résultats escomptés nous nous sommes posé une question principale : Quel est le rôle de la fiscalité locale dans le développement local ?

A cette question s'ajoute d'autres questions secondaires : Quel est le rôle des collectivités locales dans le développement local ? Quel est le rôle des budgets communaux dans le développement des collectivités locales ?

Pour la réalisation de ce travail, nous sommes parties sur des hypothèses suivantes :

- H 01 : les ressources fiscales sont à l'origine des disparités existantes en termes de richesses entre les différentes communes de la wilaya d'Annaba et c'est ce qui se reflète en termes d'inégalités de développement local.
- H 02 : les ressources fiscales n'ont aucune incidence sur le développement des communes de la wilaya d'Annaba. Seuls les financements sectoriels sont importants.

Notre méthodologie s'est basée sur une recherche bibliographique et une collecte des données et d'informations au sein de la direction de l'administration locale DAL de la wilaya d'Annaba.

Les résultats trouvés nous ont amenés à conclure que seule la commune d'Annaba est considérée comme riche, il existe d'autres communes dites moyennement riches et des communes pauvres, ce qui explique le grand déséquilibre au niveau du développement local dans la wilaya d'Annaba.

Dans la même perspective nous avons remarqué une certaine inégalité au niveau de la ventilation des taxes. Certaines taxes et impôts reviennent totalement à l'État ou pour les autres niveaux hors communes. Par ailleurs, les communes sont dans la méconnaissance totale de leurs recettes fiscales. Les recettes fiscales font directement le chemin vertical vers Alger avant d'être redistribués vers les communes sous formes de budgets.

D'après ces résultats nous confirmons la première hypothèse qui affirme que les ressources fiscales sont à l'origine des disparités dans le développement local des communes et on réfute l'hypothèse N°=02 selon laquelle l'incidence des ressources fiscales n'est pas à l'origine du déséquilibre de développement des communes de la wilaya d'Annaba et pour qui seuls les financements sectoriels sont importants.

De notre point de vue, le système fiscal algérien a besoin d'une remise en question ainsi que d'une réflexion rassemblant tous les spécialistes de l'économie, du développement, et de la fiscalité, de la politique ...etc. Tous ceux qui sont supposés rechercher et trouver les meilleures solutions pour accompagner les collectivités vers un confort financier à long terme qui se traduira automatiquement par un confort de vie de la population, et c'est l'objectif final de toutes planifications, de toutes réflexions, de tout travail.

En effet, une certaine autonomie de gestion et de gouvernance doit être accordée et un ensemble de responsabilités de différents domaines sociales, économiques, culturelles, éducationnelles, et sécuritaires leurs seront attribuées. Toutefois, sur le plan des ressources, on s'aperçoit que l'autonomie financière des collectivités locales est très réduite. L'État détient seul le pouvoir de créer, de lever l'impôt et de déterminer les taux d'imposition. Cependant, les communes et les wilayas ne perçoivent qu'une partie de la fiscalité locale par le seul fait qu'il existe des impôts dans le produit est intégralement versé aux communes.

Au vu de ces résultats, nous pensons que la décentralisation menée à bien, avec l'encouragement et la valorisation des initiatives locales, pourraient être la solution pour le décollage économique des collectivités.

Il faut garder en mémoire qu'il ne peut y avoir de projet de développement local sans la présence des conditions suivantes :

- Une prise de conscience très forte de la part des élus locaux, de la population et de ses leaders.
- Une volonté commune d'intervenir exprimée par partenaires divers et nombreux.
- Une capacité collective de lancer et de soutenir un processus et des projets de développement.
- Une valorisation des ressources humaines, techniques, financières et matérielles territoriale.
- Une reconnaissance et appui des initiatives locales de développement par les représentants locaux, régionaux et nationaux.
- Ancrage territorial des démarches de développement local compris ici comme le dépassement des logiques sectorielles plus que comme une circonscription spatiale de la décision. Le territoire est ici un moyen et non une fin.
- Processus d'intégration. C'est la question cruciale de la place du sujet au sein de la société qui est posée ici. Elle revêt des formes multiples : mobilisation locale, implication, citoyenneté.
- Prise en compte des dimensions culturelles. Le développement local passe par le repérage d'un système de valeurs, de croyances, de représentations qui doivent agir comme des filtres pour la mise en place des actions sur le territoire.
- Adoption d'un mode de pensée complexe. Il s'agit ici de développer des modes d'apprentissage. Le développement n'est pas une logique simple de reproduction mais un processus complexe, cognitif dans lequel les acteurs du territoire doivent s'investir.

4. Référence :

- AMRANI Rezika, « Contribution à l'analyse Financière des Budgets Communaux de la wilaya de Tizi-Ouzou : Un instrument de maîtrise et de rationalisation des finances Locales », mémoire de Magister. 2010 ;
- ANNICHE.« Essai d'analyse de L'affectation des ressources au niveau infra étatique la problématique de l'offre des biens publique s locaux : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou .mémoire de magister en science économique UMMTO ,2009.
- BELADJEL, « les implications des découpages administratifs sur la wilaya de TiziOuzou, mémoire de magister en science économiques, UMMTO année universitaire, 2002.

- BOUMOULA SAMIR, « la problématique de la décentralisation a travers l'analyse des finances publiques communales, cas des communes de la wilaya de Bejaia », mémoire de magister, université de Bejaia.
- BOUMOULA SAMIR, « La décentralisation et développement local, contribution au réaménagement du schéma de financement des budgets publique locaux en Algérie, thèse de doctorat ,2011
- HAMIDAD .T ; « Essai d'analyse de l'évolution des finances publiques communales en Algérie : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou », mémoire de magistère, UMTTO,2008.

VILLE INTERMEDIAIRE, VILLE FRONTALIERE, ROLE DE LA VILLE DE TEBESSA DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL.

Brahim DJEBNOUNE¹, Hocine BOULAMAIZ², Berrehail GUENDOZ³
Brahim.djebnoune@univ-tebessa.dz

(1), (2) Maîtres de conférences « A », (3) Doctorant
Département des sciences de la terre et de l'univers
Université Larbi Tébessi Doctorand

RESUME :

Dans un contexte d'intensification des activités des territoires, certaines villes n'ont-elles pas un rôle primordial dans la structuration et la cohésion territoriale que l'on peut qualifier et désigner de " villes intermédiaires ou frontalières " ?

Mais qu'en est-il des villes intermédiaires ? Ce rôle d'intermédiation, que certaines villes occupent dans la hiérarchie urbaine du territoire national, se réfère à la fois au positionnement de ces villes : proximité de la zone d'influence la plus grande et la plus proche et relation souvent privilégiée avec les villes les plus proches dans et avec l'autre côté de la frontière en matière de double fonction intermédiaire et frontalière, et aux fonctions développées et présentes par rapport à ces deux espaces : appui, distribution, etc.,

L'absence d'une définition précise et stabilisée des villes intermédiaires et frontalières nous oblige d'abord et avant tout à nous demander si une délimitation statistique et/ou démographique permettrait de voir, à travers des critères fonctionnels et discriminants, quelles sont les formes des villes intermédiaires et frontalières.

Pourquoi choisir de parler de ville intermédiaire et au même temps frontalière ? Tout simplement parce que le spectre de la ville intermédiaire-frontalière tend à élargir la vision simple de la hiérarchie urbaine telle que l'on la perçoit habituellement : grandes villes, villes moyennes, villes petites.

Le site frontalier de la ville de Tébessa et le laisser aller manifester par les autorités et l'une des principales causes qui a fait que notre ville soit marginalisée ; pour cela nous avons proposé cette thématique afin de procéder à l'étude du site et la fonction véritable de la ville ; pour connaître auxquels les capacités de la ville et les probabilités de développement et son évaluation sont exposés.

Entre autres nous nous sommes basées dans notre étude sur le fait de rassembler les indices de la réalité ; en essayant de les analyser par le biais d'un questionnaire auquel nous avons fait participer une élite d'habitants ; des visiteurs et des passagers afin de trouver une issue pouvant conduire à certains résultats susceptibles de convenir et changer la situation actuelle de la ville de Tébessa.

Mots-Clefs : Tébessa, ville intermédiaire, ville frontalière, territoire, rôle.
Intermediate city, border city, Role of the city of Tébessa in its territorial context.

ABSTRACT :

In a context of intensification of territorial activities, don't certain cities have a primordial role in the structuring and territorial cohesion that can be qualified and designated as "intermediate or border cities"?

But what about intermediate cities? This intermediary role, which certain cities occupy in the urban hierarchy of the national territory, refers both to the positioning of these cities: proximity to the largest and closest zone of influence and often privileged relationship with the closest cities on the other side of the border in terms of the dual intermediary and border function, and to the functions developed and present in relation to these two spaces: support, distribution, etc., The absence of a precise and stabilized definition of intermediate and border towns forces us to ask ourselves first and foremost whether a statistical and/or demographic delimitation would allow us to see, through functional and discriminating criteria, what forms intermediate and border towns take.

Why choose to speak of intermediate and border cities at the same time? Quite simply because the spectrum of the intermediate-border city tends to broaden the simple vision of the urban hierarchy as we usually perceive it: large cities, medium-sized cities, small cities.

The border site of the city of Tébessa and the let go manifested by the authorities and one of the main causes that made our city be marginalized; for that we proposed this theme in order to proceed to the study of the site and the real function of the city; to know to which the capacities of the city and the probabilities of development and its evaluation are exposed.

Among other things, we based our study on the fact of gathering the clues of reality; trying to analyze them through a questionnaire in which we made participate an elite of inhabitants; visitors and passengers in order to find a way out which can lead to certain results likely to suit and change the current situation of the city of Tébessa.

KEYWORDS: Tébessa, intermediate city, border city, territory, role

1. CONTEXTE ET MOTIVATION DE LA RECHERCHE

Pourquoi choisir de parler de ville intermédiaire et au même temps frontalière ?

Tout simplement parce que le spectre de la ville intermédiaire-frontalière tend à élargir la vision simple de la hiérarchie urbaine telle que l'on la perçoit habituellement : métropoles, villes moyennes, villes petites.

2. OBJECTIF DU TRAVAIL

Le but de cette étude est de comprendre :

Les premières interrogations de recherche concernent la place occupée par la ville de Tébessa, est ce que c'est une ville intermédiaire ou frontalière dans un systèmes urbains régionale et transfrontalier ?

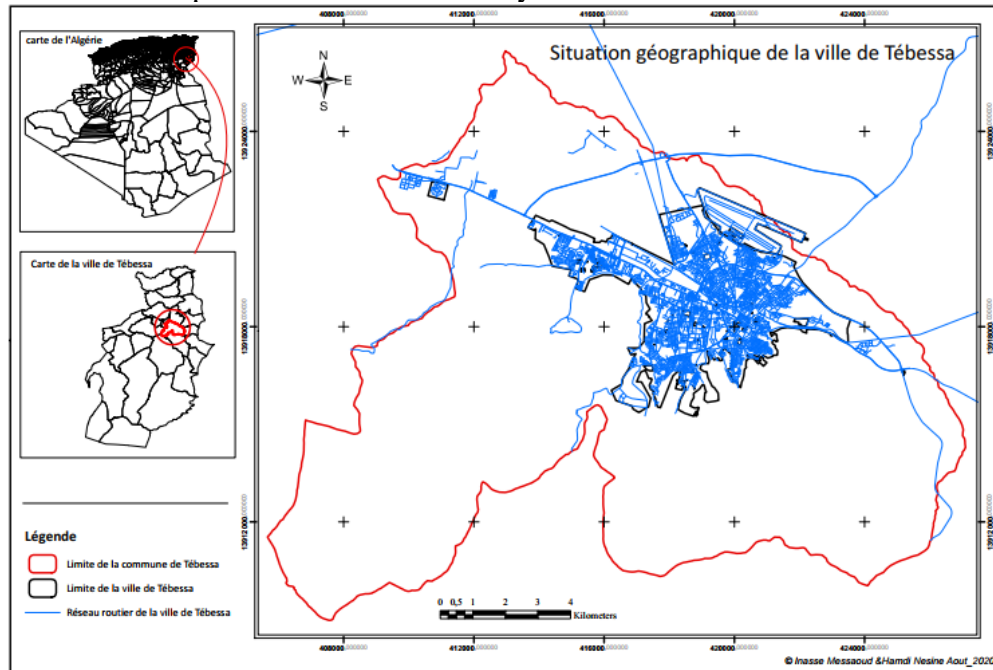
de comprendre le rôle joué par la ville de Tébessa dans son contexte régional reliant les villes de l'extrêmes EST de la wilaya de Souk Ahras et el Oued ,Ou entre la wilaya de kenchela et Oum el bouaghi qui représente l'arrière-espaces des autres wilayas pour se déplacer vers la frontière tunisienne avec les trois passages postes frontières qui existent sur le territoire de la wilaya de Tébessa, El Meridj, Ras El Ayoun pour les passagers et bouchabka comme poste frontière a double fonction passage des voyageurs

et touristes et la marchandise entre l'Algérie d'une part et la Tunisie et la Lybie d'autre part.

Tout ça fait de la ville de Tébessa une ville polarisante et une zone de transit **Pour construire l'objet de recherche, il a été donné la parole au sujet, aux passagers (voyageurs touristes transporteur de marchandises etc.) de s'exprimer à travers un questionnaire,**

Une ville de l'extrême l'Est Algérien est considéré comme une partie de la commune de Tébessa qui s'étend sur une superficie de 138 hectare et **237 273** habitants en 2019.

Située dans la partie orientale de la wilaya



Carte 1. Situation géographique de la ville de Tébessa

Limitée par :

- **Du Nord-Ouest : commune de Hammamet.**
- **Et Du Sud : la municipalité de El Malabiode et la municipalité et Olga el malha**
- **De l'est : la municipalité d'Al-Kouif et Bolhaf.edir**
- **De l'ouest : la commune de Bir Mokadem**

3. LA DEMARCHE : LA DEFINITION DES “ VILLES

Les définitions des “ villes ” sont nombreuses et dépendent des critères pris en compte (critères physiques, fonctionnels, statistiques) ainsi que de leur interprétation (aspects cognitifs).

Selon Pelletier et Delfante (1997), trois critères sont classiquement utilisés pour définir la ville : la(es) population(s), les fonctions et la morphologie (sens architectural) de la ville.

Selon ces auteurs, la ville est “ un lieu d'échanges de toute nature, un lieu de services rendus, soit à sa population, soit à celle de l'extérieur ”.

Ces fonctions sont celles du commerce de toutes dimensions, des activités de service aux particuliers et aux entreprises : banques, bureaux, administrations,

équipements de santé, spectacles et activités ludiques. Ces services peuvent exister à tous les niveaux selon le type de la ville mais il existe un minimum parfaitement clair dans tous les pays développés.

- Une ville frontalière est une agglomération urbaine située à proximité d'une frontière d'État et dont l'organisation et le fonctionnement sont influencés par cette présence.
- Les relations entre villes et frontières d'État apparaissent de prime abord antinomique : la ville exprime la centralité alors que la frontière est associée à l'idée de séparation.
- Or, la frontière politique est créatrice d'activités, de fonctions urbaines : l'État y assure un certain nombre de services.

3.1 Essais de définition de La ville intermédiaire

La notion de « ville intermédiaire » : est souvent utilisée comme synonyme de « ville moyenne ».

Or le concept d'« intermédiation urbaine » décrit ces villes avec plus de profondeur, se fondant principalement sur des critères fonctionnels.

L'intérêt consiste d'une part à mettre en avant le rôle « d'intermédiaire » de la ville en la situant à l'intérieur du « réseau des villes » national et international, et d'autre part à décrire sa fonction en tant que centre régional, à travers ses liens avec son environnement rural.

Il s'agit donc de villes qui, soit assument un rôle central pour des régions entières, en pourvoyant équipements et services aux populations locales, soit qui ont une certaine importance politique et sociale au niveau national, où elles assurent une position avantageuse à l'intérieur des réseaux d'infrastructures.

3.2 Approche d'intermédiation frontalière

Avant d'entrer davantage en matière, nous aimerions attirer l'attention sur le fait que le concept **d'intermédiation frontalière** ne fournit pas un modèle mathématique qui lierait des équations à des variables.

Il fournit une grille d'analyse qui permet de mettre en relation des données d'origines diverses, informant sur le contexte urbain.

Le premier objectif de ce concept est de constituer un outil d'appui à la gestion et à la planification urbaines.

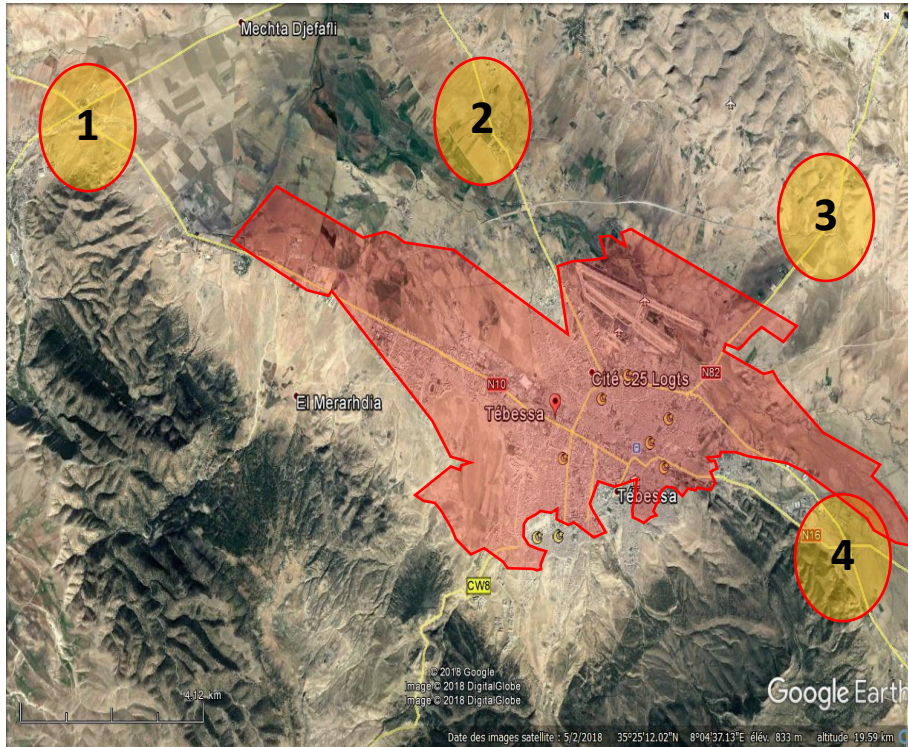
De ce fait, notre grille d'analyse reste applicable dans un contexte dans lequel les données statistiques et cartographies sont rares et de surcroît ne sont pas comparables d'un pays à l'autre, en permettant également l'intégration de données qualitatives.

Du concept d'intermédiation urbaine nous retenons essentiellement que le devenir des villes dépend d'acteurs endogènes et exogènes, qui agissent sur le contexte urbain en fonction de leurs liens avec différents niveaux territoriaux et des caractéristiques internes de la ville.

4. LES CRITÈRES DE CHOIX DES NŒUDS D'ENQUETES

Pour montrer le rôle joué par la ville, nous avons entrepris une enquête par questionnaire dans endroit ou Nœud de la ville de Tébessa suivants :

- 1. Nœud Khenchela Oum El Bouaghi
- 2. Souk Ahras
- 3. les postes frontières
- 4. El Oued + Bouchebka+ Btita



Carte 2. Les nœuds d'enquête pour la ville de Tébessa

5. MÉTHODOLOGIE

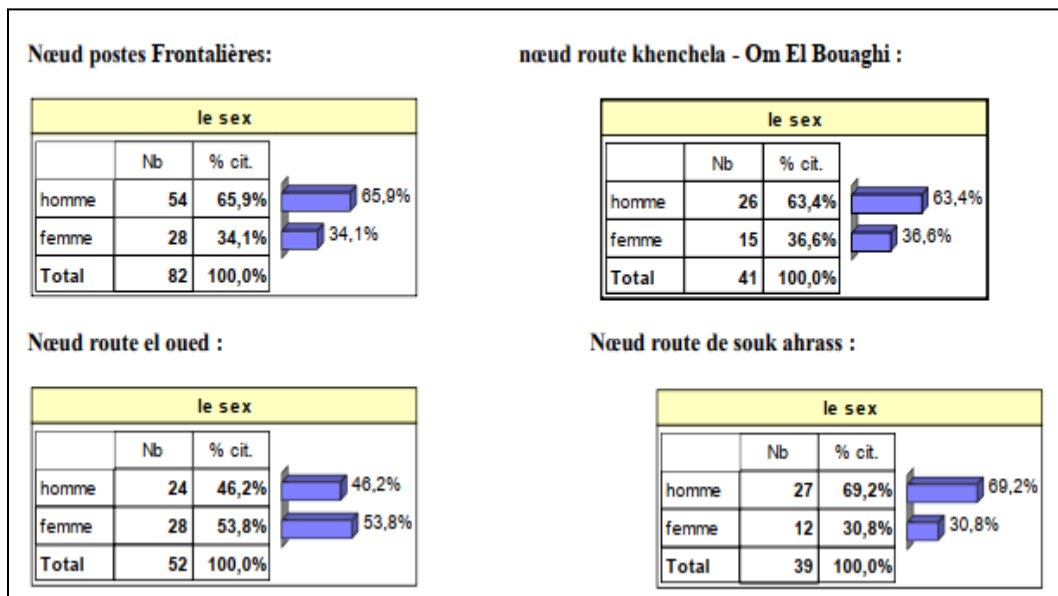
Il a été entrepris une enquête par questionnaire (incluant 12 questions) sur terrain entre le 25 février au 25 mars 2018 au niveau de ces quatre Nœuds qui relie la ville, menée auprès de 250 passagers choisis dans des moments au hasard selon la possibilité (difficultés dans réalisation par non coopération des services de sécurité surtout la police mais les gendarmes étaient très coopératifs) Tableau N°1.

Tableau N° 01 : Répartition des échantillons par Nœud d'étude

Nœud	Echantillon
Khenchela + Om El Bouaghi	41
Souk Ahras	39
Les postes frontalière	82
L'oued + Bouchebka + Btita	52
TOTAL	214

6. TRAITEMENT STATISTIQUE DES DONNÉES DU QUESTIONNAIRE

Figure .1 : répartition des passagers enquêtés par sexe dans les différents nœuds



La Figure N °01 permet de comparer la répartition des enquêtés au sein de l'échantillon par Nœud. Il y a une ressemblance entre la distribution des enquêtés par sexe.

Les hommes sont mieux représentés dans les trois Nœud : **postes frontalières nœud route khenchela - om el bouaghi et Nœud route de souk aras avec successivement 65.9% et 63.4 % contre 69.2 % des hommes**

Alors les femmes sont représentées entre 30.8 dans la route de souk Ahras et 36.6 dans nœud khenchela Oum el bouaghi. Par contre les femmes sont mieux représentées dans la taille d'échantillons dans le Nœud route el oued. Ces taux reflètent des spécificités particulières à chaque Nœud

6.1 ANALYSE DES DONNÉES PAR ANALYSE FACTORIELLE DES CORRESPONDANCES (AFC)

Pour le traitement des informations d'enquête, une analyse factorielle des correspondances AFC (Analyse statistique multivariée) qui traite les tableaux de contingence est effectuée sur l'ensemble des données du questionnaire à l'aide du logiciel de questionnaire sphinx plus 2.

Un tableau de contingence, ou tableau croisé

Se définit simplement comme le tableau de répartition des individus obtenus en croisant deux variables qualitatives.

- ❖ La somme en ligne a un sens
- ❖ La somme en colonne a un sens

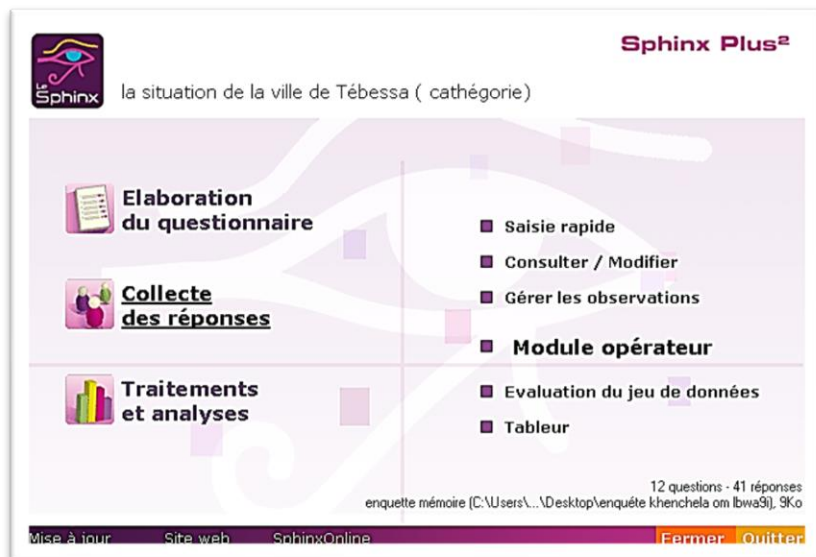
On sait qu'il y a indépendance entre deux variables aléatoires i (ligne) et j (colonne) prenant leurs valeurs sur deux ensembles de tailles n et p . Un test est nécessaire, Celui-ci appelé le test du χ^2 , est un calcul statistique qui permet de trancher la question de savoir si la relation entre les deux variables est significative ou non.

Plus précisément c'est une procédure qui permet de trancher la proposition suivante :

Il n'y a pas de relation entre les deux variables.

Cette proposition est appelée hypothèse d'indépendance (nulle).

Pratiquement pour montrer qu'il existe une relation.



6.2. Traitements Des Résultats De L'enquête Par Questionnaire

Présentation des variables croisées :

Les questions retenues pour procéder à cette analyse nœud frontalière : bouchabka sont :

NŒUD FRONTALIERE : BOUCHEBKA

1. Question 1 sexe : quelle votre sexe

2. Question 2 l'âge : quel âge as-tu

3. Question 3 la fonction : quelle est votre fonction

4. Question 4 niveau d'instruction : quelle est votre niveau d'instruction

Figure N°13 : croisement de sexe ; l'âge ; le travail et niveau d'instruction

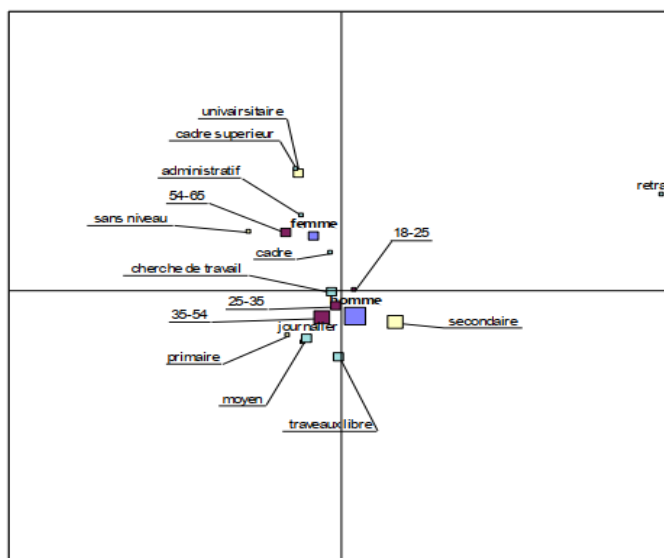


Tableau2 : tableau récapitulatif des croisements des questions 1.2.3.4

	Questions	Frontière bouchabka	40-04	39	41
femmes	- l'âge	54-65	18-25	18-25	18-25
	- Niveau d'instruction	Sans niveau universitaire	Sans niveau	Sans niveau	universitaire
	- La fonction	A la recherche d'un travail Journalier	A la recherche d'un travail	A la recherche d'un travail	A la recherche d'un travail
Hommes	- l'âge	25-35,35-45	35-45	35-45	25-35
	- Niveau d'instruction	Moyen-secondaire	universitaire	Primaire secondaire	universitaire
	- La fonction	Travail libre-journalier	journalier	Travail libre- journalier	-journalier

Afin de mieux cerner les opinions des passagers enquêtés dans les quatre Nœud d'enquêtes Après avoir orienté le questionnement sur les critères nécessaires nous avons tenu à les interroger sur sexe ; l'âge ; la fonction exercée et le niveau d'instruction pour mieux faire une description sur l'échantillon enquêtée. Les réponses sont largement variées à ces questions (tableau N°11) :

- **Frontière bouchabka** : pour les passagers enquêtés du hors pays du sexe femmes ; l'âge est dans la fourchette 54-65 ans la plupart sont des Sans niveau ou Universitaire sont à la recherche d'un travail ou bien ils exercent un travail Journalier comme le déplacement vers El Eulma à Sétif et précisément Souk du Dubaï pour des marchandises variées. - Pour les algériens cette catégorie est liée soit aux tourisms soit aux soins médicaux - Pour les autres Nœud les réponses sont très proches ; l'âge représenté par 18-25 sont des Sans niveau et sont A la recherche d'un travail pour les femmes. - Pour les hommes l'âge varie entre 25et 45 sont la plupart des universitaires exercent une fonction journalière dans les nœuds Khenchela Oum El Bouaghi El Oued et souk Ahras.

Les questions retenues pour procéder à cette analyse Nœud Khenchela -Om el Bouaghi sont :

- **Question 1** : quelle est votre sexe
- **Question5** : quelle est votre origine
- **Question6** : quelle est la cause d'arrive à la wilaya
- **Question7** : comme bien de fois tu arrives à la wilaya

Figure : croisement du sexe ; l'origine ; et la cause de visite de la ville.

