

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 :

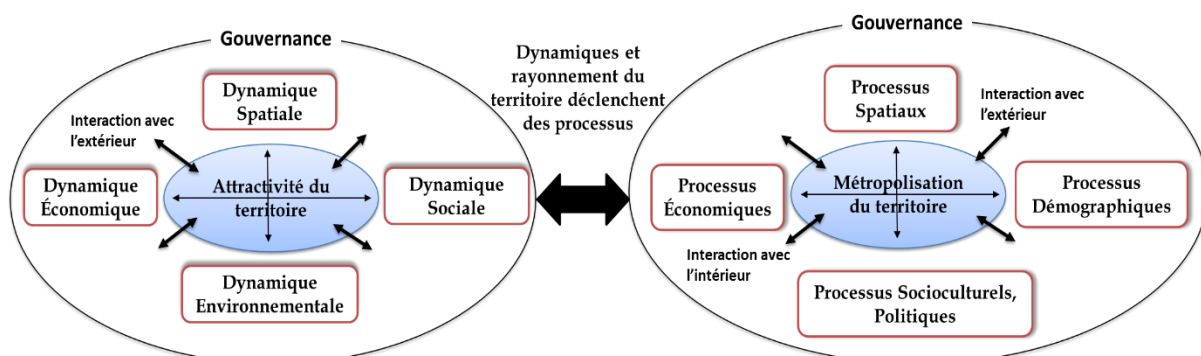
- *La dynamique expliquée par la taille et les fonctions des métropoles, malgré que cette problématique de seuil qui permettrait d'entrer en phase de métropolisation a fait l'objet de nombreuses remarques complémentaires. Ce seuil ne serait pas universel : il dépendrait aussi des environnements et des 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

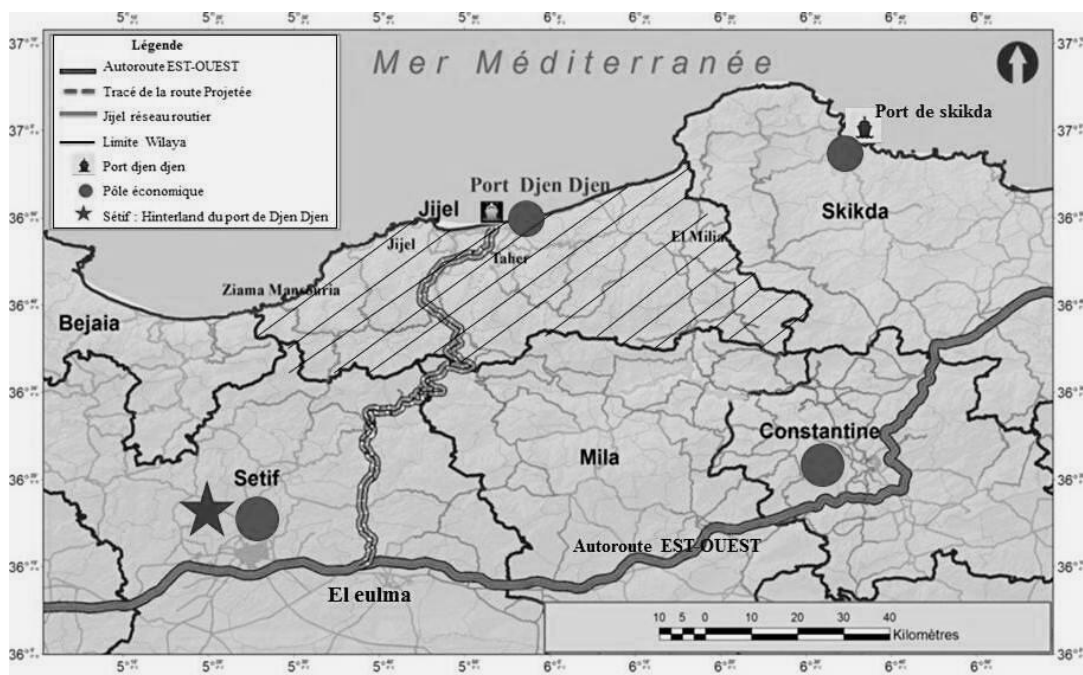


Sur le plan régional Jijel fait partie de la région Nord Est du pays⁵. Une région à forte potentiel attractif et compétitif, possédant deux métropoles (Annaba et Constantine) et deux villes portuaires (Annaba et Skikda). L'influence de Jijel sur son environnement régional a toujours été limitée aux activités 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.

