



Université de Constantine 3
Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Département d'Urbanisme

POUR DES FORMES DE REQUALIFICATION URBAINE POUR JIJEL

THESE

Présentée pour l'Obtention du
Diplôme de Doctorat LMD
En Urbanisme

Par
Nawal ALIOUA

Année Universitaire
2020-2021



Université de Constantine 3
Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Département d'Urbanisme

N° de Série :

N° d'Ordre :

POUR DES FORMES DE REQUALIFICATION URBAINE POUR JIJEL

THESE

Présentée pour l'Obtention du
Diplôme de Doctorat LMD
En Urbanisme

Par
Nawal ALIOUA

Devant le Jury Composé de :

PR SAHNOUNE TAYEB	PRESIDENT	Université de Constantine 3
DR ZEHILOUA HECHAM BERNIA	RAPPORTEUR	Université de Constantine 3
DR DJEGHAR AICHA	EXAMINATRICE interne	Université de Constantine 3
DR BELMESSOUS FATIHA	EXAMINATRICE externe	Université de Lyon / ENTPE
DR MEZRAG HADDA	EXAMINATRICE externe	Université de Msila
PR BEN GHODBANE FOUAD	EXAMINATEUR externe	Université d'Oum el Bouaghi

Année Universitaire
2020-2021

REMERCIEMENTS

Arrivé au terme de la rédaction de cette thèse, il m'est particulièrement agréable d'implorer Dieu le Miséricordieux, qui m'a donné la force et la volonté d'achever ce travail.

La réalisation de cette thèse a été possible grâce au concours de plusieurs personnes, à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

*Je voudrais dans un premier temps remercier, ma directrice de thèse, madame **BERNIA ZEHIOUA HECHAM**. Je la remercie vivement de m'avoir encadrée, orientée, aidée et conseillée. Son écoute attentive et ininterrompue et ses judicieux conseils, ont contribué à alimenter ma réflexion, et m'ont été d'une aide précieuse.*

*J'adresse également ma gratitude à madame le professeur « **BENABBAS KAGHOUCHE Samia** », mon ancienne directrice de thèse, qui m'a guidée tout au long de mon travail de recherche dans un esprit scientifique rigoureux. Je lui adresse mes plus sincères remerciements.*

*Nos vifs remerciements vont également aux **membres du jury** pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.*

*Un grand merci également à tout le personnel de l'école nationale des travaux publics de l'Etat, à Lyon, où j'ai passé mes stages, et plus particulièrement au maître de mon stage madame « **BELMESSOUS Fatiha** », qui par ses remarques et ses conseils, a guidé mes réflexions, et a accepté de m'accueillir et de répondre à toutes mes questions durant mes séjours. Je la remercie vivement de m'avoir accordé sa confiance et de m'avoir suivie et aidée tout au long de mes stages, pour que ceux-ci se passent dans les meilleures conditions.*

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de cette thèse :

*Monsieur le professeur **BOUCHAREB Abdelouahab** pour son aide si précieux dans la correction de mon premier article.*

*Madame **NACEUR Farida** pour son écoute et ses conseils.*

*Madame **MAKHLOUF Wissem**, de la direction d'urbanisme et de construction de Jijel, Monsieur **FENINECHE Hamza**, de la direction de l'environnement de Jijel et monsieur **BEHEIEHE Salim**, de la direction de programmation et de suivi de budget de Jijel qui avec leurs accueils et leurs aides, j'ai pu accomplir mon travail du terrain.*

*Madame **DRAA Hayat**, son mari et leurs filles.*

Mes amies...

Sans oublier d'exprimer finalement ma gratitude et mes remerciements à tous ceux qui, par leur enseignement, leur soutien et leurs conseils, m'ont aidée à la réalisation de ce modeste travail.

DEDICACES

Avec un énorme plaisir, un cœur ouvert et une immense joie, que je dédie mon travail à mes très chers, respectueux et magnifiques parents, qui m'ont donné de leur temps, de leur patience, de leur amour et leurs sacrifices et soutien incommensurables tout au long de ma vie et surtout mes études.

A mon mari qui m'a apporté un grand support moral et intellectuel tout au long de ma démarche.

A mes fils « Djawad » et « Louai ».

A mes frères et ma sœur.

A ma belle-famille.

A tous mes enseignants, qui m'ont éclairée sur ce chemin du savoir.

A toutes personnes qui m'ont encouragée ou aidée tout au long de mes études.

TABLE DES MATIERES

	Page
LISTE DES FIGURES	xi
LISTE DES TABLEAUX	xvi
LISTE DES ABREVIATIONS	xviii
RESUME	xxi
CHAPITRE I	
INTRODUCTION	1
1.1 Problématique générale.....	3
1.2 Problématique de la recherche spécifique.....	4
1.3 Les connaissances acquises et le positionnement épistémologique.....	6
1.4 Hypothèse	9
1.5 Méthodologie et outils de la recherche	10
1.6 Cadrage spatial et temporel de la recherche	16
1.7 Structure de la recherche.....	18
CHAPITRE II	
LA POSITION EPISTEMOLOGIQUE : LA QUESTION DE LA REQUALIFICATION DE LA VILLE ET L'IDENTITE DES TERRITOIRES... ENTRE THEORIES ET DOCTRINES.....	20
2.1 La requalification urbaine des tissus existants : une prise de conscience.....	20
2.1.1 De « la table rase » à la requalification urbaine	21
2.1.2 La requalification urbaine, entre concept et enjeux.....	22
2.1.3 La requalification urbaine, acte des politiques publiques.....	28
2.2 L'identité, un concept « flou » de nature paradoxale.....	31
2.2.1 Le rapport identité/ territoire -espace-	31
2.2.2 Identité des territoires et/ ou l'identité territoriale	36
2.2.3 Le génie du lieu, combinaison de « l'esprit » et du « lieu ».....	36
2.3 La requalification de la ville et l'identité des territoires ... Quelles relations ?...	37
2.3.1 La nécessité de prise en charge de l'identité dans les opérations de requalification.....	37
2.3.2 Les impacts des opérations de requalification d'un espace sur son identité .	38
2.3.3 Le rapport requalification et identité des villes portuaires, quelle spécificité ?	40
2.4 Entre requalification d'une ville et son identité, la participation citoyenne un pilier indispensable	41
2.5 L'outil d'aide à la décision au service de l'urbanisme, pourquoi ?	47
2.5.1 L'outil d'aide à la décision que signifie-t-il ?.....	48

2.6	Rapport identité des territoires / requalification urbaine et approches méthodologiques ...	51
2.6.1	L'analyse de la réalité du terrain d'étude ... Base de stratégies appropriées	51
2.6.2	Prise en compte et intégration des différents acteurs, une nécessité absolue	53
2.7	Brève présentation de quelques concepts utilisés dans cette recherche	58
2.7.1	Images de la ville.....	58
2.7.2	L'attractivité d'un territoire ...un champ multidimensionnel	59
2.7.3	Approche prospective, une démarche évolutive.....	60

CHAPITRE III

LE TERRITOIRE JIJELIEN ENTRE DYSFONCTIONNEMENTS ET ATOUTS :

OBSERVATION, LECTURE ET CONSTAT..... 62

3.1	Présentation du territoire de la wilaya de Jijel :.....	63
3.1.1	La situation géographique et l'organisation administrative de la wilaya de Jijel : 1/10 ^{ème} de la longueur du littoral et 28 communes	63
3.1.2	Les caractéristiques physiques et géomorphologiques du territoire jijelien : élément déterminant de son armature et de sa dynamique.....	64
3.1.3	Les infrastructures d'accès et de déplacements dans la wilaya de Jijel ... un levier de développement.....	66
3.1.4	La place de Jijel dans l'histoire : D'un comptoir d'intérêt national à un territoire enclavé	68
3.1.5	L'évolution historique de l'armature urbaine de la wilaya de Jijel, de l'indépendance à nos jours : forte explosion.....	69
3.2	La ville de Jijel, l'objet d'étude... lecture, constat et diagnostic.....	75
3.2.1	Présentation de la ville de Jijel	75
3.2.2	Les caractéristiques physiques et géomorphologiques de la ville de Jijel, effets sur sa genèse et sa structure.....	76
3.2.3	Genèse et processus d'urbanisation : d'une petite ville à un territoire éclaté et désordonné	79
3.2.4	L'accessibilité et les déplacements dans la ville de Jijel, entre potentialités et défis.....	84
3.2.5	Fonctionnement et dynamique de la ville de Jijel : Habitats, équipements et services offerts	89
3.2.6	Le paysage de la ville entre spécificité et anarchie	98
3.2.7	Les potentialités de la ville de Jijel, comme marque d'identité et atouts de développement et de requalification	101

CHAPITRE IV

JIJEL, UN ESPACE EN MUTATION ... NOUVELLE IMAGE ? POUR QUELLES

FORMES D'INTERVENTION URBAINE ?..... 106

4.1	La ville algérienne entre dysfonctionnements et stratégies de développement...106
-----	---

4.1.1	L'ère de « stabilité spatiale » de 1962 à 1973	107
4.1.2	L'ère du « monopole » de 1974 au 1985	107
4.1.3	L'ère « début de crise » de 1985 – 1990.....	107
4.1.4	L'ère de « la législation effective » 1990 à nos jours	108
4.2	Lecture critique des chercheurs de la situation actuelle des villes algériennes ..	108
4.3	La problématique de l'urbain en Algérie, causes et conséquences.....	110
4.4	Le retour à la ville pour la requalifier, constitue-t-il une prise de conscience d'un nouveau phénomène en Algérie ?	112
4.4.1	Le cadre législatif d'intervention sur les tissus existants	112
4.4.2	L'apport des différents acteurs dans les opérations de requalification urbaine en Algérie	115
4.4.3	La requalification par les grands projets urbains ... une nouvelle forme d'intervention	117
4.5	Le devenir de la ville de Jijel tel qu'il est dessiné par ses acteurs décideurs.....	118
4.5.1	Les actions prévues par les acteurs publics : requalification de la ville de Jijel, outils d'aménagement et d'urbanisme	119
4.5.2	La requalification de la ville de Jijel par les grands projets... vision prospective et impacts attendus.....	137
4.6	Synthèse de lectures des différents outils d'aménagement ... La crostabulation	145

CHAPITRE V

UNE DEMARCHE EMPIRIQUE : PLACER L'HABITANT AU CŒUR DES MUTATIONS QUI CONCERNENT SON CADRE DE VIE ... L'ECOUTER, L'OBSERVER.....

	L'OBSERVER.....	150
5.1	L'identité de la ville de Jijel et son développement entre perceptions et attentes de ses habitants	151
5.1.1	Ecouter les habitants : du choix de la technique de l'enquête au dépouillement de résultats.....	151
5.1.2	La ville de Jijel en tant qu'espace perçu par ses habitants	159
5.1.3	La perception des changements parcourus de la ville de Jijel par ses habitants... ..	162
5.1.4	Les éléments constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon la vision de ses habitants.....	166
5.1.5	L'identité de la ville de Jijel face aux mutations urbaines	171
5.1.6	Les attentes des habitants de la ville de Jijel	177
5.2	La ville de Jijel en tant qu'espace pratiqué par ses habitants	178
5.2.1	Actions qui touchent l'aspect esthétique des espaces publics	182
5.2.2	Actions touchant les aspects liés à la propreté de la ville.....	183
5.2.3	Actions touchant les aspects liés à l'accessibilité et l'état de la voirie.....	186
5.2.4	Actions touchant les aspects liés à la verdure dans la ville	186

5.2.5	Actions touchant des aspects invisibles (pour but la solidarité, la convivialité) dans la ville.....	186
-------	--	-----

CHAPITRE VI

MARSEILLE, CASABLANCA ET TOULON... TROIS VILLES REQUALIFIEES ...

TROIS STRATEGIES.....	195	
6.1	Construction de la comparabilité, les critères du choix de nos exemples, leur passé est notre présent	196
6.1.1	Le choix de la ville de Marseille, Ville portuaire méditerranéenne européenne	196
6.1.2	Le choix de la ville de Casablanca (Maroc) : Ville portuaire maghrébine...	197
6.1.3	Le choix de la ville de Toulon (France) : Ville portuaire, européenne, méditerranéenne aux richesses naturelles diversifiées	198
6.2	Marseille : EUROMED, une affaire d'Etat... un tournant dans l'histoire de la ville	199
6.2.1	Présentation de la ville de Marseille	200
6.2.2	Évènements marquants de l'histoire Marseillaise, effet sur sa morphologie urbaine et sa dynamique	200
6.2.3	Les stratégies de requalification de Marseille : EUROMED, une affaire d'Etat... un tournant dans l'histoire de la ville	204
6.3	Casablanca, d'un petit port de pêche au principal pôle de drainage et de diffusion des flux, des répercussions sur la ville et son identité	212
6.3.1	Présentation de la ville de Casablanca.....	212
6.3.2	Les évènements marquants de l'histoire de Casablanca.....	213
6.3.3	Les stratégies de requalification : Casa à la recherche d'une nouvelle image, 1984, la reprise de l'action sur la ville	218
6.4	Toulon (France), une ville portuaire aux richesses naturelles indéniables... ..	225
6.4.1	Présentation de la ville de Toulon	225
6.4.2	Les évènements marquants de l'histoire de Toulon	226
6.4.3	Les stratégies de requalification : Toulon à la recherche d'une nouvelle image	229
6.5	Synthèse des trois exemples : croisement de regard entre les trois villes.....	235

CHAPITRE VII

DISCUSSION : REGARDS CROISES ENTRE PREOCCUPATIONS HABITANTES ET LOGIQUES INSTITUTIONNELLES DE LA VILLE DE JIJEL ... VERS LA

CONCEPTION D'UN OUTIL D'AIDE A LA DECISION	238	
7.1	Croisement de regards et la vision future de Jijel, stratégies et implications ...	238
7.1.1	Jijel entre visons des décideurs et aspirations des citoyens ...regards croisés	239
7.1.2	L'avenir de la ville de Jijel en vision prospective, enjeux et scénarii futurs	249

7.2	Les éléments constitutifs de l'identité d'un territoire ... des leviers pour révéler sa spécificité	254
7.2.1	Les LIEUX SYMBOLES DE LA VILLE, entre préservation de l'ancien et création de nouveau.....	255
7.2.2	LA QUALITE DES PAYSAGES... un vecteur d'identité indispensable ..	257
7.2.3	L'IMAGE DE LA VILLE, miroir de sa spécificité ...une nécessité de valorisation.....	258
7.2.4	LA SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA VILLE... une opportunité à exploiter	259
7.2.5	PATRIMOINE, CULTURE ET HISTOIRE : mémoire du passé et opportunités d'avenir.....	260
7.2.6	Faire de L'ACTIVITE ECONOMIQUE, un vecteur d'identité	262
7.2.7	LE SAVOIR ET LE SAVOIR-FAIRE, au profil de l'urbanisme	263
7.2.8	LES PRATIQUES ET LES COMPORTEMENTS SOCIAUX, une opportunité à exploiter	264
7.2.9	LES ESPACES PUBLICS, support d'identité, vers une meilleure appropriation	264
7.3	Vers la conception d'un outil d'aide à la décision en matière requalification urbaine : le business model Canvas au service de l'urbanisme	265
7.3.1	L'adaptation de l'outil au contexte d'étude : Le business model Canvas au service des opérations de requalification urbaine : pourquoi et comment ?	267
7.3.2	Cet outil est-il généralisable ?	270

CHAPITRE VIII

CONCLUSION ET PERSPECTIVES	274
----------------------------------	-----

CHAPITRE IX

BIBLIOGRAPHIE.....	281
--------------------	-----

LISTE DES ANNEXES	295
-------------------------	-----

Annexe A : Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras	296
Annexe B : Découpage administratif de la wilaya de Jijel en communes.....	297
Annexe C : Les infrastructures portuaire existantes dans la wilaya de Jijel.....	298
Annexe D : Processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel entre 1977 et 2008	299
Annexe E : Evolution de la population jijelienne entre 1977 et 2008 par commune	300
Annexe F : Evolution de la population Jijelienne entre 2008 et 2015 par commune.....	301
Annexe G : Les grandes infrastructures de la wilaya de Jijel.....	302
Annexe H : Difficultés d'accessibilité de certaines communes de Jijel	303
Annexe I : Potentialités de la wilaya de Jijel.....	305
Annexe J : Les quartiers de la ville de Jijel	307
Annexe K : Le réseau hydrographique de la commune de Jijel.	308
Annexe L : Risques naturels et technologiques auxquels la ville de Jijel est exposée.....	309
Annexe M :Le centre colonial : résidence, services et places publiques.....	310

Annexe N. Le réseau viaire de Jijel en vue satellite	311
Annexe O : La situation actuelle des différents équipements de la ville de Jijel	312
Annexe P : La répartition des terrains de la commune de Jijel	315
Annexe Q : Destinations touristiques privilégiés des vacanciers en Algérie	316
Annexe R : Les infrastructures hôtelières existantes dans la commune de Jijel	317
Annexe S : Carte des POS de l'ACL de Jijel	318
Annexe T : Stratégies du PDAU pou requalifier la ville de Jijel	319
Annexe U : Les équipements projetés dans la ville de Jijel selon son PDAU	321
Annexe V : Articles publiés.....	323

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1	Découpage administratif de la commune de Jijel..... 16
1.2	Démarches et méthodologies suivies dans notre recherche..... 17
2.1	« La ville sur la ville », d'un phénomène spontané à un processus règlementé..... 22
2.2	Les principales causes et conséquences du processus de dysfonctionnement urbain. .. 24
2.3	Schéma de synthèse des différentes formes de requalification urbaine. 26
2.4	La requalification urbaine entre concept, dimensions et enjeux. 28
2.5	Les 4 grands vecteurs de constitution de l'identité territoriale..... 34
2.6	La notion d'identité du territoire entre concept et dimensions. 35
2.7	Le rapport requalification/identité d'une ville et ses répercussions. 39
2.8	Les cinq actions majeures de la société sur l'espace. 42
2.9	Acteurs et territoires, une construction réciproque et permanente. 43
2.10	Les 4 degrés de participation dans les sciences sociales françaises 44
2.11	Degré de participation des citoyens selon le modèle de planification des projets américains..... 44
2.12	Le rapport entre le degré d'implication du citoyen et l'échelle spatiale du projet. .. 46
3.1	Wilayas environnantes de Jijel. 63
3.2	Situation de Jijel par rapport au pays..... 63
3.3	Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras..... 63
3.4	La carte topographique de la wilaya de Jijel. 65
3.5	Les infrastructures d'accès et de déplacements existantes dans la wilaya de Jijel... 67
3.6	Evolution de la population urbaine de Jijel entre 1977et 2008. 69
3.7	Taux d'urbanisation de la wilaya de Jijel en 1998. 71
3.8	L'armature urbaine de la wilaya de Jijel. 72
3.9	Répartition des potentialités naturelles et patrimoniales de la wilaya de Jijel. 74
3.10	Situation de la commune de Jijel par rapport à son environnement immédiat..... 75
3.11	Découpage administratif de la commune de Jijel..... 76
3.12	La carte topographique de la commune de Jijel. 76
3.13	Vue de la commune de Jijel..... 77
3.14	La carte d'occupation du sol de la commune de Jijel..... 77
3.15	Profil et coupes topographiques de la ville de Jijel. 78
3.16	Jijel avant et après le séisme de 1856. 80
3.17	Le premier plan d'urbanisme de la ville de Jijel -1858-..... 80
3.18	Jijel pendant la civilisation romaine. 80
3.19	Processus d'urbanisation de la ville de Jijel avant 1962. 80
3.20	Processus d'urbanisation de la ville de Jijel après 1962..... 81
3.21	Evolution de la population de la commune de Jijel entre 1966 -2018. 82
3.22	Evolution du parc de logement de la commune de Jijel entre 1998 et 2018 82
3.23	Les directions de l'étalement urbain de la commune de Jijel ces dernières années . 83
3.24	Répartition spatiale de la population de la commune de Jijel (2018)..... 83
3.25	L'évolution historique de la ville de Jijel. 83
3.26	Le phénomène de conurbation de Jijel. 83
3.27	Les principaux axes routiers d'accessibilité vers la ville de Jijel. 84
3.28	Mutations spatiales de l'activité portuaire à Jijel. 85
3.29	La ville de Jijel tourne le dos à son port. 85
3.30	Une forte pluie rend le mouvement presque impossible à Jijel (Hiver 2019). 86