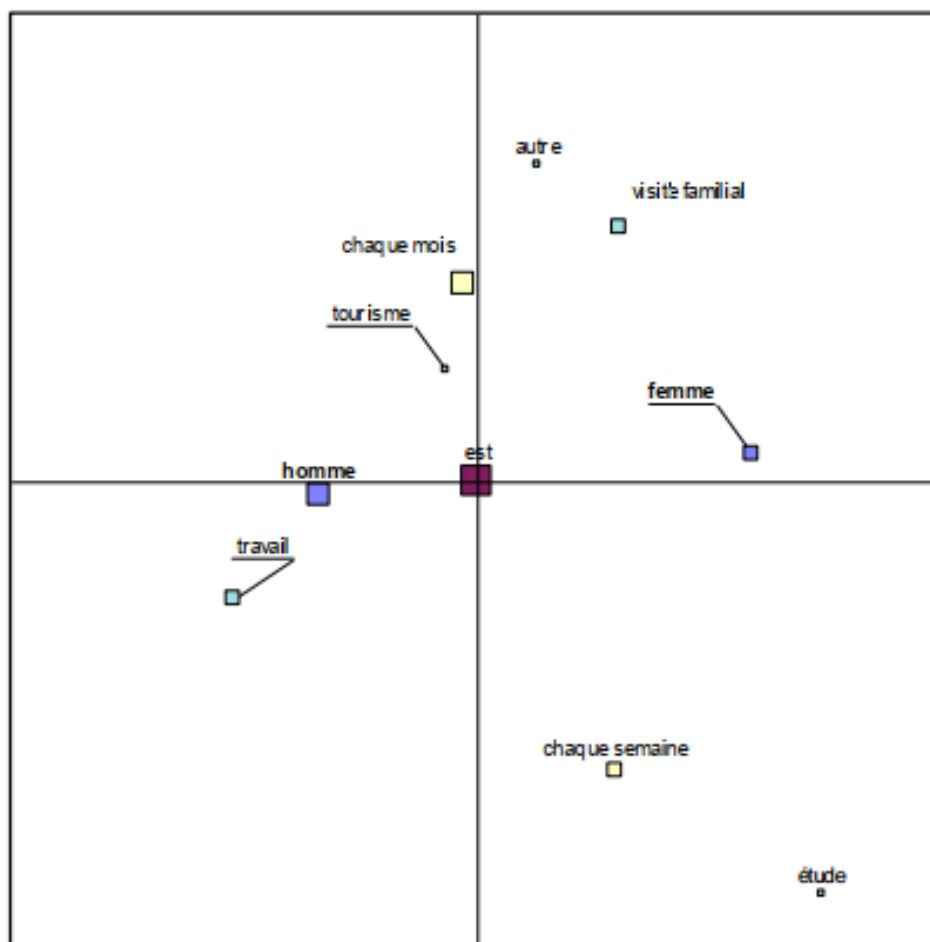


Tableau3 : tableau récapitulatif des croisements des questions 1.5.6.7

	Questions	Frontière bouchabka	40+04	39	41
femmes	- Origine	Hors pays	est	De la wilaya	Hors pays
	- Nombre de fois	Chaque semaine	Chaque mois	Chaque jour	Chaque mois
	- Cause de passage	Travail- familiale	familiale	Etude	Familiale
Hommes	- Origine	Hors pays- d'autre wilaya	est	De la wilaya	D'autre wilaya
	- Nombre de fois	Chaque mois	Chaque mois	Chaque jour	Chaque mois
	- Cause de passage	tourisme	travail	travail	tourisme

La réalisation de l'analyse factorielle des correspondances (AFC), la classification des individus lignes emplacement de l'enquête et les individus colonnes (questions 1.5 .6.7) permettent de corréler les critères et de les synthétiser. Ainsi on a pu regrouper les éléments au sein de plusieurs groupes.

1 er groupe : - Pour les passagères femmes enquêtées dans le postes Frontière bouchabka : on remarque que les origines sont des Hors pays elles et le déplacement est hebdomadaire pour des causes soit pour le Travail ou familiale.

- Alors les hommes effectuent un déplacement mensuel pour le tourisme.
2eme groupe : - Les passagers femmes viennent des wilayas kenchela Oum el Bouaghi, l'origine des passagers sont la plupart de l'Est algérien, ils déplacent presque chaque mois pour des raisons familiales. Alors pour les passagers du Nœud El oued ils effectuent un déplacement quotidien pour des raisons d'études selon eux. - Alors le Nœud de souk Aras la plupart des enquêtés sont des hors pays ils déplacent chaque mois pour des raisons familiales. - Pour s les enquêtés hommes le déplacement varie entre jour et plusieurs fois dans un mois et les causes sont soit du travail soit pour le tourisme.

- *Les questions retenues pour procéder à cette analyse Nœud El Oued sont :*

- **Question 1** : quelle est votre sexe
- **Question 8** : quelle est votre destination
- **Question 9** : quelle est la cause de transit
- **Question 10** : quelle est le moyen de transport utilisé

Figure : croisement du sexe ; la cause de transit ; la destination et le moyenne de transport utilisé

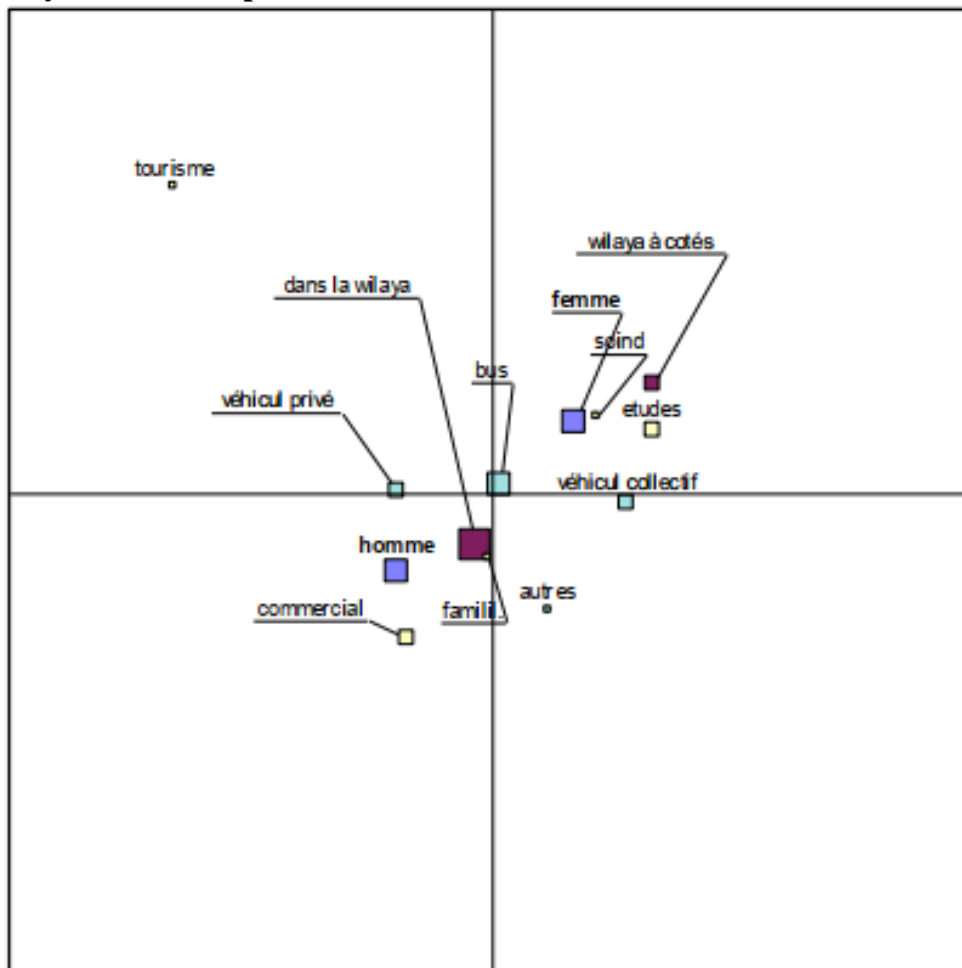


Tableau 4 : tableau récapitulatif des croisements des questions 1.8.9.10

	Questions	Frontière bouchabka	40+04	39	41
femmes	- destination	Dans la wilaya	Wilaya à coté	Wilaya à coté	Dans la wilaya
	- cause de transit	commercial	Familial/soin	Soin/études	Familial
	- la moyenne	bus	Véhicule collectif	Bus	
Hommes	- destination	Hors pays		Dans la wilaya	Hors pays
	- cause de transit	Tourisme/soin		Commercial/familiale	
	- la moyenne	Véhicule privé		Véhicule privé	Véhicule privé

Croisement du sexe ; la cause de transit ; la destination et le moyenne de transport utilisé.

Afin de mieux comprendre les causes relatives au transit, la destination exacte et le moyen de transport utilisés nous avons tenu à connaître leurs degrés d'importance pour notre recherche. Au regard des réponses obtenues des passagers et à travers la classification fournie par l'analyse factorielle (AFC), nous obtenons une partition (tableau N°) comme suit : Nœud de frontière Bouchabka. Pour les femmes : dans le Nœud de frontière Bouchabka la majorité des femmes effectuent une visite rapide à la ville de Tébessa pour des raisons commerciales c'est-à-dire faire des achats rapides de quelques produits non disponibles en Tunisie ou bien à bas prix dans la ville, et en générale elles utilisent un moyen de transport publique soit bus ou les véhicules de 10 à 15 places (g9 Renault expert). Pour les hommes les causes sont variées entre tourisme ou pour les soins médicaux on connaît bien la qualité de services des voisins tunisiens dans ce domaine (une bonne qualité de service médicales avec des prix abordables) et le mode de déplacement utiles en générales par des véhicules privées. Les autres wilayas. Pour les passagers femmes des autres wilayas kenchela Oum el Bouaghi, el Oued et souk Ahras les destinations sont variées entre wilayas plus proches ou vers d'autres wilayas, les causes aussi sont variées entre soin, études et visites familiales. En ce qui concerne les catégories hommes enquêtés les réponses sur la question destinations sont variées entre hors pays et entre wilayas. Alors les causes sont en générales pour des visites familiales et qui utilisent un moyen de transport privé.

Afin de mieux comprendre les perceptions des passagers enquêtés concernant la fonction de la ville et leur problème de la ville de Tébessa. Les réponses à ces deux questions sont présentées sur le plan factoriel (figures N°). Dans ce graphique, la configuration des nuages de points sur le plan factoriel sont résumés dans le tableau récapitulatif N° 000000. Les réponses des deux sexes femmes et hommes partagent clairement les mêmes opinions :

- La ville de Tébessa est considérée comme une ville intermédiaire – frontalière - Le manque des infrastructures touristique (hôtels auberges, restaurants café etc.), absence de la sécurité et les routes sont dégradées avec l'inexistence presque d'infrastructure routière (station de service, les aires de détente).

Les questions retenues pour procéder à cette analyse Nœud souk Ahras sont :

Question1 : quelle est votre sexe

Question 11 : quelle est catégorie de la ville de Tébessa

Question 12 : quelles sont les problèmes de la ville de Tébessa

Figure : croisement du sexe et leur opinion sur la fonction de la ville et les leur problème.

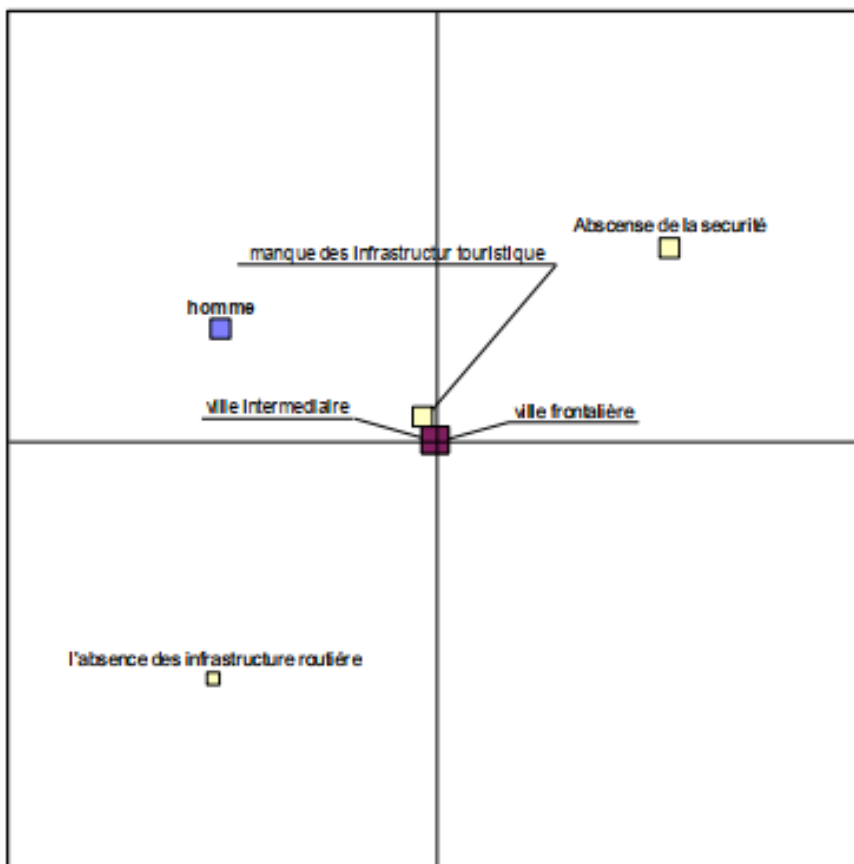


Tableau 5 : tableau récapitulatif des croisements des questions 1.11.12

	Questions	Frontière bouchabka	40+04	39	41
femmes	- l'opinion sur la ville	Ville intermédiaire Ville frontalière		Ville intermédiaire Ville frontalière	
	- le problème de la ville	Manque des infrastructures touristique/ absence sécurité/ manque des infrastructures routière		Manque des infrastructures touristiques	
Hommes	- l'opinion sur la ville	Ville intermédiaire Ville frontalière	Ville intermédiaire Ville frontalière		Ville intermédiaire Ville frontalière
	- les problèmes de la ville	Manque des infrastructures touristique/ absence sécurité/ manque des infrastructures routière	Manque des infrastructures touristique/ absence sécurité/ manque des infrastructures routière		Manque des infrastructures touristiques

CONCLUSION

Au terme de ce travail sur la ville intermédiaire ville frontalière cas de la ville de Tébessa dans son contexte régional et transfrontalier, Il ressort :
Dans cette optique, l'étude de cas confirme notre hypothèse :

- La ville de Tébessa a un double rôle à la fois intermédiaire et frontalier
- La ville de Tébessa est considérée comme une ville intermédiaire –frontalière

Malgré le manque des infrastructure touristique (hôtels auberges, restaurants café etc.), absence de la sécurité et les routes sont dégradées avec l'inexistence presque d'infrastructure routière (station de service, les aires de détentes).

Dans notre cas, l'intermédiation aboutit à une relation d'équilibrée entre les villes proches du Tébessa ne qu'occupent pas exactement le même rôle d'intermédiaires :

C'est en quelque sorte le centre dans son contexte qui reste un lieu de passage où n'ont lieu que peu de transactions commerciales surtout le poste frontière bouchabka ou tout échanges commerciaux passe par ce poste.

Cette interdépendance crée ce que on peut appeler un « espace de réciprocité transfrontalière » :

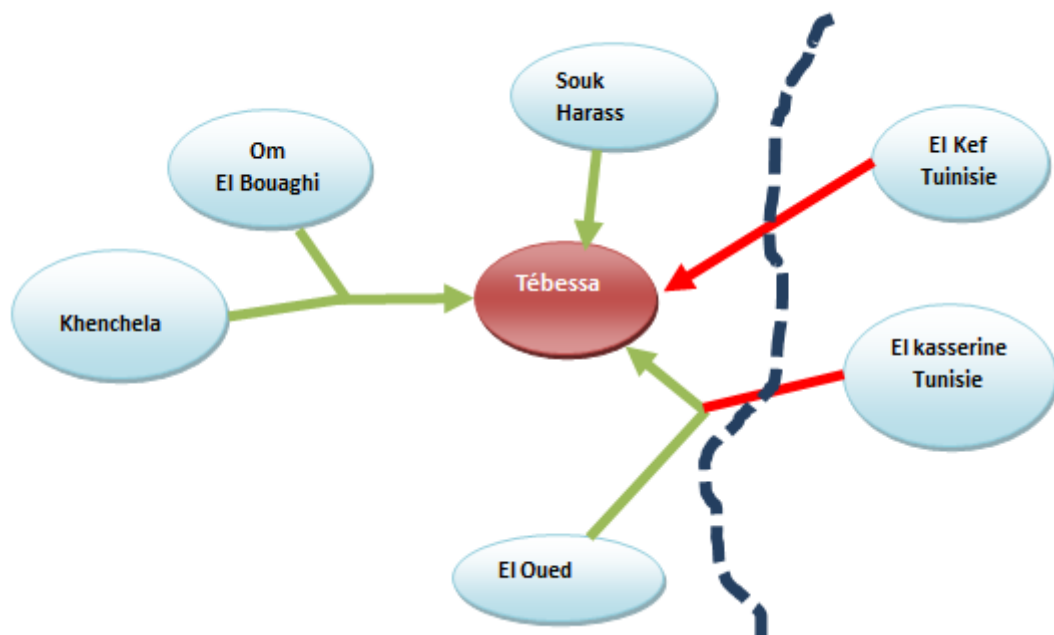
Au terme de ce travail nous ne prétendons pas avoir répondu à toutes les questions, certaines restent sans réponses.

La réponse à ces questions peut constituer l'objet d'études ultérieures qui traiteront en profondeur la problématique des villes intermédiaires-

frontalières en Algérie ces problèmes qui peuvent devenir des préoccupations de l'actualité.

Enfin on peut définir la ville intermédiaire –frontalière comme :

« La ville intermédiaire frontalière est celle qui se caractérise par plusieurs conditions et caractéristiques comme le site frontalier et son ouverture sur le reste des villes environnantes dans le cadre du contexte territorial, inscrit de manière à ce qu'elle soit un trait d'union entre les villes voisines et le reste des parties du territoire ,Il lui est également possible d'offrir bon nombre de privilèges et de fonctions telles que commercial, touristique et instructives en plus de la disponibilité des centres de soin etc. Et ce, pour donner une image et une fonction spécifique à la ville qui feront d'elle un objet de curiosité pour les passages et un pôle d'attraction pour tous. »



CONTEXTE REGIONAL ET TRANSFRONTALIER DE LA VILLE DE TEBESSA

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ARBARET-SCHULZ, C. (2002). « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles ». Villes et Frontières. REITEL, B., ZANDER, P., PIERMAY, J.-L. et al (Eds.). Paris : Anthropos, Economica. p. 213-227.

- ARTICLE : les villes intermédiaires et leurs espaces de proximité ; le 17-12-2017.
- ARTICLE ; HAL ID : halshs-00596204 ; 26-05-2011 ; la notion de (ville intermédiaire) une approche différence du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économique ; (ville-inter01).
- BAUD, M. (2000). « State-Building and Borderlands ». *Cedla Latin America Studies*, vol. 87, p. 41-79.
- BELHADIE ; A ; les villes intermédiaires en Tunisie – villes intermédiaires dans le monde arabe cahier N°19 du GREMAMO.
- BELLET ; C ; Liop ; J.M ; 2003 ; ville intermédiaire profils et lignes deuxième phase du programme.
- BUURSINK, J. (2001). « The bi-national reality of border-crossing cities ».
- *GeoJournal*, vol. 54, p. 7-19. o -cas de la ville khenchela (Est-Algérien) ; Thèse de magister ; université BADJI Mokhtar ANNABA ; 2009.
- CASTELLS, M. (1989). *The Informational City*. Oxford/Cambridge : Basil Blackwell. KEARNEY, M. (1995). « The local and the global: the anthropology of globalization and transnationalism ». *Annual Review of Anthropology*, vol. 24, p. 547-565.
- CIMES : ^ villes intermédiaires et urbanisation mondiales ; milenio éditions.
- Cours sur les frontières (par R ; VIEUGUET) ; 12-07-2010 ; par webmaster-ses noailles- <http://sesnoailles.fr>.
- DEBARBIEUX, B. (2003). « Territoire, définition ». *Dictionnaire de la Géographie et l'Espace des Sociétés*.
- DJEBNOUNE ; Brahim ; les inégalités dans la qualité de vie quartiers d'une ville intérieure • E.W.Soja, conférence EPFL, 12.04.2006 • FOUCHER, M. (1991). *Fronts et Frontières, un tour du monde géopolitique*. Paris : Fayard
- FRIEDMANN, J. (1986). « The World City Hypothesis ». *Development and Change*, vol. 17, n° 1.
- GERARD B; LUISE M (1998) méthode quantitative et analyse de données en sciences humaines SMG.
- GRAHAM, S. et MARVIN, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London : Routledge.
- GRIMSON, A. (2003). « Disputas sobre las fronteras ». *Teoría de la frontera*. MICHAELSEN, S. et JOHNSON, D. E. (Eds.). Barcelona : Gedisa.. Ville intermédiaire, ville frontalière rôle de la ville de Tébessa dans son contexte transfrontalier 101

- Groupe CHADULE (1997) ; invitation aux pratiques statistiques en géographie ; Armand Colin. Paris.
- GUICHONNET, P. et RAFFESTIN, C. (1974). Géographie des frontières. Paris :Presses Universitaires de France.
- GUPTA, A. (1992). « The Song of the Nonaligned Word: Transnational Identities and the reinscription of Space in Late Capitalism ». Cultural Anthropology, vol. 7, n° 1, p. 63-79.
- GUPTA, A. et FERGUSON, J (eds) Culture Power and Place. Durham, NC and London : Dule University Press, p. 3-29.
- GUPTA, A. et FERGUSON, J. (1992). « Beyond Culture : Space, Identity, and the Politics of Difference ».Cultural Anthropology, vol. 7, n° 1, p. 6-23.
- GUPTA, A. et FERGUSON, J. (1997) « Culture, Power, and Place : Ethnography at the End of an Era ».
- HANNERZ, U. (1992) Cultural Complexity ; Studies in the social Organisation of Meaning. New York : Columbia University Press.
- <http://tecfa.unige.ch/staf-d/merino/udo/th-chantillonl.html> .
- <http://webpedagogique.com/geotrouv tout/ tag/ ville-intermédiaire>.
- Jean Pelletier, Charles Delfante : Villes et urbanisme dans le monde. Revue de Géographie Alpine Année 1997 85-4 p. 191
- Jean-Paul Lacaze : Les méthodes de l'Urbanisme 2012, PUF Collection : que saisje ?, 127 pages
- KASDALLAH ; Najet, dynamique d'urbanisation des villes intermédiaires au
- Maghreb (Algérie ; Maroc et Tunisie) effet chef-lieu et perspectives de développement ;thèse de doctorat ; université de Cergy-pontoise ;2013 ; P 27-31.
- KAUFMANN, V. (2002). Re-thinking Mobility. Burlington : Ashgate.
- KEARNEY, M. (1995). « The local and the global: the anthropology of globalization and transnationalism ». Annual Review of Anthropology, vol. 24, p. 547-565.
- KOOLHAAS, R., BOERI, S., et al. (2001). Mutations. Bordeaux : Arc en rêve d'architecture et ACTAR.
- KOSTRUBIEC, B. et LOBODA, J. (2002). « Le fonctionnement des villes doublon de la frontière germano-polonaise ». Villes et Frontières. REITEL, B., ZANDER, P., PIERMAY, J.-L. et al (Eds.). Paris: Anthropos, Economica.
- Lamont et Virág (2002). The Dignity of Working Men: Morality and the Boundaries of Race, Class, and Immigration. Cambridge, MA: Harvard Univ. Press, NewYork: Russell Sage Found

- LAMONT, M. et MOLNAR, V. (2002). « The Study of Boundaries in the Social Sciences ». Annual Review of Sociology, vol. 28, p. 167-195.
- LAPRADELLE, P. (1928). La frontière : étude de droit international. Paris.
- Le GUELTE L ; le BERR M. Dahang ; RAMOUSSE R & COULON J ; 1983. Traitement statistique informatisé des données en éthologie ; étude et analyse comportementales ; 1(4) : 202-268- pour une histoire de la statistique ; tome 1 ; Insee ; imprimerie nationale ; 593 pp

ANALYSE DE LA STRATEGIE DE REPARTITION DES ENTITES COMMERCIALES DANS LA VILLE D'ANNABA

Dr Djamel TELAIDJIA, Driss Ismail Yakoub
University of Badji Mokhtar
Annaba, Algeria

Résumé :

La ville d'Annaba est la quatrième ville d'Algérie située à l'extrême Nord-est algérien. Son caractère touristique, conjugué à son dynamisme économique et sa vitalité commerciale, lui confère un statut de territoire très attractif rayonnant sur tout l'Est algérien.

L'objectif du présent travail est de visiter la distribution des commerces dans la ville d'Annaba en cherchant à vérifier en premier lieu la validité du postulat selon lequel il existe une certaine spécialisation commerciale des quartiers de la ville. Il s'agit en deuxième lieu de déterminer les logiques, si elles existent, de cette répartition. Une enquête a été réalisée en ce sens auprès des chalandes et des commerçants, à travers les différents quartiers de la ville. Le but est de comprendre les motivations de fréquentations, les mobilités des clients et des commerçants, et enfin de faire un comptage manuel des commerces de la ville d'Annaba.

Les résultats obtenus ont montré l'existence d'une certaine spécialisation des commerces dans la ville. L'étude a démontré aussi une forte centralité commerciale dans la ville qui se base sur une centralité morphologique et fonctionnelle.

Mot clés : commerce, ville d'Annaba, spécialisation, centralité.

[Analysis of the distribution strategy of commercial entities in the city of Annaba]

Abstract:

The city of Annaba is the fourth largest city in Algeria located in the extreme north-east of Algeria. Its tourist character, combined with its economic dynamism and commercial vitality, gives it a status of very attractive territory radiating throughout the Algerian East.

The objective of this work is to visit the distribution of shops in the city of Annaba, seeking to verify in the first place the validity of the postulate according to which there is a certain commercial specialization of the districts of the city. The second step is to determine the logic, if any, of this distribution. A survey was carried out in this regard among barges and traders, throughout the various districts of the city, the aim is to understand the motivations of the customers and the shopkeepers, and finally to make a manual count of the shops of the city of Annaba. The results obtained showed the existence of a certain specialization of shops in the city. The study also demonstrated a strong commercial centrality in the city based on morphological and functional centrality.

Keywords: trade, Annaba city, specialization, centrality.

Introduction :

La ville d'Annaba, l'une des grandes villes de l'Algérie, existait depuis l'occupation romaine du Nord de l'Afrique (1200 ans avant J-C) et connue sous le nom de « Hippone ». Malgré la succession de différents empires et civilisations qui occupent la zone, cette ville a toujours été une cité vivante à cause de sa situation géographique, où elle se positionne sur une plaine (la plaine d'Annaba) aux abords de la mer méditerranéenne. Cette position lui donné une valeur historique et économique lui donnant son caractère de ville très attractive.

Aujourd'hui la ville d'Annaba connaît une densité commerciale importante. Toutefois la stratégie de répartition du commerce en général sur le territoire Annabi reste à notre connaissance très peu étudiée.

Dans ce travail, nous allons essayer d'étudier la stratégie de répartition des entités commerciales dans la ville, et savoir si cette distribution suit une certaine logique ou si cette distribution est aléatoire.

Problématique

- Est-ce que la répartition des entités commerciales dans le territoire Annabi suit une certaine stratégie ? est-ce qu'il y a une spécialisation commerciale dans les quartiers ?

Hypothèses

- H1 : Le commerce Annabi est réparti d'une façon organisée où il y a une centralité commerciale et une spécialisation dans quelques quartiers.
- H2 : Le commerce Annabi est réparti d'une façon aléatoire et ne suivie aucune stratégie

Matériel et méthode :

- Le comptage :

Pour faire une telle étude, il a été nécessaire de constituer une base de données géographique qui recense les entités commerciales de la ville. Malheureusement, ce genre d'information n'existe ni au niveau de la Direction du commerce ni au niveau du CNRC (Centre National de Registre de Commerce). Ce dernier dispose d'une base de données écrite mais non graphique et en plus payante. J'ai alors été dans l'obligation de créer ma propre base de données en m'appuyant sur le comptage manuel

Après la collecte de ces données, celles-ci sont mises sur un logiciel SIG (vectorisation) (ARCGIS 10.5 dans le cas de cette étude) pour commencer le traitement de données.

- Les outils utilisés :

- ArcGis 10.5
- Sas-Planet 180131.9744 nightly
- www.Sphinx-décllic.com (licence d'étudiant)

Résultats :

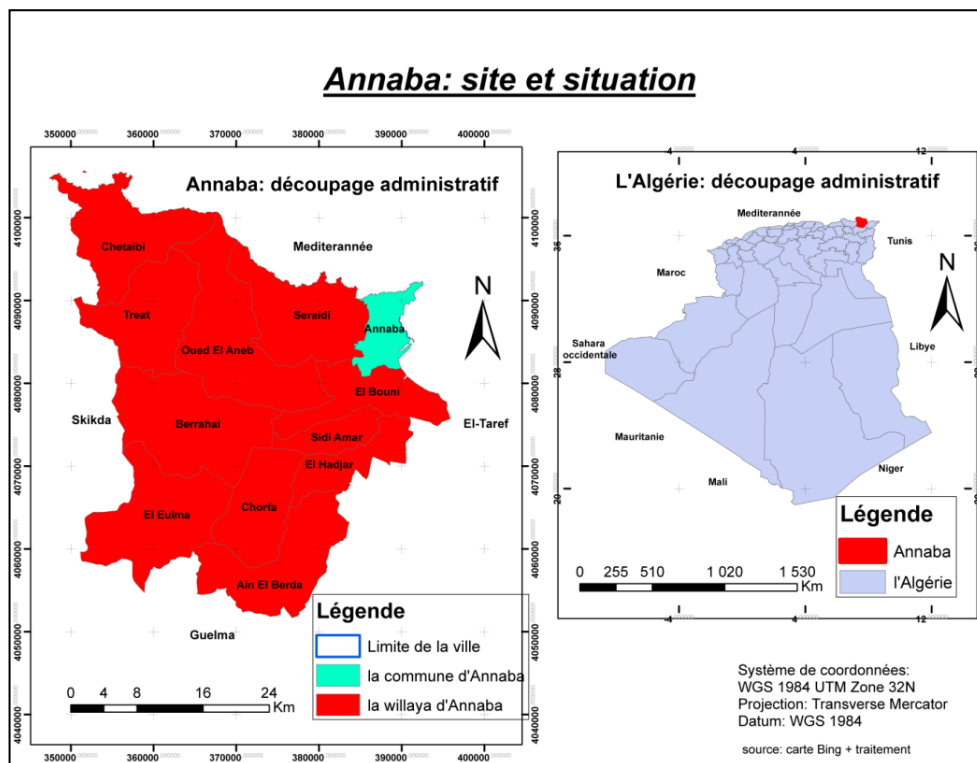
- **Présentation de la zone d'étude :**

Annaba anciennement Hippone puis Bône, située à l'extrême Nord-est de l'Algérie, considérée comme l'une des plus anciennes villes de l'Algérie. Elle aurait été fondée vers 1295 avant J-C. Elle s'étend sur une superficie de 1412 Km². C'est la quatrième ville d'Algérie en nombre d'habitants, avec près de 650.000 hab dans son agglomération principale (données de 2009). L'agglomération englobe les villes d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar, qui forment une véritable couronne autour de la ville et dont les liens avec cette dernière sont de plus en plus denses. La ville s'est considérablement développée depuis l'implantation du complexe sidérurgique d'El Hadjar qui draine de la main d'œuvre de toute la région Est.