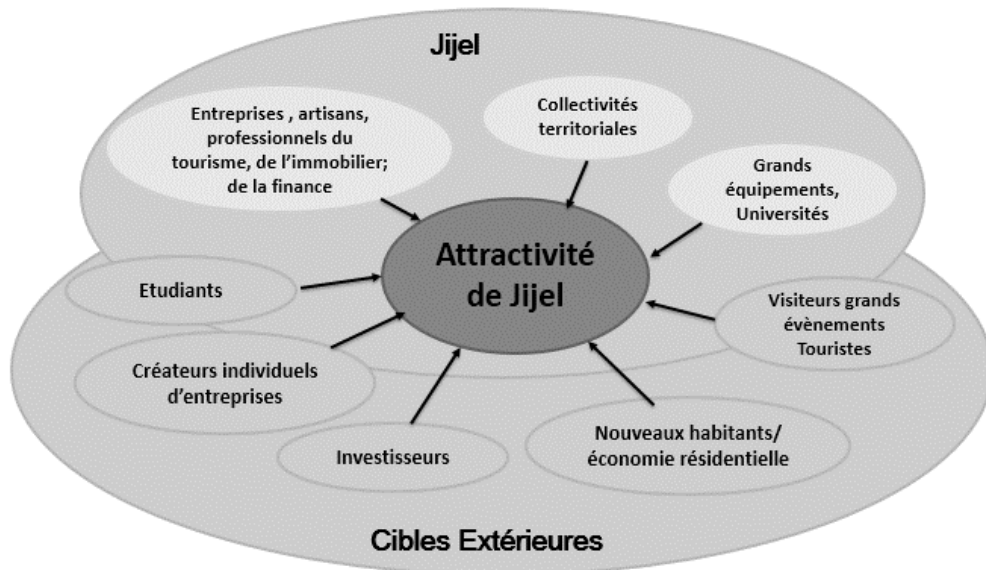
Figure 3: Jijel dans son environnement régional. Source : AIDAT A, N. MESSACI, 2017



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

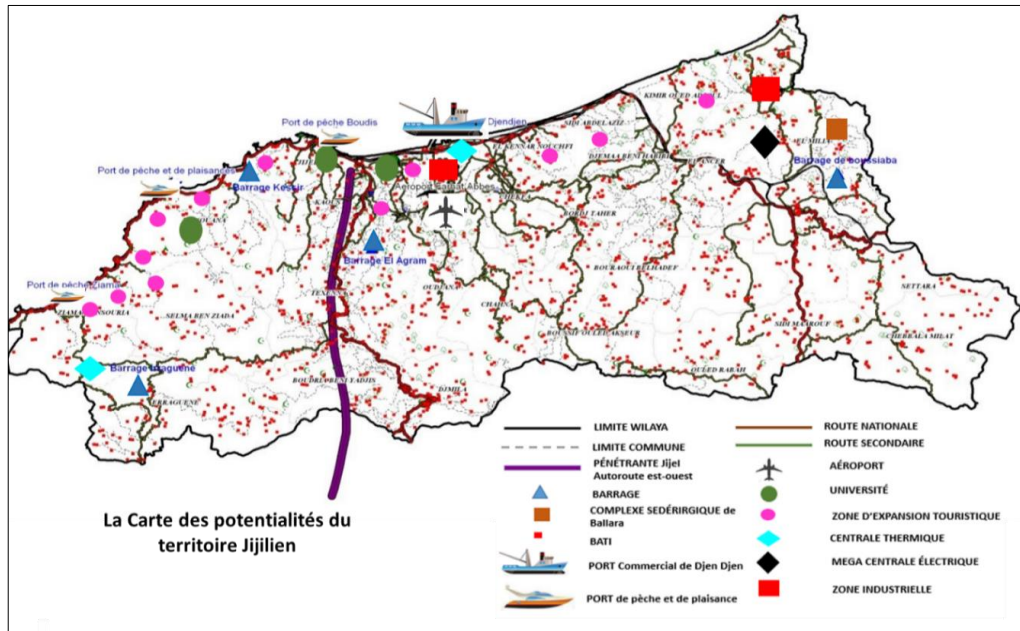
d'Annaba qui dispose d'une capacité de production annuelle de 900.000 tonnes.