3.31	Une forte pluie rend le mouvement presque impossible à Jijel (Hiver 2019).	86
3.32	Distribution des lignes de transport urbain dans la ville de Jijel	87
3.33	Moyens de déplacements dans la ville.	87
3.34	Fluidité du Trafic habituel dans la ville de Jijel à 7h50.....	88
3.35	Embouteillage au camp chevalier (plateau Ayouf) pendant les heures de pointe	88
3.36	Fluidité du Trafic habituel dans la ville de Jijel à 11h50.....	88
3.37	Typologie de l’habitat colonial existant dans la ville de Jijel.....	90
3.38	L’état de bâti au centre-ville de Jijel.	91
3.39	Rénovation et reconstruction de nouvelles habitations au centre-ville de Jijel.....	91
3.40	L’habitat traditionnel existant dans le centre-ville de Jijel.....	91
3.41	Typologie de l’habitat récent existant dans la ville de Jijel.....	92
3.42	Les principaux axes routiers de la ville de Jijel.....	93
3.43	Trames bâties des différents tissus composant la ville.	93
3.44	Voies en état dégradé. Photos prises par l’auteur des quartiers : Belhain, Camp Chevalier et la crête.	94
3.45	La structure des emplois dans la commune de Jijel (Fin 2018).....	95
3.46	Le cadre bâti de la ville de Jijel (habitat individuel, habitat collectif et équipements).	96
3.47	Répartition spatiale des principales entités attractives de la ville.	97
3.48	Paysage naturel de la ville de Jijel.....	98
3.49	Paysage naturel de la ville de Jijel.....	98
3.50	Vue panoramique de toute la ville de Jijel à partir de l’évitement Sud.....	99
3.51	Vue panoramique de la ville de Jijel et son entrée Est à partir de Harratène	100
3.52	Vue panoramique de la ville de Jijel à partir de la plage Echelawla (située à l’entrée Est de la ville).....	100
3.53	Evolution de la structure de la population par âge.	101
3.54	Répartition générale des terres de la commune de Jijel (année 2015).....	101
3.55	Production halieutique -mesure : Tonne- (Fin 2018).	104
4.1	Découpage du territoire de la wilaya de Jijel en 3 zones d’aménagement.....	124
4.2	Les principaux enjeux du PDAU de la commune de Jijel.....	132
4.3	Les actions préconisées par le DPAU au centre colonial de Jijel.....	135
4.4	Les actions préconisées par le DPAU à long terme.....	135
4.5	Les grands projets prévus/ en cours de réalisation pour développer Jijel.	137
4.6	Maillage projeté du réseau routier de la wilaya de Jijel avec le grand axe autoroutier EST-OUEST.....	138
4.7	Vue 3D du terminal à conteneurs.	139
4.8	Le complexe sidérurgique de Bellara	141
4.9	Vue 3D du Pôle universitaire d’El Aouana	142
4.10	Vue 3D du nouveau centre commercial.	144
5.1	Pourcentage de besoins identifiés.....	153
5.2	Nombre des besoins révélés par nouvel entretien.	153
5.3	Sexe de l’échantillon.	154
5.4	Catégorie d’âge de l’échantillon par sexe.....	154
5.5	Durée de résidence de l’échantillon selon ses origines.	154
5.6	Lieux de résidence de l’échantillon.	155
5.7	Catégorie socioprofessionnelle de l’échantillon selon le sexe.	155
5.8	Les étapes de réalisation de notre enquête.....	159
5.9	La perception de la ville par l’échantillon.....	160
5.10	Jijel quelques années après l’indépendance.....	160
5.11	La perception de la ville selon la durée de résidence du répondant	161

5.12	La perception de la ville selon l'âge du répondant.....	161
5.13	La perception de la ville par l'échantillon selon les indicateurs ; âge et sexe.....	161
5.14	La perception des changements parcourus de la ville par l'échantillon.	162
5.15	Les changements positifs parcourus de la ville selon l'échantillon.....	163
5.16	Les secteurs et les valeurs ayant des problèmes et des régressions selon l'échantillon	163
5.17	Ville de Jijel.....	165
5.18	Vue aérienne du centre-ville de Jijel en 2009.....	165
5.19	Vue du quartier périphérique Rabta à Jijel en 2017.	165
5.20	Paysage urbain des quartiers périphériques du centre-ville de Jijel.	165
5.21	Les éléments constituant l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.	167
5.22	Les éléments matériels constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.	168
5.23	Paysage naturel identitaire de Jijel.	168
5.24	L'église des Saints Simon & Jude à Jijel.....	169
5.25	Le bateau de Baba Aroudj.	169
5.26	La foire El Fourssene à Jijel.	169
5.27	Les éléments immatériels constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.	170
5.28	Les éléments identitaires de la ville de Jijel ayant eu des changements négatifs selon l'échantillon.	171
5.29	Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville	172
5.30	Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville par âge.....	172
5.31	Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville par sexe	173
5.32	Activités et pratiques de notre échantillon.	174
5.33	Activités et pratiques de l'échantillon selon les origines des personnes	175
5.34	Les lieux de promenade préférés par l'échantillon.....	176
5.35	Beaumarchais, la façade maritime Ouest de Jijel.	176
5.36	Personnes qui voient que l'absence de la volonté des habitants est un problème à Jijel selon l'indicateur âge.	179
5.37	Personnes qui voient que l'absence de la volonté des habitants est un problème à Jijel.....	179
5.38	Un jeune artiste jijélien célèbre Aïd al-Adha à sa manière.	180
5.39	Une compagne de nettoyage des plages de Jijel par des jeunes jijéliens en été 2018.	181
5.40	Concours de meilleur balcon fleuri à Jijel.	181
5.41	Les escaliers de la Crête à Jijel après repeint par le jeune homme.....	182
5.42	Dessin du jeune artiste sur un ancien mur au marché de fruit et légumes à Jijel. ..	182
5.43	Jijel reprend des couleurs, promouvoir l'écocitoyenneté.	182
5.44	Un chantier de volontariat ouvert à la cité « cirque » à Bab Sour.....	183
5.45	Compagne de nettoyage au quartier El-Akabi à l'occasion du mois sacré de Ramadan.	183
5.46	Compagne de nettoyage du quartier de Bourmel à Jijel.	183
5.47	L'APC entame une compagne de nettoyage de tous les quartiers de la ville (juste après l'initiative de la cité Cirque).	183
5.48	Le système territorial.	184
5.49	Des jeunes Jijéliens enlèvent les affiches du vote dans les rues de la ville.....	184
5.50	Large compagne de nettoyage au cimetière de Jijel.	185
5.51	Opération « mosquée propre » avant le début du Ramadan.	185
5.52	Compagnes de nettoyage des plages chaque matinée par des jeunesjijeliens.	185

5.53	Une femme jijelienne nettoie une plage à Jijel.....	185
5.54	Des habitants de « Jolie vue » nettoient leur quartier de la boue.	186
5.55	Les habitants du quartier de village Moussa réparent une route « trouée ».	186
5.56	Jijel : Des arbres plantés par des jeunes de la cité 40 hectares.	186
5.57	Jijel, Ramadan 2018 : la solidarité au rendez-vous.	186
5.58	Jijel : Iftar en bord de la mer organisé par le Club Kotama.....	186
5.59	Carte de synthèse des différents quartiers et lieux des différentes actions menées par les habitants de la ville de Jijel.	187
5.60	Une affiche pour sensibiliser les citoyens à la propreté du quartier de Belhaine..	189
5.61	Nettoyage des escaliers par des citoyens.	189
5.62	Quartier Belhaine toujours en bon état, dont la première initiative était en 2016. .	190
5.63	Nettoyage de la plage Kotama par des étudiants et jeunes habitants (Mars 2019).	190
5.64	Peinture d'un mur au centre-ville de Jijel par des jeunes habitants (2019).....	190
5.65	Peinture et dessin des murs par le Bataillon d'art de la rue de Jijel.	191
6.1	Marseille dans son département.	200
6.2	La cité Phocéenne.	201
6.3	Marseille, les docks, les Docks Village, Centre d'Affaires et Commercial.....	201
6.4	Marseille, le quai du port, et rue de la république	201
6.5	Marseille, le vieux port-débarquement d'oranges	201
6.6	Le quai des Belges, vieux port de Marseille.....	201
6.7	Le GPM de Marseille-Fos : un port en mutation ?.....	203
6.8	Système de barrières séparant l'emprise portuaire de la ville.	203
6.9	Le périmètre du projet Euro-méditerranée.	205
6.10	Les grandes phases de mutations de Marseille.	206
6.11	La reconversion des silos en salle de spectacle : le marketing urbain de la réhabilitation du front de mer.	210
6.12	Le Mucem, la villa méditerranée et la tour CMA-CGM en arrière-plan.....	210
6.13	Répercussions des opérations conduites dans le cadre de l'OIN Euromed.	210
6.14	Situation géographique de Casablanca.	212
6.15	La ville d'Anfa après son bombardement par la flotte portugaise en 1468.....	213
6.16	Plan Prost 1917.	213
6.17	Le plan d'Ecochard 1952.....	214
6.18	Les voies d'échanges commerciaux au Maroc, avant et après 1912 (le rapport avec la côte).	216
6.19	Les politiques publiques d'intervention urbaine à Casa : du modèle classique à la logique des grands projets urbains.....	221
6.20	La réhabilitation de l'ancienne Médina	221
6.21	La mosquée Hassan II.....	221
6.22	Le Grand Théâtre de Casablanca.	223
6.23	La marina.	223
6.24	Situation de Toulon dans son département (Var).	226
6.25	Situation de Toulon par rapport à son pays.	226
6.26	Vue de la ville de Toulon, sa rade et son port depuis le Mont Faron.	226
6.27	La rade de Toulon.....	227
6.28	Châteauvallon - Scène Nationale.....	232
6.29	L'évènement TallShips Regatta.....	232
6.30	La place de la liberté à Toulon, où se situe le théâtre Liberté.	232
6.31	Les principaux enjeux/stratégies adoptés dans les processus de métropolisation des trois villes	236
7.1	Le centre commercial du plateau Ayouf (emplacement et état d'avancement). ...	241

7.2	Aménagement de la façade maritime Beaumarchais (travaux en cours et vue 3D du projet final).	245
7.3	Jijel célèbre la Fête de la Fraise dans sa 17ème édition.	263
7.4	Le projet récréatif à Kissir, entrée en service de sa première tranche le 12 Mars 2021.	265
7.5	Le business Model Canevas - le modèle basique.	268
7.6	Adaptation de business model canevas au service des opérations de requalification urbaine.	268
7.7	Le business Model Canvas : un outil d'aide à la décision pour requalifier la ville de Jijel.	272
A.1	Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras.	296
A.2	Découpage administratif de la wilaya de Jijel en communes.	297
A.3	Les ports existants dans la wilaya de Jijel	298
A.4	Processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel entre 1977 et 2008.	299
A.5	Evolution de la population jijelienne entre 1977 et 2008 par commune.	300
A.6	Evolution de la population jijelienne entre 2008 et 2015 par commune.	301
A.7	Répartition des grandes infrastructures de la wilaya de Jijel.	302
A.8	Transport intercommunal de Jijel : les flux des voyageurs.	303
A.9	Couvert végétal forestier de la wilaya de Jijel.	305
A.10	Occupation du sol de la wilaya de Jijel.	306
A.11	Les quartiers de la ville de Jijel.	307
A.12	Carte du réseau hydrographique de la commune de Jijel.	308
A.13	Les activités existantes dans le centre colonial de Jijel.	310
A.14	Carte d'état de fait du centre colonial de Jijel.	310
A.15	Vue satellite de la ville de Jijel.	311
A.16	Répartition des terrains de la commune de Jijel entre 2006 et 2015 (en ha).	315
A.17	Répartition de la surface agricole totale (SAT)entre 2006 et 2015 (en ha).	315
A.18	Destinations touristiques privilégiés des vacanciers selon les résultats de l'évaluation de la saison estivale 2018.	316
A.19	Carte des POS de l'ACL de la commune de Jijel.	318
A.20	Les actions préconisées par le DPAU dans le POS 26	319
A.21	Les actions préconisées par le DPAU à moyen terme	320

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
2.1 Le contenu du projet d'aménagement de la ZAC PAJOL avant et après concertation	46
2.2 Le business model Canevas.....	50
2.3 Quatre dimensions des politiques d'attractivité.....	59
3.1 Taux d'accroissement annuel des communes en 1987.....	70
3.2 L'évaluation de la situation actuelle, par secteur, des différents équipements de la ville de Jijel.....	95
4.1 Le cadre législatif d'intervention sur les tissus existants en Algérie.....	112
4.2 La démocratie locale selon la loi 11-10.....	116
4.3 Les principales orientations du SEPT Nord Est qui touchent la wilaya de Jijel	120
4.4 Synthèse des orientations du PAW de Jijel et concrétisation du principe de « faire la ville sur la ville ».....	125
4.5 Les orientations du PDAU de Jijel à court, moyen et long terme.....	132
4.6 Synthèse de lecture critique du PAW de Jijel et du PDAU de la commune de Jijel	145
5.1 Tableau récapitulatif de la démarche de préparation des questions de notre enquête.....	156
5.2 Les attentes des personnes interrogées.....	177
6.1 Les critères de choix de Marseille (les points communs entre les deux villes).....	197
6.2 Les indicateurs du choix de la ville de Marseille.....	197
6.3 Les critères de choix de Casablanca (les points communs entre les deux villes).....	198
6.4 Les indicateurs du choix de la ville de Casablanca.....	198
6.5 Les indicateurs du choix de la ville de Toulon.....	199
6.6 Les stratégies de requalification de la ville de Marseille.....	208
6.7 Les stratégies de requalification de la ville de Casablanca.....	222
6.8 Les stratégies de requalification de la ville de Toulon.....	230
7.1 Accessibilité et déplacement entre besoins des habitants et stratégies de requalification.....	240
7.2 Activités et services entre besoins des habitants et stratégies de requalification.....	242
7.3 Aires de repos, entre besoins des habitants et stratégies de requalification.....	243
7.4 Le paysage urbain, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.....	243
7.5 Les spécificités de la ville, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.....	244
7.6 Cadre bâti et cadre de vie des habitants, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.....	246
7.7 Evaluation des atouts pour la compétitivité du port d'Alger et le port de Djen-Djen.....	252
7.8 Élimination des deux dernières cases liées à l'aspect financier de l'outil.....	269
7.9 Requalifier la ville de Jijel à l'aide du Business model canvas.....	271
A.1 Les caractéristiques des ports existants dans la wilaya de Jijel.....	298
A.2 Taux de raccordement aux différents réseaux (AEP, assainissement, électricité et gaz naturel) par commune.....	304
A.3 Tableau récapitulatif des risques naturels et technologiques.....	309
A.4 Les grands équipements existants/ et en cours de réalisation dans la ville de Jijel.	314
A.5 Infrastructures hôtelières existantes dans la commune de Jijel.....	317

A.6	Les équipements projetés.....	321
A.7	Unités industrielles projetées dans la ZAC de Beni Ahmed.....	322

LISTE DES ABREVIATIONS

3D : Trois Dimensions

AADL : Agence nationale d'amélioration et du développement du logement

ACL : Agglomération Chef-Lieu

ADA : Algérienne Des Autoroutes

ADE : Algérienne Des Eaux

AEP : Alimentation en Eau Potable

ANA : Agence Nationale des Autoroutes

ANESRIF : Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires

APC : Assemblée Populaire Communale

APS : Algérie Presse Service

APW : Assemblée Populaire de Wilaya

AQS : *Algerian Qatari Steel*

AS : Agglomération Secondaire

BET : Bureau d'Études Techniques

BNEDER : Bureau National d'Études pour le Développement Rural.

CC : Chemin Communal

CDG : Caisse de Dépôt et de Gestion

CDT : Confédération Démocratique du Travail

CEEMP : Centre d'Essais et d'Expertises en Mer Profonde

CEM : Collège d'Enseignement Moyen

CENEAP : Centre national d'études et d'analyses pour la population et le développement

CFPA : Centres de Formation Professionnelle

CGM : Compagnie Générale Maritime

CMA : Compagnie Maritime d'Affrètement

CNRR : Conservatoire National à Rayonnement Régional

CRAAG : Centre de Recherche en Astronomie Astrophysique et Géophysique

CW : Chemin de Wilaya

DA : Dinar Algérien

DE : Décret Exécutif

DPAT : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire

DPSB : Direction de la Programmation et de Suivi de Budget

DUC : Direction et d'urbanisme et de construction

EBAHIE : Ecoute des Besoins et Attentes et leur HIErarchisation
EMD : Ecole de Management
EPAEM : l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée
EPJ : Entreprise portuaire de Jijel
ESA : École Supérieure d'Art
ETRHB : Entreprise des travaux routiers, hydrauliques et bâtiments
EVP : Equivalent vingt pieds
FNI : Fonds National d'Investissement
FRAC : Fonds régional d'art contemporain
GPM : Grand Port maritime
H : Heure
Ha : Hectare
Hab : Habitant
HLM : Habitation à loyer modéré
INSFP : Institut National de Formation Professionnelle
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
Km : kilomètre
LGV : Ligne à grande vitesse
Log : Logement
LSP : Logement Social Participatif
MuCEM : Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée
OIN : Opération d'Intérêt National
ONS : Office National des Statistiques
OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat
OPGI : Office de Promotion et de Gestion Immobilière
PAT : Programme d'Action Territoriale
PAW : Plan d'Aménagement de la Wilaya
PDAR : Plan de développement des agglomérations rurales
PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
PDU : Programme de Déplacement Urbain
POS : Plan d'occupation du sol
PSD : Plan spécial de développement
PUD : Plan d'Urbanisme Directeur
PUP : Plans d'Urbanisme Provisoires
QSI : *Qatar Steel International*

RDC : Rez-de-chaussée
Réf : Référence
RGPH : Recensement général de la population et de l'habitat
RN : Route nationale
SAPTA : Société algérienne des ponts et travaux d'arts
SARL : Société à responsabilité limitée
SAT : Surface Agricole Totale
SAU : Surface Agricole Utile
SDAT : Schéma Directeur d'Aménagement Touristique
SDAU : Schéma directeur d'urbanisme et d'urbanisme
SEPT : Schéma des espaces de planification territoriale
SIG : Système d'information géographique
SNAT : Schéma National d'Aménagement de Territoire
SPSS : *Statistical Package for the Social Sciences*
SRAT : Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
T : Tonne
TAJ : Tannerie Jijel
T.C.J : Tennis Club de Jijel
TGV : Train à grande vitesse
TOC : Taux d'occupation par classe
TOL : Taux d'occupation par logement
TPM : Toulon Provence Méditerranée
VAD : Var Aménagement Développement
VRD : Voiries et réseaux divers
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZE : Zone Eparses
ZET : Zones d'expansion touristique
ZHUN : Zone d'Habitat Urbain Nouvelle
ZIP : Zone industrialo-portuaire

RESUME

Le phénomène de l'exode rural et de la croissance de villes ont pris un essor, entraînant souvent l'abandon des vieux centres avec leur attractivité et leur spécificité, et, l'émergence des espaces périphériques plus attrayants mais sans âme ni références identitaires. Face à cette situation troublante, la ville peine à se démarquer et à trouver sa singularité dans un monde en perpétuelle mutation où la concurrence entre villes est intense. Alors, comment peut-on offrir aux habitants un cadre de vie agréable et unique au sein de leur ville grâce au processus de requalification urbaine ? Et par quels moyens ? Tel est le questionnement qui alimente notre réflexion.

La pertinence et la nouveauté recherchées dans notre étude s'incarnent dans la proposition d'une démarche qui permet de mieux appréhender la question de l'identité d'un territoire et de la voix de ses habitants dans les opérations de requalification urbaine, c'est-à-dire, de montrer comment révéler l'identité d'une ville lors des opérations de sa requalification. Pour traiter cette préoccupation majeure, le choix est porté sur la ville de Jijel (en Algérie) qui est en pleine mutation et dont elle est appelée à passer d'une ville enclavée à un pôle de développement régional (2030) à travers de grands projets structurants prévus par l'Etat qui sont en cours de réalisation. Or, le système urbain de cette ville souffre de plusieurs lacunes.

Cette recherche propose de mieux interpréter les tenants et les aboutissants du cadre de vie global et actuel de la ville de Jijel à travers une approche du terrain, d'abord en tant qu'espace aménagé et à aménager et puis en tant qu'espace perçu et pratiqué par ses habitants pour en dégager les facteurs favorisant sa requalification et la révélation de son identité.

En questionnant en premier lieu la situation actuelle de cette ville à travers un diagnostic détaillé puis en analysant le contenu des stratégies de requalification telles qu'elles sont dessinées par ces décideurs, nous visons à comprendre les mutations que subissent cette ville et leurs répercussions sur son identité.

L'habitant étant le nœud focal sur lequel se base toute décision car il est à la fois usager et acteur, pratiquant et décideur. Nous questionnons les deux concepts auprès des habitants de cette ville. En effet, entendre la voix de ces derniers à travers des entretiens semi directifs ainsi que les observer, nous permet de définir leurs besoins et leurs aspirations en termes des opérations de requalification urbaine d'une part et de poser les bases et les assises subjectives nécessaires à l'appréciation objective de la question de l'identité territoriale d'autre part.

L'originalité de ce travail tient à vouloir définir les arguments de base à partir d'une réinterprétation des informations recueillies et des représentations des habitants. Le croisement des résultats de notre enquête avec les logiques institutionnelles qui dessinent l'avenir de cette ville, permet de mener une lecture critique des politiques de requalification urbaine proposées par les décideurs de la ville de Jijel. Consolider les résultats de ce croisement par les résultats de l'approche comparative, en étudiant trois expériences étrangères menées dans le domaine de l'urbain, qui ont des similitudes avec notre cas d'étude, contribue à la fois à prendre un recul par rapport à notre contexte national et à construire un outil d'aide à la décision efficace et efficient qui servira de référence pour toute intervention territoriale (valorisante et révélatrice de son identité).