Site : les coordonnées géographiques : 36° 54' 15" nord et 7° 45' 07" est

Situation : la ville située au Nord-est de l'Algérie, limitée par :

- la mer méditerranéenne au Nord et à l'Est.
- le massif de l'Edough au Nord-ouest.
- la commune d'El Bouni au Sud.



Carte 1 : site et situation de la ville d'Annaba

- L'analyse de l'état du commerce dans la ville d'Annaba

Selon le comptage fait, la ville d'Annaba contient plus de 7400 commerces. Ces commerces sont répartis sur tout le territoire Annabi et sont formés de 115 types différents de commerces et services.

La carte et Les tableaux qui suivent représentent la situation de la répartition des commerces sur les quartiers d'Annaba et les types et nombres des commerces existants.

- La répartition des commerces selon le type de commerce :

Commerce	nombre	commerce	nombre	commerce	nombre	commerce	nombre
Restauration et fast-food	548	Vêtement femmes	495	Alimentation générale	460	kiosques	412
Vêtement homme	357	cafeteria	232	Téléphonie et portables	226	Coiffeur homme	174
Gâteau traditionnel	163	quincaillerie	160	boucherie	155	mécanicien	151
bijouterie	147	Vêtement enfants	130	pharmacie	127	pâtisserie	123
Coiffeuse femmes	121	librairie	119	meuble	116	Légumes et fruits	114
cosmétique	102	vaisselle	100	Pièces détachées	095	tapisserie	093
Electroménager	091	Agence de voyage	078	Menuiserie aluminium	077	boulangerie	076
tissu	071	couture	069	Matériel informatique	066	Quincaillerie électrique	066
Accessoire auto	062	opticien	058	Gros alimentation	055	Matériel électrique	054
Auto-école	051	Agence immobilière	049	assurance	048	céramique	044
soudeur	044	lavage	044	Objets décoratifs	043	menuisier	043
Parapharmaceutique	042	Salon de beauté	035	Noix et thé	032	Peinture	032
High Tech	031	Hôtel	031	Réparation EM	031	mercerie	031
banques	030	Equipements de magasins	030	M gâteau	030	Agence publicitaire	029
papeterie	028	jouets	027	douche	027	cyber	027
vulcanisateur	027	Salon de thé	027	pressing	026	crêmerie	024
Salle des jeux	023	photographe	023	animaux	021	Cuisine sur mesure	020

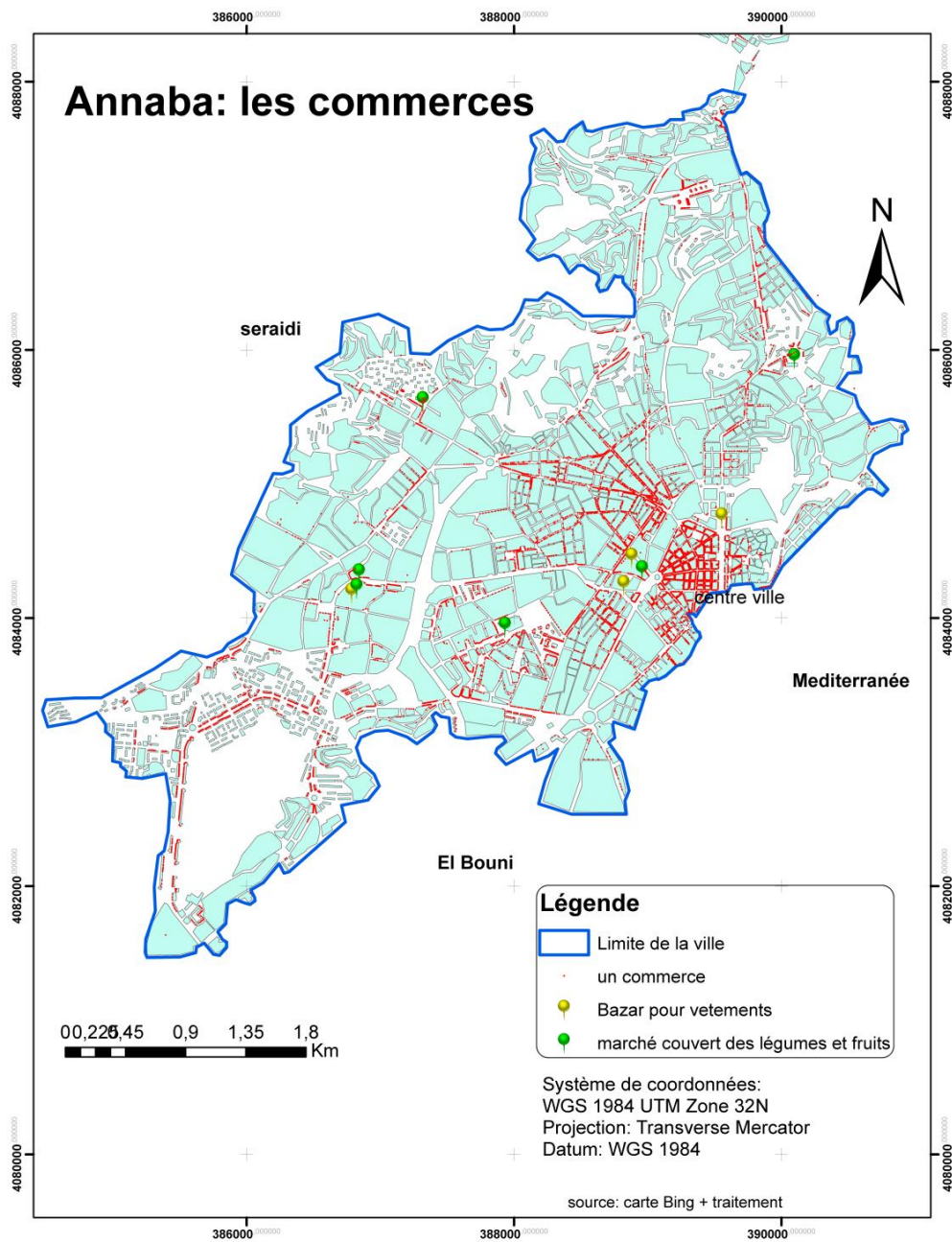
Il y a 47 autres types de commerces mais ils ont une fréquence de moins de 20 dans la ville et leur nombre total ne dépasse pas les 500 commerces

Tableau 2 répartition des commerces selon leurs types

-Analyse du tableau :

Comme on peut le voir dans le tableau 2, il y a quelques commerces (plus fréquents que d'autres), il s'agit notamment de la restauration et les fast-foods qui occupent 7.4% des commerces de la ville. Ces commerces sont suivis par le commerce des vêtements de femmes et l'alimentation générale, mais jusqu'à ce point on ne peut pas dire qu'il ya une spécialisation commerciale ou une centralité commerciale.

On remarque aussi que les commerces de proximité (ou de première nécessité) sont les plus fréquents comme les kiosques, les magasins de cosmétiques, les boucheries, les cafétérias, les pharmacies, les salons de coiffure...



Carte 2 : l'état général du commerce dans la ville d'Annaba

- **Répartition selon les quartiers**

Le tableau suivant montre la répartition des commerces sur le territoire de la ville :

Quartier	nombre de commerces	Pourcentage %
Centre-ville	2090	28,40
Elisa	640	8,70
la plaine ouest	626	8,51
08-mai-45	554	7,53
cité Al-Abtal	402	5,46
Annaba nord	400	5,43
Champ de mars	369	5,01
cité Osas (7eme arrondissement)	327	4,44
Sidi Achour	226	3,07
rue Ibn Badis	210	2,85
Didouche-Mourad (laurier rose)	206	2,80
les Palmiers	163	2,21
Oued Forcha	157	2,13
Majestic	151	2,05
Oued El Kouba	149	2,02
vieille ville	144	1,96
cité Rym	120	1,63
La Gare-Sidi Brahim	109	1,48
Menadia	100	1,36
Zaafrania	96	1,30
Troisième arrondissement	59	0,80
Tabacoop	40	0,54
l'avant-port	22	0,30

Tableau 3 : Répartition des commerces sur les quartiers

Analyse du tableau: le tableau nous montre la répartition des commerces sur le territoire Annabi, où on observe que le centre-ville contient le plus grand pourcentage du commerce de la ville (presque 30%) et c'est un pourcentage assez élevé pour une telle ville et un tel nombre de commerce (2090 commerces sur un total de presque 7400 commerces). Le centre-ville est suivi par la cité Elisa (cité attenante au centre-ville) qui elle-même est suivie par la Plaine ouest qui devrait être normalement en deuxième position dans le classement des quartiers parce qu'elle contient le quartier d'El-Abtal. (Les deux quartiers ont été séparés volontairement pour faciliter le comptage).

- **La centralité commerciale :**

La centralité commerciale est un concept basé sur deux dimensions principales, où leur existence est obligatoire.

Ces deux dimensions sont : la dimension morphologique et la dimension fonctionnelle.

Dans le cas de Paris par exemple, l'étude réalisée a été fondée sur le principe des IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique), mais dans notre étude, et à cause de l'absence des statistiques démographiques de la ville, l'application de cette technique est difficile à réaliser. Aussi, Il a été décidé d'appliquer une technique un peu similaire où on regroupe les ilots sans prendre en compte la démographie. Ces regroupements, en moyenne, seront basés sur la nature des commerces les plus homogènes ou sur la densité des commerces.

- **La centralité morphologique :**

Cette centralité se fonde sur la densité des commerces dans le territoire sans prendre en compte la nature des commerces. On la mesure avec le nombre de commerces par hectare. Cette dimension va nous montrer les zones les plus denses où se concentrent les commerces. Et c'est dans ces zones là où on trouve généralement le prix de loyer le plus élevé de la ville.

La carte ci-dessous (carte 3) nous montre la densité morphologique des commerces selon la technique des IRIS.

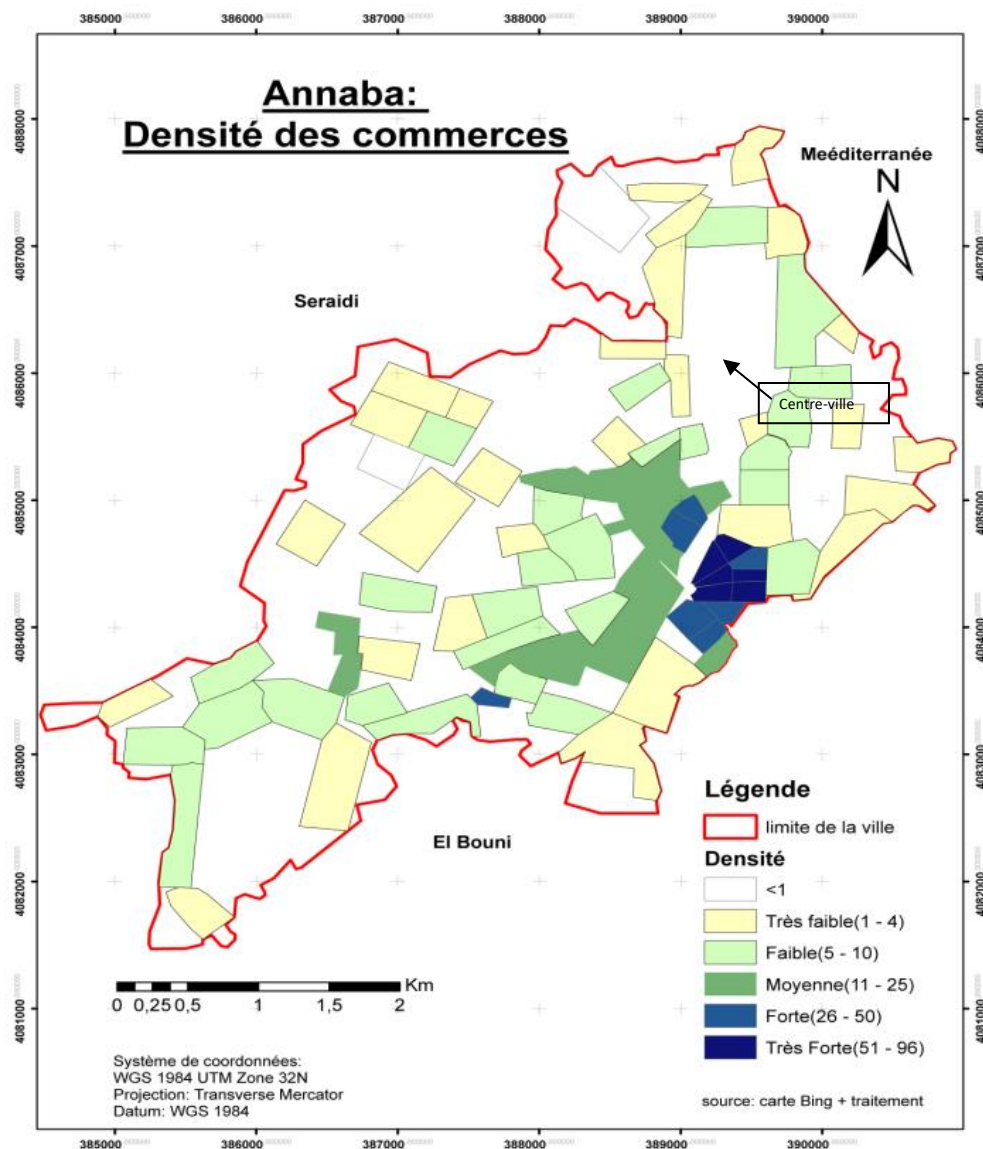
On remarque sur la même carte que le centre-ville est la zone la plus dense de la ville comme il est mentionné dans le premier chapitre, mais ici, on voit que la densité dans la zone du centre dans l'un des IRIS est très élevée. Elle atteint 91 commerces/ha, (ce chiffre est vraiment important même par rapport aux métropoles mondiales comme paris où la zone la plus dense de paris atteint 65 c/ha au max)³³. Le centre, en moyenne, à une densité de plus de 50 c/ha et on voit qu'elle diminue à mesure que l'on s'éloigne du centre en allant vers la périphérie où elle diminue jusqu'à 4 c/ha et elle tend vers zéro aux abords ouest de la ville.

Le tableau ci-après représente également le nombre des IRIS selon la densité, où on remarque que le nombre augmente avec la diminution de la densité.

Degré de densité	Nombre des IRIS
Très forte	6
Forte	6
Moyenne	26
Faible	27
Très faible	29
<1	Le reste de la ville

Tableau 4 : Nombre des IRIS selon la densité

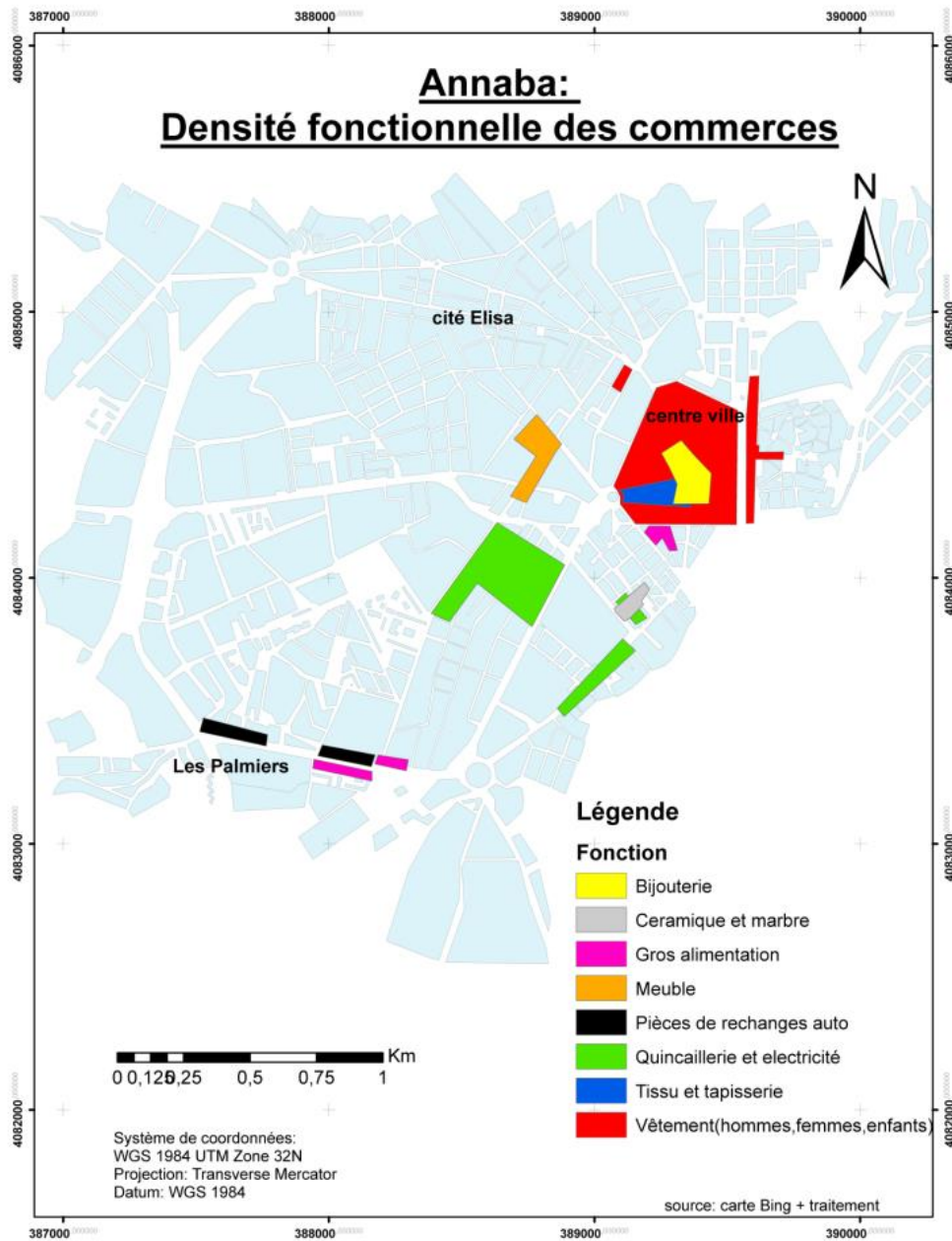
³³ Définir les centralités commerciales par Antoine Fleury, Hélène Mathian et Thérèse Saint-Julien (<https://doi.org/10.4000/cybergeo.25107>)



Carte 3 : La densité morphologique des commerces

- **La centralité fonctionnelle :**

Après l'étude de la densité morphologique de la ville, on passe à l'étude de la centralité fonctionnelle pour savoir comment sont regroupés les différents types de commerces.



Carte 4 : les centralités fonctionnelles dans la ville d'Annaba

Dans la carte des centralités fonctionnelles, on voit qu'il existe quelques zones où il y a un seul type de commerce qui se concentre. Ces zones-là sont appelées des « centralités fonctionnelles » où il y a une fonction dominante dans la zone délimitée. on peut dire aussi qu'il y a une spécialisation commerciale dans ces quartiers.

L'existence de cette centralité fonctionnelle ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres commerces dans le quartier, mais cette fonction est dominante, et où ce type de commerce est le plus fréquent.

Le tableau suivant montre les statistiques de ces centralités :

Type de commerce	Quartier	Pourcentage du commerce (commerce dans la zone/commerce dans la ville)
Tissu et Tapisserie	Centre-ville (rue Ibn Khaldoun)	71%
Pièces de rechange auto	Les Palmiers	43%
Céramique et marbre	Camps de mars	34%
Quincaillerie	7eme arrondissement (cité OSAS)	93%
Grossistes d'alimentations	Les palmiers et rue AslaHoucine	50%
Meuble	Rue BouzeradHoucine	51%
Vêtement	Centre-ville	70%
Bijouterie	Rue Bijoux	44%

Tableau 5: pourcentage de centralité fonctionnelle

Analyse du tableau : ce tableau représente le pourcentage de la fonction existante dans le périmètre délimité (IRIS), (carte 4), par rapport au même type de commerce ou fonction dans toute la ville. Exemple : le commerce de meuble qui existe dans la « Rue Bouzerad-Houcine » représente 51% du commerce de meuble dans toute la ville.

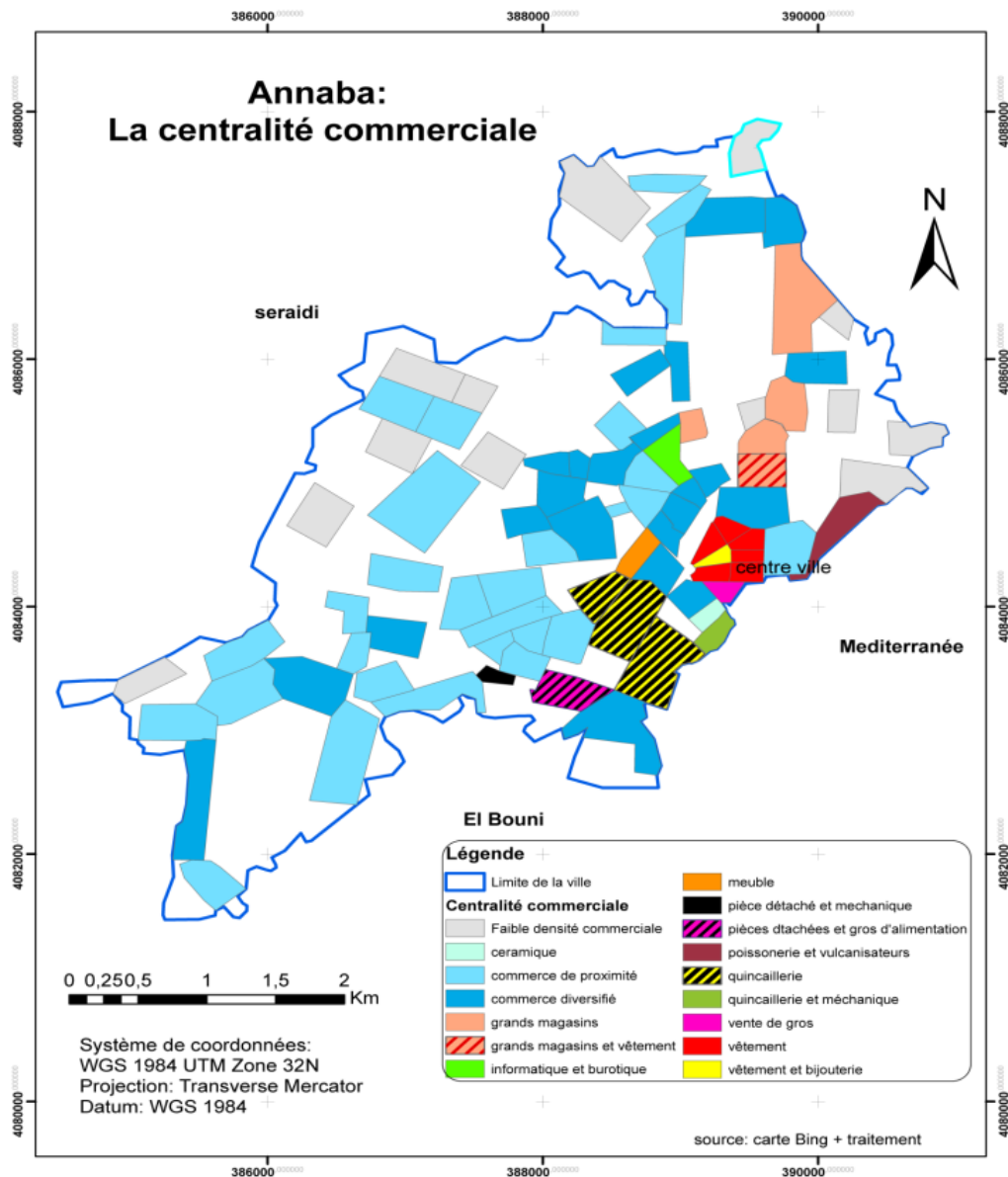
La norme prise ici pour choisir ces centralités fonctionnelles est de 30%. Il faut donc que 30% d'un seul type de commerce se regroupe dans un seul quartier ou zone pour qu'on puisse dire qu'il y a une centralité fonctionnelle.

Dans le tableau on remarque que les fonctions les plus centrées sont celles de la quincaillerie, du meuble, du tissu et de la tapisserie ainsi que du vêtement, où ils dépassent les 50%.

- La centralité commerciale :

Elle se présente comme une donnée mixte entre la centralité morphologique et la centralité fonctionnelle. Elle donne à chaque IRIS une ou plusieurs fonctions. On peut dire qu'il y a une centralité commerciale quand il y a une centralité morphologique moyenne ou forte et en même temps une centralité fonctionnelle précise ou multi fonction.

La carte suivante montre les centralités commerciales de la ville :



Carte 5 : Les centralités commerciales de la ville d'Annaba

NB : Les zones qui sont colorées avec le bleu et le gris sont des zones à faible densité commerciale généralement, et les zones colorées avec d'autres couleurs sont des zones à moyenne ou forte densité.

Dans la carte on remarque qu'il y a une certaine organisation dans la répartition des commerces (ou fonctions) selon la densité morphologique. Certain type de commerces se concentrent dans le centre-ville où la densité est élevée, et les commerces de proximités se répartissent dans la périphérie de la ville (où se concentrent les habitations résidentielles).

Le tableau suivant nous montre la centralité commerciale du coté statistique :

Type de commerce	Quartier	Pourcentage du commerce dans la zone
Tissu et Tapisserie	Centre-ville (rue Ibn Khaldoun)	21%
Pièces de rechange auto	Les Palmiers	56%
Céramique et marbre	Champs de mars	35%
Quincaillerie	Ex cité Auzas	46%
Grossistes d'alimentations	Les palmiers et rue AslaHoucine	32%
Meuble	Rue BouzeradHoucine	57%
Vêtement	Centre-ville	50%
Bijouterie	Rue Emir Abdel-Kader	22%

Tableau 6: pourcentage du commerce dans les zones de centralités

Analyse de tableau : le tableau représente le pourcentage du commerce dans la zone de centralité, on remarque que le tableau est différent du tableau précédent (tableau 5). Ce tableau calcule le nombre d'unités d'un type de commerce dans une zone par rapport à tous les commerces qui existent dans cette même zone ou IRIS.

Dans ce tableau on remarque que la Bijouterie et le commerce de tissu et tapisserie n'ont pas de centralité commerciale, où ils ne dépassent pas les 30% dans leurs périmètres. Il est vrai qu'ils ont une centralité fonctionnelle, mais cela ne veut pas dire que forcément ils ont une centralité commerciale.

Type de centralité	Nombre d'IRIS	Type de centralité	Nombre d'IRIS
Commerce diversifié	25	Commerce de proximité	30
Faible densité commerciale	13	Grands magasins	4
Vêtements	6	Céramique	1
Grands magasins + vêtements	1	Informatique et bureautique	1
Meuble	1	Pièces détachés	1
Bijouterie	1	Grossistes de tout type d'articles	1
Pièces détachées + grossistes d'alimentations	1	Les poissonneries et les vulcanisateurs	1

Tableau 7: le nombre des IRIS pour chaque type de centralité

- Comment peut-on définir la « spécialisation commerciale d'un quartier » ?

Dans cette étude, on a parlé de la centralité fonctionnelle et de la centralité commerciale, mais laquelle des deux représente la spécialisation commerciale d'un quartier ?

En fait, les deux représentent un type différent de spécialisation :

- **La centralité fonctionnelle** : elle représente une spécialisation commerciale mais par rapport aux autres quartiers ; où on compte le pourcentage d'un commerce qui existe dans un quartier (ou IRIS) par rapport au nombre total de ce commerce qui existe dans la ville, ex : les 70% des commerces de vêtements de la ville se positionnent dans le centre-ville
- **La centralité commerciale** : cette dimension représente une spécialisation commerciale d'un quartier mais par rapport à lui-même. où on dit que la plupart des commerces de ce quartier sont un même type de commerce, ex : 50% des commerces du centre-ville sont des commerces de vêtements.

- **Conséquence de cette répartition** :

- Déséquilibre dans les services entre les quartiers de la ville.
- Hausse des prix de loyer dans le centre-ville.
- Exode des commerces de proximités vers la périphérie.
- Embouteillage dans les quartiers à forte densité commerciale (plus de 600.000 véhicules dans la ville à 10h du matin).

La discussion :

La stratégie de répartition des entités commerciales dans la ville

L'analyse de la stratégie de répartition des commerces dans une ville signifie l'étude des types de répartition de ces commerces sur le territoire de la ville et aussi la détermination des facteurs qui ont contribué à cette répartition.

Pour la première partie qui est l'étude des types de répartition des commerces sur le territoire : celle-ci a déjà fait l'objet d'une partie du deuxième chapitre, mais il est nécessaire d'entrer un peu plus dans les détails pour bien préciser ces types de répartitions.