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 thèmes⁹définis 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

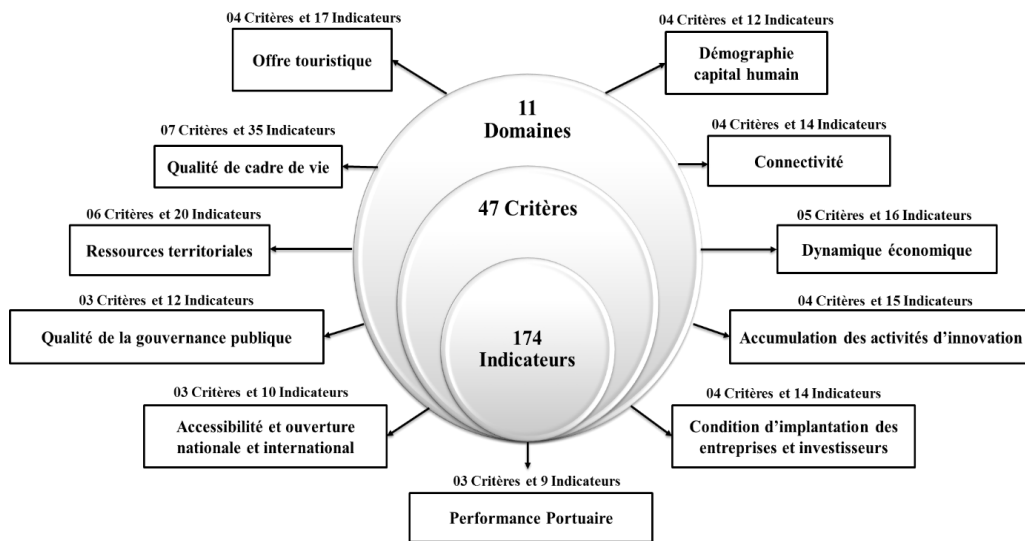


Tableau 2: Extrait de tableau AMC liée au domaine de la performance portuaire. Source : BOUHELOUF, 2020

Critères	Indicateurs
Dynamique territoriale de l'interface ville -port	Qualité spatiale et formelle du système ville port (composante structurelle)
	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

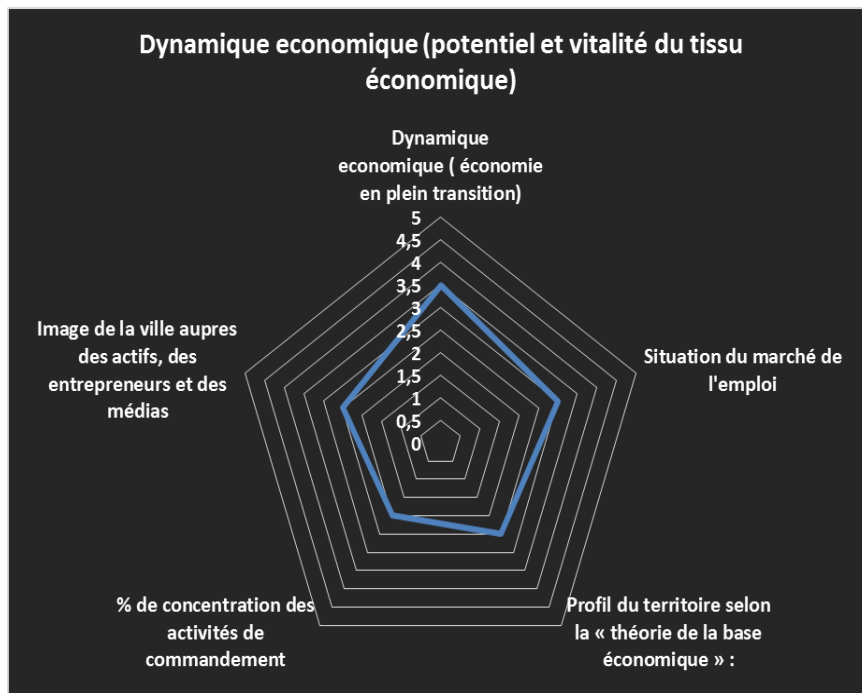
Cette méthode réduit le temps de réflexion des décideurs en ciblant les indicateurs défaillants sur lesquels il faut agir. Elle a cependant des limites compte tenu du degré de subjectivité que comprend le système de pondération. Par ailleurs, la quantité et la précision des informations disponibles influent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