Mots clés : Requalification urbaine, identité du territoire, habitant, ville de Jijel.

ABSTRACT

The phenomenon of rural exodus and the growth of cities have taken off, often leading to the abandonment of old centers with their attractiveness and specificity, and the emergence of more attractive peripheral spaces but without soul or identity references. Faced with this troubling situation, the city struggles to stand out and find its uniqueness in a world of perpetual change where competition between cities is intense. So, how can we offer the inhabitants a pleasant and unique living environment within their city thanks to the urban requalification process? And by what means? This is the question that fuels our reflection.

The relevance and novelty sought in our study are embodied in the proposal of an approach that allows us to better understand the question of the identity of a territory and the voice of its inhabitants in urban requalification operations, that is to say, to show how to reveal the identity of a city during its requalification operations. To address this major concern, the choice is made on the city of Jijel (in Algeria) which is undergoing a major transformation and which is called to move from a landlocked city to a regional development pole (2030) through major structuring projects planned by the State which are underway. However, the urban system of this city suffers from several shortcomings.

This research proposes to better interpret the ins and outs of the global and current living environment of the city of Jijel through an approach of the land, first as a space developed and to be developed and then as a space perceived and practiced by its inhabitants to identify the factors promoting its requalification and the revelation of its identity.

By first questioning the current situation of this city through a detailed diagnosis and then by analyzing the content of the requalification strategies such as they are designed by these decision-makers, we aim to understand the changes that this city is undergoing and their repercussions on its identity.

The inhabitant is the focal point on which all decisions are based, as he is both user and actor, practitioner and decision-maker. We question the two concepts with the inhabitants of this city. Indeed, hearing the voice of the latter through semi-directive interviews as well as observing them, allows us to define their needs and aspirations in terms of urban requalification operations on the one hand and to lay the foundations and subjective bases necessary for the objective appreciation of the question of territorial identity on the other hand.

The originality of this work lies in wanting to define the basic arguments from a reinterpretation of the information collected and the representations of the inhabitants. The cross-referencing of the results of our survey with the institutional logics that shape the future of this city allows us to critically read the urban requalification policies proposed by the decision-makers of the city of Jijel. To consolidate the results of this crossing by the results of the comparative approach, by studying three foreign experiences carried out in the field of the urban, which have similarities with our case of study, contributes at the same time to take a step back with regard to our national context and to build a tool of effective and efficient decision support which will be used as reference for any territorial intervention (valorizing and revealing of its identity).

Key words: Urban requalification, identity of the territory, inhabitant, city of Jijel.

ملخص

أدى الانتشار الرهيب لكل من ظاهرتي النزوح الريفي ونمو المدن في كثير من الأحيان إلى هجر المراكز القديمة للمدن وتلاشي جاذبيتها وخصوصياتها من جهة، وظهور مساحات محيطية أكثر جاذبية ولكن بدون روح أو هوية من جهة أخرى. في خضم هذا الوضع المقلق، تكافح المدينة من أجل إيجاد وإبراز هويتها في عالم متغير باستمرار حيث المنافسة بين المدن في أوجها، ليبقى السؤال المطروح: كيف يمكننا أن نوفر للسكان بيئة معيشية ممتعة وفريدة من نوعها داخل مدينتهم من خلال عمليات إعادة التأهيل الحضري؟ وبأي وسيلة؟ هذا هو السؤال الذي يغذي تفكيرنا.

تتجسد أهمية وجدوى دراستنا في اقتراح نهج يسمح بالأخذ بعين الاعتبار، وبشكل أفضل، كل من مسألة هوية الإقليم وصوت سكانه في عمليات إعادة التأهيل الحضري، أي إظهار كيفية الكشف عن هوية المدينة وتعزيزها عن طريق عمليات إعادة تأهيلها. لمعالجة هذه المسألة، وقع اختيارنا على مدينة جيجل (في الجزائر) والتي تشهد تحولاً كبيراً، حيث ينتظر منها الانتقال من مدينة معزولة إلى قطب تنمية إقليمي (2030) من خلال عدة مشاريع كبرى قيد التنفيذ، في حين، يبقى النظام الحضري لهذه المدينة يعاني من عدة مشاكل.

يقترح هذا البحث تفسير وإرساء خصوصيات وعموميات البيئة المعيشية الاجمالية والحالية لمدينة جيجل بشكل أفضل، من خلال نهج ميداني، أولاً كبنية مبنية وقيد التطوير، ثم كبنية كما ينظر إليها ويعيشها سكانها من أجل تحديد العوامل التي تمكننا من إعادة تأهيلها وتعزيز هويتها.

من خلال التساؤل أولاً ومحاولة فهم الوضع الراهن لهذه المدينة بإجراء تشخيص مفصل ثم تحليل محتوى استراتيجيات إعادة التأهيل كما رسمها صناع القرار، نهدف إلى فهم التغييرات التي تشهدها هذه المدينة ومدى انعكاسها على هويتها.

يعتبر المواطن النقطة المحورية التي يستند إليها أي قرار، بصفته مستخدم، ممثل، ممارس وصانع قرار، لهذا نناقش كلا المفهومين مع سكان هذه المدينة. في الواقع، إن سماع صوت هؤلاء من خلال مقابلات شبه توجيهية بالإضافة إلى ملاحظة ممارساتهم، يسمح لنا بتحديد احتياجاتهم وتطلعاتهم من حيث عمليات إعادة التأهيل الحضري من جهة ووضع الأسس الضرورية والذاتية اللازمة من أجل تقييم موضوعي لمسألة الهوية الإقليمية من جهة أخرى.

تكمن أصالة هذا العمل في محاولة تحديد الحجج الأساسية بناء على إعادة تفسير المعلومات التي تم الإفصاح عنها وتمثيلها من طرف السكان. إن تقاطع نتائج تحقيقنا مع المنطق المؤسسي الذي يرسم مستقبل هذه المدينة، يتيح لنا إمكانية إجراء قراءة نقدية لسياسات إعادة التأهيل الحضري المقترحة من طرف صناع القرار في مدينة جيجل. تعزيز نتائج هذا التقاطع بنتائج النهج المقارن، عن طريق دراسة ثلاث تجارب أجنبية أجريت في المجال الحضري، والتي لها أوجه تشابه مع دراسة الحالة الخاصة بنا، تسمح لنا باتخاذ مسافة عن سياقتنا الوطني ومبادئه المعتادة وبناء أداة فعالة لدعم القرار، من شأنها أن تكون بمثابة مرجع لأي تدخل إقليمي (من أجل تعزيز وكشف هويته).

الكلمات المفتاحية: إعادة التأهيل الحضري، هوية الإقليم، ساكن، مدينة جيجل.

CHAPITRE I

INTRODUCTION

Intérêt du sujet traité... Délimitation et cadrage du champ de la recherche

« *Les villes ne font plus sens* » (Lussault, 1997, p. 522).

L'espace urbain est en rapport constant entre évolution et changement, affectant à la fois ses composantes physiques, sociales, économiques, son image et ses spécificités. À la lumière de ces changements, le phénomène de l'exode rural et de la croissance de villes ont pris un essor, entraînant souvent l'abandon des vieux centres avec leur attractivité et leur spécificité, et, l'émergence des espaces périphériques plus attrayants mais sans âme ni références identitaires. Face à cette situation troublante, la ville peine à **se démarquer** et à trouver **sa singularité** dans un monde en perpétuelle mutation où la concurrence entre villes est intense. La crise identitaire dans la ville est aujourd'hui aggravée par l'émergence du phénomène de la mondialisation et de la métropolisation, tendant mondialement à réunir les villes par le biais de **grands projets** structurants.

À cet égard, il serait intéressant de s'interroger : comment peut-on offrir aux habitants un cadre de vie **agréable** et **unique** au sein de leur ville grâce au processus de **requalification urbaine** ? **Comment révéler l'identité d'une ville lors des opérations de sa requalification** ? Par quels moyens ? Tel est le questionnement qui alimente notre réflexion.

En observant le processus d'émergence et d'évolution des villes du monde entier, qu'il s'agisse de villes occidentales ou de villes du tiers monde, nous notons que le phénomène de « reconstruire la ville sur elle-même » n'est pas une nouvelle tendance, mais existe depuis les temps les plus reculés, c'est « *une vieille question, aussi vieille que l'architecture et la ville* » (Pinson, 2001, p. 51). En effet, la reconstruction de la ville sur elle-même était un phénomène spontané dû aux conquêtes successives, et à la reconstruction des espaces après les guerres et les catastrophes naturelles. Elle est passée à un phénomène réglementé, organisé, se présentant comme une solution recommandée selon un grand nombre d'urbanistes, pour faire face à la situation urbaine critique des villes et le phénomène d'étalement urbain (Boudjabi, 2005).

La requalification urbaine en tant qu'opération pouvant faire partie du phénomène de « **Reconstruire la ville sur la ville** » peut prendre plusieurs formes selon la typologie du tissu concerné et des situations rencontrées. De processus urbain classique aux projets urbains, les formes d'intervention sur les tissus existants varient selon le contexte concerné et poursuivent des objectifs entre autres : améliorer les conditions de vie de la population. Donner du sens à ces opérations nécessite **une prise de conscience claire de ces éléments identitaires** par les décideurs « faiseurs d'identité » (Galland, 1993, p. 4).

Le concept d'identité urbaine présuppose que « la ville soit signifiante » (Morisset, 2001, p. 5). En effet, la prise en charge de cette question dans les opérations de requalification d'une ville demeure une nécessité absolue qui pourrait apparaître comme une « solution alternative » pour faire face au phénomène de mondialisation conduisant à l'uniformisation et donc « à un choc des civilisations » (Huntington, 2004 cité par Guérin-Pace and Guermont, 2006, p. 289). Elle est également considérée comme « *une ressource dans le cadre d'une politique de développement* » (Bautès and Guiu, 2010, p. 124), qui peut fortement influencer le développement des territoires (Thouément and Charles, 2011, p. 03). Selon ces derniers, la négligence de ce facteur marquant de la ville, rend toute intervention sur cette dernière obsolète et sans âme.

La question de l'identité a suscité un nouvel intérêt scientifique chez les chercheurs au cours des deux ou trois dernières décennies (Di Meo, 2008). Elle permet de « *faire du collectif* », *construire de la cohésion interne tout en recherchant l'attractivité et l'affirmation d'une image caractérisée, au sein d'un système de villes concurrentiel* » (Bautès and Guiu, 2010, p. 124). En fait, étudier la question de l'identité d'un espace nécessite de l'appréhender dans une perspective dynamique, c'est-à-dire de l'analyser comme un **phénomène ou processus actif, en perpétuelle évolution**, qui s'alimente de discours et de pratiques politiques, urbanistiques ou habitantes, affirme Benssenouci el Ghaouti¹.

La ville de Jijel, pourquoi un tel intérêt ?

Considérée comme une ouverture portuaire privilégiée pour l'arrière-pays ainsi que pour toute l'Afrique, Jijel est une ville côtière et portuaire du Nord-est algérien en relation directe avec la mer méditerranéenne par une façade maritime de plus de 120 Km. Elle est l'agglomération chef-lieu de la wilaya de Jijel. De part cette situation géographique

¹ Dans un article de presse de Nawel. D (2010) -voir le lien dans la bibliographie-.

stratégique disposant d'un grand port commercial (classé parmi les premiers en méditerranée), elle est appelée à passer d'une ville enclavée à un pôle de développement régional (2030) (selon le SEPT Nord Est et le PAW de Jijel) ; un important pôle d'industrie, de tourisme et d'affaires, à travers **de grands projets structurants** prévus par l'Etat (en cours de réalisation). Or, le système urbain de cette ville, à l'instar des autres **villes algériennes**, qui est en **pleine mutation**, souffre de plusieurs lacunes à savoir, la dégradation de son centre ancien, la prolifération de l'habitat non planifié en périphérie, des problèmes d'accessibilité, de pollutions... nuisant l'image et les référents identitaires de cette ville. Parmi ces raisons et l'intérêt des autorités à travers la planification de projets d'envergure, elle fait l'objet d'une demande accrue de la part de ses habitants en termes de qualité du cadre de vie, justifiant des opérations de requalification afin de pouvoir assurer son rôle dans le futur.

1.1 Problématique générale

« Une ville sans conscience de son identité est comme un voilier sans vent, c'est-à-dire ingouvernable, et devient le jeu de forces sur lesquelles elle n'a aucune prise » (Galland, 1993, p. 04).

L'identité d'une ville se révèle sous deux angles :

- a) Une **représentation sociale** construite et admise par ses habitants ou ses visiteurs déclinée en un modèle imagé qui agrège différentes particularités (sociales, culturelles et symboliques) (Quertier, 2008).
- b) Une construction associant **le passé** (mémoire), **le présent** (l'état actuel) et **le futur** comme devenir (Galland, 1993; Guérin-Pace, 2006).

Outre **l'ambiguïté du concept d'identité** lui-même et devant **la multiplicité des éléments constitutifs de l'identité**, qui constituent la « mémoire des lieux » et « la mémoire des gens », animant et donnant un sens à leur vie sociale et quotidienne, Foret (2007) stipule qu'il est important de prêter attention à tous ces éléments, petits ou grands, dans toute opération de requalification. Cependant, les politiques publiques ne prennent souvent pas en compte toutes les dimensions de l'identité. Seulement, celles visant la valorisation, la protection et la préservation du patrimoine urbain, en particulier des immeubles et constructions d'intérêt historique et culturel partagé, permettant de préserver l'identité culturelle de la ville. Sont considérés comme des référents. «...ce qui disparaît n'est pas toujours d'ordre matériel : l'habitude prise de certains cheminements, des détails du

paysage urbain auxquels on a accroché des souvenirs d'enfance, la possibilité de trouver chez les autres habitants du quartier quelque chose de soi qui fait qu'on se sent "d'ici" même lorsque l'on vient d'ailleurs » (Foret, 2007, p. 7). Belhedi (2006, p. 316) affirme de sa part que « *la mise en exergue d'une seule dimension de l'identité ne fait que cristalliser les autres dimensions cachées, voilées, réprimées* ». Reste ensuite la question de savoir **comment trouver un équilibre acceptable et accepté entre les différentes composantes de l'identité.**

Quant à **la requalification de la ville**, c'est une opération d'intervention sur des tissus existants² visant principalement une réactualisation d'un cadre urbain donné, de façon à insérer les nouveaux besoins et attentes de la population concernée. En effet, répondre aux besoins et aspirations des habitants est un enjeu primordial dans toute intervention, Louvet (2005, p. 43) affirme: « *...le meilleur projet n'est pas le meilleur techniquement mais, tout en apportant une solution technique satisfaisante, le mieux accepté* ».

Entre les deux concepts, le premier « **réflexif** » et le second « **pratique et opérationnel** », **se dresse l'habitant ou l'utilisateur comme pilier fondamental dans la programmation, la prise de décision et la mise en œuvre de toute opération urbaine à caractère social.** Cependant les habitants en tant qu'acteurs indispensables restent « (...) *le plus souvent « cloisonnés » dans leur milieu. Les pratiques sociales et usages de l'espace qu'ils développent ne sont pas décryptés pour comprendre les facettes inexprimées de la ville* » (Ardourel et al.)³.

1.2 Problématique de la recherche spécifique

Historiquement, nous pouvons distinguer plusieurs périodes d'urbanisation⁴ de la ville de Jijel. La période phénicienne (IVe av. J.-C.) est caractérisée par le choix de l'emplacement de la ville elle-même. La ville a été témoin de la succession de nombreuses civilisations, à savoir : romaine, byzantine, musulmane, génoise, turque et finalement la période de la colonisation française (1839 à 1962). En 1856, un tremblement de terre a provoqué un raz-

²Qui ont connu souvent un processus de disqualification. En effet, elle s'intéresse aux territoires disqualifiés, défavorisés, marginalisés, sous équipés, enclavés, aux potentialités souvent négligées, qui ne répondent ni aux besoins ni aux aspirations de sa population locale ou étrangère.

³ La date et le numéro de page non indiquées, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

⁴ Commençant par la période *phénicienne* (IVe Av. JC), en passant à la période *romaine* (75 Av. J.C), passant par la période *Byzantine* (en 533), la période *Musulmane* (en 720), la période *Normande* (en 1143), la période *Génoise* (en 1283), la période *Turque* (16e siècle), la période *Expédition Du Duc De Beaufort* (en 1664), la période *Française* de 1839 à 1962.

de-marée qui a submergé toute la citadelle, détruisant toute la ville et **effaçant toutes traces des civilisations précédentes.**

L'urbanisation actuelle de Jijel n'est autre que « *le prolongement dans la discontinuité par rapport à l'héritage urbain français qui a reconstruit la ville après le séisme de 1856* » (Grimes, 2003, p. 120). En effet, le système urbain hérité depuis l'indépendance est constitué d'un centre urbain colonial (en damier) et des extensions périphériques résultantes de la forte pression démographique et de l'exode rural qu'a connus la ville depuis l'indépendance.

Ce système souffre de multiples problèmes et se trouve dans un état critique, entre un **centre urbain** délaissé, en état de dégradation, de détérioration avancée...et **une périphérie** désordonnée, dysfonctionnée, composée de deux tissus. Le premier est **un tissu planifié** produit dans le cadre de développement local amorcé après 1974, date de sa promotion en chef-lieu de wilaya, sous forme de ZHUN (zone d'habitat urbain nouveau), et le deuxième est **un tissu urbain non planifié**, avec l'absence d'une logique de développement (mélange de formes et de styles, de production architecturale sans références, ni homogénéité...). Les caractéristiques qui priment sur ces deux tissus, mettant en péril le paysage urbain (Bougassa, 2009, p. 259), ses référents identitaires et la qualité du cadre de vie de ses habitants. En effet, ce processus de dysfonctionnement est visible aussi bien sur le plan spatial que sur le plan social et visuel.

Cette ville a toutes les ressources stratégiques pour être une ville de qualité à savoir : sa vocation touristique, ses potentialités naturelles, patrimoniales, économiques sous exploitées et son ouverture sur l'international à travers son port et son aéroport. Malheureusement, elle est **un territoire dysfonctionné**, souffrant de problèmes multiples que nous développerons au cours du déroulement de la recherche, d'où le recours à des opérations de requalification urbaine devenant une nécessité absolue.

Actuellement, Jijel est devenue le théâtre de grandes mutations, transformant son image et sa dynamique urbaine de par les projets implantés en voie de réalisation. Avec de telles transformations, Jijel passera d'une petite ville enclavée à un important pôle d'industrie, de tourisme et d'affaires, à travers de grands projets prévus, à savoir : la modernisation du port de Djen-Djen, la réalisation d'une pénétrante autoroutière la reliant à l'autoroute Est-Ouest, la construction d'une voie ferrée entre ledit port et l'axe El Eulma-Sétif, la réalisation d'un 3ème pôle universitaire à El Ouana, le grand projet du complexe

sidérurgique Algéro-Qatari à Bellara (50 km de Jijel), ainsi que d'autres projets hôteliers. Ce boom économique aura certainement des effets induits sur les formes de son urbanisation par l'attractivité du territoire avec la création d'un bassin d'emplois.

A la lumière de ce constat, il s'avère évident que ces grands projets structurants vont donner une nouvelle dynamique et une nouvelle image à la ville de Jijel. La question qui se pose, **son contexte urbain et spatial serait-il à la hauteur du rôle que Jijel est appelée à jouer dans l'avenir ?** Où sont **les habitants** (leurs besoins et leurs aspirations) et **l'identité de cette ville** dans ces discours ? De ce fait, cette ville réclame une intervention de **requalification urbaine** de façon globale, cohérente et non ponctuelle, tout en améliorant son cadre urbain d'une part et en assurant la satisfaction des besoins et attentes de sa population d'autre part.

Pour traiter cette préoccupation majeure, nous sommes parties d'une série de questionnement :

- Quelles sont les raisons qui ont conduit à la disqualification et au dysfonctionnement de cette ville ? Et quels sont leurs effets sur la ville et son identité ?
- La question d'identité de la ville de Jijel est-elle prise en charge par les politiques du développement ?
- Quels impacts auront ces grands projets structurants, en cours de réalisation, sur la ville et son identité ?
- Quels éléments composent l'identité de cette ville qui intéressent davantage l'habitant jijélien et qui sont susceptibles d'être pris en charge dans toute intervention urbaine ?

Toutes ces interrogations nous incitent à poser la question principale comprenant deux volets : **Entre Jijel héritée et Jijel en projet, la requalification urbaine tenant compte des aspirations des citoyens, pourrait-elle revaloriser le territoire en révélant son identité intrinsèque ?**

1.3 Les connaissances acquises et le positionnement épistémologique

Dans le monde et à partir des années 90, les villes en quête d'attractivité se sont tournées vers l'injection des grands projets ou projets de ville scénarisés et rivalisant d'esthétisme et de communication via la scénarisation des projets avec impacts futurs sur le devenir des villes, les mettant dans une situation de rivalité pour attirer les capitaux humains et

économiques (Arnould, 2017). Cette action spécifique aux entreprises est appliquée aux villes considérées désormais comme un produit à vendre, évoluant dans un système concurrentiel.