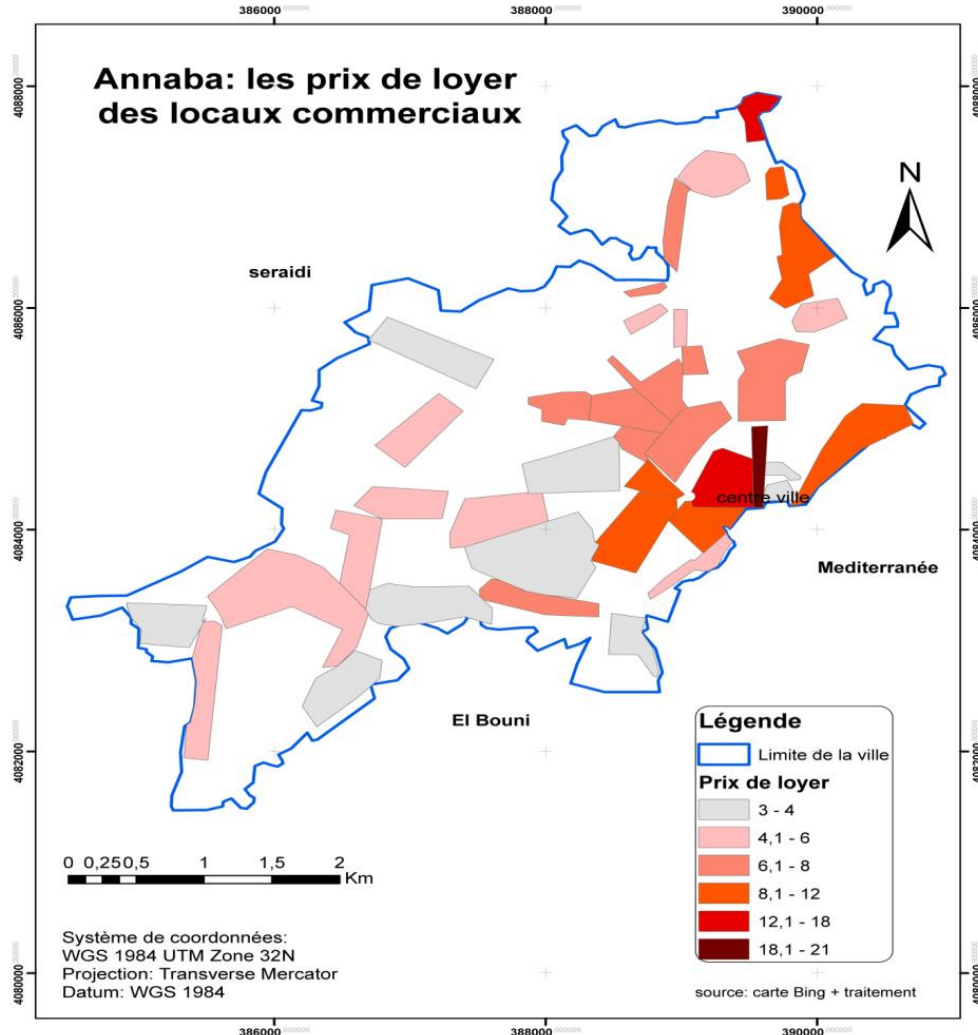
Pour connaître les types de répartition, il faut se poser la question suivante : est-ce que ces commerces suivent une certaine organisation ?

Dans le chapitre précédent on a vu qu'il y a une spécialisation commerciale dans quelques quartiers, et que la densité des commerces est forte dans des zones et faible dans d'autres. Cette répartition est tout à fait logique, et elle existe dans plusieurs villes à travers l'Algérie ou même le monde. Les quartiers qui sont denses généralement sont occupés par les commerces de valeur (exemple : vêtement, bijouterie..) ou les grands magasins, et les quartiers moins denses (qui sont dans la périphérie généralement) sont occupés par les commerces de proximités et se sont souvent des quartiers résidentielles. (Ex : la plaine ouest)

- **Mais est ce que l'implantation de certains commerces dans certains quartiers est-elle un fait de hasard ?**

Pour répondre à cette question, on doit aller à la deuxième partie qui sert à déterminer les facteurs (causes) qui contribuent à cette répartition :

Après l'étude faite dans le premier chapitre qui montre la répartition des commerces dans les quartiers et la spécialisation de certains quartiers, et l'enquête sociale qui a été faite avec les commerçants, on a trouvé que le facteur principal de cette répartition a pour cause « le prix de loyer ».



Carte 6: prix de loyer des locaux commerciaux dans la ville d'Annaba
NB : le prix du loyer indiqué concerne généralement des locaux de 38m² en moyenne et est calculé en million de centimes.

Dans la carte on remarque que les prix des loyers se diffèrent d'un quartier à un autre et on voit que la zone du centre-ville est la zone où le loyer est le plus élevé (il dépasse 20 millions de centimes par mois). Ce chiffre diminue en allant vers la périphérie (12 millions/mois dans les cités proches du centre-ville et autour de 3 millions/mois dans les quartiers périphériques).

Quand on a étudié le prix de loyer dans la ville on a remarqué qu'il est similaire à la densité des commerces. Les quartiers les plus chers sont les quartiers les plus denses en commerces. Ce phénomène existe dans toutes les villes. Il est expliqué par la fréquentation de ces zones. Plus la fréquentation en termes de chalands est élevée plus le prix de loyer est haut.

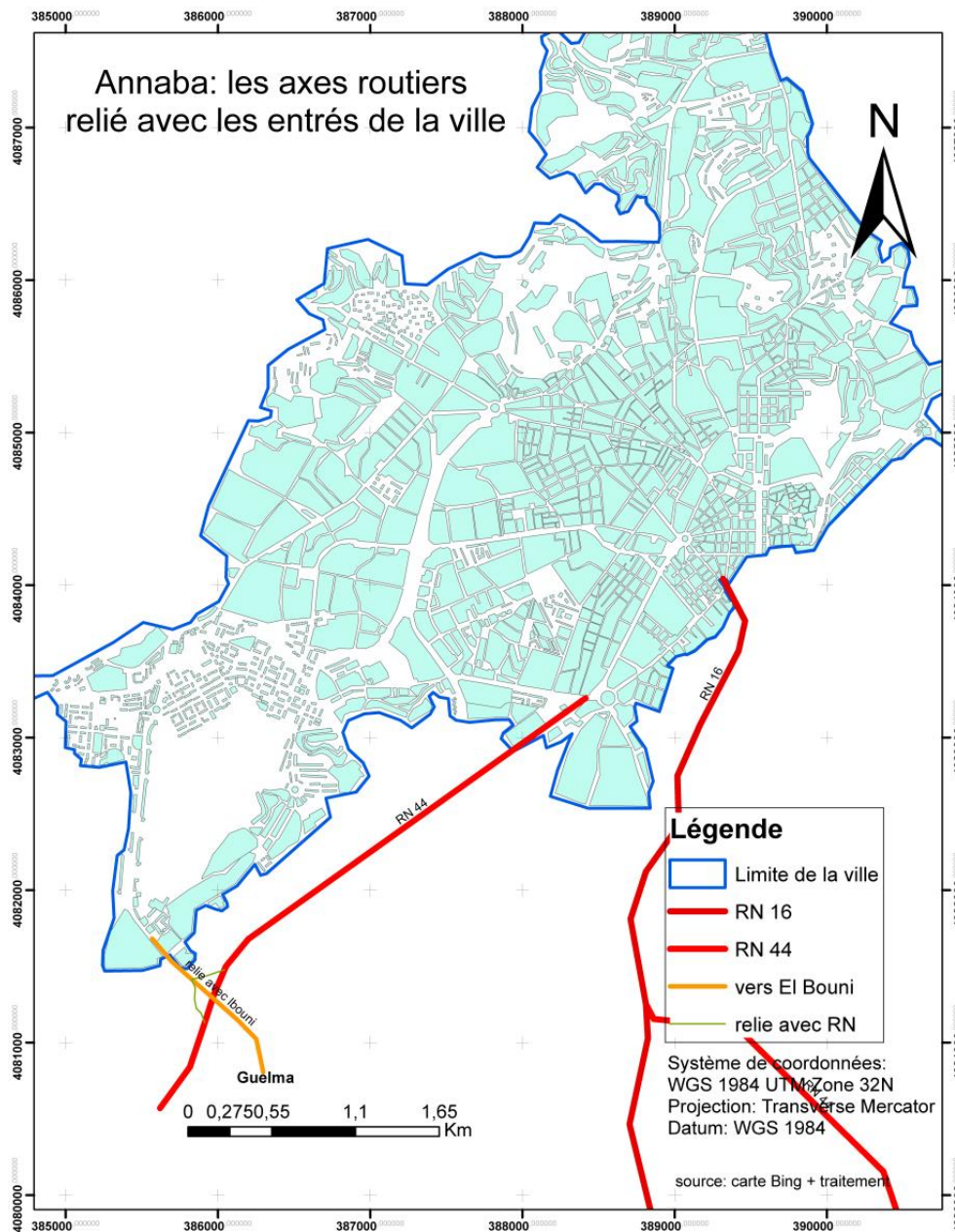
Aussi quand on a fait une comparaison entre la carte des centralités commerciales et la carte des loyers, on trouve que chaque type de commerce

se concentre dans des zones de prix de loyer homogène. Les commerces qui sont implantés dans la zone la plus chère de la ville sont les commerces de luxe et les grands magasins de marque (la zone dite « le cour de la révolution » où le loyer dépasse les 20 millions/mois est occupée par les horlogeries et les magasins de vêtement de marque comme les costumes italiens aussi par les Bars), ces commerces sont les commerces les plus rentable avec un chiffre d'affaire élevé qui les permettent de supporter le cout ou le prix de loyer, et dans la périphérie où le loyer varie entre 2 et 5 millions/mois on trouve l'implantation des commerces de proximités qui ont un chiffre d'affaire moyen ou faible.

Les commerces qui sont dans la zone la plus chère sont les commerces qui se situent sur la pointe de la pyramide des commerces.

Aussi il y a un autre facteur qui contribue à la répartition des commerces, ce facteur c'est le réseau routier de la ville et les entrées de la ville plus précisément. Pour la ville d'Annaba il y a 3 entrées principales : la RN 44 vers Berrahal, la deuxième partie de la RN44 vers El Taref et la RN 16 vers Guelma.

- La RN44 avec ses deux parties oriente directement vers le centre-ville le fait qui oriente les venants de l'extérieur de la ville vers cette zone.
- La RN16, qui représente une autre entrée a une déviation vers le quartier de Sidi Achour, dans le sud-ouest de la ville, ce quartier a connu une augmentation de densité des commerces dans la dernière décennie où ses commerces s'implantent d'une façon linéaire. Ce quartier représente un esquisse des habitants de la ville et spécialement les habitants de la plaine ouest de l'embouteillage de la zone de Sidi Brahim ou celle de la Gare, aussi cette entrée représente une liaison directe avec la ville d'El-Bouni qui est une ville satellite d'Annaba.



Carte 7 : les axes routiers reliés avec les entrées de la ville

Conclusion :

Nous voici au terme de ce travail de fin de cycle qui a porté sur l'Analyse de la stratégie de répartition des entités commerciales dans la ville d'Annaba

Notre objectif était de voir si il y a une certaine stratégie dans la répartition des commerces dans la ville d'Annaba et ainsi mettre à la portée de nos lecteurs un outil qui leurs permettra d'appréhender les logiques de répartition des commerces et les facteurs qui mènent à cette répartition.

Pour mener cette étude et aboutir aux résultats escomptés nous nous sommes posé les questions suivantes :

- est-ce que la répartition des entités commerciales dans le territoire Annabi suit une certaine stratégie ?

- est-ce qu'il y a une spécialisation commerciale dans les quartiers ?

Pour la réalisation de ce travail, nous sommes partis des hypothèses suivantes :

- H1 : Le commerce Annabi est réparti d'une façon organisée où il y a une centralité commerciale et une spécialisation dans quelques quartiers.
- H2 : Le commerce Annabi est réparti d'une façon aléatoire et ne suit aucune stratégie.

Notre méthodologie s'est basée sur la collecte manuelle et le traitement des données et également sur la réalisation de deux enquêtes sur terrain, une avec les commerçants et l'autre avec les chalands.

Les résultats trouvés nous ont amenés à conclure que la densité des commerces dans la ville d'Annaba s'articule autour d'une centralité morphologique et fonctionnelle dans la ville.

Nos résultats montrent qu'ils existent 08 quartiers spécialisés dans un type de commerce et que les commerçants se basent sur cette spécialisation pour l'implantation de leurs commerces. Les chalands aussi utilisent cette spécialisation d'une façon volontaire ou involontaire.

De ce fait, nous pouvons conclure que :

- La première hypothèse (H1) est validée
- La deuxième hypothèse (H2) est infirmée.

Au vu de ces résultats, nous pensons que la répartition des entités commerciales suit une logique de répartition selon les revenus et le prix des loyers.

Les commerces qui ont un chiffre d'affaire élevé et qui peuvent supporter le coût élevé du loyer se concentrent dans le centre-ville en formant une spécialisation commerciale, et les commerces et les services qui ont un revenu faible s'implantent dans la périphérie.

Ainsi, à notre point de vue, la répartition des commerces suit une stratégie qui se fonde en fait sur le facteur financier.

Enfin, ce travail peut se développer dans le futur vers une recherche doctorale qui porte sur une échelle plus grande comme l'étude des spécialisations des villes dans une des régions du pays.

Référence :

- A. Fleury, H. Mathian, T. Saint-Julien- (2021), Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris intra-muros- -Cybergeo : European Journal of Geography –page 588
- GASNIER A. et LESTRADE S., (2014) : Commerce et étalement urbain : En France, le modèle « centre/périphérie » fonctionne-t-il toujours ?, in Espace et Territoires, Presses Universitaires de Rennes, pp. 139-151.
- KLASSOU-ZINSOU K.,(2007) : L'importance des marchés périphériques dans l'approvisionnement de la ville de Lomé en produits vivriers, Université de Lomé, Thèse unique de Géographie, 424 p.
- LOME- N'KERE Kami (2016), Ville et commerce : l'étude des lieux de vente spécialisés dans l'agglomération de -Revue de géographie tropicale de l'environnement, n°1

- M. Delage, A. Fleury, C. Lecomte (2015), Le commerce a Paris entre centralités ordinaires et centralités métropolitaine- - données urbaine 7, Paris, economica/Anthropos- page 368
- MONEDIAIRE G., (1994) : L'urbanisme commercial, Presses Universitaires de France, n°2895, Paris, 128 p.
- N'KERE K., (2012) : Incidences de la localisation des établissements commerciaux et des services sur les mobilités urbaines à Lomé, in Mosaïque, n°013, Lomé, Togo, pp. 423-438.

**UN CITY BRANDING A TRAVERS LA
REHABILITATION DU PATRIMOINE URBAIN
(Le rôle des places publiques)
Le cas de Constantine capitale de la culture arabe 2015**

HADJELA Ali

Doctorant à la faculté d'Architecture et d'Urbanisme, université Salah
BOUBNIDER Constantine 3
Tel: 0661518667 / Email: quartz-ali@hotmail.fr

MAZOUZ SAID

Professeur à la Faculté science de la terre et architecture, Université L'Arbi ben M'hidi
Oum el Bouaghi, s_mazouz_dz@yahoo.fr

FANTAZI IMANE

Doctorante en LMD Management des projets urbains durables, Université Salah
BOUBNIDER Constantine 3 Faculté d'architecture et d'urbanisme Département
management de projet Tél : 0540298481 / E-mail :
imanefantazi@gmail.com

Résumé :

Face aux phénomènes croissants de la mondialisation et de métropolisation, l'enjeu pour les villes (notamment les moyennes et petites villes) consiste à attirer les hommes et l'argent pour conforter leur existence. Dans ce contexte, la compétition entre les villes se développe et les techniques utilisées dans le monde économique, dont le marketing, qui se présume dans la création des événements et des fonctions incitantes à la croissance économique, tendent à imprégner la sphère des décideurs urbains et ensuite créer l'image finale de la ville.

Dans cette optique, Constantine (qui est une ville en développement) a bénéficié, dans le cadre de l'événement « capitale de la culture arabe » entre avril 2015 et avril 2016, d'une réhabilitation urbaine afin d'embellir le coté patrimonial de la ville et d'une trentaine de projets neufs constituants des équipements culturels. Néanmoins, seulement quelques portions de ses quartiers urbains ont pu être rénovées avant l'évènement. D'une trentaine de projets culturels, seulement dix ont été réceptionnés avant l'évènement. On continu à réhabiliter quelques mosquées tandis que le reste est toujours délaissé. Une situation problématique suscitant des critiques par la question ; **Pour de tels événements culturels nécessitant une réhabilitation d'une grande envergure, pourquoi l'opération la réhabilitation urbaine de la médina de Constantine n'a pas été entamé par l'approche d'une *city branding*?** Déjà, trop connue à travers son histoire creusée entre les ères et les territoires humains, la médina ne manquait qu'à être rénovée et « marketée » pour mieux servir à nouveau comme un capital économique chargé d'histoire et de culture.

Malgré l'absence d'une approche politique claire mettant en avant le concept de marketing urbain, lors de l'évènement (Constantine capitale de la culture arabe), est-ce qu'on aurait eu une différence positive si la place publique a été interpellée par rapport aux résultats politiques escomptés dans la réhabilitation de la médina? Et si on voulait le faire, il serait donc mieux de savoir de quelle manière et comment et quelles sont les méthodes scientifiques pour réaliser un tel projet pour la ville de Constantine ?

Nous essayerons à travers les richesses culturelles touristiques et économiques que représente la ville constantinoise de revenir sur le marketing urbain à travers la place publique et les agissements scientifiques possibles menant à la promotion touristique de la ville de Constantine.

Mots clés: city branding, médina, réhabilitation, politique urbaine, place publique

1. Introduction :

1.1. Contexte théorique :

Le city branding :

Une série de recherches depuis les années 90, a contribué à faire émerger le « marketing urbain » comme un objet scientifique qui permettrait d'interroger et de comprendre le renouvellement des formes de productions de la ville (Bock Hilber Ergez Wehrli-Schindler 2004, Noisette Vallérugo 1996). En effet, ce dernier est défini comme : « *l'ensemble des analyses, stratégies, actions et contrôles conçus et mis en œuvre par l'autorité de gestion urbaine et par les organismes qui dépendent d'elle dans le but, d'une part, de mieux répondre aux attentes des personnes et des activités de son territoire, d'autre part, d'améliorer la qualité et la compétitivité de la ville dans son environnement concurrentiel* » (Noisette et Vallérugo, 2010). Il est développé au fil du temps en trois tendances (Chanoux et Serval, 2011) :

- Le marketing urbain communicationnel
- Le marketing urbain stratégique
- Le marketing urbain postmoderne

Le marketing urbain communicationnel avait pour objectif la « revalorisation du **signe** par rapport au **sens** » (Benoit et Benoit, 1989) sans véritables enjeux stratégiques ni démarche pérenne ; c'est une communication au « **coup par coup** » (Girard et Bortolan, 2003 cité dans Chanoux et Serval, 2011) par exemple, vendre les territoires se vendre comme des produits sans une démarche cohérente. Ce marketing a été développé au **marketing urbain stratégique** au début des années 1990, et a pris une place au management territorial dont il a été considéré comme un outil de planification stratégique des territoires et un élément corrélatif au développement économique (Benko, 1999). Ce concept a continué à évoluer par rapport au développement des territoires et il propose de vivre le territoire. En effet, Meyronin (2006, cité dans Chanoux et Serval, 2011) a expliqué que le marketing urbain la rénovation des espaces urbains qui proposent des « *terrains de nouvelles expériences mêlant souvent à des désertes divers : loisirs, shopping, culture et pôles tertiaires* ». Les espaces urbains souhaitent, par la théâtralisation, proposer à la population un espace **tout-en-un**.

Le city branding a connue plusieurs approches pour marquer les territoires : une approche par la marque produit qui considère les territoires comme des marques par nature dans la mesure où ils possèdent tous des problématiques de notoriété, réputation et d'image (Anholt, 2007) et une approche par la marque institutionnelle, dite approche « corporate » est perçue comme une marque ombrelle dont l'objectif est de créer et de valoriser une identité (Rainisto, 2003).

Au final, nous pouvons résumer le marketing urbain comme une approche qui applique des techniques pour vendre l'image de la ville.

1.2.Contexte général : (cas d'étude)

Constantine la capitale de l'est algérien et la ville des ponts est l'une des plus vieilles villes au monde qui possède un patrimoine riche d'une portée universelle. Elle a été désigné capitale de la culture Arabe pour l'année 2015, le 30 décembre 2012 par l'organisation pour l'éducation, la science et la culture de la ligue arabe (ALESCO). A cet effet, le gouvernement algérien a inscrit plusieurs projets qui ont été sous la tutelle du ministère de la culture pour améliorer et développer la situation culturelle de la ville de Constantine à travers de nouveaux projets, la réhabilitation, la restauration de plusieurs zones patrimoniales du centre historique, et des événements culturels (Fantazi, 2021).

Les places ont été incluses dans le programme de réhabilitation du centre historique de la ville, à savoir :

- La place Sidi Djlisse ;
- La place TATACH BELKACEM (téléphérique).
- La place RahbetSouf.
- La place Souk El Acer.
- La place du palais du Bey.

(NB ; une place publique située dans le périmètre du centre historique de la ville a été exclus du programme de réhabilitation, à savoir ; La place du 1^{er} novembre 1954).

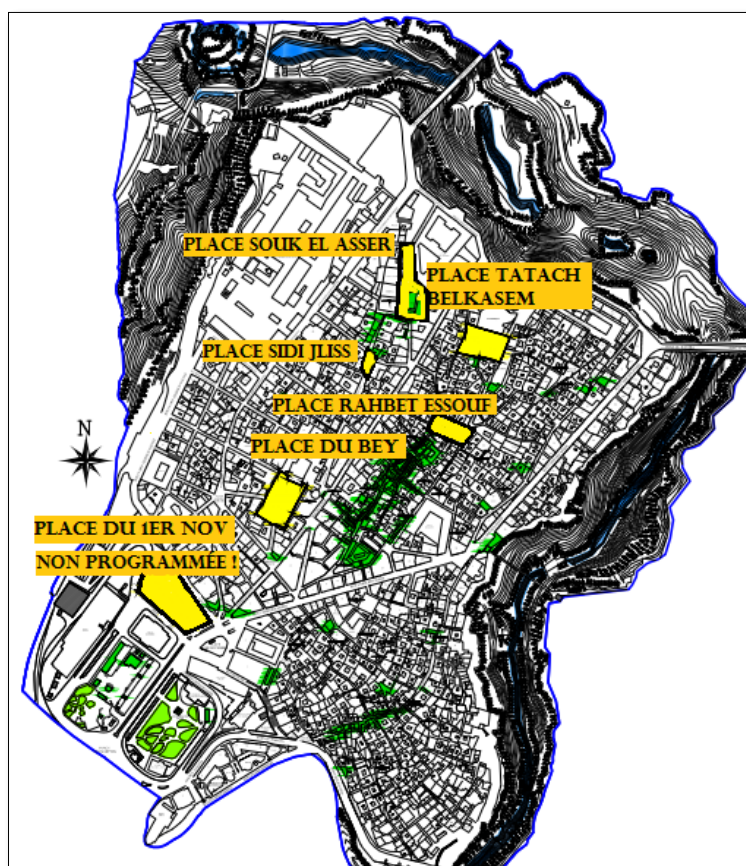


Figure 01. Les places importantes au niveau du centre historique. Source : auteurs, 2021

A partir de ce contexte théorique et le cas d'étude, nous pouvons induire notre question de recherche :

Est-ce qu'un marketing urbain a été étudié lors de l'événement de Constantine capitale de la culture arabe 2015 au niveau de ces espaces urbains ?

2. Méthodologie :

Pour accomplir ce travail, nous avons suivi **La méthode autistique** qui consiste en l'étude des faits propres à un sujet, d'un état de fait (l'événement) sans référence, mais uniquement à soi-même. L'évaluation de performance sera donc de mesurer, si l'objectif a été atteint par rapport au programme prévisionnel (en relation avec l'objectif fixé), ou s'il y a un progrès par rapport au passé. Nous avons aussi utilisé **la méthode comparative**, qui permet éventuellement d'apporter un correctif à l'évaluation autistique. Donc il est lieu de comparer notre sujet d'expérience avec ce qui se fait d'actualité pour mieux comprendre notre position. Il nous a été important aussi d'élargir nos connaissances sur **les méthodes du marketing urbain**, avec ses critères normatifs et ses techniques d'expertise, donc une recherche bibliographique et documentaire.

À partir de la pratique et du cumul ultérieur, l'avantage d'utiliser des informations qui sont déjà disponibles pour formuler des réponses probables. En fin des visites sur terrain ont été élaborées pour diagnostique et état des lieux, nous ont apporté un support d'orientation important pour notre analyse.

3. Résultats :

Avant le commencement de la manifestation et pour marquer cette manifestation et présenter l'image de la ville, un appel à concours pour création de logo de l'événement a été lancé. La figure ci-dessous montre le logo vainqueur de la capitale de la culture arabe 2015



Figure 02. Le logo de l'événement Constantine capitale de la culture arabe 2015.

Source : ministère de la culture Algérie.

Après l'inauguration de la manifestation, plusieurs activités culturelles et artistiques ont été organisées durant toute l'année, à savoir : des journées d'études, des colloques, plus de 280 grands concerts musicaux (musique arabe, musique local (malouf)...), des expositions, le mois du patrimoine.... La majorité de ces activités ont été déroulé au niveau des édifices culturels (la maison de culture Malek Hedad, la salle de spectacle Ahmed-Bey, le palais du bey...). Les places et les espaces publics ont été restées inactifs pendant l'évènement.

En effet, les projets de réhabilitation de ces places n'ont pas été achevés dont certain n'ont pas été entamé. Les figures (03, 04, 05) et le tableau (01) montrent l'état d'avancement de ces opérations après l'évènement.

Tableau 01. L'état d'avancement de la réhabilitation des places

Projet	Dépôt d'étude	Date prévisionnelle pour achèvement (délais d'exécution étude)	Problèmes rencontrés	Etat d'avancement
Réhabilitation et mise en valeur de la place du Bey	Non déposée	Etude : 5 et demi Suivi : 8 mois	Propriété d'armée	Travaux préparatoires:00% Travaux de restauration:00%
Réhabilitation et mise en valeur de la place Sidi Djilisse	Non déposée	Etude : 3 mois Suivi : 8 mois	Retard d'affectation	Travaux préparatoires:00% Travaux de restauration:00%
Réhabilitation et mise en valeur de la place téléphérique	Etude déposée	Etude : 4 mois Suivi : 12 mois	Problème de groupement (partenariat étranger)	Travaux préparatoires:60% Travaux de restauration:00%
Réhabilitation et mise en valeur de la place RahbetSouf	Non déposée	Etude : 6 mois Suivi : 8 mois	Problème de groupement (partenariat étranger) Problème d'indemnisation du Commerce formel et informel	Travaux préparatoires:70% Travaux de restauration:00%
Réhabilitation et mise en valeur de la place Souk El Acer	1 ^{er} phase déposée	Etude : 6 mois Suivi : 12 mois	Problème d'indemnisation du commerce formel et informel	Travaux préparatoires:30% Travaux de restauration:00%

Source : Fantazi, 2021



Figure 03. L'état d'avancement de réhabilitation de la place du bey après l'événement

Source : auteurs

Avant l'évènement (2014)

Pendant l'évènement (2015)

Après l'évènement (2018)



réhabilitation de la place

TATACHE BELKACEM

Source : Imane Fentazi



Figure 05: La place du 1er novembre 1954, Source : auteurs

4. Discussions :

La ville festive et événementielle est un élément du marketing urbain actuel et se propage à toutes les échelles territoriales (Ingallina et Park, 2005 cité dans Chanoux et Serval, 2011).

Cela est approuvé au niveau de plusieurs événements mondiaux comme « Mons 2015 Capitale Européenne de la Culture ». En effet, Ce dernier a pu transformer la vocation simple de la ville à une ville mondiale et qui devient même un cachet certifié. Parmi les projets qui ont marqué cette ville et attiré la curiosité des touristes est la place nommée « the passenger » (figure 06). Cette place a pu accueillir plus de 200 000 personnes pour une programmation musicale variée et alternative comme l'évènement de Dour festival (figure 07).



Figure 06 : la place « the passenger ». Source : www.mons2015.eu

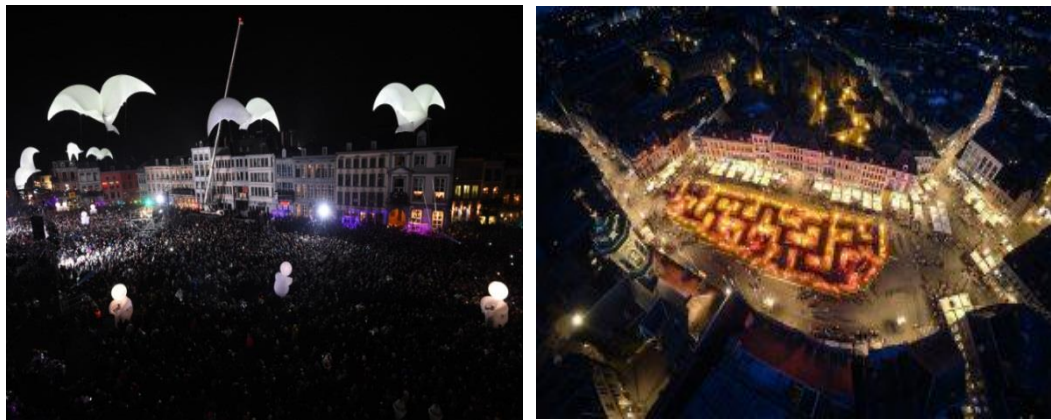


Figure 07. La Place illuminée accueillant le Dour Festival. Source : www.mons2015.eu

Dans notre cas d'étude de l'événement de Constantine capitale de la culture arabe, la ville n'a pas profité de ces places pour marquer son identité historique et culturelle, par exemple par l'organisation des activités culturelles et artisanales (la dinanderie, la couture traditionnelle, la distillation de l'eau de rose et de fleur d'oranger...) au niveau des places de la vieille ville.

Dans le contexte théorique nous avons mentionné que le marketing urbain a été commencé par un marketing urbain communicationnel qui présente la ville sous forme d'un logo. Comme le logo de « I love NY » qui a changé l'image de la ville de New York lors des années 1970 et a créé un lien d'amour entre la population et les touristes envers cette ville. Cette marque de ville est la plus connue dans le monde. A partir de cet exemple, nous connaissons la puissance du logo qui est complètement entré dans la culture américaine.