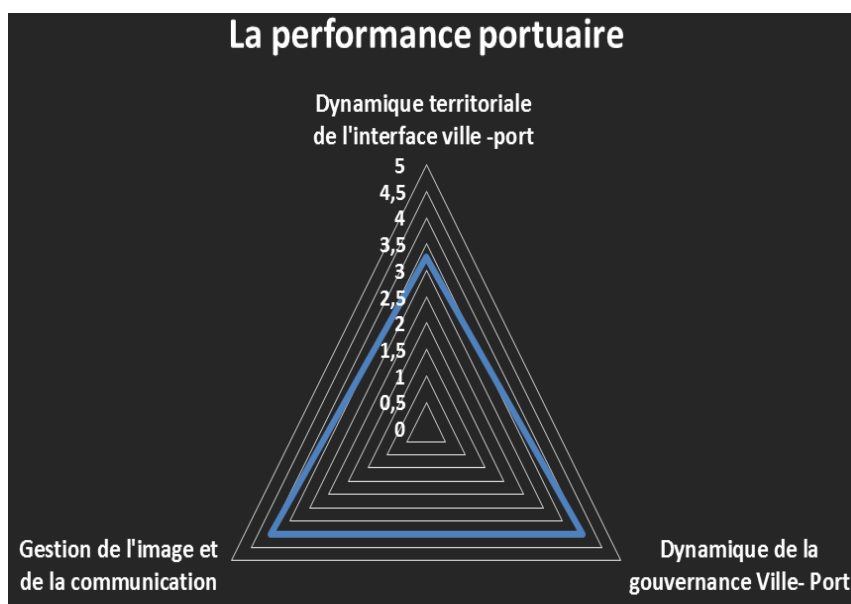


En-dessous du seuil de performance (dont la valeur est égale à 3), les indicateurs tels que : « Profil du territoire selon la théorie de la base économique », « % de concentration des activités de commandement » et « Image de la ville auprès des actifs, des entrepreneurs et des médias » rattachés à leurs 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).

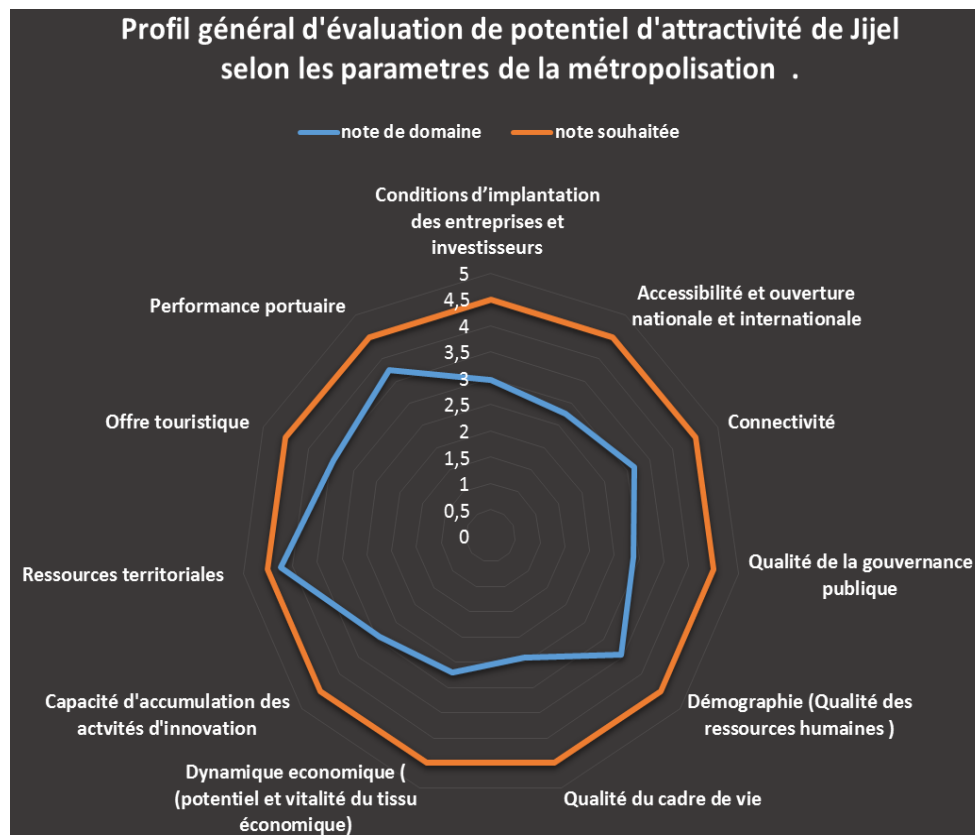
Figure 11: Profil des performances relatives au domaine de la performance portuaire. Source : auteur



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.