Cet état de fait met les acteurs dans une position de gérant d'une entreprise où le profit, les stratégies d'attractivité et la visibilité font légion. L'intégration d'un acteur important dans le processus de production de l'urbain, à travers la concertation en l'occurrence la population est effective dans les pays européens et outre atlantique (Cobo, 2016).

Cette prise de position consistant à intégrer la société civile dans les décisions est considérée selon les chercheurs comme une contrainte ou une opportunité. La théorie hyper-pluraliste, suppose que cette stratégie entraîne un chaos urbain car le pouvoir décisionnel est partagé pouvant entraîner des blocages dans les décisions synonymes d'ingouvernabilité (Pinson, 2009). D'autres voient le côté positif où l'action est considérée comme une perspective d'ouverture vers une coopération, à l'invention de nouveaux mécanismes et une articulation intelligente des ressources communes (Crampe, 2019).

En Algérie, la participation citoyenne, dont l'utilisateur peut remédier à la situation difficile dans laquelle se trouve sa ville, et malgré son institutionnalisation dans la loi d'urbanisme n° 90-29, la loi n°06 – 06 et la loi n° 11-10, reste en réalité toujours en marge des décisions qui concernent sa ville (Bachar, 2015, p. 46), en raison de « *la remontée à la surface de l'idée factice de l'Etat responsable de tout* » d'une part, et du manque de communication entre décideurs et habitants (*mouvement associatif*) d'autre part (Bendjelid, 2010).

Le processus de fabrication des villes a longtemps été central dans les études urbaines liées à la ville algérienne (Belguidoum, Cattedra and Iraki, 2015). Ces dernières traitent souvent le phénomène urbain comme effet inévitable du boom démographique et du développement économique (Belguidoum, 2008, p. 2) ou souvent comme une constatation des déséquilibres qui existent « *entre les règles et les pratiques et entre les programmes et leur réalité* » (Belguidoum and Mouaziz, 2010, p. 102). Par sa part, Chouadra (2008) note que « *la recomposition de la ville fragmentée reste un défi pour les décennies à venir* » (ibid., p. 13). Cette recomposition doit, selon lui, s'imposer comme priorité dans la politique de la ville en se basant sur les spécificités identitaires géographiques et historiques de cette dernière.

Dans cette perspective et afin d'étudier le rapport intervention- identité du territoire dans le cas de la ville algérienne « de Jijel », la question du rôle de l'habitant dans ce processus de

requalification guide la présente recherche. En effet, partant du constat que la requalification urbaine est une intervention urbaine des acteurs décideurs sur un territoire bien défini, s'inscrit dans des politiques publiques, encadrée par un cadre juridique bien défini, nous allons essayer d'évaluer les politiques publiques de la ville de Jijel en matière de requalification urbaine. Cette évaluation revient à tester leur niveau d'efficacité et d'efficacités, mais aussi **leur capacité à répondre aux besoins des habitants.**

D'une manière générale, notre travail de thèse vise à cerner et à comprendre la relation entre l'identité d'une ville et son développement, de montrer comment les opérations de requalification urbaine peuvent être des révélateurs de l'identité d'un territoire, un moteur et un levier de développement d'une ville toute en lui offrant sa singularité et ses spécificités dans un monde concurrentiel ; d'où la nécessité de se démarquer.

Notre interrogation sur l'identité de la ville et sa prise en charge dans les opérations de requalification, c'est-à-dire comment tenter de moderniser/réactualiser le cadre de vie de la population, en mettant en évidence les spécificités du lieu, ses valeurs et en assurant la satisfaction de ses habitants, nous a amenées à questionner ces concepts auprès des habitants c'est-à-dire, aller vers la composante humaine elle-même et **placer l'habitant au cœur du système d'évaluation de la question** traitée, car la « *connaissance du site, n'est pas l'apanage du technicien* » (Louvet, 2005, p. 54), mais de l'habitant, également appelé « *l'usager-expert des lieux* » et / ou « *partenaire du renouveau local* » (Noyer and Raoul, 2008).

Entendre la voix des habitants à travers des entretiens dont la **représentativité de l'échantillon** n'est pas conditionnée par sa taille mais par la qualité de ce que disent les personnes interrogées, ainsi qu'**observer ces habitants** qui vivent dans leur espace y pensent et modifient, dans une tentative de connaître et de comprendre leurs représentations sociales et leurs pratiques de l'espace, nous permettra de définir leurs besoins et aspirations en termes des opérations de requalification urbaine d'une part et de poser les bases et les assises subjectives nécessaires à l'appréciation objective de la question de l'identité territoriale d'autre part.

Par conséquent, l'originalité de ce travail tient à vouloir définir les arguments de base à partir d'une réinterprétation des informations recueillies et des représentations des habitants, en les procédant d'une manière analogique, en se basant sur l'étude des exemples étrangers. L'habitant étant le nœud focal sur lequel se base toute décision

car il est à la fois usager et acteur, pratiquant et décideur. Une telle approche nous permet à la fois de croiser local et global, pratique et théorie ainsi que discours (politique) et réalité (vécu des habitants).

1.4 Hypothèse

Pour mener à bien cette présente recherche, nous sommes parties de l'hypothèse suivante :

Pour qu'une opération de requalification urbaine soit réellement efficace, valorisante et révélatrice de l'identité du territoire jijélien, la participation citoyenne croisée avec la politique publique, contribue à la construction d'un outil d'aide à la décision valide et efficient qui servira de référence pour toute intervention territoriale.

Avant d'aller à ce point vital et crucial de notre recherche, il faudra d'abord comprendre le contexte de l'étude (la ville de Jijel), ses mutations, ses stratégies de développement et ses répercussions sur son identité, tout en combinant des approches locale (cas d'étude) et globale (universelle) par le biais d'une approche comparative (villes présentant un cas similaire) afin de pouvoir prendre une distance par rapport à notre contexte national et ses logiques habituelles.

Au fait, notre recherche dotera les villes (les collectivités locales) de démarches et des moyens **(un outil d'aide à la décision)** pour assurer la prise en charge de la question d'identité, des besoins et des attentes des habitants algériens dans les opérations de requalification de leurs villes, en assurant **un équilibre acceptable entre ses différentes composantes identitaires.**

D'une manière plus spécifique, notre recherche vise à travers l'étude du cas de la ville de Jijel.

- Mettre en évidence les réalités du terrain d'étude, en s'interrogeant sur les éléments qui ont conduit au dysfonctionnement de cette ville, c'est-à-dire de savoir comment les mutations urbaines qu'a connues Jijel influent sur la ville et son identité.
- Étudier le rapport identité/ville / intervention (requalification urbaine), comment il se présente dans le cas d'une ville algérienne : celle de Jijel.
- Étudier l'impact des politiques publiques spécifiques à la ville de Jijel, en l'occurrence les nouveaux projets que connaîtra Jijel sur son développement et son identité.

- Essayer de comprendre si les stratégies des acteurs décideurs de cette ville répondent-elles réellement aux besoins et aux aspirations des habitants du territoire concerné. En effet, vouloir aboutir à une lecture critique de la politique publique en matière de requalification de la ville de Jijel, basée sur une connaissance des réalités du terrain d'étude, ses référents identitaires et les aspirations de ses habitants.
- Recommander et ouvrir des pistes de réflexion pour des recherches futures.

La présente recherche vise à mieux interpréter les tenants et les aboutissants du cadre de vie global et actuel de la ville de Jijel. C'est à travers une approche du terrain que se distingue cette aire d'étude, d'abord en tant qu'**espace aménagé** et **à aménager** et puis en tant qu'**espace perçu** et **pratiqué** par ses habitants pour en dégager les facteurs favorisant sa requalification et la révélation de son identité.

1.5 Méthodologie et outils de la recherche

Saisir la complexité du sujet traité, nécessite d'allier et de combiner plusieurs approches et méthodes (Thouément and Charles, 2011, p. 4). En effet la pratique et la théorie doivent être combinées. Afin de garantir l'aboutissement aux objectifs fixés et de répondre aux questions déjà posées, et mis à part le chapitre introductif et celui de la conclusion nous avons divisé notre recherche en 6 chapitres distinctes mais complémentaires, chacun faisant partie de la réponse à la question posée, et reposant sur une ou plusieurs méthodes et approches combinées.

Quelles sont les méthodes et les démarches suivies pour la réalisation de ce projet de recherche ? Comment et pourquoi ? La réponse peut être résumée comme suit :

A. La requalification de la ville et l'identité des territoires : entre théories et doctrines

Premièrement, dans l'objectif de savoir comment d'autres chercheurs ont abordé cette question de « **requalification de la ville et d'identité des territoires** », quels sont leurs résultats et leurs méthodes de recherche, nous avons commencé d'abord par une collecte des données afin d'éclaircir notre thème d'étude et de comprendre ce sujet dans sa globalité et comment il se présente dans le cas livresque. L'interprétation et la lecture des

documents collectés s'est faite selon deux techniques : la technique de « *skimming* »⁵ et la technique de « **lire pour comprendre** »⁶.

Les outils utilisés pour effectuer cette étape :

Des ouvrages, des dictionnaires, des thèses de doctorat, des mémoires de magistère, des articles scientifiques, des articles de presses, des sites Web.

B. Un travail du terrain : Jijel entre espace hérité et espace en projet

Pour mieux comprendre la situation actuelle de la ville de Jijel et cerner les causes et conséquences du processus de disqualification qu'elle a connu et les changements constatés, un travail de terrain a été effectué selon les étapes suivantes :

- Collecte des données et documents officiels auprès des différentes directions de Jijel.
- Consultation des travaux de recherche déjà effectués sur le terrain d'étude et ayant une relation avec le thème de notre recherche.
- Actualisation de quelques données du terrain à travers cartes, archives et sorties sur site.
- **L'observation**⁷ in situ et la prise de photos.

Après avoir rassemblé les différentes données et les observations (écrites et enregistrées) concernant le cas d'étude, nous les avons traitées par le recours à une combinaison de deux méthodes ou approches :

- **L'approche analytique** : d'une manière quantitative, qualitative et la combinaison des deux.
- **La méthode historique : avec interrogation des archives (analyse de contenu avec critique interne et externe) dans** le but d'établir des faits et des conclusions des événements passés et de faire ressortir tout élément ou événement marquant dans l'histoire de cette ville, et qui a contribué de façon directe ou indirecte à l'établissement de son état actuel avec tous ses points positifs et négatifs.

Après avoir étudié et compris la réalité du terrain, son fonctionnement et sa dynamique (du passé au présent), nous nous tournons vers l'avenir de cette ville. En fait, **nous complétons**

⁵La technique de la lecture : *skimming* (lecture rapide) : il s'agit de lire le document (chapitre, passage, article, etc.) une seule fois de façon rapide, dont elle permet de trouver rapidement l'information recherchée.

⁶La technique de « lire pour comprendre » : Elle permet de saisir l'information recherchée à partir de la lecture d'un document plusieurs fois.

⁷Appelée aussi l'approche Descriptive, elle est considérée comme un moyen de rassemblement de données.

cette première étape par une seconde étape qui est l'étude de la question de la requalification et de l'identité de la ville telle qu'elle est envisagée dans les outils de planification urbaine et les stratégies d'intervention spécifiques à cette ville. En d'autres termes, nous tenterons d'examiner, où va la ville de Jijel et son identité conformément à la vision de ses décideurs, en analysant leurs stratégies (en cours et projetées) par le biais de la prospective.

Le fonds documentaire est constitué de :

- Des thèses de doctorat, des mémoires de Magistère, des articles scientifiques, des articles de presses, des sites Web.
- Des documents officiels comme le Plan d'Aménagement de la Wilaya de Jijel, le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune de Jijel.
- Des lois, ainsi que des cartes et des photos.

Cette richesse documentaire constitue les outils de base permettant d'aborder le cas de la ville de Jijel entre espace aménagé et espace à aménager/ Espace réel existant et espace dessiné et imagé par ses logiques institutionnelles.

C. Enquête auprès d'un échantillon : L'habitant jijélien comme acteur indispensable

Les deux concepts *requalification de la ville* et *identité des territoires* constituent l'épine dorsale de notre recherche. La requalification est une intervention urbaine qui vise principalement à répondre aux besoins et attentes des **habitants**, et l'identité qui est (plus que le côté physique et visible) un sentiment d'appartenance des **habitants** à un lieu. De ce fait, **la population, constitue l'axe majeur** de lecture commune entre ces deux notions, et la première concernée par les différentes opérations entreprises sur son cadre de vie, pour cela, quel est son rôle dans la participation aux différentes interventions urbaines qui concernent son cadre de vie ?

Préalablement, il nous semble indispensable de donner la parole aux habitants, et leur permettre de s'exprimer librement, pour mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes, pour trouver un meilleur rapport entre l'espace perçu et l'espace vécu. Pour cela, nous avons eu recours à **la méthode d'enquête** avec la technique de **l'entrevue**⁸ sur un échantillon de 46 personnes (techniquement appelée population). Notre enquête a été

⁸ L'enquête a été effectuée à l'aide d'un guide d'entretien comportant des questions formulées sur la base des indicateurs dégagés lors de la lecture des données bibliographiques recueillies.

inspiré de la méthode EBAHIE que nous présentons dans le chapitre suivant, dont nous n'avons pris que son côté qualitatif.

La représentativité de l'échantillon en cette étude qualitative n'est pas conditionnée par sa taille mais par la qualité de ce que disent les habitants. Pour cela, elle ne nécessite **pas un grand nombre** de personnes interrogées, comme le montre les résultats des travaux de **Griffin & Hauser (1991) qui ont prouvé expérimentalement qu'une trentaine de personnes interrogées dans le cadre d'une écoute qualitative fournit plus de 90% de la richesse de l'information à recueillir.** Angers (1997) pour sa part, confirme dans son ouvrage « *initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines* » que **dans une recherche qualitative**, la taille de l'échantillon s'établit sur la base du **principe de la saturation des sources.**

Sur la base de la méthode des échantillons par quotas, et les données statistiques du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2008 de la ville de Jijel, notre échantillon a été identifié avec soin d'une manière qu'il soit représentatif de l'ensemble de la population de la ville de Jijel en se basant sur plusieurs indicateurs à savoir ; sexe, tranches d'âge, durée de résidence, lieu de résidence et catégorie socioprofessionnelle (profession).

Le dépouillement des résultats de cette enquête s'est fait selon **une analyse qualitative de type sémantique** basée principalement sur la « **méthode de sélection positive** », c'est-à-dire, tout en restant fidèle aux expressions et aux mots prononcés par les habitants, nous avons essayé de réduire la quantité étonnante de données qualitatives résultantes des différents entretiens aux expressions les plus significatives. À l'aide du logiciel SPSS et à la « cross-tabulation » un croisement des variables et données a été fait.

N.B : étant donné que notre visée de cette enquête est purement qualitative, le recours au logiciel SPSS a eu lieu pour faciliter le croisement des variables et des données. En revanche, la dimension quantitative des résultats présente des limites en raison du nombre réduit de notre échantillon.

- **L'observation en situation (in-situ)**

Après avoir donné la possibilité de s'exprimer aux habitants, connaître leurs perceptions de l'espace, l'image qu'ils en forgent, nous avons complété cette première étape, par l'observation in situ. Cette dernière consiste à observer l'habitant dans son environnement naturel et réel dans un contexte d'usage de l'espace. Cela dépasse le simple regard mais

s'inscrit dans une perspective de décrypter les facettes non verbales (non exprimées) par les habitants et de vérifier la réalité de la situation urbaine du point de vue « participation citoyenne » (croiser perception et pratique). En effet, comment réagissent les habitants de Jijel face à la situation difficile dans laquelle se trouve leur ville ?

D. Une recherche de stratégie d'ici et d'ailleurs ... prendre une distance par rapport au contexte national

Le grand journaliste Bechir Ben Ahmed in revue « révolution africaine » s'adressant au monde arabe et particulièrement les maghrébins (Algérie, Tunisie, Maroc) en pointant du doigt les pays européens a *dit* : « *leur passé c'est votre présent, leur présent c'est votre futur...Vous avez devant vous les résultats, prenez ce qui vous soit utile et vital et négligez les accessoires* ». En effet, dans le but de comprendre comment des villes présentant des caractéristiques similaires à notre cas d'étude, ont pu requalifier leur ville tout en révélant leurs identités, nous procédons à **une approche comparative**, nous cherchons à travers des exemples similaires dans notre environnement maghrébin et ailleurs des stratégies utilisées et qui ont donné des résultats et où les impacts ont été mesurés ou bien facilement identifiables, pour pouvoir anticiper sur le devenir de l'évolution urbaine de la ville de Jijel sous l'angle de la révélation de l'identité urbaine par le biais de la requalification urbaine.

Cela nous permettrait de prendre une distance par rapport à notre contexte national et ses logiques habituelles, et par conséquent, d'obtenir plus d'attention et de clarté sur ce qui semble plus logique et plus évident sur la question à l'étude.

Le choix est effectué sur trois villes portuaires ; Marseille, Casablanca et Toulon. Le choix de ces villes se base sur les critères suivants : ville portuaire en mutation, les stratégies suivies et les résultats.

- **Le choix de la ville de Marseille, Ville portuaire méditerranéenne européenne**

En termes de ressemblance, Marseille a connu un déclin économique, suivi d'un exode rural massif, ce qui a conduit à la déqualification de la ville sur tous les plans ; économique, social et urbain, donnant lieu à la perte de la relation ville-port d'une part, et à un centre-ville répulsif d'une dégradation assez avancée et à une périphérie plus attractive et plus dynamique d'autre part. En effet, la délocalisation spatiale de l'activité portuaire en dehors du périmètre communal a aggravé la situation. C'était le point déclencheur d'une série de projets successifs d'aménagement et de modernisation, dont le plus pertinent est

celui d'EUROMED qui a changé l'échelle et l'image de la ville. Au fait, elle a pu non seulement se repositionner à l'échelle de son pays mais à l'échelle de toute la méditerranée. La situation de Marseille avant l'arrivée d'EUROMED, ressemble en grande partie à la situation actuelle de notre objet d'étude Jijel, qui vit maintenant entre une périphérie plus dynamique et attractive, et un centre en déclin et en dégradation assez avancée, mais qui dispose en contrepartie d'une infrastructure très importante tel est le cas du port de Djen-Djen (Essor économique dû au port et la zone de Bellara). Malgré sa taille et sa place dans le classement des villes françaises qui dépassent celle de notre aire d'étude, elle a été choisie pour les stratégies adoptées et les impacts ressortis.

- **Le choix de la ville de Casablanca : Ville portuaire maghrébine ...**

Dans un second temps, le choix est porté sur une ville qui a connu une sorte de « **refondation** » **d'origine coloniale** (Cattedra, 2003) celle de Casablanca – comme c'est le cas de Jijel –. **Sur le plan architectural et urbanistique**, Casablanca est une ville millénaire qui n'a pas conservé les traces des différentes civilisations qu'elle a connues. Bien qu'elle ait été décrite comme « ville sans âme » (Cattedra, 2003), elle a pu acquérir un statut d'une ville patrimoniale, comment ? En outre, l'identité matérielle de la ville de Jijel est presque inexistante en raison de son effacement par le séisme de 1856, et depuis lors, la ville n'a qu'un centre urbain d'une architecture coloniale et d'une périphérie sans âme ni homogénéité (esthétique) alors comment essayer de redonner une identité à cette entité urbaine où ses fondements historiques et identitaires sont altérés ? Tirer des idées à partir de Casablanca ; **Quelles stratégies ?**

- **Le choix de la ville de Toulon : Ville portuaire, européenne, méditerranéenne aux richesses naturelles diversifiées**

Toulon possède de multiples caractéristiques qui ressemblent en grande partie à notre objet d'étude (Jijel). En effet, c'est une ville **côtière portuaire** avec **une base navale militaire** et l'autre **civile**. Longeant **le bassin méditerranéen**, les **caractéristiques physiques** de cette ville sont constituées de deux entités naturelles : la **plaine** et la **montagne** qui forment l'identité naturelle de cette ville **aux paysages naturels indéniables**, renforçant sa **vocation touristique**.

E. Croisement de lectures : entre théorie et pratique, local et universel, besoins/aspirations des habitants et politiques publiques ...

Après avoir interprété et évalué les résultats de l'enquête, et les avoir croisés avec les résultats de l'étude prospective et les résultats de l'étude des **trois exemples**, nous précéderons à construire une grille de lecture et d'intervention sur la ville de Jijel, **qui servira de référence pour toute intervention territoriale (valorisante et révélatrice de son identité).**

1.6 Cadrage spatial et temporel de la recherche

❖ Le cadrage spatial

Spatialement, notre étude porte sur deux niveaux différents mais qui se complètent :

- **L'échelle macro** : à ce niveau d'approche, nous sommes à **l'échelle de toute la wilaya** de Jijel, afin de mieux cerner et comprendre la réalité et les problèmes du micro (local).
- **L'échelle micro** : à ce niveau, l'étude se fait à **l'échelle de la ville** de Jijel, depuis son centre ancien, à sa périphérie (les quartiers périphériques de la ville), c'est à dire l'ACL de la commune (Voir la carte ci-dessous-).