En revanche, dans l'événement de Constantine capitale de la culture arabe, le logo « Qaf » n'a pas représenté l'identité de cette ville et n'a pas créé un lien entre la ville et ces touristes. Ce logo a connu plusieurs critiques au sein de la population constantinoise en raison qu'il est jugé trop simple pour

illustrer la ville de Constantine. De plus, son équipe créatrice a été accusée de plagier le logo des jeux arabes de Doha de 2011.

Propositions et interprétations

Analyser ce que la ville possède comme places et jardins publics avec les éléments du paysage urbain :

À notre vision, Ces tentatives par les décideurs de la ville de Constantine d'intervention sur les places publiques, voulaient comme même exprimer la valeur ajoutée que ces places pouvaient présenter à l'évènement, mais ils n'ont pas expliqué là quelle et comment ? Il fallait mettre ces places en fonction pendant l'évènement pour le savoir !, justement elles effectuaient quoi donc pendant l'évènement ?

Pendant que les festivités programmées se déroulaient presque totalement au sein des équipements culturels (même les expositions de ventes comme le livre et les artisanats ...), Il y a des espaces publics qui sont restés inactifs pendant l'évènement, nous citons d'entre eux :

- Le jardin AOUATI MUSTAFA
- la PLACE DU BEY (programmée mais non fonctionnelles)
- Le jardin de SOUS a Beb El Kantra (non fonctionnel.)
- La PLACE du 1^{er} NOVEMBRE 1945 (non fonctionnelle)
- Le jardin BEN NASSER (non programmée)
- La place du MONUMON AU MORTS (non programmée)

Ce qui a engendré des répercussions négatifs sur l'image réelle de la ville et à diminuer la mobilité touristique pendant l'évènement et c'est en défaveur toujours de la réputation touristique à l'échelle nationale et internationale si on veut un décollage réel de la ville vers l'extérieur.

D'autre part, et parmi ces places publiques non programmées, que la ville possède il y'on' a qui sont mieux placées (par leurs site et environnement, leurs mobilité dynamique, leurs capacité d'accueil, leurs histoire symbolique au saint de la ville), ce qui aide à présenter l'image touristique de la ville à travers cet évènement important et opportun, et aussi pour le future.

Nous prenons ici trois exemples de places publiques (figure 5) choisis surtout par leurs tailles et leurs emplacements pour justifier notre point de vue :

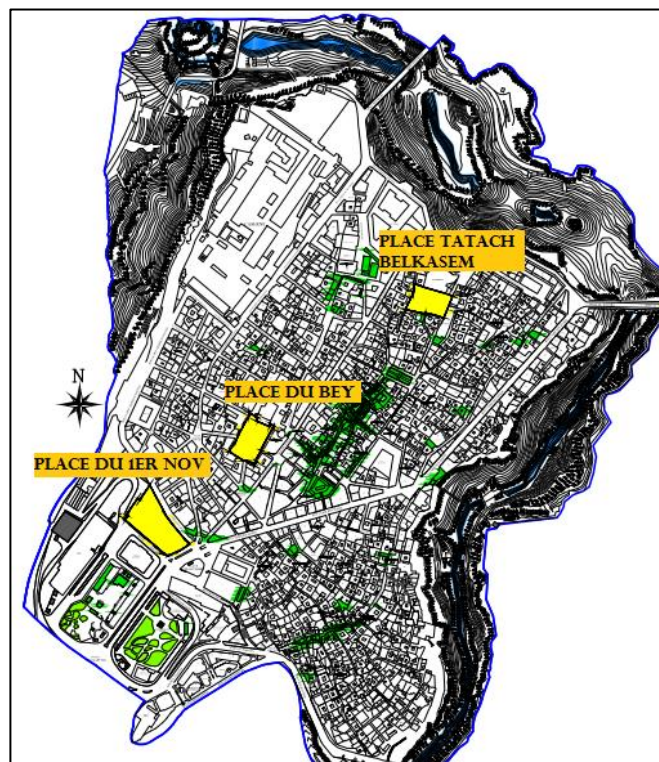


Figure 8: les places importantes situées au centre-ville Source : auteur 2021

- la place TATACH BELKACEM : avec 2400 m² de surface, elle Fonctionnait comme parking avant l'évènement, puis en travaux pendant l'évènement, et elle redevienne parking après l'évènement.



Figure 09: la place TATACH BELKACEM Source : Imane Fentazi

- la place DU BEY : avec 3000 m² de surface, à proximité du palais classé patrimoine national, elle Fonctionnait comme parking avant l'évènement, pendant l'évènement, et après l'évènement.



Figure10 : la place PALAIS DU BEY Source : auteur

- La place du 1^{er} novembre 1954 : avec 5000 m² de surface, elle n'avait aucune Fonction avant l'évènement, pendant l'évènement, et après l'évènement.



Figure 11: La place du 1er novembre 1954, Source : auteurs

A travers la méthode développée par marketing urbain, nous arrivons à distinguer les quelques indices pratiques suivants :

Adopter l'esprit compétitif : en mettant un objectif de projet urbain souvent qui manquait chez les autres villes et qui présente un besoin incitant dans le « marché » et même si d'autres villes offrent bien ce potentiel ; on doit dans ce cas le présenter différemment, pour des objectifs peu communs, Charles-Edouard Houllier-Guibert (2011).

Offrir l'avantage utilitaire ; l'offre de projet va se baser sur le choix exact de la fonctionnalité d'impact sur le client (le touriste), le mieux est de se poser la question suivante : qu'es qu'un touriste a besoin de la ville de Constantine qui ne trouvera pas ailleurs ?

Employer un logo commercial de compétitivité : la conception du logo consiste à montrer l'avantage irrésistible et la caractéristique qui satisfait la conscience du client d'une manière bien étudiée en fonction du potentiel urbain durable de la ville, (éviter les logos provisoires).

Rendre un logo durable, ça veut dire que la ville peut le porter à l'échelle mondiale amplement après l'évènement, la ville comme ville de la science, ou encore ville des ponts ...? Mieux que de poster la première lettre de son nom, juste pour indiquer sa présence (par l'occasion évènementielle) !

Après de connaître la capacité de la ville en matière de richesses durables supportées par une politique de commercialisation touristique, il faut mettre en marche des mécanismes de fonctionnement (d'aménagement et de gestion) promouvant la ville à créer sa vocation touristique.

Dans notre objectif de projet présumé : un marketing urbain pour Constantine, nous allons tracer une formulation pratique pour une place publique, basée sur des méthodes scientifiques en bute de :

1. prendre en main les éléments du paysage urbain de cette place
2. promouvoir, créer ou réanimer la fonction de la place publique
3. assurer la gestion et la permanence de la place publique

Le schéma suivant Violier Philippe(1999), qui renforce l'idée de la relation directe entre l'espace territorial (soit urbain ou non, et soit restreint ou ouvert), comme support de la commercialisation du tourisme à l'échelle mondiale ; montre bien les mécanismes possibles du projet, comme un système bien structuré, géré par des producteurs touristiques souvent des promoteurs et non seulement par le conseil d'administrateurs.

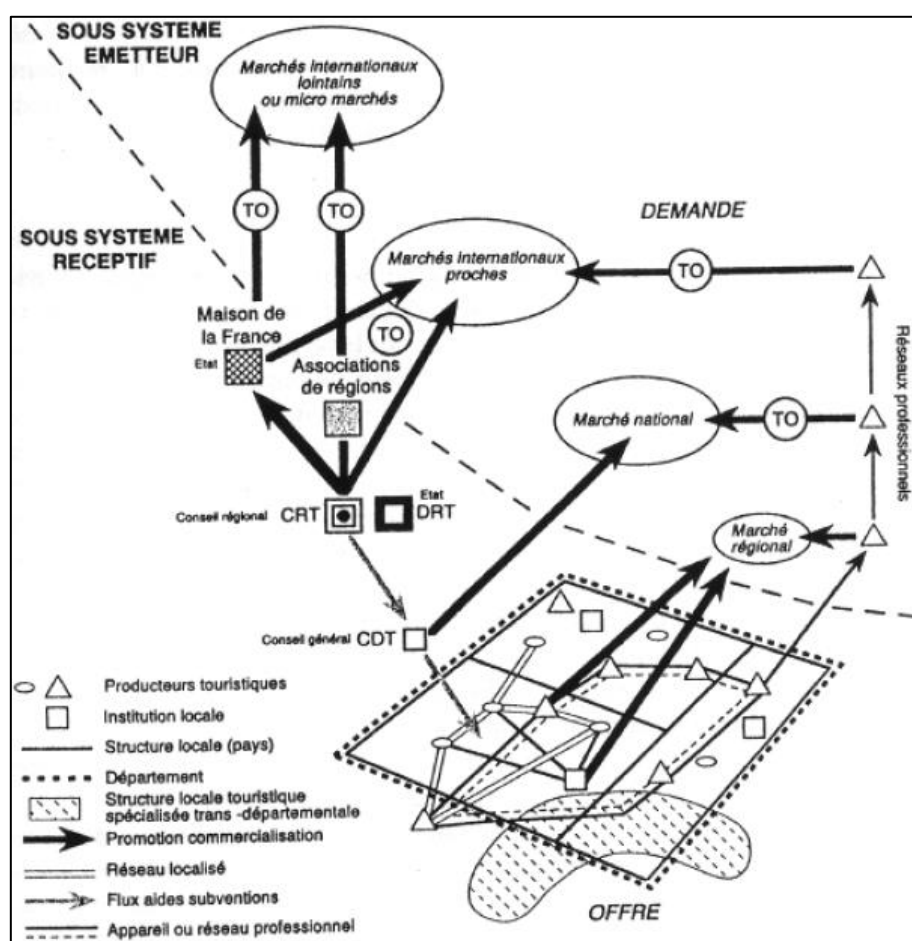


Figure12: les systèmes des acteurs du tourisme et leurs relations avec les espaces et territoires Source : Violier Philippe(1999),

Il est donc impossible de réussir un marketing urbain sans avoir un plan d'aménagement touristique bien orienté (Violier Philippe, 1999), Cependant, « un espace secondaire (place publique) participe à cette attractivité, pour renforcer la capacité d'un territoire à être choisi par un touriste comme destination (temporaire ou durable) pour toutes ou partie de ses activités » (Violier Philippe, 1999).

La proposition suivante montrera ce que nous avons expliqué depuis le début de ce document sur un échantillon choisi qui est la place du 1^{er} novembre 1954 très favorable dans ce sens.

Les caractéristiques de La place du 1^{er} novembre 1954 :

Comme nous le constatons, n'a pas subi un plan d'action dans le programme de réhabilitation des places et des bâtiments du centre-ville malgré ses caractéristiques pertinents environnementaux et d'accueils qui sont :

- La surface de 5000 m² la plus grande place située au centre-ville.
- située sur l'axe reliant entre la zone du site classé patrimoine sauvegardé et la zone sud ancienne extension française de typologie classique
- Son ouverture sur le ravin d'oued Rimmel
- Son ouverture sur l'étendue visuelle naturelle D'EL MENIA
- Donne sur des jolies perspectives des magnifiques façades de style classiques du centre-ville
- Facilité d'accès par les chemins du piéton et les chemins de l'automobiliste
- Proche des accès et axes protocolaires de la ville



Figure 13: situation de la place du 1er Novembre 1954 Source : auteur

Ses opportunités d'attraction sont :

Parmi les opportunités d'attraction de cette place on peut citer :

- Proches de toutes les commodités et services
- Proches des sites classés et bâtiments à visiter à pied ou par des balades guidées
- Possibilité d'avoir du pittoresque urbain
- Possibilité d'avoir une identité visuelle
- Possibilité d'accueillir des activités diverses sans problème d'encombrement ou de risque

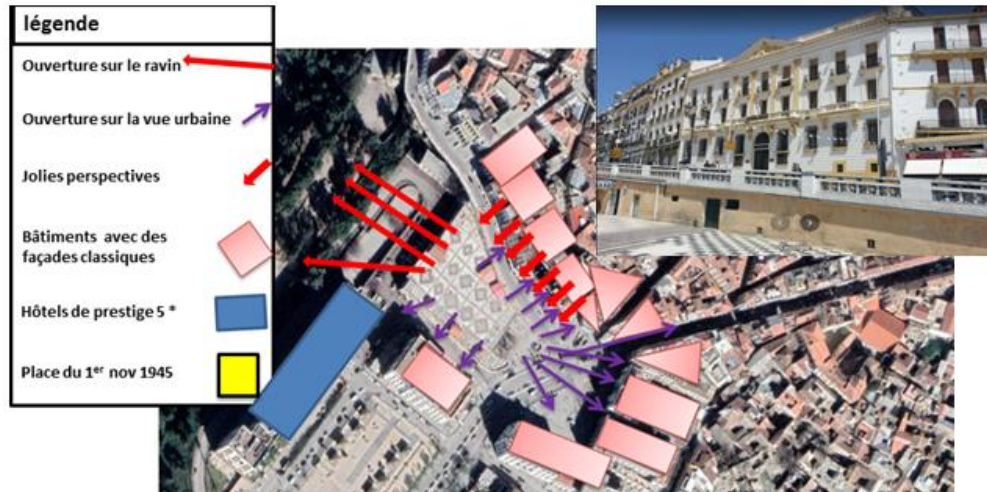


Figure 14: les avantages de la place du 1er Nov 54, Source : auteur

Pour optimiser ces opportunités d'attraction nous proposons de :

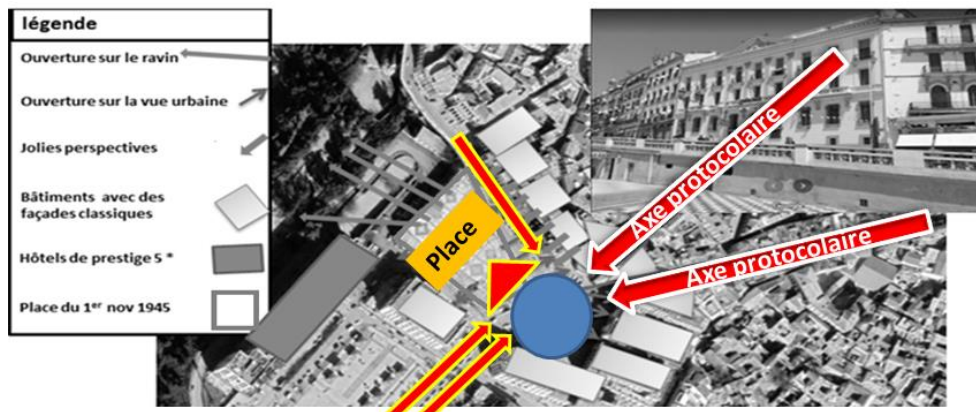


Figure 15: les avantages de la place du 1er Nov 54, Source : auteur

- Travailler les chemins du piéton
- Travailler les chemins de l'automobiliste
- Travailler les accès et axes protocolaires de la ville
- Travailler les façades urbaines (embellir, réhabiliter, améliorer selon le thème, blanchir....)
- Travailler les champs de visibilité (fenêtres urbaines, écrans panoramiques.....) et les optimiser en matière de création d'emblèmes
- créer un logos plus significatif et plus durable pour la ville. Suivant la « revalorisation du **signe** par rapport au **sens** »



Figure 16: Logos choisis pour la semaine culturelle américaine à Constantine rappelant la vocation mondiale de la ville des ponts.
Source : OGEBC

Il est aussi important de rappeler des recommandations du plan permanent de sauvegarde et de la mise en valeur des sites sauvegardés (PPSMVSS) élaboré par le ministère de la culture en 2012 pour les places de la médina qu'on aura utiliser à savoir :

- **Place 1er novembre :**

La restitution symbolique de la porte ancienne : Bab EL oued, Bab jdid (romaines)

La restitution symbolique de l'emplacement du forum antique.

- **La Place Rahbat El souf :**

La mise en valeur de la place Rahbet El Souf en restaurant le magnifique marché couvert métallique.

Remplacer le commerce du prêt à porter par la dinanderie et des boutiques de merceries.....

- **La place palais du bey :**

La restitution symbolique de l'emplacement du forum antique.

Conclusion :

Le Marketing urbain a changé la vie des villes. Il est considéré comme un élément essentiel dans leur développement économique, dont les places publiques jouent un rôle très important. L'événement de Constantine capitale de la culture arabe a été une opportunité pour le développement économique et la création d'une ville mondiale et touristique. Malheureusement aucun marketing urbain stratégique n'a été appliqué malgré la richesse historique de cette ville.

Référence :

- ANHOLT.S, (2007), « Compétitive Identity : The New Brand Management for Nations », Cities and Regions, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- BENKO, G., (1999), « Marketing et Territoire », dans FONTAN, J.M, KLEIN, J.L, TREMBLAY, D.G, (1999), Entre les métropolisations et le village global, Presse de l'Université du Québec, pp. 79-122.
- BENOIT, JM., BENOIT, P., (1989), « Décentralisation à l'affiche. La communication publicitaire des villes, départements et régions », Paris, Nathan/Agora/Ipsos.
- Chanoux, M., Serval, S, (2011), « Etat des lieux et perspectives du marketing urbain Une approche par la littérature ».
- FANTAZI, I, (2021), « Le management des opérations de conservation du patrimoine bâti en Algérie dans un contexte événementiel, cas de la vieille ville de Constantine capitale de la culture arabe 2015 », thèse de doctorat, Université Salah Boubnider Constantine3.
- GIRARD, V., BORTOLAN, A., (2003), « Marketing territorial et planification stratégique des villes françaises » Acte de colloque « le marketing du territoire », Université d'Etat d'économie de l'Oural (Russie), 23 avril.
- MEYRONIN, B., (2006), « Marketing des services publics et marketing des territoires : vers une dynamique de ré-enchantement ? » Acte de colloque, AIMS, Rouen.

- NOISETTE P., VALLERUGO F. (2010), « Un monde de villes. Le marketing des territoires durables », Editions de l'Aube, Clermont-Ferrand, 271p.
- RAINISTO, S.,K., (2003) , « Success factors of place marketing : A study of place marketing practices in Northern Europe and the United State« , Doctoral Dissertations, Helsinki University of Technology, Institute of Strategy and International Business, Finland, 19th of September, pp. 274
- Jean-Paul Carrière, Laurent Devisme, (2000), « Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques », Paris Publisud, pp. 283-304.
- VIOLIER PHILIPPE, (1999), « L'espace local et les acteurs du tourisme », Presses Universitaires de Rennes, pages 9 à 14
- MARC DUMONT, (2005), « Le développement urbain dans les villes intermédiaires : pratiques métropolitaines ou nouveau modèle spécifique ? Le cas d'Orléans et Tours », Annales de Géographie, 642, , pp. 141-162.

L'EVOLUTION SPATIALE DE LA TACHE URBAINE ET SON IMPACT SUR LA CONTINUITÉ TYPO MORPHOLOGIQUE. CAS D'ETUDE : LA VILLE D'OUED ZENATI

Docteur **Amina NAIDJA**, Docteur **Meriem BEN MACHICHE**

¹ Université Larbi Ben M'hidi Om El Bouaghi, ² Université de Constantine

3

Résumé

A travers cette étude on va essayer de prouver que l'évolution urbaine de la ville d'Oued Zenati, ainsi que le processus typologique portant de leurs tissus urbains, s'effectuent par degré de continuité, et de discontinuité. Ainsi que de se pencher sur l'identification des indicateurs de la continuité, tyomorphologique a Oued Zenati, afin d'orienter la conception des opérations d'aménagement en extension de la ville. En vue d'étudier l'évolution de la ville nous avons eu recours au système d'information géographique (ArcGis 10.1) et à la télédétection spatiale. Par la suite, nous avons donné une classification typologique des tissus urbains d'Oued Zenati en fonction, de leurs époques d'apparition, et le mode de leurs créations. A partir de cette classification, nous avons retenu notre corpus d'étude. Puis, nous avons identifié l'analyse synchronique, et diachronique comme deux démarches complémentaires, et essentielles pour retracer les règles de formation, et de transformation des tissus urbains d'une ville. En se basant dans notre analyse, sur une grille d'observation adéquate, comme celle d'Albert Lévy, tout en se faisant appel à trois critères de lecture tels que ; topologique, géométrique, et dimensionnel. Les lectures synchroniques qu'on a effectuées sur les spécimens d'analyse, nous ont amené à observer les caractéristiques formelles, et spatiales des tissus urbains, et repéré les typologies courantes. La lecture diachronique quant-a-elle nous a permis d'expliquer, une progression depuis un état, antérieur vers un état ultérieur. Les résultats de cette étude ont été traités à l'aide d'un logiciel statistique adéquat(Statistica7.1).Par l'application d'un algorithme non supervise K-means nous arrivons à identifier les types de continuité dans le processus typologique portant des tissus urbains de la ville d'Oued Zenati. De ce fait, on parvient de prouver que les types ultérieurs, dérivent des types antérieurs, sans que l'on répète de façon mimétique leurs formes, et leurs caractéristiques.

Les mots clés : Système d'information géographique, télédétection, l'approche tyomorphologique, K means, Statistica, croissance urbaine, processus typologique portant, tissus urbain, continuité, discontinuité, Oued Zenati

1-Introduction

La ville, l'urbain sont des notions qui renvoient à des lieux et à des aires, à des sociétés inscrites territorialement, à des formes spatiales, à des paysages, à des polarisations et à des distances particulières. Aussi, la ville et l'urbain constituent-ils logiquement des objets de la géographie. L'expression « géographie urbaine » utilisée par Jean Bruhnes en 1900 est ainsi antérieure à celui de « sociologie urbaine » (1930) voire de « géographie rurale »

(1960)(Anne Hertzog et Alexis Sierra 2010). Selon Rémy Allain (2004) la ville se définit comme une réalité sociale et économique, est aussi une forme complexe. Les paysages urbains, les formes urbaines, les rues, les places, l'architecture sont bien autre chose que de simples traductions matérielles de processus socioéconomiques ou politiques. D'après nos lectures fouillées on voit qu'il est difficile voire impossible de donner une définition unique à la ville, puisque c'est un concept pluridisciplinaire. Du point de vue de la sociologie, la ville se présente comme la traduction spatiale d'un type de société. En effet, l'objet propre d'une sociologie urbaine ne peut pas être la ville en elle-même mais plutôt l'ensemble des rapports qu'une société entretient avec l'espace qu'elle occupe. Du point de vue de la géographie la difficulté à définir la ville provient à la fois d'une question de seuil statistique et d'un problème de limites dans l'espace. Certains pays adoptent un seuil démographique au-delà duquel un village devient une ville. En Algérie, la ville est définie dans le cadre de la loi 06-06 du 20 Février 2006, portant loi d'orientation de la ville. Il est entendu au sens de la présente loi par : -Ville : toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles. Outre la métropole, l'aire métropolitaine, la grande ville, la ville nouvelle et la zone urbaine sensible, définies par la législation en vigueur, il est entendu au sens de la présente loi par : -Une ville moyenne : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants. -Une petite ville : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants. -Une agglomération urbaine : l'espace urbain qui abrite une population agglomérée d'au moins 5000 habitants (Bousmaha,2014). Peu d'études ont été effectuées sur les petites et les moyennes villes. De ce fait, on va essayer à travers cette investigation d'analyser l'effet de l'évolution urbaine sur la continuité tyomorphologique dans une petite ville Oued Zenati.

2-Situation de la ville d'Oued Zénati

La ville d'Oued Zénati est située au sud-ouest de la wilaya de Guelma au nord-est de l'Algérie. Elle se trouve à 449km de la wilaya d'Alger, à 117 km d'Annaba, 66.7km de la ville de Constantine et 39.3km³⁴ de la ville de Guelma (Voir figure1).

Chef-lieu de commune, elle est la deuxième importante ville après Guelma en nombre de population et ce dans les deux recensements 1998 et 2008 avec respectivement **22502**³⁵ et **27441** habitants et un taux d'accroissement annuel de **2.03%**.

Elle occupe une position stratégique, le long de la route nationale 20 reliant Guelma à Constantine, et la route nationale 81 qui mène vers Souk Ahras et la frontière Algéro-tunisienne, ainsi que la route nationale 102. Son site est marqué également par un oued important portant le même nom et qui la traverse du nord au sud et son relief montagneux appartenant à l'Atlas tellien.

³⁴ Données issues de google Maps

³⁵ Office National des Statistiques ALGER, « Armature urbaine », 2011, page 109.
https://www.ons.dz/IMG/pdf/armature_urbaine_2008.pdf consulté le 27.09.2021

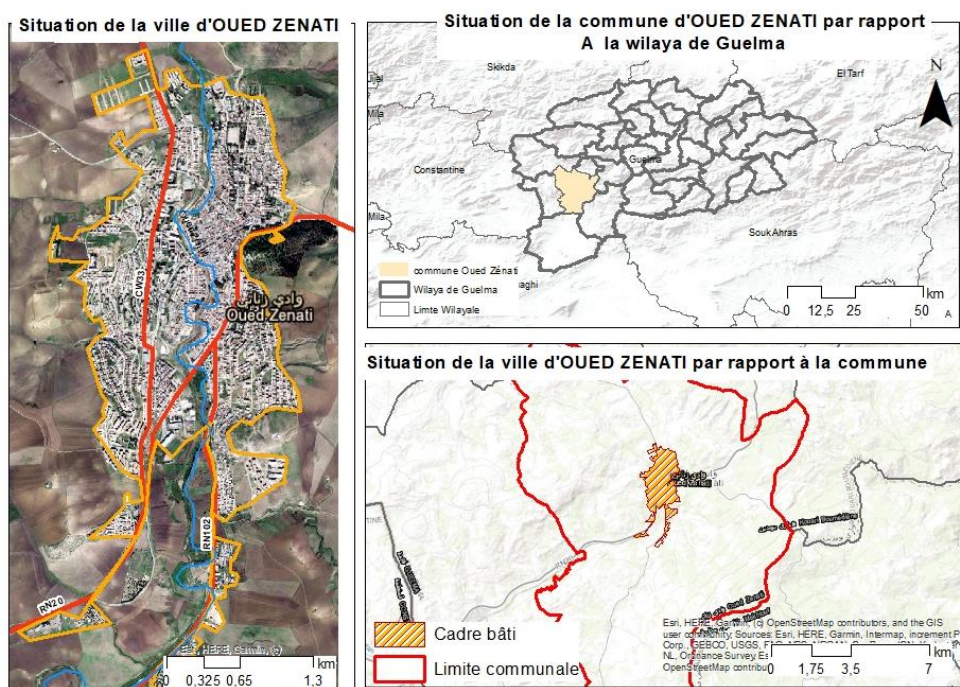


Figure 1. Carte situation de la ville d'Oued Zenati

3-Evolution spatiale de la tache urbaine de la ville d'Oued Zénati :

Afin d'étudier l'évolution de la tache urbaine de notre aire d'étude, nous avons eu recours aux systèmes d'information géographique et à la télédétection spatiale. Pour ce faire nous avons utilisé la carte topographique de 1977 d'abord, vu qu'il n'y est pas encore d'images satellitaires couvrant notre terrain, et pour les deux dates suivantes (1999 et 2021) nous avons opté pour l'extraction du bâti à partir de deux images Landsat et Sentinel disponibles sur **Earth Explorer**³⁶ ou le site de l'agence spatiale américaine (NASA) et l'institut des études géologiques américain USGS (voir tableau 1). L'extraction du bâti a été faite par la **classification supervisée** basée sur la réponse spectrale du pixel et plus particulièrement avec l'algorithme de vraisemblance maximale.

Tableau (1) : Données utilisées pour l'extraction du bâti de la ville d'Oued Zenati

Année	Données	Résolution (m)
1977	Carte topographique OUEDZENATI N7-8 1/25000, INC.	/
1999	Image satellite LANDSAT-7 ETM	30
2021	Image satellite Sentinel2	10

Tableau (2) : Evolution de la tache urbaine de la ville d'Oued Zenati

Année	Surface bâtie (km ²)	Taux de croissance de la surface bâtie%	Taux de croissance annuel de la surface bâtie%
1977	0,20	1185	53.86
1999	2,57		0.65
2021	2,94	14.40	

³⁶ : <https://earthexplorer.usgs.gov/>

Le présent tableau (2) et la présente figure (2) issues de la télédétection et la classification supervisée montrent que :

Jusqu'à 1977, la ville s'est développée le long de l'Oued et majoritairement sur sa rive droite, en occupant une surface de 0.20km². Les tissus urbains durant cette période sont issus de l'action exogène des colons et l'action endogène des autochtones. De ce fait la ville d'Oued Zenati pendant cette époque connaît deux types de tissus urbains (modèle colonial extrinsèque et un type auto construit non planifié).

Jusqu'au 1999 et pendant deux décennies, la ville a connu une croissance spatiale galopante arrivant jusqu'à 2.57 km², avec un taux de croissance annuel qui a atteint presque 54%. Où la ville a gardé sa croissance linéaire le long de l'oued et de manière équitable sur les rives gauche et droite, et notamment le long du chemin de wilaya 33 qui mène vers Bordj Sabat et Skikda. Durant cette période la ville connaît trois types de tissus urbains. Un type planifié (logement collectifs, semi collectifs et quelques équipements), un type auto construit planifié (les lotissements 1 et 2), et un type auto construit non planifié (les bidonvilles). Les deux types premiers sont issus de l'action volontariste de l'état (dans le cadre de PUD) pour rattraper le problème de logement. Tandis que l'apparition du troisième type est expliquée par l'exode rural massif des ruraux vers la ville.

Jusqu'au 2021 la ville s'étend sur presque 3km² avec un taux de croissance annuel de l'ordre de 0.65%, l'extension a eu lieu notamment à la partie nord-ouest, ouest et sud-est, sous forme de lotissements, équipements et bâtiments collectifs. Cette croissance lente de la ville pourrait être expliquée par la vocation agricole de la commune. Durant cette période l'état a essayé d'améliorer l'image de la ville par l'éradication des tissus urbains précaires et la création des nouveaux tissus urbains dans le cadre de programme RHP (résorption de l'habitat précaire). Pendant cette phase aussi l'état n'a pas cessé de produire des nouveaux tissus urbains (habitat collectifs –social, LSP.Etc...lotissement 3 et 4.) dans le cadre du PDAU.