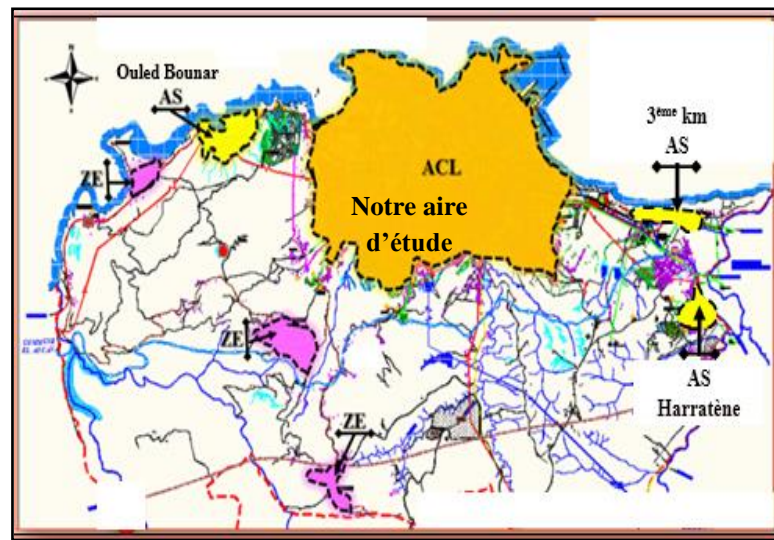


Figure 1.1. Découpage administratif de la commune de Jijel.
Source. PDAU de Jijel (2009) + Traitement de l'auteur.

❖ Le cadrage temporel

Tant que la requalification de la ville est une action qui s'inscrit dans la durée, c'est-à-dire qui vise à répondre aux besoins des habitants à moyen et à long terme, notre recherche met l'accent sur les dix à vingt ans à venir, tout en mettant aussi l'accent sur les éléments marquants dans le passé de cette ville et qui ont façonné son identité et sa genèse actuelle.

Le schéma ci-dessous résume les démarches et les méthodes utilisées pour accomplir notre recherche :

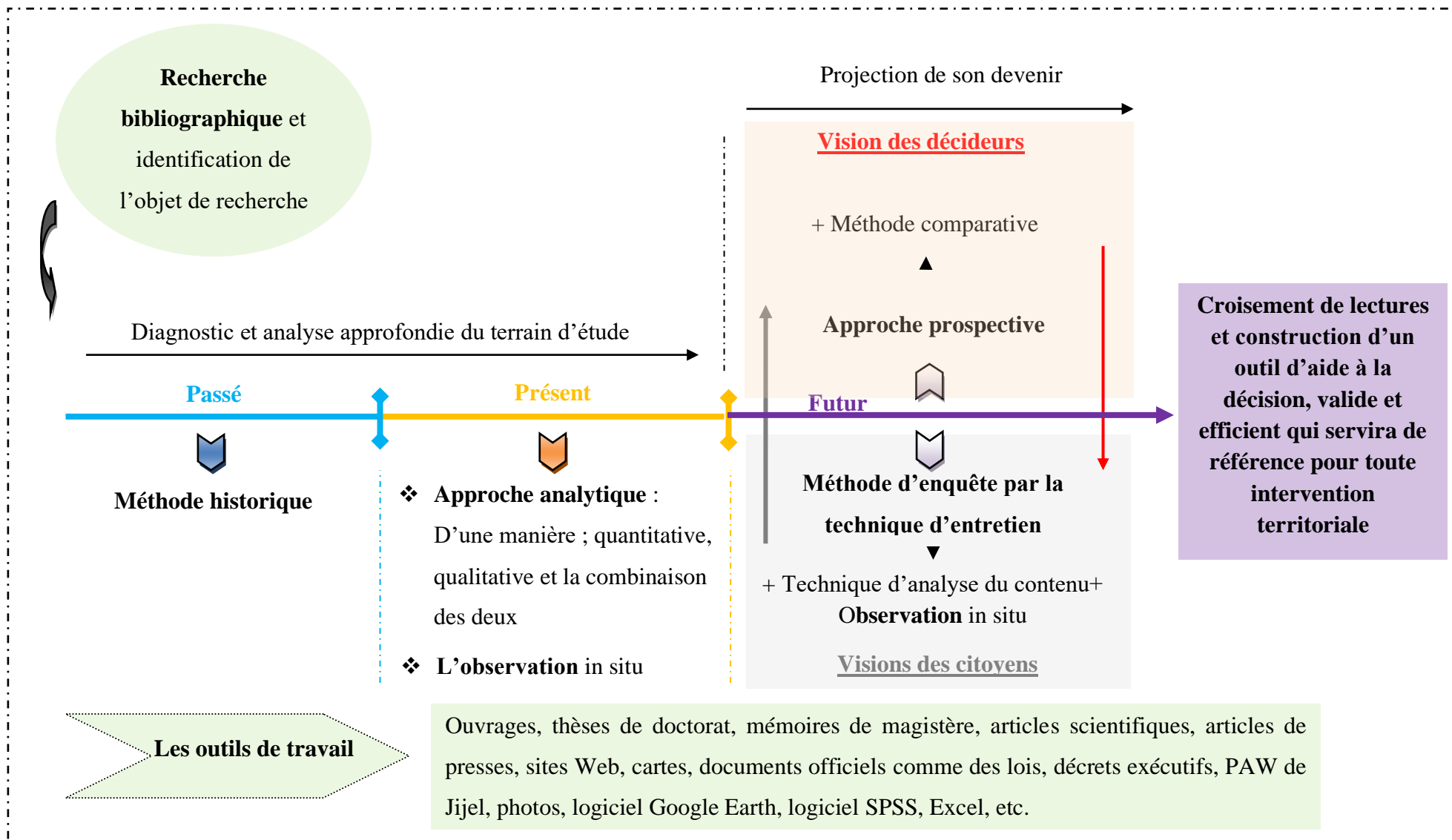


Figure 1.2. Démarches et méthodologies suivies dans notre recherche.

Source. Établi par l'auteur (2020).

1.7 Structure de la recherche

Nous avons structuré notre recherche en 8 chapitres principaux :

- **Chapitre I : Introduction**
- **Chapitre II : La position épistémologique : La question de la requalification de la ville et l'identité des territoires... Sur le plan conceptuel et universel**

Ce chapitre est consacré à une lecture et une étude du phénomène de requalification urbaine et d'identité des territoires dans le cas livrésque, c'est à dire à une lecture synthétique des travaux de recherches scientifiques, ayant traité ce sujet, afin de clarifier notre champ d'étude et préciser les critères d'études.

- **Chapitre III : Le territoire jijélien entre dysfonctionnements et atouts : observation, lecture et constat**

Ce troisième chapitre consiste en une analyse du phénomène urbain à Jijel dans sa globalité, en appréhendant le territoire avec son évolution et sa transformation au fil du temps (lecture historique), tout en étudiant tous ses composants : géographiques, socioéconomiques, urbains, etc. dans le but de comprendre les causes et les conséquences du phénomène de disqualification qu'a connu Jijel, pour pouvoir déterminer ses atouts (ses points positifs) et ses faiblesses (ses points négatifs) et les éléments constituant son identité, selon deux niveaux de lecture :

- Une étude globale de tout le territoire de la wilaya de Jijel.
- Une analyse plus détaillée de la ville de Jijel.

- **Chapitre IV : Jijel, un espace en mutation ... nouvelle image ? pour quelles formes d'intervention urbaine ?**

Ce chapitre consiste principalement à une étude des stratégies de développement de la ville de Jijel. En effet, Du niveau national à celui du local, de la ville de Jijel, ce 4^{ème} chapitre s'articule autour deux niveaux de lecture :

- Une première lecture synthétique du phénomène de requalification urbaine et d'identité des territoires en Algérie d'une façon générale.
- Une deuxième étude de la question de requalification urbaine (de l'intervention sur les tissus existants) au niveau de la ville de Jijel selon la vision de ses acteurs décideurs, en analysant leurs outils et stratégies d'aménagement pour les 10 ans à venir.

- **Chapitre V : Une démarche empirique : placer l’habitant au cœur des mutations qui concernent son cadre de vie ... l’écouter, l’observer**

Ce chapitre est consacré à une enquête sur terrain d’abord, auprès d’un échantillon de personnes habitants de la ville de Jijel dans le but et comprendre leur perception de leur ville, leurs visions, leur degré de satisfaction, ainsi que l’image qu’ils en forgent avec les éléments constitutifs de son identité. Nous complétons cette enquête par une observation en situation (intra-muros) relatant les différentes pratiques habitantes présentes sur l’espace urbain de la ville de Jijel, dans l’objectif de questionner le **rôle du citoyen** dans toute action touchant la requalification et l’amélioration de son cadre de vie.

- **Chapitre VI : Marseille, Casablanca et Toulon... trois villes requalifiées ...trois stratégies**

Ce chapitre consiste en une étude du cas de trois expériences étrangères menées dans le domaine de l’urbain, qui ont des similitudes avec notre cas d’étude.

- **Chapitre VII : Discussion : Regard croisé entre préoccupations habitantes et logiques institutionnelles de la ville de Jijel ... vers la conception d’un outil d’aide à la décision**

Ce chapitre consiste en une évaluation des résultats et la vérification de l’hypothèse à partir du croisement des résultats de **notre enquête** avec les **logiques institutionnelles** qui dessinent l’avenir de cette ville. Il s’agit de mener une lecture critique des politiques (des stratégies) de requalification urbaine proposées par les décideurs dans le cas de Jijel (en termes de satisfaction des besoins la population et de prise en charge de la question d’identité).

Consolider les résultats de ce croisement parles résultats de l’étude des **trois exemples contribue à la construction d’un business model type, valide et efficient qui servira de référence pour toute intervention territoriale (valorisante et révélatrice de son identité)**

- **Chapitre VIII : Conclusion et perspectives**

Nous concluons notre recherche par une conclusion générale, et suggestion d’une série de nouvelles pistes de recherche sur la thématique abordée par cette thèse.

CHAPITRE II
LA POSITION EPISTEMOLOGIQUE : LA QUESTION DE LA
REQUALIFICATION DE LA VILLE ET L'IDENTITE DES TERRITOIRES...
ENTRE THEORIES ET DOCTRINES

INTRODUCTION

Pour mener à bien cette présente recherche, nous sommes parties de l'hypothèse suivante :

Pour qu'une opération de requalification urbaine soit réellement efficace, valorisante et révélatrice de l'identité du territoire jijélien, la participation citoyenne croisée avec la politique publique, contribue à la construction d'un outil d'aide à la décision, valide et efficient qui servira de référence pour toute intervention territoriale.

Analyser les concepts-clés de cet énoncé, revient à les transférer de l'abstrait vers le versant concret à travers l'analyse conceptuelle. Cette approche permet de décomposer le concept en dimensions puis en indicateurs mesurables capables de générer une opérationnalisation empirique. Ainsi, les concepts de « **requalification urbaine, identité du territoire, de politique publique, de participation citoyenne, d'outil d'aide à la décision et le site de Jijel** » constituent le soubassement de notre recherche. Dans ce chapitre, nous disséquons quelques-uns et nous complétons par l'analyse du site et les lois étatiques dans les autres chapitres.

Afin de détailler cette analyse, nous avons structuré notre chapitre selon six points, et pour chacun d'entre eux, nous avons fait une présentation synthétique de la documentation exploitée.

2.1 La requalification urbaine des tissus existants : une prise de conscience

En observant le processus d'émergence et d'évolution des villes du monde entier⁹, qu'il s'agisse de villes occidentales ou de villes du tiers monde, nous notons que le phénomène de « reconstruire la ville sur elle-même » n'est pas une nouvelle tendance, mais il existe depuis les temps les plus reculés, c'est « *une vieille question, aussi vieille que l'architecture et la ville* » (Pinson, 2001, p. 51). En effet, la reconstruction de la ville sur elle-même était un phénomène spontané dû aux conquêtes successives, et à la

⁹ Le processus d'évolution est détaillé dans la partie 01 : chapitre 01 du mémoire de magister de (Boudjabi, 2005).

reconstruction des espaces après les guerres et les catastrophes naturelles, avant de passer à un phénomène réglementé organisé (Réf : schéma de synthèse en Figure 2.1, p. 22), qui se présente comme une solution recommandée, pour faire face à la situation urbaine critique des villes et le phénomène d'étalement urbain (Boudjabi, 2005). Les travaux haussmanniens sont l'un des pionniers dans le domaine¹⁰.

L'amélioration des conditions de vie de la population est apparue pour la première fois dans un cadre pensé, opérationnel, selon des ordonnancements urbains devant la situation critique de l'ensemble des villes des pays industrialisés du 19ème siècle, qui nécessitaient des réformes et de les repenser dans leur globalité (*ibid.*).

2.1.1 De « la table rase » à la requalification urbaine

Le concept de « reconstruire la ville sur la ville »¹¹ a brillé dans les années 90, devenant une nécessité absolue et une base de toute opération d'intervention sur les espaces urbains éclatés et hétérogènes en combinant « la mutation » et « la substitution » (Grumbach, 1998). Ce concept a vu le jour dans les pays anglo-saxons, en Italie et en France, s'incarnant dans des politiques publiques, et à travers le concept de « ville sédimentaire » (Masbongi, 1998, p. 03 ; Eleb-harlé and Berthier, 2007, p. 01), en faveur d'une ville plus compacte par une meilleure maîtrise et gestion du foncier.

Au début, les interventions sur les tissus existants se sont limitées aux opérations de « rénovation urbaine », chose qui n'a pas tardé d'être reniée par plusieurs chercheurs du domaine de l'urbain, comme Bernard Huet, suivi par de nouveaux urbanistes. Ce dernier a considéré les interventions en centre ancien comme préjudiciables aux spécificités et aux caractéristiques du lieu et se font au mépris du contexte. En revanche, il a défendu et encouragé « l'ordinaire de la ville » en valorisant les tissus urbains existants « le déjà là ». En fait, bien que la prise de conscience de la question du patrimoine, des spécificités et des valeurs des lieux ait commencé en 1933, elle ne s'est élargie que depuis 1964¹², y compris tout groupement de construction pouvant fournir des renseignements sur le passé (Boudjabi, 2005). La prise de conscience de l'importance des tissus existants s'est

¹⁰ A travers son programme de « *reconstruction du Paris moderne* », le préfet Haussmann a été l'un des pionniers dans le domaine de l'urbanisme, son programme qui avait un caractère global et complet, est devenu « *une référence mondiale* » pour de nombreuses opérations de reconstructions urbaines (Boudjabi, 2005).

¹¹ Appelé aussi le retour à la ville compacte, le renouvellement urbain, la récupération de la ville et le recyclage urbain.

¹² Date de la charte de Venise (Mai 1964).

renforcé avec l'uniformisation des modèles urbains et architecturaux et l'échec des villes modernes. Cette prise de conscience a contribué à minimiser les opérations de démolition et de reconstruction sans pouvoir mettre fin à ce phénomène.

Selon Perrocheau (2012), les opérations de requalification urbaine ont pour origine « **une alternative aux opérations de démolition reconstruction** » comportant des gisements d'économie, notamment en ce qui concerne l'environnement.

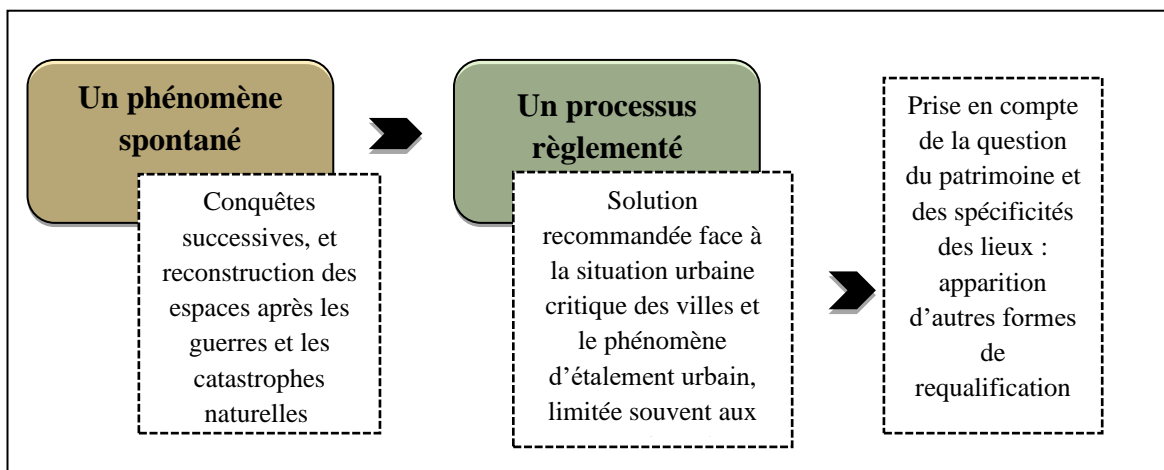


Figure 2.1. « La ville sur la ville », d'un phénomène spontané à un processus règlementé.

Source : Etabli par l'auteur (2020).

2.1.2 La requalification urbaine, entre concept et enjeux

La **requalification**¹³ urbaine selon le dictionnaire de l'aménagement du territoire « *comprend deux domaines complémentaires : la requalification du physique par des méthodes relevant des politiques publiques d'urbanisme et de logement, et le travail sur l'image de la ville appuyée par l'édification de bâtiments de prestige et par des campagnes de communication* » (Wachter and Emelianoff, 2009, p. 116). Cette opération urbaine est un champ très vaste. Elle **concerne des territoires différents** souvent **en mauvais état** : quartier résidentiels, zones d'activités, friches (industrielles, tertiaires, etc.), espaces publics... dont la typologie de l'intervention varie en fonction de la différence de la typologie et des fonctions du territoire cible. Ces territoires sont considérés souvent comme

¹³ Selon « Larousse » et « le Robert », **la requalification** signifie l'action de donner une nouvelle qualification/qualité/titre à quelque chose. Une autre définition est donnée par Basille (2004) « 'Qualifier' du latin 'qualificare' est composé de 'qualis' : « quel » au sens de « apte », « fait pour » et de 'facere' : « faire », « rendre tel », Les objectifs affichés de la politique de la ville vise le maintien des populations actuelles et l'accueil de nouveaux ménages en rendant le quartier attractif... » (ibid., p. 11).

disqualifiés¹⁴ ou dysfonctionnés. Le phénomène de disqualification ou dysfonctionnement qu'a connu les villes à travers le monde, est dû essentiellement à une tendance d'étalement urbain¹⁵ qui s'est faite de façon néfaste et démesurée, donnant lieu à des problèmes multiples et visibles aussi bien sur le plan spatial, que sur le plan social et environnemental. Au fait, Berry-Chikhaoui (2009) qualifie de « dysfonctionnements » urbains, l'urbanisation anarchique, sous-intégrée, spontanée, la gourbification, la ruralisation de la ville, l'économie informelle. Boudjabi (2005) appelle dysfonctionnements urbains « une situation carrément chaotique » de l'espace urbain concrétisé par des bouleversements des entités urbaines et de leurs environnements, incarnés par la détérioration du cadre bâti en particulier dans le centre-ville, la multiplication des friches en milieux urbains, la propagation d'habitat illicite, la propagation de la pollution sous toutes ses formes, visuelles, sonores.... Dans les zones périphériques, la menace des énergies non renouvelables et du foncier, conduisent à la paupérisation des conditions et de la qualité de vie des citoyens ainsi qu'à la diffusion de plusieurs maux sociaux comme: taux de chômage élevé, pauvreté, exclusion et ségrégation. La disqualification urbaine renvoie au processus de perte de la qualité d'un espace urbain matérialisé par de nombreux problèmes. Les principales causes et conséquences du dysfonctionnement d'une zone urbaine, quelle que soit son échelle peuvent être résumées comme suit :

¹⁴ Selon le dictionnaire 'Larousse', le mot *disqualifier* signifie « *Rendre quelqu'un indigne de ses fonctions, discréditer* ».

¹⁵ Qui dit étalement urbain, dit croissance démographique, exode rural et par conséquent crise de logement.