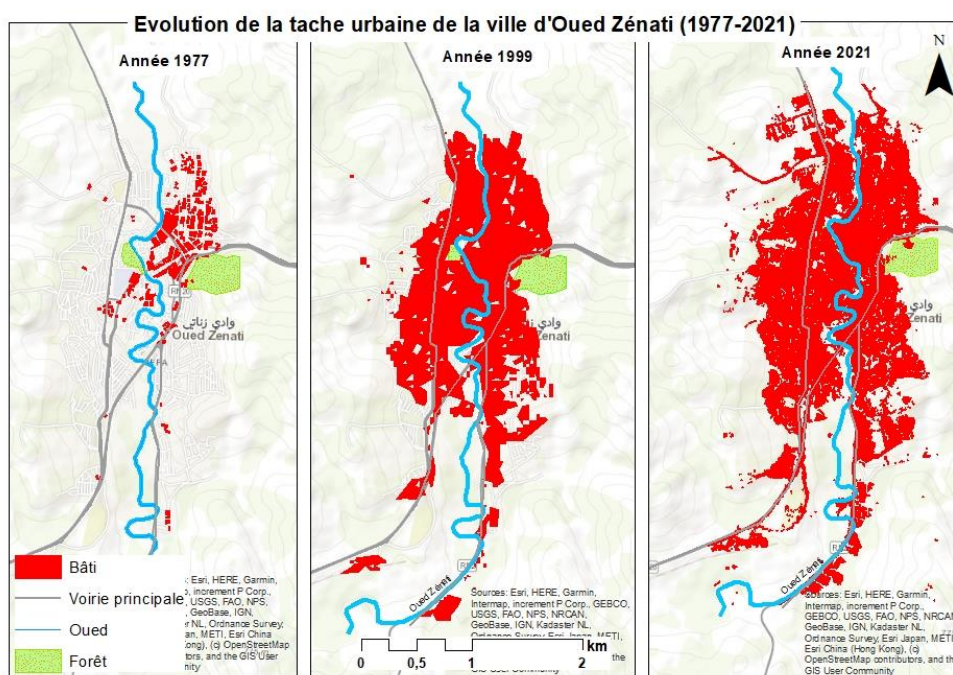


Figure 2 : Evolution de la tache urbaine de la ville d'Oued Zenati (1977-2021)

4- Les indicateurs de la continuité typologique dans le processus typologique portant des tissus urbains :

Le processus typologique portant, concerne la croissance horizontale de la ville, par agrégation successive, de nouveaux tissus, et de types nouveaux, qui se juxtaposent, à la limite des anciens (Racine, 1999). Le processus de formation, et de transformation sont intimement liés. La naissance des villes, se fait, par anneaux successifs de croissance, et ce à partir d'un noyau d'origine (processus portant de formation). Au fil du temps ces divers anneaux subissent des modifications en vue d'adapter ces tissus à des modes de vie en perpétuelle mutation (processus parallèle de transformation) (Pierre Gauthier, 2003). La succession des couches de croissance de la ville, ainsi que le processus typologique portant de leurs tissus urbains, s'effectuent par degré de continuité, et de discontinuité (Naidja Amina ,2014). En vue de déterminer les indicateurs de la continuité tyomorphologique dans le processus typologique portant des tissus urbains de la ville d'Oued Zenati, l'approche tyomorphologique a été appliquée. Les méthodes de la tyo morphologie sont nombreuses et toutes importantes. Pour atteindre les objectifs de cette étude, nous avons constitué un processus qui fait appel à la classification typologique de Philippe Panerai ce qui va nous permettre à déterminer notre corpus d'étude. Puis une lecture synchronique et diachronique selon le model G.Canigia a été effectuée pour déterminer les indicateurs permanents et substituants. L'observation synchronique et diachronique a été faite suivant la grille d'observation d'Albert Lévy (Voir figure 3). Et afin de décrire les structures morphologiques, les critères de lecture (topologique, géométrique et dimensionnelle) de Pierre Pinon, et Dupré Henry ont été utilisé.

	Site	Espace libre	Bâti	Viaire	Parcellaire
Parcellaire		△	○	△	□
Viaire	△	△	○	□	
Bâti	○	○	○		
Espace libre	△	□			
Site	□				

- Analyse typologique interne à un réseau
- △ Relation des différents systèmes entre eux.
- Relation du svstème bâtie avec les autres

Figure 3 : La grille d'observation analytique selon Albert Levy

4-1-Le corpus d'étude

Après avoir passé en revue sur l'évolution de la ville dans la première phase de cette étude, et après expliqué le modèle analytique adopté on peut déterminer notre corpus d'étude. Le corpus d'étude est non probabiliste. Les spécimens retenus sont des spécimens typiques, c'est-à-dire qu'ils sont sélectionnés selon leurs degrés de représentativité. En se basant dans notre choix des spécimens, sur l'époque d'apparition, la logique de production, et en faisant appel à nos investigations, et nos observations non participatives du contexte d'étude. Le corpus d'étude s'est établi alors comme suit (Voir tableau 3 et figure 4) :

Tableau 3 : Le corpus d'étude

Types des tissus urbains	Spécimens retenus
Tissu urbain issu de l'action exogène des colons (model colonial extrinsèque)	Quartier colonial (partie adjacente a Mosquée el hidaya)
Tissu urbain issu de l'action endogène des autochtones (Auto construit non planifié)	Rue de hawas
Tissu urbain issu de l'action volontariste de l'état (Auto construit planifié)	Lotissement 1 (Ziza)
Tissu urbain planifié et construit par l'état	Cité Mohammed Bougussa (Gueriene)

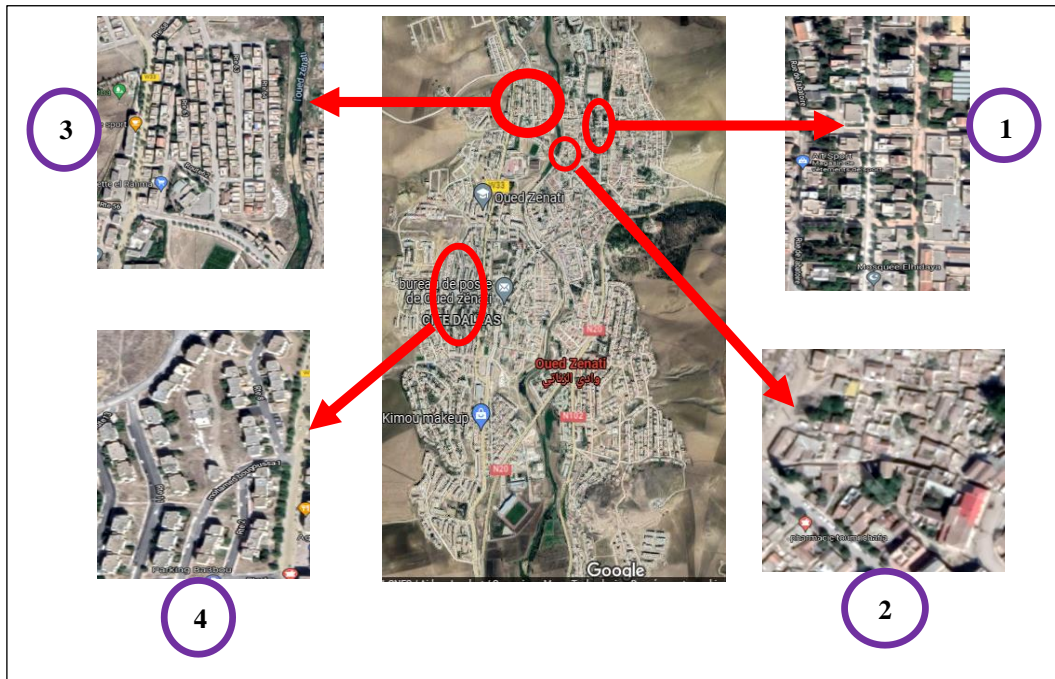


Figure 4 : Les spécimens retenus

4-2-Lecture synchronique et diachronique

Pour classifier les indicateurs de la continuité tyomorphologique K-means a été calculé par l'utilisation d'un logiciel statistique adéquat Statistica (7.1). **K-means** (k-moyennes) est un algorithme non supervisé de **clustering** non hiérarchique. Il permet de regrouper en clusters distincts les observations du data set. Ainsi les données similaires se retrouveront dans un même cluster. Par ailleurs, une observation ne peut se retrouver que dans un cluster à la fois (exclusivité d'appartenance). Une même observation, ne pourra donc, appartenir à deux clusters différents (Younes Benzaki, 2018).

4-2-1-Le système viaire :

Le present tracé (figure 5) et le présent tableau (4 : A, B, C) issues de la classification non supervisée K-means montre qu'il y trois types de continuité dans le système viaire. De ce fait on note une continuité de la caractéristique **Echelle** dans la dimension topologique de la liaison des voies avec les trames entre le tissu urbain auto construit planifié et le tissu urbain planifié. La seconde liaison se définit par une continuité de la caractéristique **Juxtaposée** dans la dimension topologique de la position relative des trames du réseau viaire entre tous les tissus urbains (colonial, auto construit non planifié,

autoconstruit planifié et planifié). La troisième classe montre une continuité entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain autoconstruit planifié et le tissu urbain planifié. Cette dernière se présente par la continuité des trois caractéristiques suivantes :

- La caractéristique **obéissance** dans le critère géométrique de la relation directionnelle entre une trame et un axe, et la relation directionnelle entre trame.
- La caractéristique **semblable** dans le critère géométrique de la relation figure entre les trames.
- La caractéristique **non hiérarchisé** dans le critère dimensionnel des dimensions relatives des largeurs de voies.

Tableau (4 : A, B, C) : Les composants de chaque classe

A	
Composants classe 1	Distance
LTV1	0,00

B	
Composant classe 2	Distance
LTV2	0,00

C	
Composant classe 3	Distance
LVG1	0,00
LVG2	0,00
LVG3	0,00
LVD	0,00



Figure 5 : classification K-means du système viaire

4-2-2-Le système parcellaire :

K-means du système parcellaire indique qu'il ya trois classes de continuité (voir figure 6), tels que la première classe est décrite par une continuité entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain autoconstruit planifié et le tissu urbain planifié. La deuxième classe se définit par une continuité entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain contemporain planifié. La troisième classe se définit par une continuité entre tous les tissus urbains examinés. Le tableau (5 : A,B,C) issu du calcul de K-means montre les composants de chaque classe comme suit :

Classe 1 : Cette classe contient une continuité de cinq caractéristiques tels que :

- Une continuité de la caractéristique **Accolement** dans de la position relatives des parcelles du critère topologique.
 - Une continuité de la caractéristique **Obéissance** dans la relation directionnelle entre les parcelles du critère géométrique.
 - Une continuité de la caractéristique **Régulière** dans la dimension figure du critère géométrique.
 - Une continuité de la caractéristique **Obéissance** dans la relation directionnelle entre les trames parcellaires du critère géométrique.
 - Une continuité de la caractéristique **Constance** dans la dimension des parcelles a l'intérieur du système parcellaire du critère dimensionnel.
- Classe 2 : Une continuité de la caractéristique **Rectangulaire Allongée** dans la proportion moyenne des parcelles composant le parcellaire du critère dimensionnel.
- Classe 3 : La présente classe se définit par la continuité des deux caractéristiques **Proximité** et **Continuité** dans l'espace entre les parcelles et dans la position relatives des trames parcellaires du critère topologique.

Tableau (5 : A, B, C) : Les composants de chaque classe

A	
Composants classe 1	Distance
PT1	0,00
PG1	0,00
PG2	0,00
PG3	0,00
PD2	0,00

B	
Composants classe 2	Distance
PD1	0,00

C	
Composants classe 3	Distance
PT2	0,00
PT3	0,00

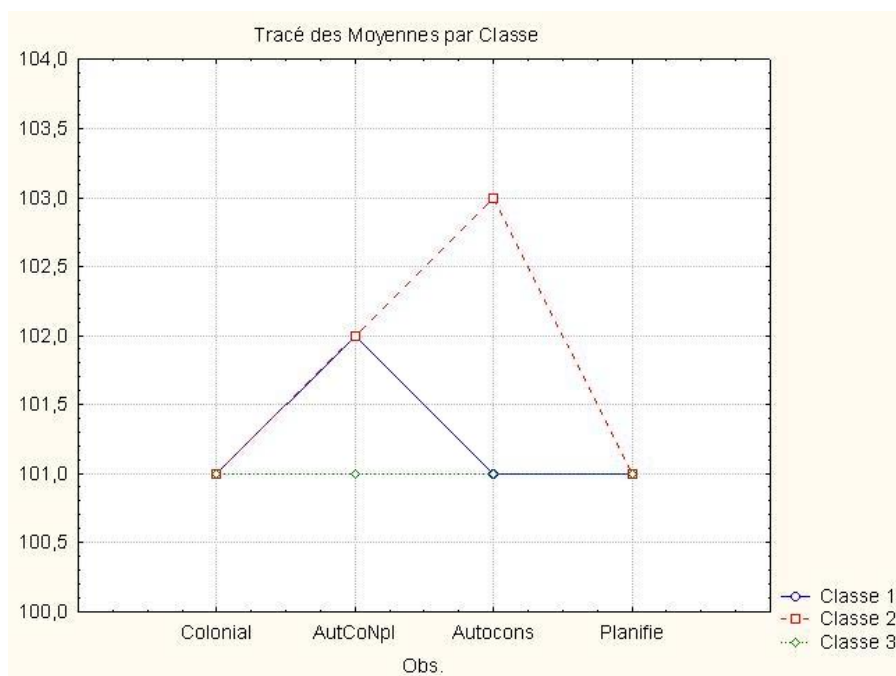


Figure 6 : classification K-means du système parcellaire

4-2-3-Le système espace libre

La présente figure (7) et le present tableau (6) de K-means indiquent qu'il ya quatre classe de continuité dans le système de l'espace libre. De ce fait on note dans la position relative des places publique une continuité de la

caractéristique **Non contigue** entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain autoconstruit non planifié, et le tissu urbain autoconstruit planifié. Le K means de l'espace public indique aussi qu'il ya une continuité de la caractéristique **ne communique pas** et **discontinuité** entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain autoconstruit planifié. On note aussi une continuité de la caractéristique **Différence** entre tout les tissus urbains investigués. La quatrième classe de K-means se définit par une continuité de la caractéristique **Désobeissance** dans la relation directionnnelle entre les axes (Continuité entre le tissu urbain autoconstruit non planifié, le tissu urbain autoconstruit planifie, et le tissu urbain planifié construit par l'état).

Tableau (6 : A, B, C,D) : Les composants de chaque classe

A	
Composants classe 1	Distance
LT1	0,250000
LG2	0,250000

B	
Composants classe 2	Distance
LT2	0,00

C	
Composants classe 3	Distance
LT3	0,00

D	
Composants classe 4	Distance
LG1	0,00

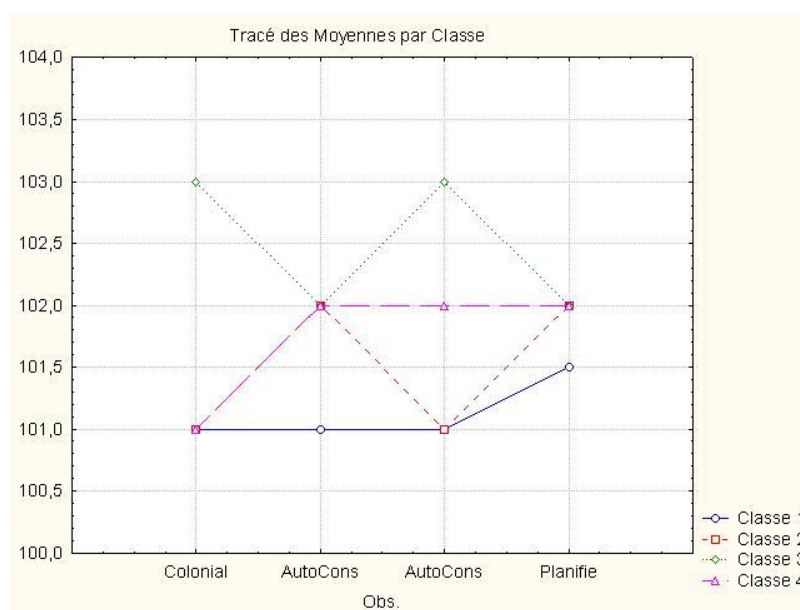


Figure 7 : Classification K-means du système espace libre

4-2-4-Le système bâtie

La présente figure (8) de K-means du système bâtie indique qu'il ya trois classe de continuité. Par ailleurs la classe 1 montre une continuité entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain auto construit planifie et le tissu urbain planifie. Cette continuité se révèle par la permanence des caractéristiques suivantes ; **Similaire**, et **Constance** dans la figure des éléments bâtis, la relation de figure entre les éléments bâtis, et la relation dimensionnelle entre les éléments bâtis respectivement. La classe 2 présente une continuité entre tous les tissus urbains examinés. Cette dernière concerne la persévérance des caractéristiques **Accolement**, et **Régulière** dans la position relative des

éléments bâtis et la position des bâtiments singuliers par rapport à la trame bâtie respectivement. La 3^{ème} classe quant à elle révèle une continuité entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain autoconstruit planifié. Cette dernière se définit par la constance de la caractéristique **Trame continue dans deux directions** dans le système de liaison de la trame bâtie.

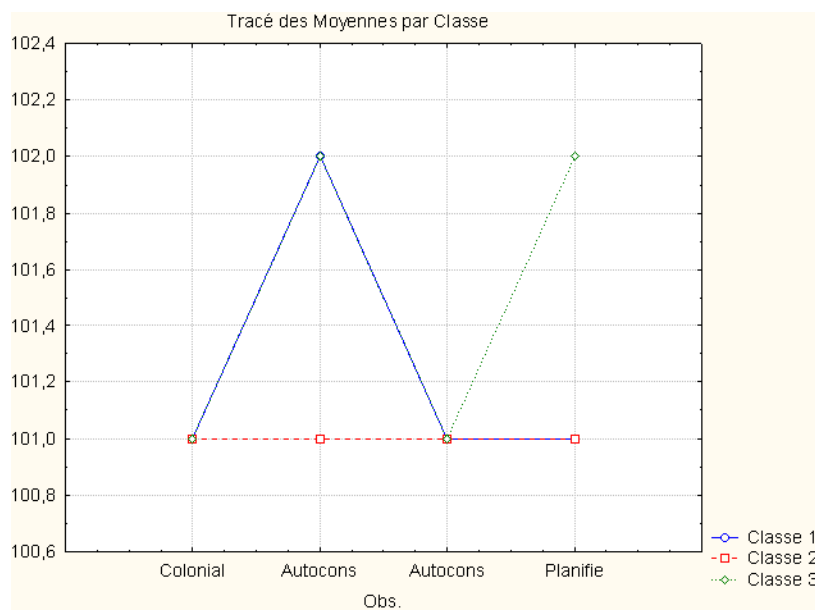


Figure8 : Classification K-means du système bâtie

4-2-5- Le rapport entre le site et le système viaire

Le K-means du rapport site système viaire montre qu'il ya une seule classe de continuité (continuité entre tous les spécimens analysés) au niveau de ce rapport. Cette continuité se présente par la constance de trois caractéristiques tels que : **Coincidence**, **Dépendance** et **Obéissance** dans Position relatives de la voirie et les lignes du relief, Liaison entre la voirie et les lignes du relief et dans Relations directionnelles entre voies, et les lignes du relief respectivement.

4-2-6-Le rapport entre le site et les espaces libres

Le K-means du rapport site espace libre indique la présence d'une seule classe de continuité (Continuité entre tous les spécimens analysés) au niveau de ce rapport. Cette continuité se décrit par la permanence des caractéristiques suivantes : **Obéissance**, **Complémentarité** et **sans rapport d'échelle** dans Relation directionnelle entre les lignes du relief, et les axes des espaces libres, Relation de figures entre lignes de relief et les espaces libres et dans l'échelle des espaces libres par rapport aux lignes du relief respectivement.

4-2-7-Le rapport entre le système viaire et le système parcellaire

K-means du rapport système viaire système parcellaire montre la présence de quatre classes de continuité. La première est celle de la continuité (entre tissu urbain colonial, autoconstruit non planifié et autoconstruit planifié) du caractéristique **Accolement** dans la position de la parcelle par rapport à la voie de desserte. La deuxième classe de continuité entre le tissu urbain autoconstruit non planifié, le tissu urbain autoconstruit planifié, et le tissu urbain planifié construit par l'état concerne la persistance de la caractéristique **Inconstance** dans les dimensions de façade parcellaire sur une voie. La troisième classe de continuité entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain autoconstruit planifié se définit par la persévérance de la caractéristique **Obéissance** dans les relations directionnelles entre trame parcellaire, et l'axe d'une rue. La quatrième classe de continuité entre tous les tissus urbains

analysés concerne la persistance des trois caractéristiques suivantes : **Directe**, **Semblable**, et **Inconstance** dans la liaison entre la parcelle et la voie de desserte, les relations directionnelles entre trame parcellaire, et l'axe d'une rue, et les relations dimensionnelles entre trames parcellaires, et viaires respectivement (voir tableau 7 et figure 9).

Tableau (7 : A, B, C,D) : Les composants de chaque classe

A	
Les composant de classe 1	Distance
VPT1	0,00

B	
Composant de classe 2	Distance
VPD2	0,00

C	
Composant classe 3	Distance
VPG1	0,00

D	
Composant classe 4	Distance
VPT2	0,00
VPG2	0,00
VPD1	0,00

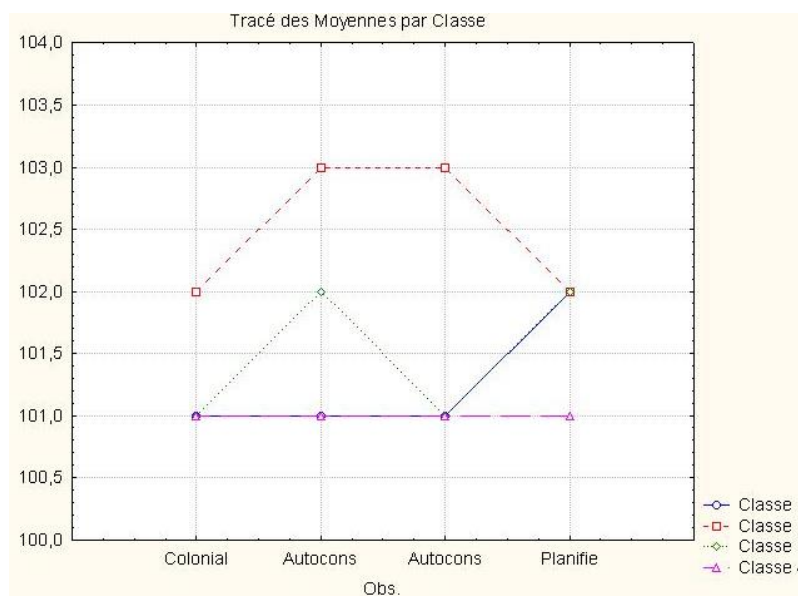


Figure 9 : Classification K-means du rapport système viaire système parcellaire

4-2-8-Le rapport entre le système viaire, et le système des espaces libres

K-means du rapport système viaire espace libre indique la présence de cinq classes de continuité dans ce rapport. La première classe de continuité (entre tous les tissus urbains analysés) concerne la persistance de la caractéristique **Ne Coïncidant Pas Avec Un Point Particulier** dans les positions relatives des places par rapport au réseau viaire. La seconde classe quant à elle concerne la continuité entre le tissu urbain autoconstruit planifié et le tissu urbain planifié construit par l'état. Cette dernière se définit par la persévérance de la caractéristique **Adjacent** dans la position des espaces libres par rapport à la voirie. La troisième classe de continuité entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain autoconstruit planifié. Cette dernière se révéla par la persistance de la caractéristique **Obéissance** dans les relations directionnelles des axes de l'espace libre, avec le réseau viaire. La quatrième classe issue de la classification K-means concerne la continuité entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain autoconstruit non planifié et le tissu urbain

planifié construit par l'état. Cette continuité se définit par la persistance des deux caractéristiques suivantes : **Place Dont La Figure Est Complémentaire A Celle Des Réseaux Des Rues et Répétitifs**. La cinquième classe de la classification K-means montre une continuité entre le tissu urbain colonial, le tissu urbain autoconstruit planifié et le tissu urbain planifié construit par l'état. Cette dernière se révèle par la persistance de la caractéristique **Voirie Coupant Un Espace Libre** dans la nature de liaison entre voirie, et espace libre (Voir tableau 8 et figure 10).

Tableau (8 : A, B, C,D,E) : Les composants de chaque classe

A	
Composant de classe 1	Distance
VLT1	0,00

B	
Composant classe 2	Distance
VLT2	0,00

C	
Composant classe 3	Distance
VLG1	0,00

D	
Composant classe 4	Distance
VLG2	0,00
VLD1	0,00

E	
Composant classe 5	Distance
VLG3	0,00

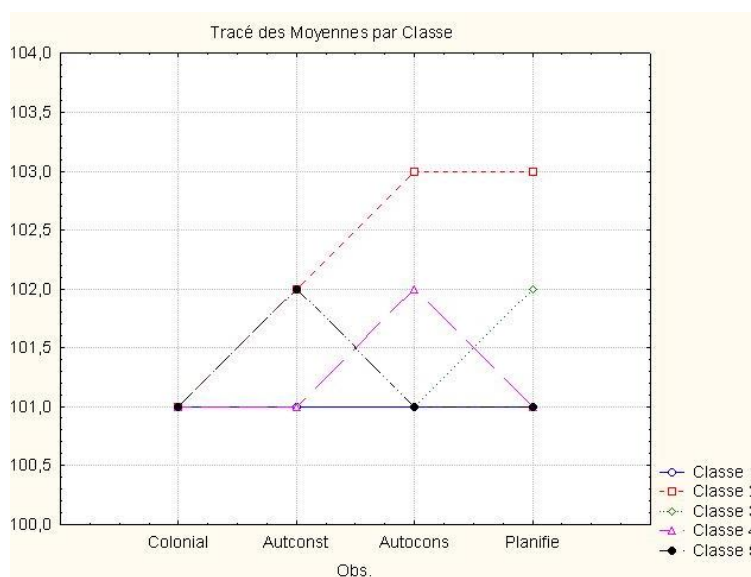


Figure 10 : Classification K-means du rapport système voirie système espace libre

4-2-9-Le rapport entre système parcellaire et le système des espaces libres

La classification non supervisée K-means du rapport système parcellaire système des espaces libres indique la présence de deux classes de continuité dans ce rapport. La première classe est celle de la continuité entre tous les tissus urbains analysés. Cette dernière se révèle par la persistance des deux caractéristiques suivantes : **Inscrit Dans Une Trame** et **Similarité**. La seconde classe de continuité entre le tissu urbain autoconstruit non planifié, le tissu urbain autoconstruit planifié, et le tissu urbain planifié construit par l'état se révèle par la persévérance des deux caractéristiques suivantes : **Désobéissance** et **Différence** dans les relations directionnelles entre les axes des espaces libres singuliers, et les axes des parcelles et dans l'échelle des espaces libres par rapport aux parcelles (Voir tableau 9 et figure 11).

Tableau (9 : A, B) : Les composants de chaque classe

A		B	
Composants classe 1	Distance	Composants classe 2	Distance
PLT1	0,00	PLG1	0,00
PLG2	0,00	PLD	0,00

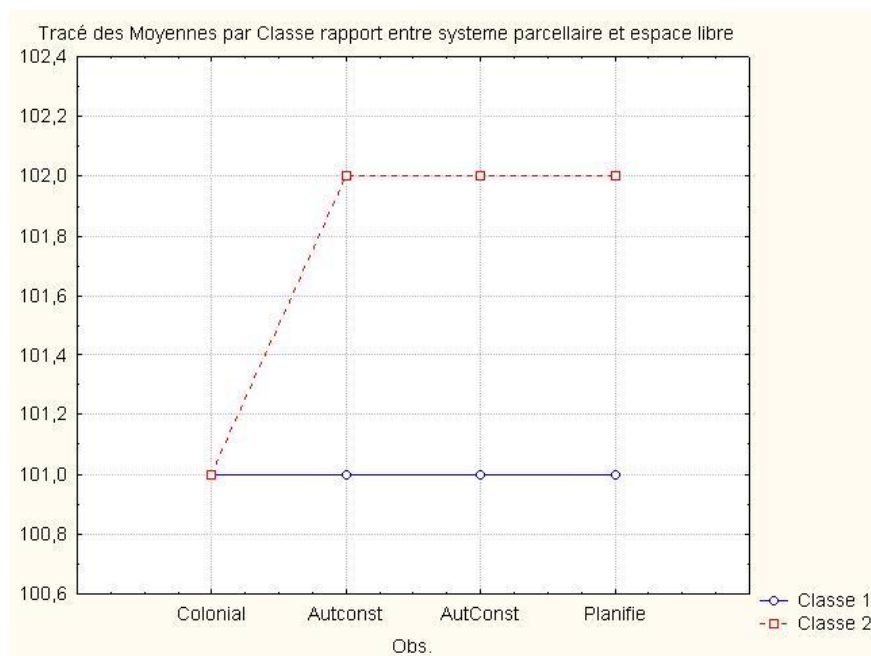


Figure 11 : Classification K-means du rapport système parcellaire système espace libre

4-2-9- Le rapport entre système bâti et système des espaces libres

La classification non supervisée K-means montre qu'il ya trois classe de continuité dans le rapport entre le système bâti et le système des espaces libres. La première classe montre une continuité entre le tissu colonial et le tissu urbain autoconstruit planifié. Cette dernière est marquée par la persistance de la caractéristique Inclusion dans la position des bâtiments singuliers par rapport aux espaces libres. La seconde classe indique une continuité entre tous les tissus urbains investigués. Cette dernière se révèle par la persévérance des deux caractéristiques suivantes : **Multiple** et **Espace Public Résiduel D'édifices Répétitifs Géométriques**, dans les deux critères topologique (Communications des bâtiments par rapport aux espaces libres) et géométrique (Relations de figures résiduelles les unes des autres) respectivement. La troisième classe de continuité entre le tissu urbain colonial et le tissu urbain planifié construit par l'état. Cette dernière se définit par la persistance de la caractéristiques Obéissance dans la relation directionnelle bâti, espace libre (Voir tableau 10 et figure 12).

Tableau (10 : A, B,C) : Les composants de chaque classe

A	
Composants	Distance
classe 1	
BLT1	0,00

B	
Composants	Distance
classe 2	
BLT2	0,00
BLG2	0,00

C	
Composants	Distance
classe 3	
BLG1	0,00

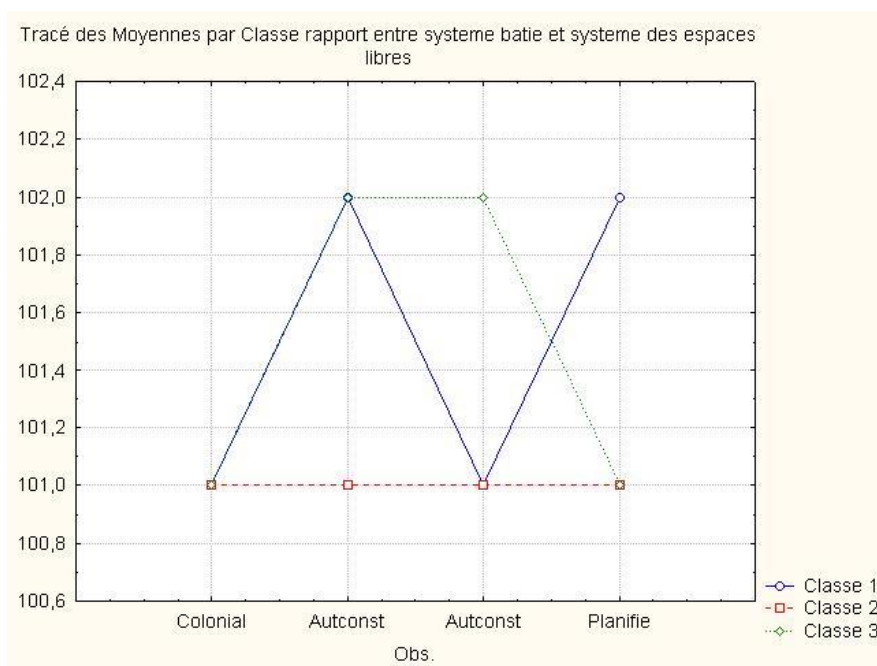


Figure 12 : Classification K-means du rapport système bâtie système espace libre

5-Conclusion :

A travers cette analyse on a essayé d'étudier l'évolution de la tache urbaine de la ville d'Oued Zenati ainsi de se pencher sur le phénomène de métissage typologique dans le processus typologique portant de leurs tissus urbains. Les résultats de cette étude montrent que l'évolution de la tache urbaine de la ville d'Oued Zenati connaît une croissance lente due à la vocation agricole de la commune. La lecture typo morphologique de la présente ville indique les types ultérieurs dérivent des types antérieurs sans refaire de façon mimétique leurs apparences et leurs spécificités. Les résultats de cette analyse peuvent être considérés comme un fil conducteur dans la conception des opérations d'aménagement en extension de la ville.

6-Référence bibliographique :

- Anne Hertzog et Alexis Sierra (2010). Penser la ville et l'urbain, les paradoxes de la géographie française. <https://doi.org/10.4000/echogeo.11898>
- Boughrira Hadji Quenza, « Le processus évolutif des villes algériennes : un phénomène de nature typologique, Cas de Blida, Cherchel, et El oued ». Thèse de Doctorat, Ecole polytechnique d'architecture, et d'urbanisme, Alger -2010-.
- Bousmaha Ahmed (2014) . Le rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation en Algérie. Le cas de la région centrale du

Tell de l'est Algérien. Sciences & Technologie. D - N°39, Juin (2014). pp.29-44

[file:///C:/Users/Dell/Downloads/LE%20ROLE%20DES%20PETITES%20VILLES%20DANS%20LE%20MOUVEMENTD%E2%80%99URBANISATION%20EN%20ALGERIE%20%20LE%20CAS%20DE%20LA%20REGION%20CENTRALE%20DU%20TELL%20DE%20L%E2%80%99EST%20ALGERIEN%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Dell/Downloads/LE%20ROLE%20DES%20PETITES%20VILLES%20DANS%20LE%20MOUVEMENTD%E2%80%99URBANISATION%20EN%20ALGERIE%20%20LE%20CAS%20DE%20LA%20REGION%20CENTRALE%20DU%20TELL%20DE%20L%E2%80%99EST%20ALGERIEN%20(3).pdf)

- Racine, F (1999) Degré de discontinuité dans la transformation des tissus urbains au Québec : influence des types suburbains. Thèse de Ph.D., Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'Aménagement.
- Rémy Allain (2004). Géographie, aménagement et architecture de la ville. **U** : Géographie (Morphologie urbaine)
<https://www.armand-colin.com/morphologie-urbaine-9782200262624>
- Sandrine Berroir (1996). L'Espace géographique .Vol. 25, No. 4, États-Unis : l'impact des nouvelles politiques (1996), pp. 353-368 (16 pages).Published By: Editions Belin
<https://www.jstor.org/stable/44381112>
- Naidja, A (2014). La croissance urbaine et son influence sur la continuité et la discontinuité typomorphologique –Cas des tissus urbains de la ville de Biskra- Université de Biskra. http://thesis.univ-biskra.dz/148/1/archi_m3_2014.pdf
<https://metropolitiques.eu/Pourquoi-et-comment-analyser-les.html>
<https://mrmint.fr/algorithmes-k-means>

ATTRACTIVITE ET QUALITE DE VIE, CAS DE LA VILLE D'OUM EL BOUAGHI

Sarra Ismahane NADJAR¹ & Pr. Said MAZOUZ²

¹ Doctorante, université d'Oum El Bouaghi, Algérie

[Sarraismanenadjar@gmail.com](mailto:Sarraismahanenadjar@gmail.com)

² Département d'architecture, université d'Oum El Bouaghi, Algérie

Résumé :

L'attractivité d'un territoire est généralement assimilée à la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou de population. L'attractivité territoriale est composée de plusieurs types et composantes, un de ces types est l'attractivité liée au cadre de vie, qu'est la capacité d'une ville, d'un territoire ou d'un quartier d'attirer et de donner envie de venir et de rester en offrant le meilleur cadre de vie, la meilleure offre urbaine (espaces publics, équipements, services, commerces, etc.), la sécurité, l'offre scolaire et universitaire qui deviennent des éléments décisifs dans les choix de localisation résidentielle. Certains l'appellent attractivité résidentielle qui est à son tour multiple par les différents acteurs qui peuvent être attiré que ce soit des touristes, des cadres, des hommes d'affaires, des consommateurs, des entreprises... etc.

L'objectif de cette contribution est d'analyser l'attractivité de la ville d'Oum el Bouaghi liée au cadre de vie à travers un quartier d'habitat collectif. La recherche procède par une modélisation de l'espace par le biais des techniques de la syntaxe spatiale en se basant sur les propriétés d'accessibilité et par un questionnaire dédié aux habitants.

Améliorer la qualité de vie, améliorer l'attractivité ? L'attractivité est une conséquence de la qualité de vie : améliorer le quotidien des habitants participe à l'amélioration de l'attractivité de leur territoire. Le diagnostic de la qualité de vie à la ville d'Oum el Bouaghi nous a permis de dégager certains déséquilibres dont il faut traiter et des opportunités dont il faut profiter au futur pour l'amélioration de l'attractivité et la qualité de vie à la ville.

Les mots clés : attractivité, cadre de vie, habitat collectif, syntaxe spatiale, quartier.

1- Introduction :

L'attractivité joue un rôle primordial pour la vie et l'avenir des villes, des territoires et des quartiers car le choix de l'implantation humaine et économique se fait en fonction de cette dernière. L'attractivité ne se réduit pas aux fonctions économiques (échanges, production, investissement...) des villes, elle renvoie aux dimensions urbaines, sociales, culturelles. En plus de la production, il y'a l'identité que la ville offre à ses habitants et aux services tels que : le bien être, l'espace public, le loisir, la qualité de vie, ...etc.

La qualité de vie, un des facteurs principaux de l'attractivité, dont certains pays renforce leur attractivité par l'amélioration de la qualité de vie urbaine. En effet L'attractivité c'est aussi la qualité de vie, c'est donner envie d'y venir et d'y rester dans un lieu précis. La qualité de vie s'avère un puissant levier pour l'attractivité d'un quartier, d'un territoire ou d'une ville.

La plupart des villes Algériennes considérées comme un lieu attrayant ne tardent pas à perdre leur attractivité, par le prototype du mal vivre et la dégradation des conditions de la vie quotidienne. Ce phénomène est le résultat d'un processus d'urbanisation accélérée, et l'application des programmes d'habitat, dont l'objectif était la réalisation des programmes de logement collectifs et leurs équipements de services. Malheureusement, l'application

de ces programmes sur terrain a produit un cadre bâti dégradé avec le temps et donne la naissance des quartiers marginalisés, enclavés et dépourvus de tout aménagement a engendré de multiples maux sociaux, produisant une image de ghetto, et où la qualité de vie est médiocre et le sentiment d'insécurité des habitants est omniprésent.

C'est le cas de la ville d'Oum el bouaghi. Malgré les projets projetés et en cours de réalisation pour l'amélioration du cadre de vie, le manque d'une vraie stratégie pour remédier aux maux des quartiers ne cesse de s'aggraver, et les opérations restent ponctuelles et insuffisantes, qui se traduisent par les opérations de l'amélioration des conditions de vie. La qualité de vie de ses habitants est en dégradation continue. Parmi ces quartiers, le pos A de la nouvelle ville makomades.

2- Définition des concepts :

2-1- L'attractivité :

L'attractivité est une notion à la fois complexe, relative et multidimensionnelle (HATEM F. 2007). Selon une étude réalisée en 2001 par la délégation interministérielle de l'aménagement et de la compétitivité des territoires en France (DIACT) : « *l'attractivité est entendue comme étant la capacité à attirer et à retenir les activités, les entreprises et la population* » (Coeuré, B. et all, 2003)

L'attractivité territoriale est composée de plusieurs types et composantes, parmi ces types L'attractivité liée à la qualité de vie, qu'est la capacité d'une ville, d'un territoire ou d'un quartier d'attirer et de donner envie de venir et de rester en offrant le meilleur cadre de vie, la meilleure offre urbaine (espaces publics, équipements, services, commerces, etc.), la sécurité, l'offre scolaire et universitaire qui deviennent des éléments décisifs dans les choix de localisation résidentielle. Certains l'appellent attractivité résidentielle qui est à son tour multiple par les différents acteurs qui peuvent être attiré que ce soit des touristes, des cadres, des hommes d'affaires, des consommateurs, des entreprises, etc. Cette attractivité est devenue aussi importante que l'attractivité économique. (Olivier Ratouis, 2003)

2-2- La qualité de vie :

Il est difficile de trouver une définition universelle de la qualité de vie (CELLIER H.2008). Le concept de qualité de vie fait référence à des notions variées allant de la préservation de l'environnement, l'amélioration des conditions d'existence, la valorisation des espaces de vie jusqu'à la prise en compte des problèmes de société comme la sécurité et l'emploi, en passant par l'adaptation optimale des services et la satisfaction croissante que doivent procurer les structures sanitaires, éducatives, culturelles et de loisirs. (ABBACI.S, 2013)

La qualité de vie, est aussi une notion multidimensionnelle composée de deux sphères : la Sphère de la vie matérielle comme les conditions matérielles d'existence, les disparités socio-économiques, l'accès à des équipements de toutes sortes et l'organisation des activités dans l'agglomération (Sénécal, G.2001). La sphère de la vie immatérielle, c'est le bien être ressenti et la satisfaction des individus.

3- Méthodologie :

L'objectif de cette contribution est d'analyser l'attractivité de la ville d'Oum el Bouaghi liée au cadre de vie d'un de ces quartiers et de déterminer les éléments et les critères de la qualité de vie quotidienne en milieu urbain et cela par :

3-1- L'aspect spatial : ceci est défini à travers une analyse syntaxique de l'espace, en se basant sur les mesures configurationnelles en relation au phénomène de la fréquentation de l'espace. Selon les différentes échelles de la perception, l'étude a une échelle globale du système spatial et une échelle locale.

L'analyse numérique de l'espace à travers la syntaxe spatiale se base sur un ensemble d'outils de représentation qui rendent les propriétés de l'espace quantifiables. Cette représentation s'opère selon deux axes : en premier lieu, le plan donne naissance à un graphe d'un type particulier dont les caractéristiques sont de nature qualitative, constituent une première source d'informations. Ensuite, sur base du graphe et par le biais de formules mathématiques, l'espace étudié est transcrit en données quantitatives (*Hillier et Hanson, 1984*). Les techniques et les mesures de cette méthode donnent la possibilité de provisionner certains comportements sociaux, la disposition du système spatial, d'organiser l'accessibilité, de contrôler les flux (*Derya Arslan et al. 2016*). Cette analyse a été effectuée en utilisant le logiciel Depthmap ; un logiciel développé sur la base de la théorie de la syntaxe spatiale.

3-2- L'aspect comportemental -le questionnaire- : afin d'éviter les mauvaises interprétations, on a opté pour la technique de questionnaire. L'utilisation de l'enquête par questionnaire permet de se confronter aux réalités de l'espace et l'appréhension de la qualité de vie quotidienne par le contact direct avec les habitants. Et d'essayer d'analyser l'opinion sociale concernant leur qualité de vie quotidienne. Ainsi de vérifier si l'amélioration du quotidien permet l'amélioration de l'attractivité.

Le formulaire du questionnaire a pris la forme d'une série de questions posées aux usagers. Qui englobe une question fermée appelant une réponse par oui ou par non, des questions ouvertes, auxquelles le sujet répond plus ou moins ce qu'il veut, et des questions à choix multiples ou à échelle, dont le répondant doit choisir une réponse parmi une liste de choix pré établis. Le questionnaire est divisé en 6 sections et un tableau récapitulatif

1- des données générales

2- les pratiques urbaines

3- la perception de la qualité de l'environnement

4- la vie sociale

5- les transformations et les améliorations du quartier selon les habitants

6-étudier le sentiment d'appartenance et ceci par leur proximité à la ville

4- Résultats et Discussion :

a- La Connectivité :

Les résultats obtenus par l'analyse syntaxique nous ont permis de ressortir les axes les plus connectés, soit sur l'ensemble de la ville ou sur le quartier choisis.



Figure 16: graphe de la connectivité de l'ensemble de la ville source : auteurs

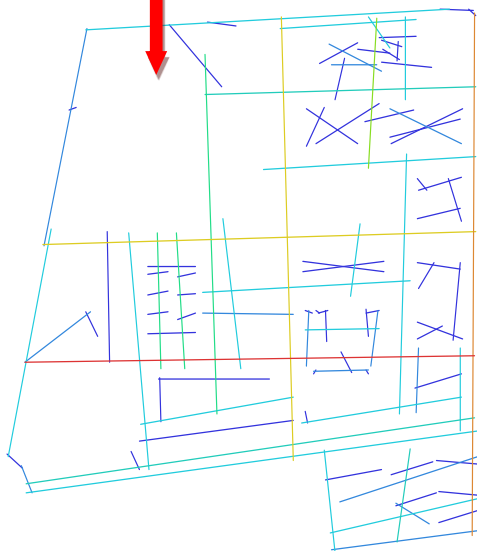


Figure 17: graphe de la connectivité du quartier source : auteurs

b- L'Intégration Rn:

Les espaces qui possèdent les valeurs les plus élevées de connectivité et d'intégration sont les plus accessibles de différentes directions et généralement ceux qui offrent plus d'ouverture en matière de champ visuel. Ces espaces sont facilement perceptibles par les usagers du quartier et qui sont censés être les endroits les plus choisis et utilisés souvent par rapport à d'autres.

Des espaces ségrégués, isolés ces espaces sont des endroits de délinquance et de maux sociaux qui donne le sentiment d'insécurité. L'intégration élevée signifie que le degré des interactions social est élevé entre tous types de populations



Figure 18: graphe d'intégration R_n de l'ensemble de la ville source : auteurs

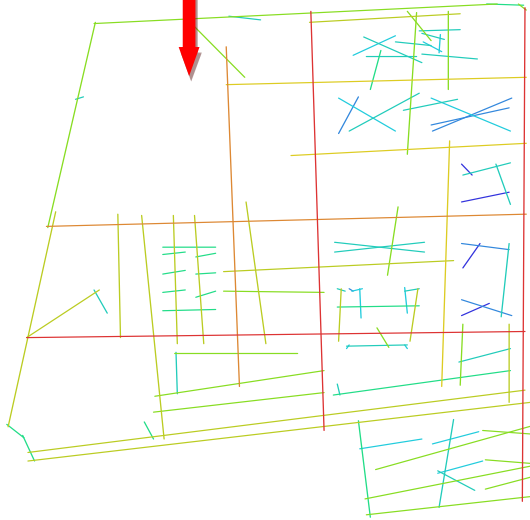


Figure 19: graphe d'intégration R_n du quartier source : auteurs

c- L'Intégration R3:

Qui présente une image localisée de l'intégration globale, elle limite la mesure des itinéraires au 3 niveau

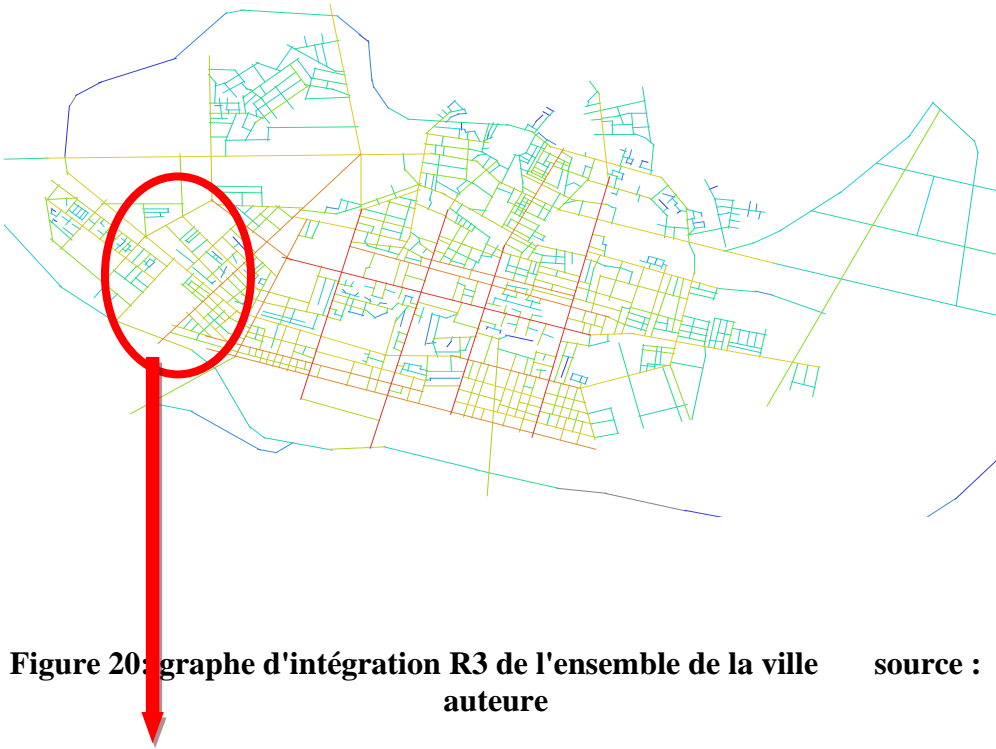


Figure 20: graphe d'intégration R3 de l'ensemble de la ville source : auteure

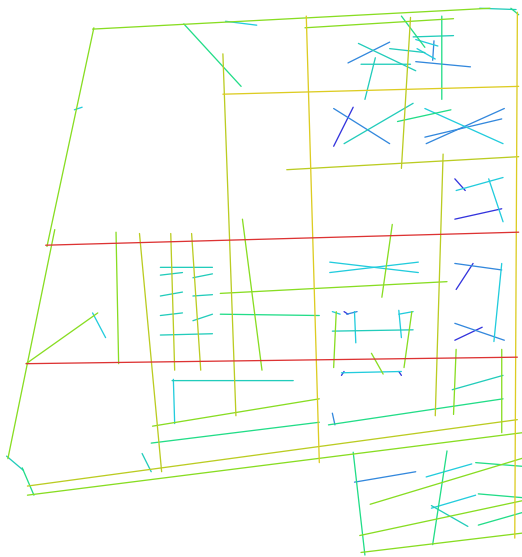


Figure 21: graphe d'intégration R3 du quartier source : auteurs

d- L'Intelligibilité :

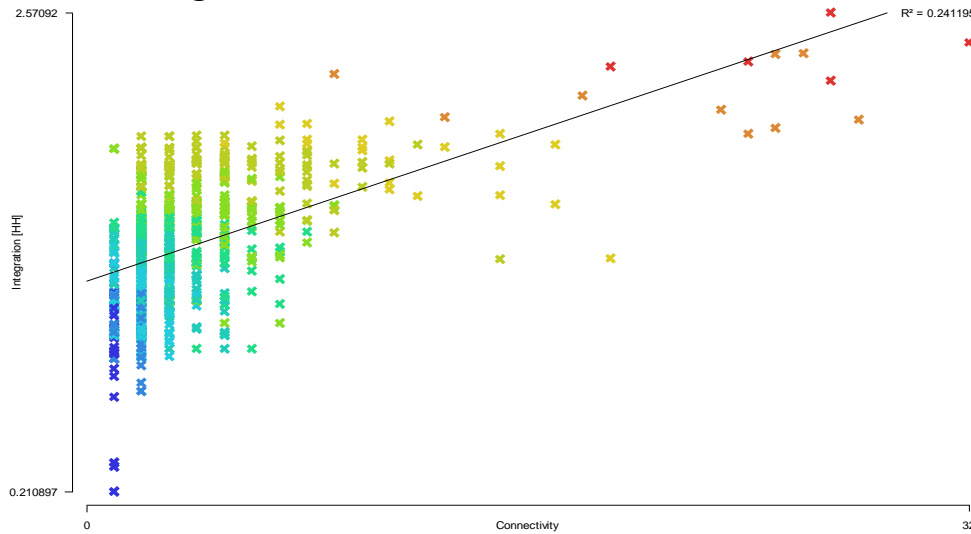


Figure 22: graphe d'intelligibilité de l'ensemble de la ville
source : auteurs

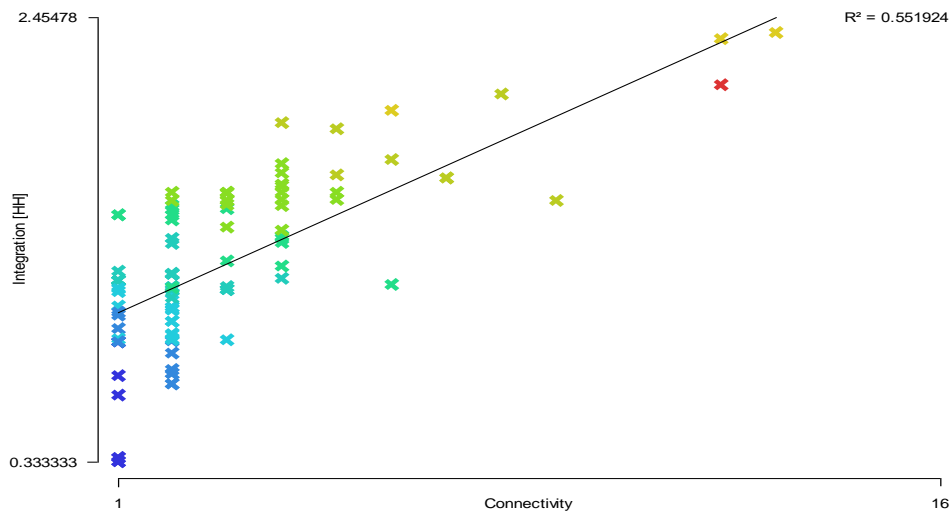


Figure 23 : graphe d'intelligibilité du quartier
Source : auteurs

Le graphe de l'intelligibilité de l'ensemble de la ville indique que le système est non intelligible à cause de R^2 qui est égal à 0.24,

Ce résultat est bien clair en observant le non homogénéité dans la distribution des valeurs de connectivité et d'intégration, ce qui rend l'espace inintelligible. Ces valeurs basses du coefficient de corrélation signifient que le système de circulation au niveau de la ville est difficilement accessible et très profond. La profondeur de l'espace fatigue les gens et donne l'impression de perte du contrôle.

Par contre au niveau du quartier le coefficient de corrélation est autour de la moyenne ($R^2=0.55$). Ce qui signifie que le système de circulation au niveau du quartier est intelligible, accessible, perméable, et facilite pour les usagers de mieux comprendre le système spatial entier et trouver leurs chemins grâce à la fluidité de l'espace.

e- La synergie :

La valeur de la synergie est très élevée, qui indique qu'il y'a une corrélation assez bonne entre l'intégration locale et globale. Cette corrélation signifie que les axes structurants constituent le lieu partagé entre les mouvements locaux et les visiteurs du quartier. Elle donne également les espaces les plus aptes

pour certains comportements sociaux des flux piétons et leurs impacts sur l'insécurité et l'intimité dans le quartier

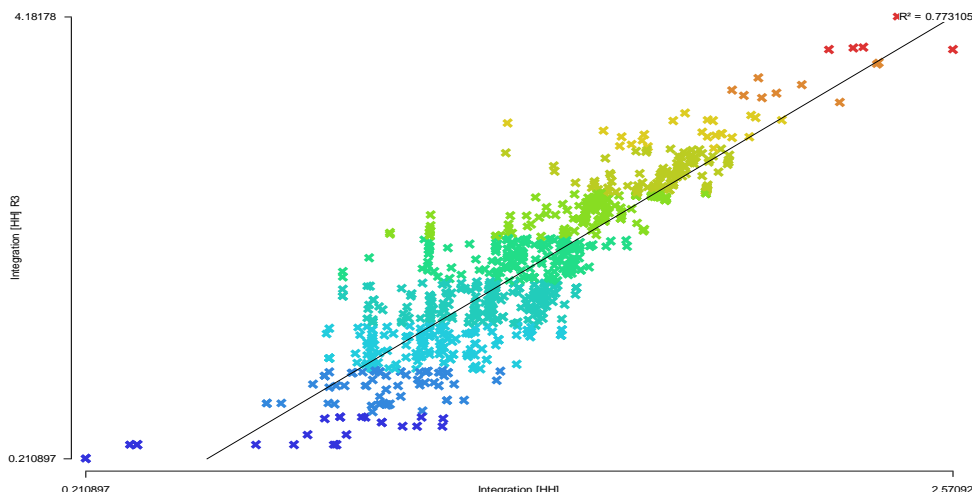


Figure 24: graphe de la synergie de l'ensemble de la ville
source : auteurs

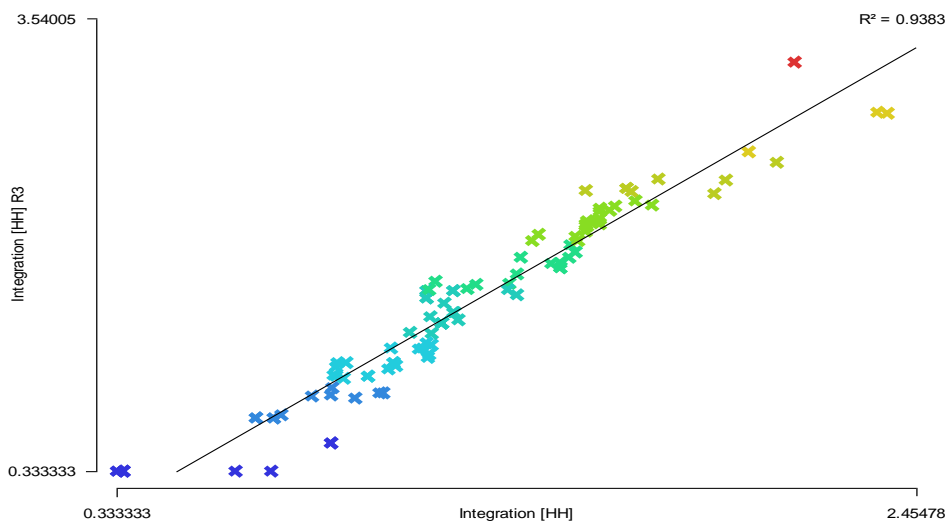


Figure 25: graphe d'intelligibilité du quartier
source : auteurs

Elle donne également les espaces les plus aptes pour certains comportements sociaux des flux piétons et leurs impacts sur l'insécurité et l'intimité dans le quartier, notamment sur les transformations des façades, et les appropriations des espaces extérieurs, sur ces espaces.

Les résultats obtenus par le questionnaire indiquent qu'il existe des opinions négatives comme la dégradation de l'environnement, l'insécurité physique, les mauvaises relations de voisinage, le manque d'équipement de loisir, et la mauvaise qualité de l'environnement.

Tous ces éléments favorisent l'enclavement des habitants et causent leur mal vivre. Aussi le déséquilibre entre les parties du quartier, une partie bien animé par des locaux de commerces et de fonctions libérales, une autre partie est réservée seulement à la résidence, tandis qu'une autre zone est réservée aux équipements, ce qui donne des zones isolées.

Néanmoins, il existe des opinions positives concernant le commerce existant le long du boulevard ou sur un autre axe.