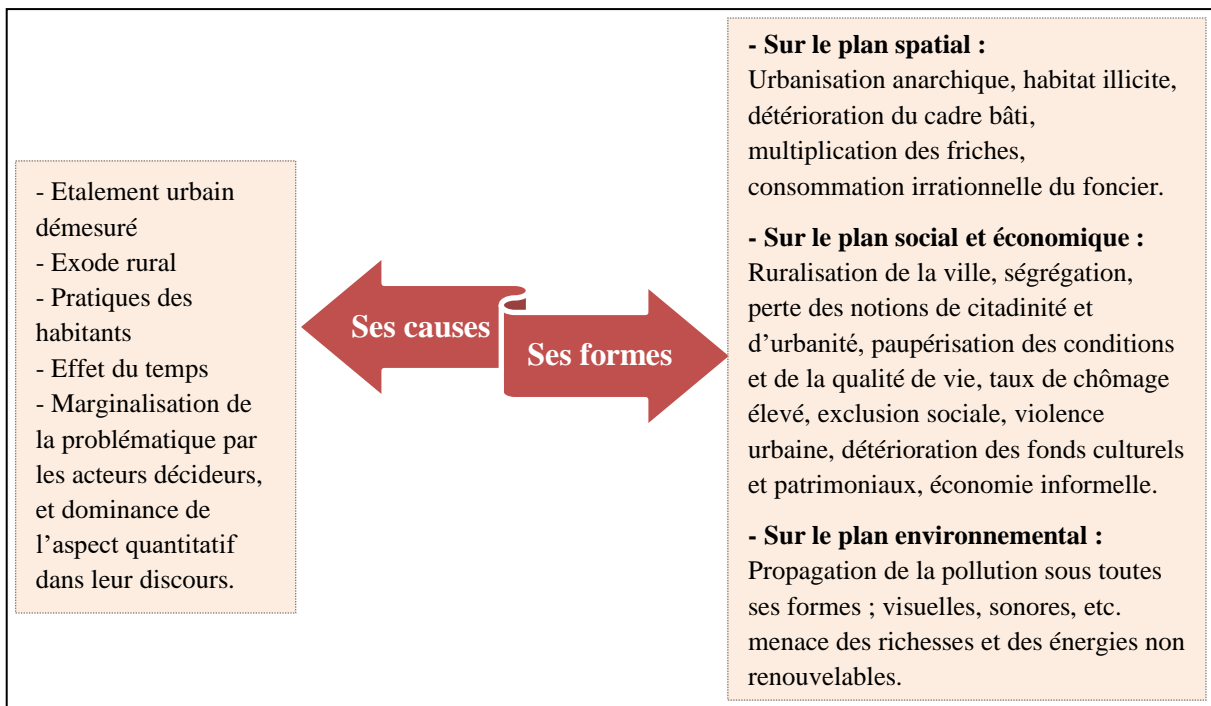


Figure 2.2. Les principales causes et conséquences du processus de dysfonctionnement urbain.
Source : établi par l'auteur (2020).

La disqualification et les mauvaises conditions de vie dans un espace ne sont pas les seules raisons qui peuvent conduire à sa requalification, mais aussi **les événements** d'importance mondiale dits : « urbanisme événementiel » comme les expositions universelles, les Jeux olympiques... **Ces derniers peuvent être un élément déclencheur (catalyseur) des opérations de requalification** urbaine (Wachter and Emelianoff, 2009, p. 116).

Plusieurs indicateurs relatifs à ce concept ont été relevés lors de notre lecture, parmi lesquels, nous citons entre autres les références suivantes :

- Perrocheau (2012) le considère comme un **processus** d'intervention **sur l'espace** qui s'inscrit aussi bien **dans la durée**, que dans **l'action** de gestes **ponctuels** et **éphémères**. De ce fait, le facteur **temps** et le facteur **échelle** de l'action sont très importants.
- Considéré comme **un enjeu d'avenir**, en essayant de « faire du neuf avec du vieux ». En effet, les stratégies de requalification doivent être **définies dans le temps** (Boucherit, 2017), en prenant en charge sa **dimension prospective** (Perrocheau, 2012) en fonction d'objectifs et de défis prédéterminés, et doit recouvrir à la fois les notions des phénomènes suivants : transformation, mutation, restructuration, régénération, renaissance, etc.

- D'après Gasnier (2004, p. 35), l'opération de requalification urbaine est considérée comme « *acte d'appropriation - réappropriation politique et économique* », elle présente cependant des limites sur le plan social, car elle a des implications directes sur l'urbanité et les formes de réappropriation d'espace requalifié par ses habitants (individuels ou groupes sociaux). Ces derniers peuvent les modifier ou même les transformer radicalement, entraînant de multiples dysfonctionnements¹⁶. Pour cela, il insiste sur la nécessité absolue d'impliquer les « **parties prenantes** » et la mise en évidence des convergences des conflits entre acteurs.
- La nécessité de s'inscrire dans une vision globale : en effet, la réussite de toute opération de requalification urbaine est conditionnée par sa vision d'ensemble, c'est-à-dire par la prise en charge de toutes les composantes du territoire concerné dans une stratégie qui vise une cohérence globale, car en l'absence de cette dernière l'ensemble de ces mutations urbaines reste hétérogène (Boudjabi, 2005).

La requalification urbaine en tant qu'opération faisant partie du phénomène de « **Reconstruire la ville sur la ville** » peut prendre plusieurs formes selon la typologie des territoires concernés et des situations rencontrées comme le montre d'une façon globale le schéma de synthèse (Réf : figure 2.3 ci-après).

¹⁶ Ces dysfonctionnements sont les résultats de « *la non prise en compte par les acteurs décideurs et concepteurs d'espace de formes d'appropriation générées dans l'opération de requalification pensée alors seulement en terme d'usage fonctionnel et non (ou pas assez) en terme d'usage plus global* », affirme Gasnier (2004, p. 38).

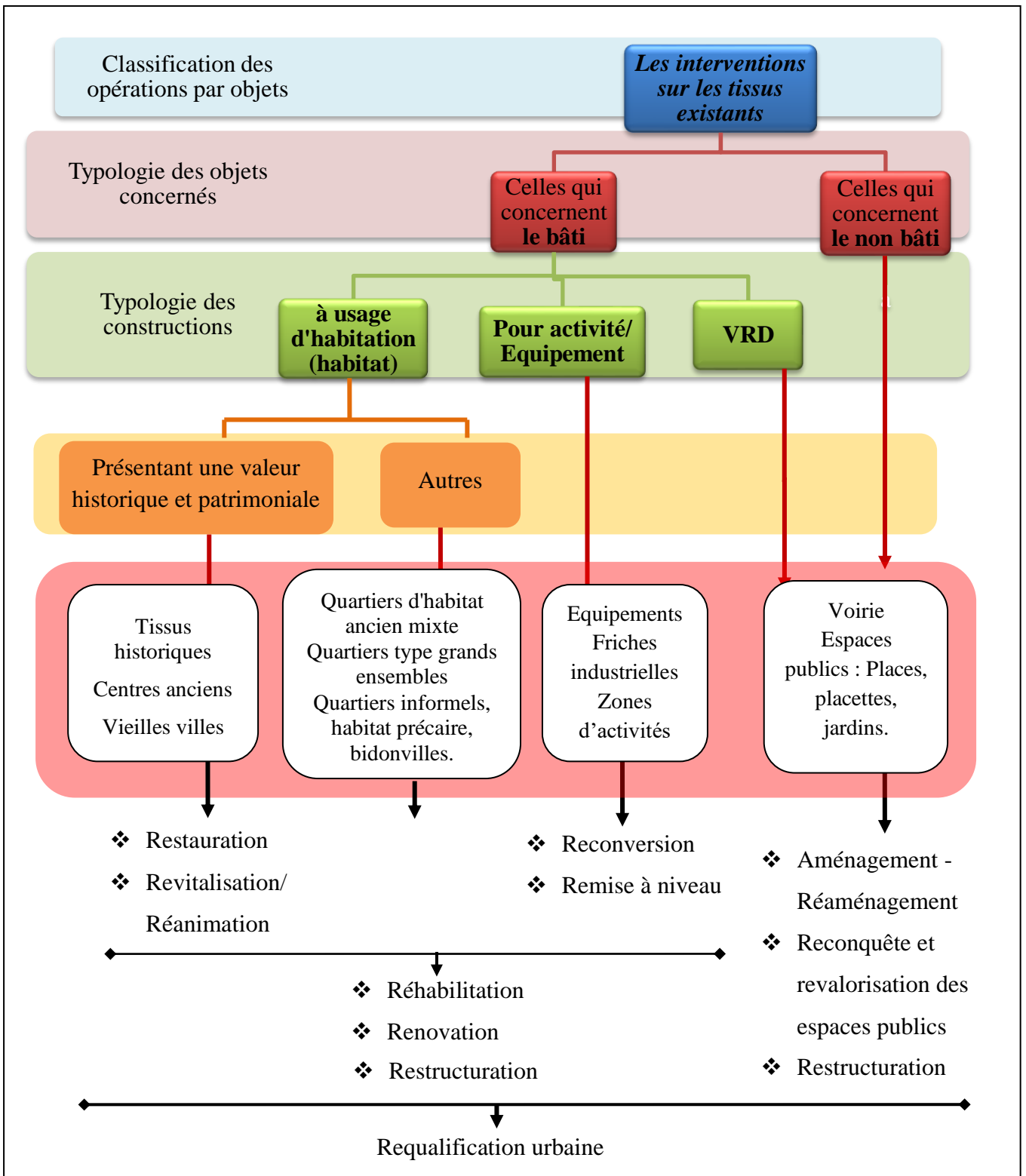


Figure 2.3. Schéma de synthèse des différentes formes de requalification urbaine.

Source : Conception de l'auteur (2018).

Les enjeux et les objectifs de la requalification urbaine

Ses enjeux et ses objectifs sont multiples, parmi lesquels nous citons :

- **Améliorer les conditions de vie** des habitants (les plus défavorisées, moins intégrés et marginalisés), en essayant de faire revivre et cohabiter des personnes différentes au sein d'un même espace, en assurant leur intégration sociale.
- **Valoriser l'image** et le paysage du territoire concerné et **sa perception** (transformer le regard porté sur cet espace) à l'intérieur comme à l'extérieur, en renforçant **son attractivité**.
- **Redonner et redynamiser la valeur économique de l'espace concerné, détourner ses fonctions premières**, mais également lui **donner une nouvelle identité et un nouvel usage**.
- Essayer de **maîtriser la consommation du foncier**, faisant partie de la démarche de développement durable.
- Remédier à l'obsolescence de certaines fractions du patrimoine immobilier de la ville (Wachter and Emelianoff, 2009, p. 118).
- Selon Eleb-harlé & Berthier (2007, p. 04), la requalification doit être amenée à **relier les discontinuités, de relier ancien et nouveaux, passé et présent**, et ne pas se limiter au remmaillage viaire pour relier les différentes parties de la ville, mais dépasser cela pour **créer un espace convivial**, où tous ses résidents **peuvent s'identifier** (Di Meo, 2008).
- **Promouvoir le développement** du tourisme dans le territoire concerné et lui assurer **sa pérennité et son identité culturelle**, tout en suscitant **un sentiment d'appartenance à la ville** parmi ses habitants¹⁷.

Nous pouvons résumer les principales dimensions relatives à ce concept « requalification urbaine », ainsi que ses enjeux comme suit (Réf : Figure 2.4 ci-après) :

¹⁷L'Association Internationale des Maires et Responsables des Capitales et Métropoles partiellement ou entièrement Francophones : « Le patrimoine culturel des villes : Enjeu de développement économique, promoteur de lien social ». Paris.

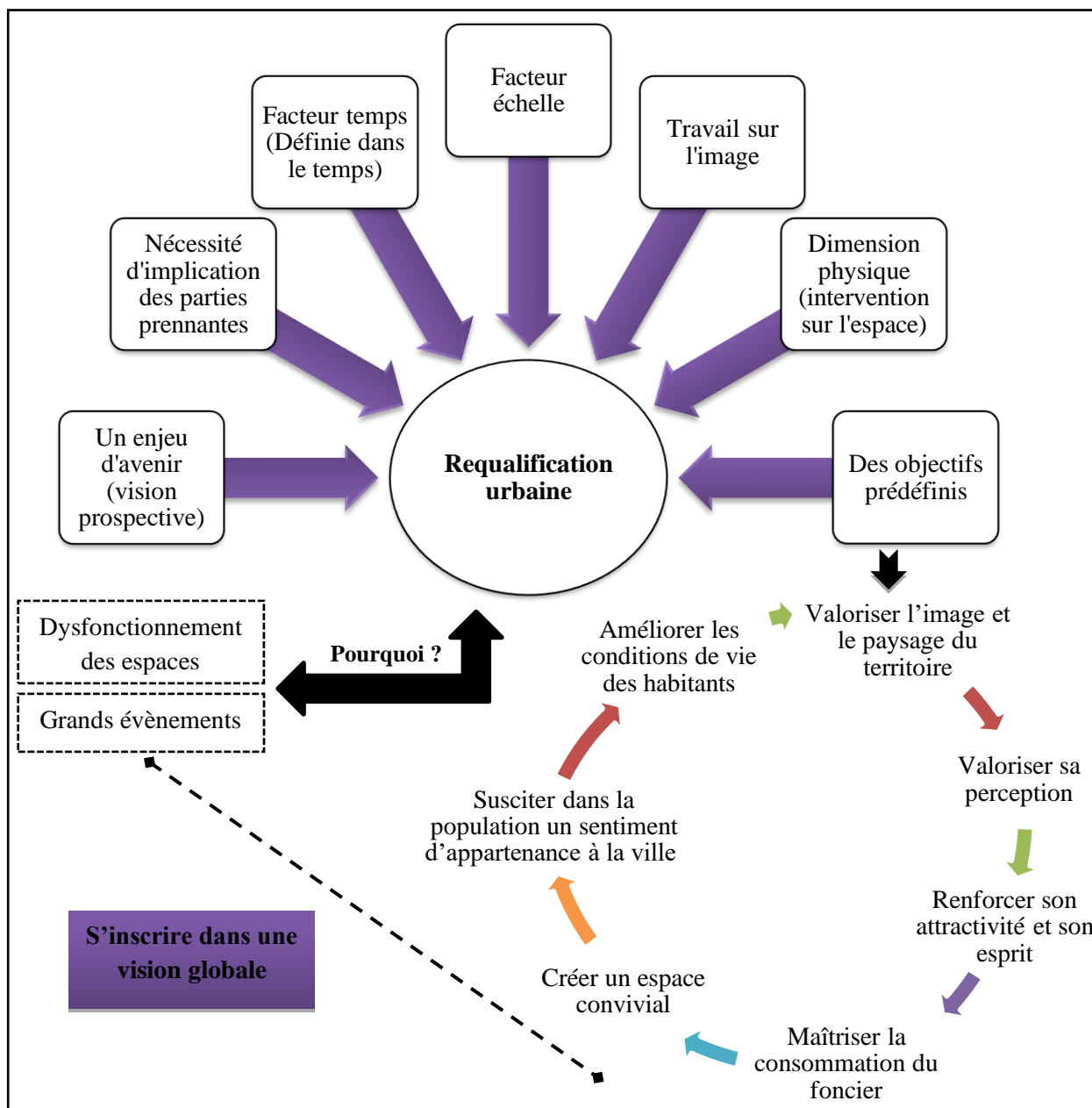


Figure 2.4. La requalification urbaine entre concept, dimensions et enjeux.

Source : établi par l'auteur (2020).

2.1.3 La requalification urbaine, acte des politiques publiques

Par politique publique, nous entendons « les *interventions d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale sur un domaine spécifique de la société ou du territoire* » (Grawitz, Leca and Thoenig, 1985 cité par Thoenig, 2010, p. 420). Au fil du temps, plusieurs définitions ont été attribuées à cette notion (Nyeck, 2014), dont elle peut être un document¹⁸ ou un processus¹⁹ comme le confirment Turgeon &

¹⁸Il est « élaboré par les acteurs gouvernementaux pour présenter leur vision d'un enjeu susceptible d'une action publique » (Nyeck, 2014, p. 384).

Savard (2012). Elle peut également apparaître comme « *des actions spécifiques inter reliées et officielles, annoncées ou entreprises* » (Nyeck, 2014, p. 384) par une autorité étatique dans le but de résoudre un problème public à un moment précis. Ces actions peuvent être de différentes échelles, à savoir : internationale, nationale, régionale et locale.

L'évaluation des politiques publiques revient à tester son niveau d'efficacité, d'efficacité, de pertinence et de cohérence, mais aussi sa capacité à répondre aux besoins des bénéficiaires (Fouquet, 2009).

La requalification urbaine en tant qu'intervention urbaine des acteurs décideurs sur un territoire bien défini, s'inscrit dans des politiques publiques, encadrée par un cadre juridique bien défini (lois, décrets exécutifs, etc.), où le périmètre de son intervention territoriale est déterminé par des outils et des instruments souvent appelés outils d'aménagement et d'urbanisme. La requalification peut prendre deux formes principales :

- Des interventions classiques dans le cadre des instruments d'urbanisme, ces derniers diffèrent d'un contexte à l'autre et d'un pays à l'autre. Nous consacrons le quatrième chapitre de la présente thèse à l'étude de la question de la requalification urbaine en tant que politique publique telle qu'elle se présente en Algérie et plus spécifiquement dans notre cas d'étude « Jijel ».
- La requalification par les grands projets urbains.

2.1.3.1 La requalification par les grands projets urbains structurants

« *Un grand projet n'est pas nécessairement un gros projet* » (Raynaud, Hubert and Lewis, 2014)²⁰. La grandeur d'un projet n'est pas forcément liée à sa taille, mais à ses ambitions et ses impacts, à travers sa capacité à aller au-delà de « *la simple production d'un objet ou d'un espace* » (*ibid.*). Le concept de projet urbain est né en Italie dans les années 60, avec l'opération « récupéro » visait à restructurer la ville de Boulogne (Ingallina, 2001 cité par Hecham- Zehioua, 2010, p. 134). Ensuite, en France, la politique des grands projets de ville a été annoncée en Décembre 1999 (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 3), puis dans les pays du Maghreb depuis le début des années 2000 (Cattedra, 2010).

¹⁹ « *au cours duquel les élus politiques décident d'une action publique sur un enjeu pour lequel certains décideurs publics (gouvernementaux ou non) exigent une action* » (Nyeck, 2014, p. 384).

²⁰ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

Dans un futur proche (Bédard and Breux, 2011)²¹, la notion de G.P.U s'inscrit dans une vision globale en vue de promouvoir un développement urbain, social et économique d'une façon générale. Il s'agit d'opérations lourdes de requalification (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 3), de planification urbaine (Pinson, 2005, p. 2) ou comme une alternative à la planification traditionnelle (Hecham- Zehioua, 2010, p. 22), qui touchent les différents aspects et composantes de la ville :bâti, environnement, économie, société... en impulsant des transformations dans tout ou partie de la ville (Pinson, 2005, p. 2) .

A l'ère des mutations urbaines et de la mondialisation, la concurrence entre les villes est devenue intense, et, pour transcender la simple vision d'apporter des solutions aux problèmes locaux, les grands projet sont considérés comme « *une pierre importante dans la construction de la compétitivité* » et « *un outil essentiel de marketing territorial* »²² (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 3). Renforcer l'attractivité des grandes villes, en valorisant leur image²³, est en effet donner au territoire concerné une spécificité et de lui conférer de qualités spécifiques « *personnification de la ville* » (*ibid.*).

Visant à requalifier les espaces dégradés et à corriger les erreurs urbanistiques des années 1960-1970 (*ibid.*, p. 2)²⁴, le grand projet urbain, se caractérise par un processus souple, flexible qui peut être adapté à toutes les échelles et à toutes les temporalités de la ville (Hecham- Zehioua, 2010, p. 22). En effet, force est de constater que l'implication de tous les acteurs concernés²⁵, et plus particulièrement de la société civile (Vermeulen and Hardy, 2016, p. 124), est une condition primordiale/cruciale à la réussite de ces projets. En effet, « *il est tenu de répondre aux besoins et aux rêves de ceux et celles qui traversent et habitent la ville* » (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 5).

La notion de grand projet structurant ou à effet structurant est définie par Hecham-Zehioua (2010) comme ; tout projet qui peut entraîner, à long terme, des effets sur le changement structurel de son environnement (*ibid.*, p. 22). Ces effets, qu'ils soient cachés,

²¹ « *Cette dimension temporelle est particulièrement importante car le projet joue dès lors avec la notion d'idéal, c'est-à-dire de la perfection qu'on peut non seulement souhaiter, mais qu'on peut effectivement atteindre et réaliser de son vivant* » (Bédard and Breux, 2011, p. 139).

²² Dont la construction des symboles est un ingrédient du façonnement de l'espace.

²³ Elle « *revêt une importance primordiale pour le positionnement des villes* » (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 3).

²⁴ Dues aux approches fonctionnalistes en aménagement.

²⁵ A travers une communication ouverte, l'instauration d'un véritable dialogue avec ces acteurs et l'organisation d'une participation citoyenne. Cependant, la communication entre les acteurs publics et privé même si elle est jugée imparfaite, elle paraît toujours évidente, alors que la société civile semble négligée par les acteurs publics (Vermeulen and Hardy, 2016, p. 124).

latents, directs, indirects, peuvent être spatiaux, économiques, symboliques ou les trois à la fois (*op.cit.*, p. 147).

2.2 L'identité, un concept « flou » de nature paradoxale

La notion d'identité est très complexe²⁶, elle a suscité plusieurs recherches conduites par : Galland (1993); Galland et al. (1993); Lussault (1997); Morisset (2001); Di Méo (2002, 2008); Mata Barreiro (2004); Guérin-Pace & Guermond (2006); Fourny (2008); Thouément & Charles (2011); Ben Jemia (2014) dans plusieurs domaines ; en sociologie, science de la communication, en urbanisme, en géographie, etc. Elle est issue du champ de la psychologie selon Galland (1993, p. 3).

L'identité quant à elle, n'est pas un simple concept qui peut être défini clairement et facilement, mais plutôt très complexe et ambiguë, car elle est le processus de création de sens à partir d'une seule particularité, ou d'un ensemble cohérent de particularité culturelles, qui prévalent toute autre source comme l'a confirmé Pflieger & Castells (2006, p. 325). Cette notion multi-facettes a été abordée aussi par Galland (1993) à travers son article « Les identités urbaines », où il nous a donné une définition assez globale : *« l'identité est invisible, et pourtant c'est elle qui guide le tracé des routes, inspire en partie la main de l'architecte et suggère les décisions politiques touchant à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Ces actions, à leur tour, vont transformer les éléments spatiaux qui servent de support à la cristallisation des identités. Elle est le parpaing qui soude les briques de l'édifice social, elle est le lien qui relie l'individu tant à sa collectivité, à son territoire qu'à ses groupes d'appartenance... En ce sens elle est bien plus que "l'âme" d'une collectivité, puisque c'est elle qui anime le plus profond de la vie d'un groupe en lui donnant son sens »* (*ibid.*, p. 02).

2.2.1 Le rapport identité/ territoire -espace-

« Le territoire est un support d'unité et d'identité, par l'exercice de la fonction politique » (Retailé, 1998 cité par Fourny, 2008, p. 104).

Selon Riou (2011, p. 36) les deux concepts « territoire » et « espace » souvent utilisés l'un pour l'autre, dans certaines disciplines et notamment en sociologie, sont souvent considérés *« comme étant plus ou moins synonymes »*.

²⁶ Parce qu'elle signifie le fait d'être unique et différent des autres, mais en même temps, identique et semblable tout en restant distinct (Laudati, 2009).

Le territoire est considéré par les chercheurs comme un support permettant de fixer, de repérer et de renforcer son identité, via sa matérialité spatiale, à travers un processus appelé « spatialités de l'identité » (Di Meo, 2008) ou « territorialisation »²⁷ de l'identité (Belhedi, 2006). Ce qui permet de la protéger de toute sorte de perte grâce à l'architecture, l'aménagement des constructions, le design urbain²⁸ et la qualité des paysages. De ce fait, il permet aussi de cristalliser les représentations individuelles et collectives de ses habitants, et renforcer le processus identitaire lié à leur sentiment d'appartenance. En effet, « *L'identité résulte parfois d'une construction à plusieurs niveaux : par exemple une ville peut avoir une identité « globale » ... existent parfois certains quartiers possédant leur propre identité* » (Thouément and Charles, 2011, p. 19) permettant de mettre en évidence la dimension spatiale du mot « territoire » lorsque celui-ci est lié au concept d'identité de toute une région ou d'un pays.

En résumé, l'identité d'un territoire, considéré comme « *cadre d'expression de la différence composantes sociopolitiques de la société* » (Belhedi, 2006, p. 313) quel que soit son échelle (d'un quartier, d'une ville appelée identité urbaine, ou d'une région,) peut être lue à travers deux grandes catégories d'éléments :

- 1. des éléments matériels (objets visibles) :** qui se matérialisent à travers l'**environnement construit**, et les **lieux symboles**, et par conséquent « des paysages identitaires »²⁹ dépositaires d'expériences vécues et de souvenirs des gens (Di Meo, 2008) ;
- 2. des éléments immatériels (objets invisibles) :** qui sont à la fois des **images**³⁰, ou un jeu d'images interdépendantes, révélées à travers le vécu et les souvenirs gardés en mémoire des gens (individuellement et collectivement) (Galland, 1993) et **un sentiment d'appropriation et d'appartenance** des résidents à un territoire bien précis.

Entre ces deux modes de relations au territoire « appropriation et appartenance », la différence est clarifiée par Didier Févre (2013)³¹ en soulignant : « *L'appropriation demande de se sentir bien dans son territoire. La projection vers un Ailleurs est le plus*

²⁷ « *Cadre d'expression identitaire et politique des différentes communautés* » (Belhedi, 2006, p. 313).

²⁸ Il renvoie à un processus d'arrangement spatial des bâtiments, des infrastructures, des espaces publics, etc. tout en combinant urbanisme, architecture et architecture du paysage (Blais, Boucher and Caron, 2012, p. 68).

²⁹ De par leurs composantes humaines, naturelles, culturelles et paysagères, ils présentent un intérêt pour une société en faisant appel à sa subjectivité, sa sensibilité et ses perceptions. Ces paysages sont enracinés dans la mémoire collective régionale et locale (*ibid.*, p. 69).

³⁰ « *Ces images ne sont pas nécessairement homogènes* » (Galland, 1993, p. 14).

³¹ Notes de lecture de l'ouvrage de Filippova & Guérin-Pace (2008).

souvent un mécanisme compensatoire. L'appartenance à un territoire passe par le processus de socialisation et l'acquisition de connaissances historiques et géographiques. On peut s'approprier un territoire tout en se sentant appartenir à un autre »³².

Aux principaux éléments mentionnés ci-dessus, s'ajoutent d'autres indicateurs nécessaires et indispensables pour la lecture et l'analyse de toute identité d'un territoire à savoir :

- La dimension de continuité de la notion, au fait, l'identité est considérée comme « **un processus inachevé** » (Laudati, 2009, p. 07), qui vise la construction d'une « **continuité, surtout temporelle, du sujet** » (Di Meo, 2008). De ce fait, la prise en charge **du facteur temps** et du cadrage temporel dans l'étude de l'identité d'un territoire est indispensable.
- Le territoire envisagé comme support identitaire peut être aussi comme **producteur** d'identité par ses caractéristiques physiques en l'occurrence sa **topographie** et cristallisé parfois par sa dénomination (Fourny, 2008, p. 111)³³. Cette dernière peut être aussi un mode de présentation de son identité.
- La **culture** (au sens de Malinowski, géographie, histoire, coutumes, savoirs, savoir-faire, patrimoine, etc.) (Thouément and Charles, 2011, p. 4) et « l'ethnie ou la **religion** » (Belhedi, 2006, p 310) sont aussi considérés comme des supports de l'identité. Au fait, la prise en charge de **la dimension sociale** et **culturelle** de l'espace (sa mémoire urbaine) est indispensable dans toute intervention sur ce dernier pour pouvoir confirmer sa singularité.
- La prise en charge des **acteurs sociaux** est indispensable dans la composition de l'identité urbaine comme le montre Galland (1993, p. 3) « ... *L'idée de "l'identité urbaine" devient opérationnelle à partir du moment où l'on considère une collectivité urbaine comme un acteur social* ».
- La perceptin exogène de l'espace ou bien le regard porté depuis l'extérieur³⁴ est aussi considérée comme un vecteur constitutif de l'identité (Thouément and Charles, 2011, p. 4) (Réf Figure 2.5 ci-dessous après).

³² Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

³³ « *On trouve là des références à d'anciennes régions naturelles... crêtes, vallées...* » a dit Fourny (2008, p. 111).

³⁴ Par le biais d'une vraie connaissance du territoire en question, ainsi que de préjugés et d'appréhensions à distance de celui-ci.

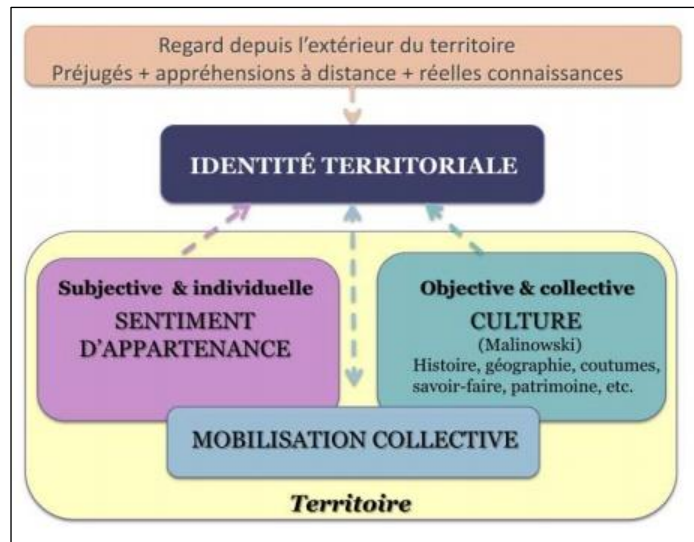


Figure 2.5. Les 4 grands vecteurs de constitution de l'identité territoriale selon Thouément & Charles (2011, p. 4).

Le concept d'identité urbaine présuppose que « la ville soit signifiante »³⁵ (Morisset, 2001, p.5) suivant un processus d'agencement et de structuration de l'ensemble des **représentations** faites par les différents groupes sociaux **internes** ou **externes** d'une ville à partir de son **passé**, de son **présent** et de son **futur** à un moment donné (Galland, 1993, p. 3 ; Quartier, 2008). Elle est aussi *le résultat de sa dynamique interne et ses relations avec l'extérieur*. Pour l'étude d'un phénomène urbain, le chercheur a placé *l'identité* au même stade que la morphologie et les différentes pratiques des citoyens.

Cette notion (identité urbaine) multidimensionnelle est très difficile à étudier du fait de sa nature polysémique et ambiguë, elle réunit à la fois trois dimensions complémentaires *l'unification*³⁶, la *différenciation*³⁷ et *la permanence*³⁸ (Fourny, 2008) face aux changements et mutations dans le temps. En effet, elle peut apparaître comme une « solution alternative » pour faire face au phénomène de mondialisation qui pourrait conduire à l'uniformisation et par conséquent « à un choc des civilisations » (Huntington, 2004 cité par Guérin-Pace and Guermond, 2006, p. 289).

Etudier l'identité d'un espace, lui donner une identité spécifique et reconnaissante et une image cohérente, ne peut être effectuée que par l'étude et la prise en compte de tous ses

³⁵ Cela signifie qu'il s'agit d'un objet de représentation dans sa genèse, son mécanisme et sa forme objective.

³⁶ L'unicité des caractéristiques d'un territoire que ça soit naturelles, bâties, sociales, culturelles et/ou patrimoniales.

³⁷ Des caractères propres rendant un territoire différent par rapport aux autres.

³⁸ Sa temporalité longue, dont il s'agit d'associer l'identité à la stabilité, et par conséquent à la résistance au changement et à la non-modernité (Fourny, 2008).

composants matériels et immatériels dans une perspective dynamique³⁹, car « ...*La mise en exergue d'une seule dimension de l'identité ne fait que cristalliser les autres dimensions cachées, voilées, réprimées. La question reste ainsi de trouver un équilibre acceptable et accepté entre les différentes sphères de l'identité, à l'instar de la personnalité qui ne s'épanouit qu'à travers un équilibre*» (Belhedi, 2006, p. 316). À l'issue de tout cela, nous pouvons résumer les principales dimensions relatives à ce concept « identité des territoires » comme suit :

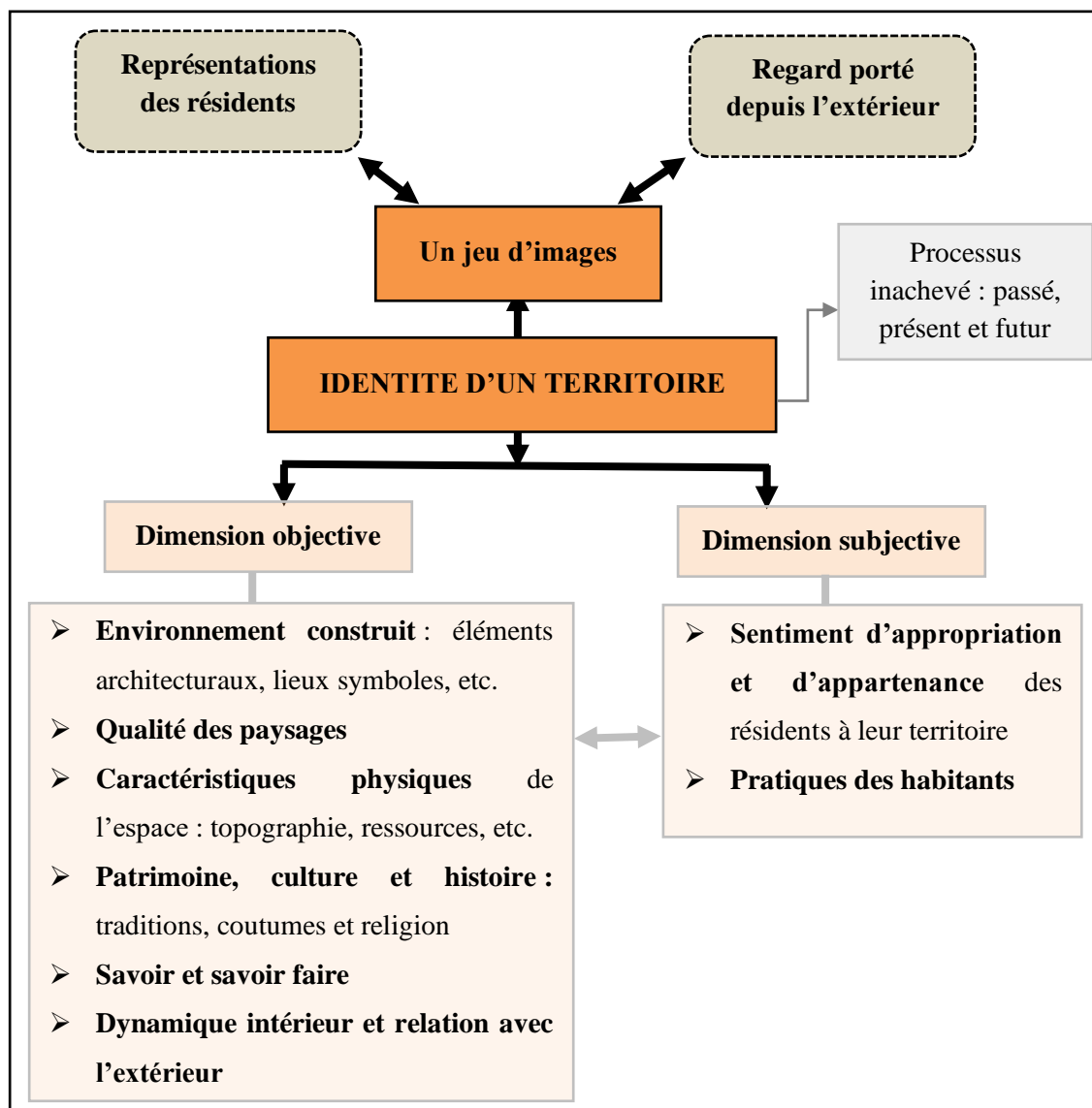


Figure 2.6. La notion d'identité du territoire entre concept et dimensions.

Source : établi par l'auteur (2020).

³⁹Incluant la notion de symbole, il s'agit de l'analyser comme un **phénomène/processus actif, en perpétuelle évolution**, qui s'alimente de discours et de pratiques politiques, urbanistiques ou habitantes, affirme Benssenouci El Ghaouti dans un article de presse de Nawel. D (2010).

2.2.2 Identité des territoires et/ ou l'identité territoriale

D'après Guermond (2006), l'origine de la notion d'**identité territoriale** est « un sentiment individuel, très souvent limité au coin de terre » mythifié dans un souvenir permanent (*ibid.*, p. 292)⁴⁰. Ce concept lié au côté social, aux individus et aux groupes sociaux, s'intéresse à la manière de construction de leur propre identité sociale ou personnelle à partir du territoire (Fourny, 2008). Quant 'à l'**identité de territoire**, ce concept est lié au discours aménagiste, elle « *constitue une forme d'objectivation. Elle rend compte d'une caractérisation par laquelle le territoire est défini dans une singularité qui lui confère un statut d'objet propre et d'objet spatial* » (*ibid.*, p. 108).

2.2.3 Le génie du lieu, combinaison de « l'esprit » et du « lieu »

Le génie du lieu ou « GENIUS LOCI » a été développé par Christian Norberg-Schulz dans son ouvrage « GENIUS LOCI », en interrogrant la question de l'architecture et de son impact sur l'homme et ses pratiques : « *Depuis l'Antiquité, le geniusloci, l'esprit du lieu est considéré comme cette réalité concrète que l'homme affronte dans la vie quotidienne. Faire de l'architecture signifie visualiser le geniusloci : le travail de l'architecte réside dans la création de lieux signifiants qui aide l'homme à habiter* » (Norberg-Schulz, 1997, extrait de la préface).

Dubos (1970), pour sa part, affirme que les forces physiques, biologiques, sociales et historiques sont également des éléments essentiels constitutifs du génie du lieu et, ensemble, elles forment sa singularité. Il précise que les actions que les hommes entreprennent sur un lieu, ne prouvent leur succès que dans la mesure où elles respectent le génie de ce lieu.

La notion du génie du lieu, également appelée « esprit du lieu », combine deux concepts complémentaires ; « l'esprit » qui renvoie aux éléments intangibles et à la pensée des gens, leur pratiques et leur mode de vie, et « le lieu », incarné par sa dimension spatiale, physique et matérielle. En fait, elle vise à étudier la relation entre les individus et leur environnement.

⁴⁰ Par exemple au quartier de son enfance, ou encore au lieu des vacances.

2.3 La requalification de la ville et l'identité des territoires ... Quelles relations ?

Considérée comme « une réalité singulière propre à chaque territoire »⁴¹, l'identité d'un territoire **peut fortement influencer sur le développement des territoires** (Thouément and Charles, 2011, p. 3). Cependant, elle « demeure à ce jour... *peu ou mal connue, voire ignorée par nombre de chercheurs ou professionnels, acteurs du développement territorial* », en raison de sa complexité en tant que concept, ce qui le rend difficile à appréhender. Cela nécessite des approches singulières basées sur un ensemble de plusieurs méthodes et techniques d'analyse et d'investigation (*ibid.*, p. 4). En revanche, Di Meo (2008) estime que la question d'identité a suscité un nouvel intérêt scientifique chez les chercheurs, faisant de cette dernière « *l'œuvre contemporaine et changeante d'acteurs sociaux compétents, dotés de réflexivité et de la capacité de produire du sens dans un environnement aux références mobiles* » (*ibid.*, p. 1).

Tant que c'est un concept qui a suscité plusieurs travaux de recherche, la question qui se pose concernant l'identité est à double volet : est-elle un frein ou un moteur de développement d'un territoire ? Selon Galland (1993), elle peut avoir les deux facettes à la fois « un frein », et « un accélérateur », en fonction de sa perception et sa possibilité de renouer avec la modernité, « *selon qu'elle est perçue comme un stigmate empêchant l'accès à la modernité ou brandie comme l'emblème d'un avenir plus harmonieux* » (*ibid.*, p. 2). De leur côté, Thouément & Charles (2011), qui partagent cette même vision, estiment qu'étudier et analyser l'identité territoriale peut être l'occasion de pouvoir maximiser « les effets de leviers potentiels » et réduire « les effets de frein ».

2.3.1 La nécessité de prise en charge de l'identité dans les opérations de requalification

« *...Une ville sans conscience de son identité est comme un voilier sans vent, c'est-à-dire ingouvernable, et devient le jeu de forces sur lesquelles elle n'a aucune prise* » (Galland, 1993, p. 4).

La prise en charge de la question d'identité dans les opérations de requalification d'une ville demeure une nécessité absolue. En effet, donner du sens à ces opérations nécessite une prise de conscience claire de ces éléments identitaires par les décideurs « faiseurs

⁴¹ « *Elle sera parfois forte, d'autres fois, quasi inexistante* » (Thouément and Charles, 2011, p. 4) donnant lieu à des répercussions très diversifiées sur les territoires.

d'identité » (Galland, 1993, p. 4). En revanche, l'ambiguïté ou le manque de clarté de ces éléments rendent leur prise en charge une question très difficile à résoudre. Thouément & Charles (2011), considèrent l'identité comme une clé de réussite de tout projet de développement urbain, car la négligence de ce facteur marquant de la ville, rend toute intervention sur cette dernière obsolète et sans âme.

Devant la multiplicité de ces éléments de l'identité, qui constituent la « mémoire des lieux » et la « la mémoire des gens », animant et donnant un sens à leur vie sociale et quotidienne, Foret (2007) stipule qu'il est important de prêter attention à tous ces éléments, petits ou grands, dans toute opération de requalification. Cependant, les politiques publiques ne prennent souvent pas en compte toutes les dimensions de l'identité, mais seulement celles qui visent la valorisation, la protection et la préservation du patrimoine urbain, en particulier des immeubles et des constructions d'intérêt historique et culturel partagé, permettant de préserver l'identité culturelle de la ville. «... *Ce qui disparaît n'est pas toujours d'ordre matériel : ce peut être l'habitude prise de certains cheminements, des détails du paysage urbain auxquels on a accroché des souvenirs d'enfance, la possibilité de trouver chez les autres habitants du quartier quelque chose de soi qui fait qu'on se sent "d'ici" même lorsque l'on vient d'ailleurs* » (ibid., p. 7).