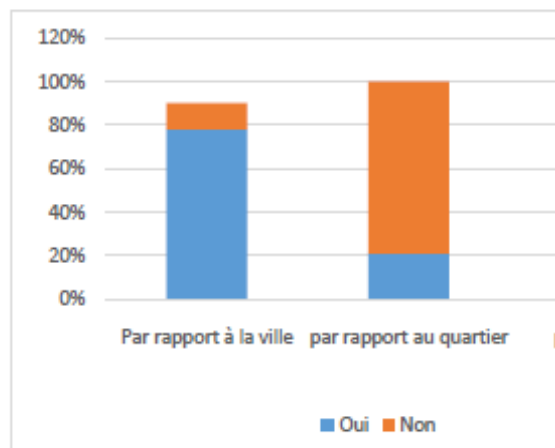


Figure 26: Satisfaction de l'emplacement du logement

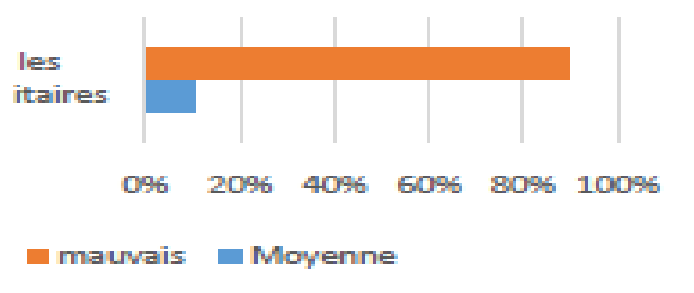


Figure 27: L'accueil dans les équipements

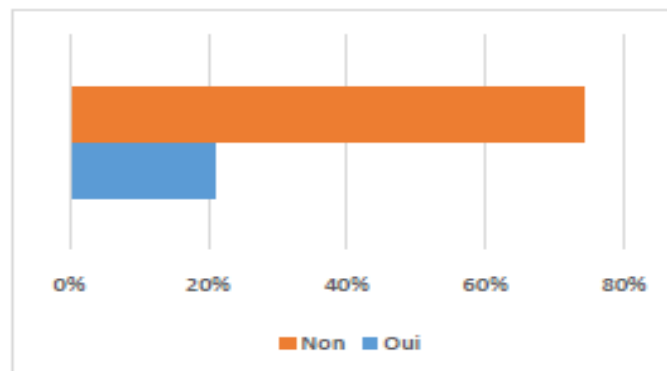


Figure 28: Les activités communes entre les voisins

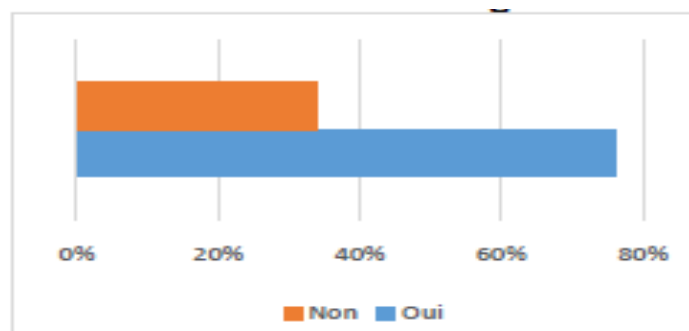
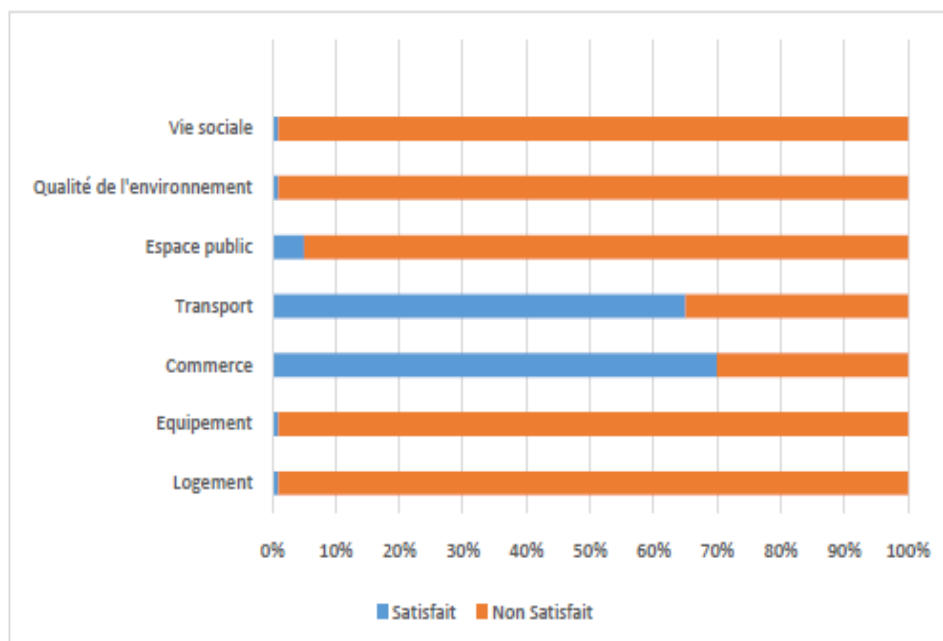
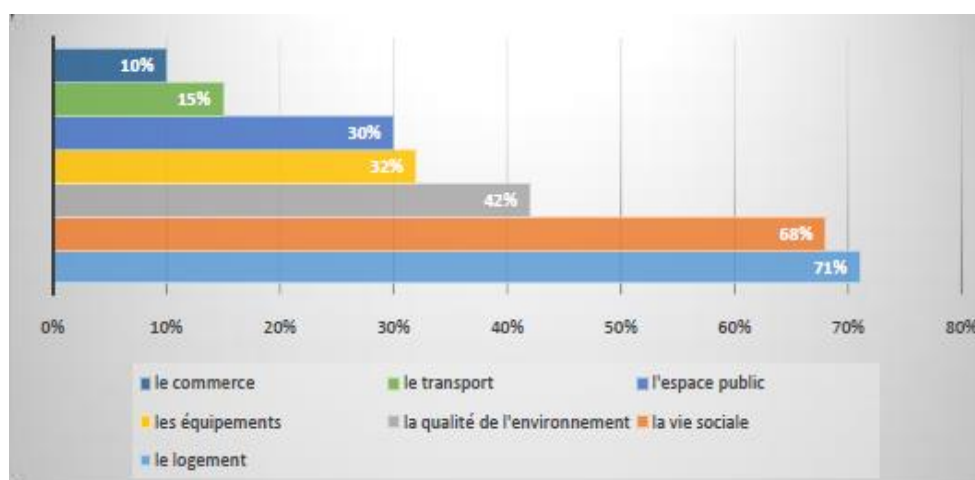


Figure 29: Changement de quartier

Comment trouvez-vous votre quartier en ce qui concerne ?



Classement des dimensions selon leur importance dans leur vie :



Après la confrontation des résultats de l'analyse spatiale et de questionnaire, nous a permis de tirer que :

- L'amélioration du cadre de vie des habitants, et plus généralement de la qualité de vie, représentent des facteurs déterminants de l'attractivité du quartier.
- Pour améliorer la qualité de vie du quartier et le rendre attractive, il est nécessaire d'améliorer la vie quotidienne des habitants afin de répondre à leurs attentes et besoins par la création d'une vraie vie sociale et du principe du vivre ensemble entre les habitants et cela par le renforcement de l'offre de loisirs et d'animation à destination des jeunes et l'encouragement et le développement du vivre-ensemble et des bonnes relations entre habitants. La valorisation de l'image du quartier et l'amélioration de la qualité de l'environnement. L'amélioration de la desserte et de la circulation qui permettrait d'ouvrir le quartier sur son environnement.
- La plupart des axes les plus intégrés et les plus connectés par l'analyse syntaxique caractérisent par l'existence des locaux de commerce et de fonctions libérales.

5- Conclusion :

L'analyse de la qualité de vie au niveau du quartier nous a permis de dégager certains déséquilibres dont il faut traiter et des opportunités dont il faut profiter au futur pour l'amélioration de l'attractivité et la qualité de vie.

Améliorer la qualité de vie, améliorer l'attractivité ? Après avoir étudié l'attractivité par son facteur qualité de vie, il convient de dire que cette dernière n'est pas seulement une valeur objective, mais aussi subjective, puisqu'elle est évaluée par le niveau de satisfaction ressenti par les habitants de leur quotidien. Ce dernier constitue un facteur très important pour la détermination de l'attractivité quotidienne.

L'attractivité est une conséquence de la qualité de vie : améliorer le quotidien des habitants participe à l'amélioration de l'attractivité de leur territoire. La qualité de vie est inséparable de l'attractivité d'un territoire. Mais qu'est ce qui fait qu'un territoire est attractif ? qu'est ce qui donne envie à un individu ou une entreprise de s'installer sur un territoire précis ?

Il n'existe pas une réponse unique, c'est tout un système qu'il faut organiser. Donc, si on améliore, la qualité du logement, la qualité des commerces et des services, la qualité de l'environnement, la qualité des espaces extérieurs, des transports, des liens sociaux..., se sont tous les habitants qui gagnent en qualité de vie.

Ces lieux doivent générer des sentiments d'attachement, de fierté, d'attractivité, d'engagement, pour que l'habitant se sente responsable de son territoire, de son quartier, ou de son environnement immédiat. Il faudrait remplacer le sentiment d'isolement ressenti par les habitants et augmenter la sensation d'engagement, de responsabilité et d'attachement.

Références :

- Al Sayad Kinda, Space Syntax Methodology, A Teaching Guide For The Space Syntax Course (Version 5), Bartlett School Of Architecture, Ucl, 2018.
- Hillier B., Penn A., Hanson J., Grajewski T. And Xu J. Natural Movement: Or, Configuration And Attraction In Urban Pedestrian Movement, Environment And Planning B: Planning And Design 20: 29-66.1993.
- Mazouz Said, 2006, Cité Par Bouandes Karima, Ambiance Lumineuse, Visibilité Et Accessibilité Visuelle ; Paramètres Contribuant A L'humanisation Des Espaces D'accueil Des Hôpitaux. Cas Des Hôpitaux A Sétif, Mémoire De Magistère, Université De Biskra, 2012
- Vaughan Laura And Ilaria Geddes, Urban Form And Deprivation: A Contemporary Proxy For Charles Booth's Analysis Of Poverty, Radical Statistics Issue 2009
- Topcu Mehmet, Ayse Sema Kubat, Morphological Comparison Of Two Historical Anatolian Towns, Proceedings, 6th International Space Syntax Symposium, Istanbul, 2007
- Hillier, B., Space Is The Machine: A Configurational Theory Of Architecture. Space Syntax: Cambridge University Press, London, UK.1996.
- Abhijit Paul, Axial Analysis: A Syntactic Approach To Movement Network Modeling, Institute Of Town Planners, India Journal, 2011
- Beck M.P, Turkienciez B., Visibility And Permeability Complementary Syntactical Attributes Of Way Finding 7th International Space Syntax Symposium London, 2009.

- Can Isin, Tim Heath, In Between Spaces And Social Interaction: A Morphological Analysis Of Izmir Using Space Syntax, Department Of Architecture And Built Environment, University Of Nottingham, Uk.
- Fanek, M., 1997, The Use Of Space Syntax Methodology In Predicting The Distribution Of Crime In Urban Environments, Ph.D. Thesis, Texas Tech University, 1997.
- Kubat, A. S.; Ozbil, A.; Ozer, O.; Ekinoglu, H. The Effect Of Built Space On Wayfinding In Urban Environments: A Study Of The Historical Peninsula In Istanbul? , 2012 Hillier B (2005) The Art Of Place And The Science Of Space, World Architecture 11/2005 185, Beijing, Special Issue On Space Syntax Pp 24-34 In Chinese, Pp 96-102
- Turner Alasdair, Could A Road Centre Line Be An Axial Line In Disguise? 2005.
- HATEM. F. (2007), « Le marketing territorial. Principes, méthodes et pratiques ». Éditions EMS, p 21.
- Coeuré B. et I. Rabaud. (2003), « *Attractivité de la France : analyse, perception et mesure* », www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/es363-364-365f.pdf.
- Olivier Ratouis, Dominique Desmarchelier, (2003), « *La ville, entre dire et faire* », Editions : ENS, 188 pages]
- Cellier H. (2008), « *Algérie France : Jeunesse, ville et marginalité* », Editions L'Harmattan.pp 42-75.
- G. Sénécal :2001 aspects de mesure de la qualité de vie : évolution et renouvellement des tableaux de bord métropolitains.

INTEGRATING ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS IN URBAN PLANNIFICATION. CASE STUDY: PROVINCE OF ALGIERS

1. **Bouchama Leila**, Doctorat student, FSTGT, USTHB.
Algiers.l.bouchama@yahoo.fr
2. **Chichoune Malika**, Doctorat student, FSTGT, USTHB.
Algiers.malikamiky@yahoo.fr
3. **Chichoune Rachida**, Doctorat student, TranslationInstitute
Bouzareah.Algiers

Abstract

In view of the increasing global interest of the environment and the achievement of sustainable development, Algeria sought to take into consideration environmental, social, natural and economic criteria in the preparation of management master plans.

Within the framework of the new orientation of the development policy adopted during the last decade Where it moved from work plans and urban laws to the sectoral plans Hoping to get positive results and this is a result of the sad reality Which the country experienced after the colonial era and the imbalance between the two stages of demographic growth and economic pace Which led to high rates of pollution types and imbalance in urban environments and the absence of culture of conservation of the environment.

In this study, we will try to highlight the extent to which Algeria is included in the various environmental standards of urbanization Within this new approach, through the study of the guideline of the mandate of Algeria, a critical analytical and field study and give priority to the bilateral approach between intensifying and improving environmental quality and sustainable development

Key words: Environment, Environmental considerations, guidelines, urbanization, sustainable development

Introduction

Spatial planning in all policies aimed to organize space in the objective of achieving and proposing a method to integrate sustainable development approaches and a balanced development of territories. For the implementation of this strategy the state has been developed modern planning tools, which consists of drawing up master plans and sector plans by 2025, the state take into account the objectives and orientations of the law n ° 01-20 of 12/12/2001 relative to sustainable development of the territory, the protection of the environment and projections of socio-economic parameters. At the end, in order to achieve a sustainable development of the territory, the state has taken into consideration aspects relating to economic and social developments as well as the environmental balance.

This essay tends to show that these documents embody privileged tools with regard to the management of the environment carried out by municipalities.

Our main objective is to evaluate the consideration of the environment in the documents of territorial planning, consequently the ability of these documents to translate the environmental dimension of the territory.

1-Algiers after independence

After independence, the Algerian state continued to rely on what the colonizer had left Both in terms of their urban structures and patterns, or in terms of the laws and regulations inherited, it followed the Constantine plan of 1958, But the remnants of colonizer Of the Algerian state floundering in the tragic colonial legacy It has suffered from social imbalances, Things started to take on another space, especially in urban expansion, and the demographic growth witnessed by the city, By focusing economic activities and industrial interest This has contributed to the process of migration and attracting different groups of society for job search. The population of about 600,000 people moved after independence (In 1962), to about one million people in 1966 and rose during the year 1970 to 1.3 million people, The city has taken on expansion Until it extended beyond its natural boundaries from its center to the east Where soil fertility is available.

According to the National Agency for Urbanization, the sedimentary plains loses significant areas of up to about 1000 hectares annually, this is due to the western topography that characterizes the region, other reasons like low prices, ease and speed of delivery.

However, the results of this extension were the pressures that the city has become the problem she has lived and continues to live that the public authority seeks to address especially in housing, the terrible demographic growth has had serious consequences, facilities and services available Are no longer sufficient to meet the needs of the population, The interest of the state was targeted especially in the industrial field and its development.

That it is necessary to develop programs expedited to accelerate and decouple the capital It was the first proposal of the Standing Committee to study, develop, organize and prepare the region of Algiers COMEDOR, in accordance with Executive Decree No. 68-625 of 20 November 1968, the most important points included were:

1. Restoration of the First May Square
2. Restoration of the Hama area
3. Extending the colonial center to the Bab al-Zayir area in the east.
4. Extension of the capital from the west.

2-Development of plans

The POG general guideline was developed To organize and create the city of Algiers, which emerged from the Comidore in accordance with Executive Decree No. 75-22 of 27 March 1975, whose objective is to be in the:

1. Development of elements of the urban environment to solve the problem of imbalance of its structures.
2. Bridging gaps between sectors.
3. Pay attention to the transport network and roads (Where the eastern highway and the southern belt between the urban and suburban centers were completed).
4. Attention to the third sector.
5. The largest equipment, the most important of which is housing, and the long-term prospects were set till the year 2000.

However, the work of the POG has been suspended under the policy of conservation of agricultural land, and the imbalance of the urban fabric between the eastern and western parts, especially the spread of industrial space in the eastern part (the deterioration of urban life),it can be said that it led to urban production around the city of Algiers which exceeded the expectations of the COMEDOR. In order to protect agricultural land and reduce the growth of the city capital the Cabinet adopted on 30 September

1979 a resolution containing the cessation of the POG scheme, studies have been prepared for a new urban planning scheme known as the PUD, After COMEDOR, the National Center for Studies and Research (CNES) was established in accordance with Executive Decree No. 80-275 of 22 November 1980 who was entrusted with the preparation of the PUD reconstruction plan, where most of his concern focused on the conservation of agricultural land to produce and reduce the area of capital growth planned in the POG scheme, And to reorient their westward and south-west reconstruction along the coast where the programming of seven towns belonging to city satellite ,with a capacity of 200 thousand inhabitants for each of them; these are : Bir Khadem, Sahawlah, Kharasiya, Duwayrah, Shuraqah, Ashoor, oueled Fayet, Thus, the system of secondary centers will reduce the gravity of the population in the capital and stop the waves of migration in these small cities , Algeria is now in the process of implementing the policy of new urban residential areas ZHUN, which turned into VILLES DORTOIRS (sleeping cities), which lacks the infrastructures and facilities that serve its population.

The industrialization policy adopted by Algeria in 1970 made the capital the most prosperous region With a reconstruction rate of 45 and 44 civilians in its center, Making PUD scheme directives no different from those of the POG scheme, This is due to the eradication of thousands of hectares of agricultural land. In 1990, the National Center for Urban Studies and Research reviewed and defined the Guiding Construction Plan and the development of another building tool for the domainization of the PDAU, in accordance with Law 29-90 of 01 december 1990, And make it more interested in the technical use of the urban area, the PDAU has been embodied in the development of the POS scheme in accordance with Executive Decree No. 177-91 of 28/05/1991, which constitutes a legal mechanism for implementing PDAU directives.

However, this scheme, which was introduced in 1991 was only ratified in 1995, Similar to that of the PUD, Indicating that its contents had been established on the basis of the population And the facilities the city had in the 1980s, and no longer in the whole fit the new data, especially in the demographic and economic indicators, as well as the high rate of rural exodus to the city, has not been taken into account.

The metropolitan area of the city formulation Law 87-03 gave the formal and practical character of the urbanization and performance of its basic functions at the national level.

For the recent urbanization is related to the environmental field because of the urban character of the studied city or the global urban community, a new term has emerged: sustainable development.

This correlation between urbanization and sustainable development has shown new steps that will work over as part of the current and future strategies.

This will give dynamic productive process of wealth and the creation of positions of work in the duration of the project, There is also an urgent need to introduce planning processes that will provide solutions to community problems and sound predictions of established development work Because it will not only remain a subject of discussion, but will be in the process of giving and harmonizing the solutions to the crisis related to its established projects, and thus facing the obstacles to achieve positive factors for the lives of the population.

The urban setting in its entirety carries with it a sustainable outlook by searching for the most efficient ways to manage wealth, production and employment Social cohesion, which led the State to issue a new law

combining urbanization and sustainable development, represented by Act No. 10-20 of 12 December 2001 on the creation of the Territory and sustainable development, this allocated Articles 22-41 to identify sectoral plans for major infrastructure and collective services of national benefit for the development of national territory and harmonious development of regions. The new law has been reflected in sustainable development in order to introduce and maintain the environmental factor as well as national development.

3- Sustainable sectoral planning

- The Master Plan for Natural Spaces and Protected Areas.
- Transport guideline.
- The agricultural development guideline.
- Guidelines for the development of fishing and fishing resources.
- Power Grid Directive.
- The guidelines for the interests and structures of transport, telecommunications and information.
- Guidelines for university institutions and research structures.
- Training outline.
- Health outline.
- Tourism Guideline.
- The master plan for property, services and major cultural facilities.
- The outline of sports and major sports equipment.
- Industrial zones and activities guidelines.
- The outline plan for archaeological and historical areas.

All of these guidelines will be a detailed basing on sectoral vision, according to the zonage principle, areas that need to be upgraded were not found in the previous law 87-03 and are present in the existing law 01-20, and all areas of economy and industry, A weak industrial and services fabric, with the introduction of poor rural areas and all sensitive urban areas (the imbalance between housing, population and employment). The state therefore classifies these areas and the works directed at them. This idea is derived from French law.

The strategic location outlined above for the city of Algiers , as the political and economical capital of the country, which has gained great importance at the national level, it is the first city in terms of population size, with 2.987.160 people according to the General Census of Population and Housing in 2008, representing 8.76% of the total population of the country, In addition to attracting many economic activities, Its industrial activities represent "25% of national industrial activities.

The activities of Port of Algiers represent more than 40% of the national port activities "

4-Outcome of environmental considerations on reconstruction

In the context of the economic development of Algeria after independence, it has been living under the weight of environmental challenges. It is clear that the negative effects of technological development can not be denied due to the lack of respect for the environment and its considerations. The waste and industrial products have led to the depletion of natural resources.

It is worth mentioning that industrialization has adversely affected the urban area from the deterioration of the ecosystem and the associated emissions of gas and liquid and solid wastes.

5-Analysis of Pollution and its Types in Algiers

The transformation of large tracts of agricultural land into a new housing projects, in order to meet the increasing demand for housing.

- The spread of informal housing, especially along the valleys, due to the inability of supply of housing in projects programmed in front of the endless demand.
- The theft of beach sand for construction projects.
- The spread of many industrial units, which amounted to 1209 units, divided between five industrial zones comprising 870 units, and eleven areas of activity comprising 339 units.

The above manifestations have resulted in several things, including the following:

- Loss of significant areas of fertile plains up to about "1000 hectares annually."
- Pollution of rivers due to the discharge of wastewater by the industrial units, where 84 industrial units in the industrial areas shed 2,72 Hcm³ / year of wastewater in the collection ponds located in the city (see table 1 and fig 1).
- Sea water pollution, mainly due to urban and industrial wastewater in the Gulf of Algiers (see fig 2).

Table 1. Waste water disposal sites for contaminated units in industrial zones

Drainage place for wastewater	Industrial Area	Total number of units	Number of contaminated units	Percentage of contaminated units
The basin of Wadi Harrach	Oued smar	333	22	26,20
	elharrach	145	15	17,85
	Gui e de Constantine	155	08	9,53
	Sidi moussa	56	10	11,90
The basin of Wadi Al-Reghaia	Reghaia-Rouiba	181	29	34,52
Total		870	84	9,65

Source: MWRE,2018

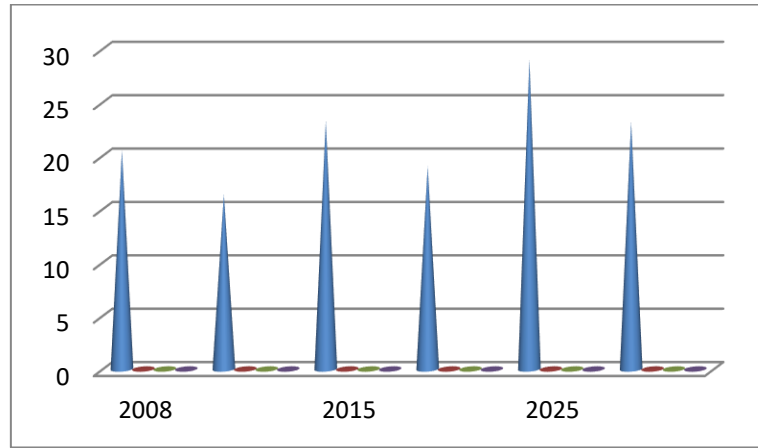


Fig 1. Volume of liquid industrial waste

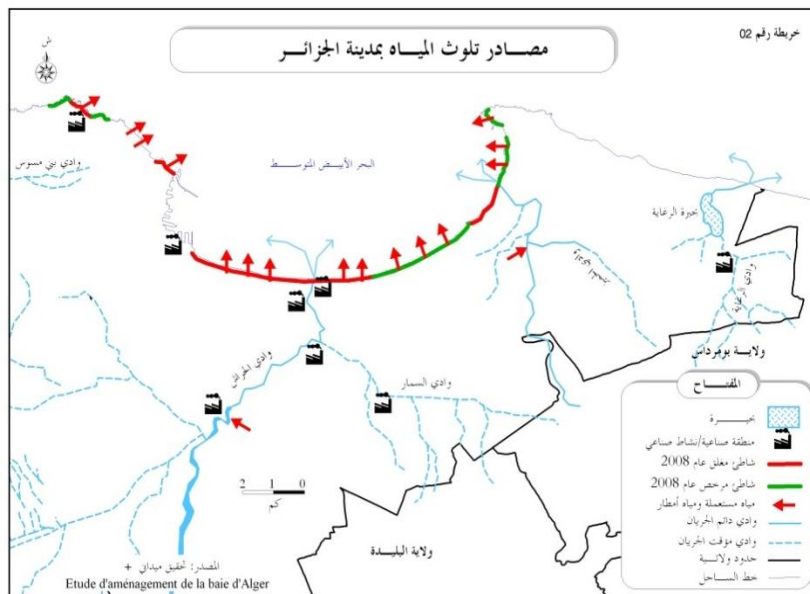


Fig 2. Sources of pollution in the city Algiers

- Coastline retreat.
- Increased concentration of nitrate content in the soil.
- Increasing competitiveness of water consumption, especially by industrial activity, which requires huge amounts of water.
- The high volume of solid waste produced by the population, where the daily average per inhabitant is 0.9 kg, which is high compared to the area of the metropolitan city (the capital of Algeria), which did not exceed 0.65 kg, as shown in Table 02 .

Table 02: Quantity of solid waste in the city of Algiers compared to other territories.

wilaya	Population 2008	Urbain waste kg day/person	Midium quantity T/day	Annual quantity T/day
Algiers	2987160	0.90	2700	2700
Blida	1002935	0.65	650	650
Tipaza	591010	0.65	400	400
Boumerdes	801068	0.65	520	520
Total	5382174	/	4270	4270

The situation is exacerbated by the indiscriminate firing of these wastes on sidewalks in residential neighborhoods, at the edge of roads, along rivers or beaches (see pictures:01,02,03)



Picture:01

Picture:02

Picture:03

Hence, the environmental considerations must be taken before starting the implementation steps of the major projects that are to be implemented in order to achieve the sustainable development desired by these sectors to preserve the environment and natural resources.

6-Sustainable environmental considerations

6-1-Control of environmental pollutants:

The main objective is to integrate environmental considerations into urban development plans. "The environment has a limited absorptive capacity of pollution so that it can withstand a certain level of pollution and can eliminate it." In order for the city's urban communities and its various activities to be a burden on the environment, Projects and technologies, to reduce and reduce pollutants in urban areas.

6-1-1-Control of water pollutants

Water pollutants are controlled by obtaining the necessary facts and data. In order to develop the effluent management program, this program should include more than one waste treatment system. Therefore, effective management should be developed to lead to wastewater treatment and pollution reduction.

the collection of wastewater must first be regarded as raw material, and polluted water is a by-product of the manufacturing process. If these facts are accepted, then it is logical to apply the principles of quality control to the production of polluted water.

Separation of solids is the key step in all contaminant treatment systems. The solids are separated by sedimentation

-Biological treatment: biological treatment has already been developed for sanitation, but this treatment is used to treat contaminated water from organic industries, such as food, paper, textile and other industries.

-Chemical treatment: Independent physico-chemical therapy has emerged as a competitor to biological treatment since about 1970. The most common chemical treatment is the control of contaminated water PH because industrial polluted water is not allowed to be discharged directly into sewage or natural water systems unless modified For about 7 intermediate values to avoid environmental damage.

6-1-2-Control of air pollutants

There are many modern technologies used to control air pollution as well as available strategies for land use planning to reduce air pollution. Land use planning at its basic level includes zoning and infrastructure planning. There are many modern technologies used to control air pollution as well as available strategies for land use planning to reduce air pollution. Land use planning at its basic level includes zoning and infrastructure planning.

8-Future vision of Algiers:

This scenario reflects the image of a competitive and balanced territory at the three levels, spatial, ecological and social. The vision of a balanced and sustainable territory brings together the advantages of attractiveness and openness to the external world.

Shoreline protection
El Djamila website: The pilot project
A new relaxation area for Algiers



A new generation of works of art, symbols of architectural modernity and technical innovation







Dépôt légal : Faculté des Sciences de la Terre et d'Architecture

Université d'Oum El Bouaghi

Date du dépôt : 2022

N° ISBN : 978-9931-9744-0-6



978-9931-9744-0-6

Ce numéro contient les actes du deuxième Colloque International organisé par la Faculté des Sciences de la Terre et de l'Architecture, en collaboration avec le laboratoire d'Évaluation de la Qualité d'Usage dans l'Architecture et l'Environnement Bâti et ayant pour thème « *les villes petites et moyennes dans un monde globalisé. Quel avenir face à la métropolisation ?* ».

Les rencontres et les colloques scientifiques ne constituent pas une fin en soi, loin s'en faut. En effet, au-delà de l'impératif qui consiste à dynamiser la recherche scientifique et académique ; la faculté des Sciences de la Terre et de l'Architecture s'est fixée comme objectif la publication des conférences et interventions scientifiques. En procédant à leur publication et à leur diffusion, elle contribue, d'une part à maintenir le lien qui relie les chercheurs universitaires aux derniers développements dans le domaine urbain, et, d'autre part, à valoriser les publications des actes scientifiques des chercheurs universitaires.

Les questions récurrentes posées sur le rôle des villes petites et moyennes dans l'organisation de l'espace et leur avenir face à la métropolisation, ont conduit à formuler un certain nombre d'idées-forces et de propositions, dont nous avons débattu lors de ce colloque international.

Les études et exposés contenus dans ce numéro portent un regard renouvelé sur ces villes, sur les problématiques en rapport avec les villes petites et moyennes ainsi que d'autres sujets qui constituent la richesse de ce numéro.

Le Responsable de la publication
Professeur Ahmed Bousmaha



978-9931-9744-0-6