2.3.2 Les impacts des opérations de requalification d'un espace sur son identité

Les opérations de requalification urbaine ou de recomposition urbaine sont des leviers qui peuvent modifier et transformer partiellement ou radicalement l'identité du territoire concerné. Selon Gasnier (2004, p. 38), les opérations de requalification urbaine « *comme acte d'appropriation - réappropriation politique et économique* » doivent être conçues en termes d'usage plus global, et pas seulement en termes d'usage fonctionnel, dont elles influent directement sur l'urbanité, et les pratiques de ses les habitants. Ceci en adéquation ou pas avec le projet d'aménagement initial, sur leurs formes de réappropriation des espaces requalifiés, sur leurs perceptions de ces derniers, et par conséquent sur le niveau de leur satisfaction. En effet, tout changement ou transformation qui touche l'identité de l'espace, suscite de multiples réactions chez ses habitants, qui peuvent être **de satisfaction** et « d'adaptation », provoquant chez eux **un sentiment d'appropriation/bien-être**, ou d'insatisfaction et de « variation », leur causant un **sentiment de refus/malaise**. Ces réactions s'incarnent dans l'espace, par des attitudes et des comportements de respect ou de non-respect (Laudati, 2009).

Afin d'éviter de tomber dans toute contradiction, et afin de requalifier un espace tout en permettant à ses habitants de s'identifier à nouveau, de s'y sentir en sécurité tout en les partageant avec autrui, Laudati (2009, pp. 5-7) proposait de construire les perspectives et les stratégies d'interventions urbaines publiques, sur les perceptions que forgent ses habitants (dégager les éléments d'intervention en fonction de la connaissance des images mentales et des attentes des individus).

En abordant la même question « le rapport identité/action/territoire » Fourny (2008) a montré les contradictions existantes entre les opérations de recomposition urbaine en tant qu'intervention publique volontariste, et l'identité territoriale en soulignant: « *L'analyse empirique comme les analyses critiques de l'évolution des territorialités montrent une contradiction entre discours et politiques d'aménagement d'une part, territorialités et identités d'autre part ...les opérations de recomposition institutionnelle des territoires procèdent pour certaines par un changement d'échelle, sans remettre en cause les principes d'homogénéité et de continuité d'une organisation de type territorial* » (ibid., p. 103).

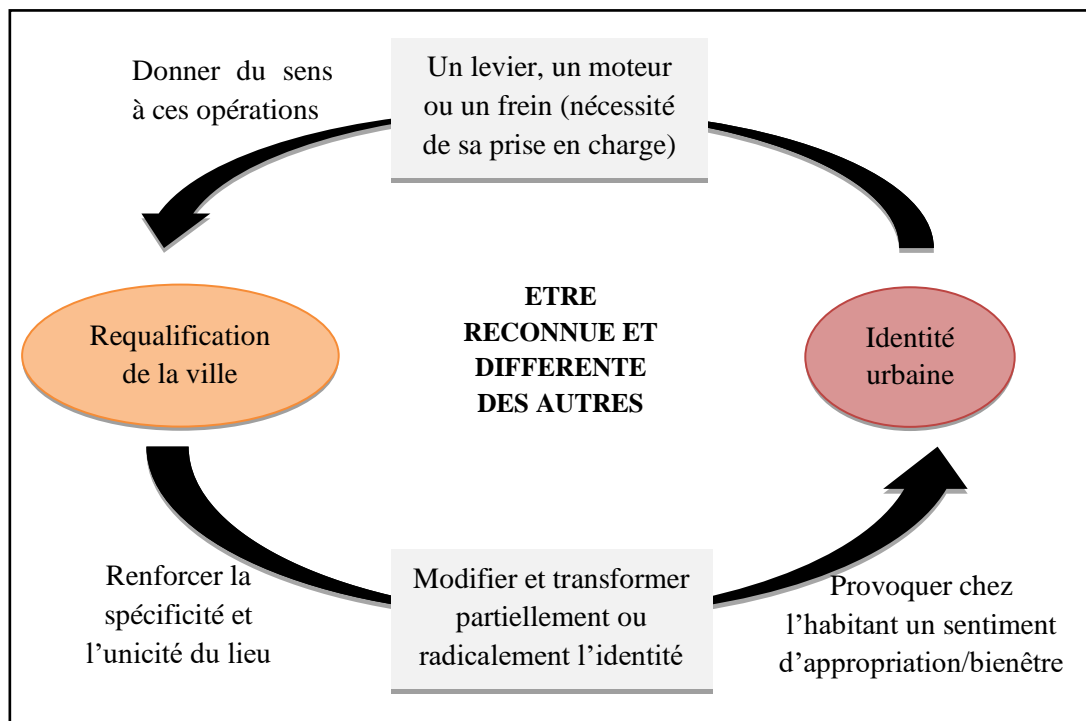


Figure 2.7. Le rapport requalification/identité d'une ville et ses répercussions.

Source : établi par l'auteur (2020).

Ce rapport « requalification et identité des territoires » varie d'un contexte à l'autre et d'une ville à l'autre, alors la question qui se pose ; comment se présente-t-il dans le cas de villes portuaires ? A-t-il une spécificité ? L'étude de ce rapport nous a paru

nécessaire, tant que la ville de Jijel, qui fait l'objet de notre étude, se présente comme une ville portuaire méditerranéenne.

2.3.3 Le rapport requalification et identité des villes portuaires, quelle spécificité ?

Claude Chaline écrivait « *les villes portuaires, peut-être plus que les autres villes, sont les lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir* » cité par (Prelorenzo, 2010, p. 161).

Depuis longtemps, la vocation portuaire a été la "raison d'être" de nombreuses villes. Le port et la ville entretenaient des relations, parfois d'interdépendance et de complémentarité⁴²(Boubacha, Davoult and Gueguen, 1997, p. 10) et parfois de contradiction et de rupture, où l'activité portuaire était souvent une installation au cœur des villes. Cependant, depuis 1950-1960⁴³, avec l'avènement du « gigantisme naval » et la révolution vécue par l'activité maritime, s'est traduite par de profondes transformations de l'économie maritime du 19ème siècle. Cette relation ville/port a été sévèrement affectée, entraînant souvent une délocalisation spatiale de l'activité portuaire en dehors du périmètre urbain, laissant derrière lui un espace dysfonctionné, dévalorisé, une image négative, des pollutions multiples et des friches portuaires méritant d'être prise en charge. Ceci a conduit à une désorganisation spatiale de l'interface ville/port (*ibid.*, p. 8 ; Ducruet, 2018, p. 2). « ... *le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes* » (Boubacha, Davoult and Gueguen, 1997, p. 12).

Ce problème, qui a été observé aux Etats-Unis depuis 1950-1960, puis en Europe à la fin des années 1970, a pris un essor dans d'autres villes. En fait, le noyau portuaire originel de la ville est devenu incompatible avec les nouvelles exigences économiques, et n'est pas en mesure de répondre à la forte croissance du trafic maritime, « *il devient alors synonyme d'immobilisation, de congestion, de hausse des délais et des coûts* » (*ibid.*, p. 10). La très grande capacité d'accueil et la nouvelle infrastructure dont ils ont besoin ont conduit à une délocalisation spatiale de l'activité portuaire, également appelée « *éclatement spatio-fonctionnel entre ville et port* ». En fait, suite à ces transformations, nous parlons beaucoup plus d'« **infrastructures portuaires** » et de « **méga-port** » plutôt que de parler du port

⁴² La complémentarité de leurs fonctions pour former des lieux de production, de promotion et d'échange orientés vers le commerce maritime.

⁴³ Augmentation de la taille et de la capacité de charge des navires grâce au développement des techniques de construction navale. Une tendance qui s'est fortement accélérée depuis les années 50 (Boubacha, Davoult and Gueguen, 1997, p. 10).

(Aouissi, 2016, p. 24). «... la "reconquête" de ce territoire devient progressivement une nécessité » (Boubacha, Davoult and Gueguen, 1997, p. 16).

Le phénomène de l'abandon des espaces à l'interface ville port **n'a pas tardé à être l'une des préoccupations des chercheurs et par conséquent des politiques publiques**. En fait, l'espace qui était souvent considéré comme un point négatif et un obstacle au développement de la ville est devenu une opportunité et un levier/ potentiel de son développement ayant un rayon d'influence sur toute la ville et son identité. Nous parlons d'un mouvement de **reconquête** ou de « **waterfront revitalisation** » qui vise à repenser cette relation ville - port en l'adaptant aux nouvelles exigences de la mondialisation de la technologie. En effet, ce mouvement, qui s'inscrit dans une stratégie de modernisation de la ville portuaire, vise non seulement à récupérer le foncier délaissé, mais à en faire un moyen de « recentrage », de « remodelage » (Aouissi, 2016, p. 24). Les exemples sont édifiants. En fait, au chapitre VI de cette recherche, nous discutons de trois exemples de villes portuaires requalifiées.

2.4 Entre requalification d'une ville et son identité, la participation citoyenne un pilier indispensable ...

Rappelons-nous que **l'identité d'une ville**, ou **d'un territoire** d'une façon générale se révèle sous deux angles :

- a) Une **représentation sociale** construite et admise par ses habitants ou ses visiteurs déclinée en un modèle imagé qui agrège différentes particularités (sociales, culturelles et symboliques) (Quertier, 2008).
- b) Une construction associant le passé (mémoire), le présent (l'état actuel) et le futur comme devenir (Galland, 1993 ; Guérin-Pace, 2006).

Quant à **la requalification de la ville**, c'est une opération d'intervention sur des tissus existants⁴⁴ visant principalement une réactualisation d'un cadre urbain donné, de façon à insérer **les nouveaux besoins et attentes de la population** concernée.

Entre les deux concepts, le premier étant « réflexif » le second pratique, se dresse l'habitant⁴⁵ ou l'utilisateur comme **pilier fondamental dans la programmation, la prise de**

⁴⁴Qui ont connu souvent un processus de disqualification. En effet, elle s'intéresse aux territoires disqualifiés, défavorisés, marginalisés, sous équipés, enclavés, aux potentialités souvent négligées, qui ne répondent ni aux besoins ni aux aspirations de sa population locale ou étrangère.

décision et la mise en œuvre de toute opération urbaine à caractère social.

Evidemment, la place de l'habitant dans toute intervention urbaine liée à son cadre de vie est d'emblée centrale. En fait, il a dépassé le statut d'« un simple destinataire » (Louvet, 2005, p. 55), d'occupant de logement ou du bénéficiaire de l'action publique urbaine menée dans son espace (Noyer and Raoul, 2008, p.3) mais devenu **acteur** qui a le droit de faire part aux décisions qui concernent son cadre de vie. La question qui se pose : comment pouvons-nous assurer qu'il est impliqué de manière plus efficace et plus avantageuse ?

2.4.1.1 L'habitant/Usager : Comprendre ses représentations, sentiments, et pratiques de l'espace ...Pourquoi ?

Vivre dans un espace signifie non seulement habiter mais aussi approprier, exploiter et gérer comme le résume Riou (2011) dans le schéma suivant :

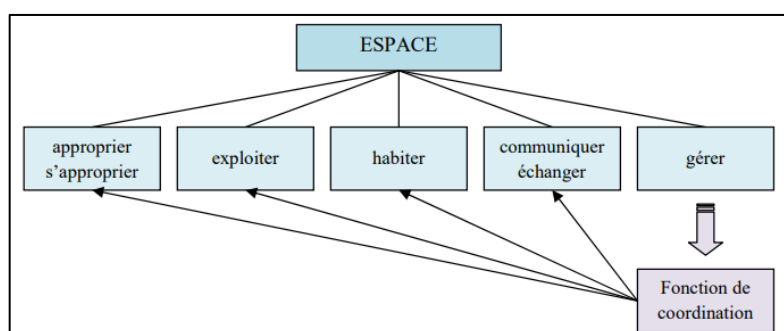


Figure 2.8. Les cinq actions majeures de la société sur l'espace.
Source : Riou (2011, p. 37).

Selon Riou, un espace acquiert le statut du Territoire lorsqu'il est approprié par ses habitants/acteurs. En réalité, ces deux éléments (Territoire et acteurs) sont dans une interaction permanente et continue (voir le schéma en Figure 2.9, p. 43). De ce fait, étudier un territoire à travers ses acteurs nécessite d'adopter une approche sociologique (*ibid.*, p. 7) en prenant en compte non seulement leurs pratiques « spatialisées dues à l'appropriation » par ce dernier mais aussi leur représentations. Ces deux notions de « représentations et pratiques sociales » sont étroitement liées et constituent des éléments fondamentaux dans « l'analyse des mécanismes d'appropriation spatiale » (*ibid.*, p. 38) et la compréhension

⁴⁵ « Appelée aussi les « silencieux de la ville » ; Par « silencieux de la ville », nous entendons tous les acteurs, individuels, ou groupes d'acteurs qui :

- N'ont pas une identité juridique
- Par leur agir quotidien ou occasionnel dans et /ou sur la ville, exercent un certain pouvoir contribuant à façonner et remodeler les usages et connotations des espaces de la ville et participent à la construction du sens urbain » d'après Ardourel et al. (La date et le numéro de page non indiquées, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-).

des modes de vie des individus sur un territoire (*op.cit.*, p. 42) et les « *facettes inexprimées* » de ce dernier (Ardourel et al.)⁴⁶.

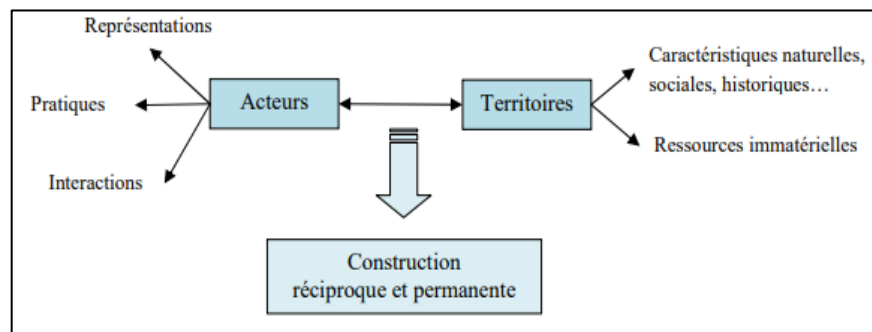


Figure 2.9. Acteurs et territoires, une construction réciproque et permanente.
Source : Riou (2011, p. 7).

La « *connaissance du site, n'est pas l'apanage du technicien* » (Louvét, 2005, p. 54), mais de l'habitant, également appelé « *l'usager-expert des lieux* » et « *partenaire du renouveau local* » (Noyer and Raoul, 2008). De ce fait, la compréhension de ses pratiques et représentations ainsi que l'interprétation de ses opinions (besoins et aspirations) pourraient conduire à la construction d'une « *grille de lecture et d'interprétation de la réalité complexe de la vie urbain* » (Ardourel et al.) et donc à fournir aux acteurs décideurs des outils d'aide à la décision en matière de requalification urbaine (Leleu-Merviel and Courbet, 2008, p. 173). La façon dont l'espace est pensé par ses habitants est un facteur de construction de ce dernier (Rosemberg, 2000 cité par Chelzen and Pech, 2012).

2.4.1.2 L'habitant/acteur : lui faire part de la décision Comment et pourquoi ?

« *Ne jamais donner la parole à quelqu'un, c'est le pire des désaveux* » (Phélizon, 1998, cité par Louvét, 2005, p. 43).

La vision de certains chercheurs concernant la participation citoyenne, était négative, alors qu'aujourd'hui, elle est devenue une « *évidence* » (Le Floch, 2011, p. 346), « *une exigence démocratique* » (Louvét, 2005, p. 56) et une clé de réussite de tout projet à caractère urbain. En effet, la nécessité d'une participation citoyenne à la prise de décision, ou autrement dit la concertation⁴⁷, découle d'« *une offre* » de la part des acteurs décideurs plutôt que d'une demande de la population (*ibid.*, p. 43).

⁴⁶ La date et le numéro de page non indiquées, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

⁴⁷Notion intégrée, pour la première fois en France, dans la loi d'orientation foncière (LOF) en 1967 (Louvét, 2005, p. 38).

Cette participation/implication du citoyen ou comme la qualifie Riou (2011, p. 153) un « *partage de pouvoir entre décisionnaires et citoyens* », peut prendre plusieurs formes (niveau et degré), comme le résume la pyramide ci-après proposée par les sciences sociales françaises :

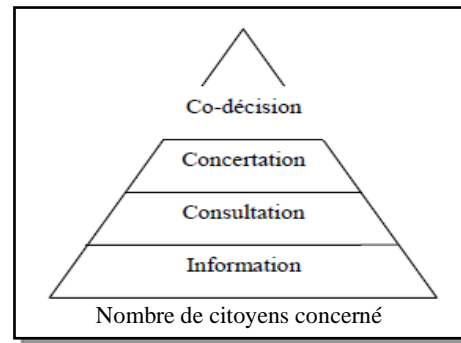


Figure 2.10. Les 4 degrés de participation dans les sciences sociales françaises
Source. Riou (2011, p. 153).

Aussi pour sa part, Hecham- Zehioua (2010) a résumé les degrés de la participation citoyenne à travers le schéma suivant :

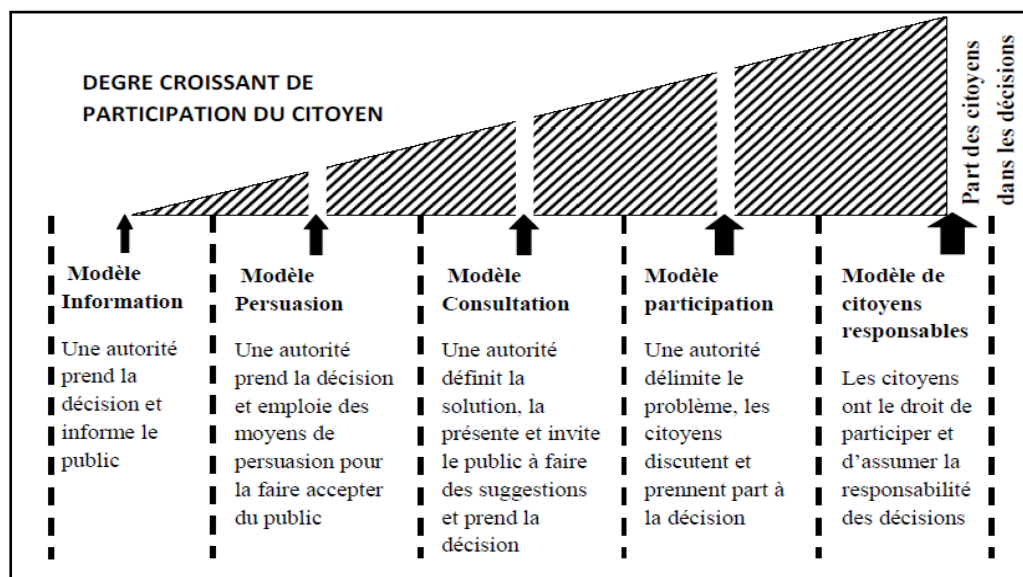


Figure 2.11. Degré de participation des citoyens selon le modèle de planification des projets américains.
Source. Hecham- Zehioua (2010, p. 133).

Information, consultation, concertation, participation et codécision, autant de termes qui tendent vers un seul sens, qui est la participation citoyenne. De l'information aux consultations, le citoyen reste un simple spectateur qui reçoit l'information et l'accepte ou la refuse, sans pour autant jouer un rôle décisif dans l'orientation du projet, tandis que le dernier mot reste aux décideurs. Or, dans tout projet, l'information constitue le premier pas indispensable avant de passer aux autres degrés de participation citoyenne (Gauillier and Gardesse, 2016, p. 3 ; Halleux *et al.*, 2003, p. 59).

Lorsqu'il s'agit de concertation, Gauillier & Gardesse (2016, p. 4) affirme que le citoyen peut influencer les caractéristiques du projet, car cette notion de « concertation » vient de l'idée de « faire du concert » en organisant des discussions, des échanges et des

négociations entre plusieurs acteurs. En fait, cette notion, selon cet auteur, se limitait initialement à des concertations « *politico-administrative et technique* »⁴⁸ avant de faire associer des habitants organisés en **associations**, à la différence de la participation qui est plus vaste, où **tous les habitants** peuvent s’impliquer et exprimer leurs avis tout au long du processus d’élaboration d’un projet. Quant à la codécision, les habitants prennent une part de la décision avec les acteurs décideurs (autorité).

La mise en œuvre de différentes formes de participation nécessite la mobilisation de nombreux outils, supports et dispositifs qui diffèrent d’un degré à l’autre, tels que : la diffusion de l’information via la presse locale et les sites Internet, l’organisation des ateliers, des réunions, des forums d’échange et des enquêtes publiques.

L’ambiguïté ou le « flou définitoire » (Magali, 2005) de la notion de concertation rend son utilisation par les acteurs décideurs limitée et inadéquate (Beuret, 2012, p. 81). En fait, bien que les deux notions de « participation et de concertation » soient les plus utilisées et adoptées par les décideurs ces dernières années, en réalité elles ne vont souvent pas au-delà des étapes d’information et de consultation (Gaullier and Gardesse, 2016, p. 6) ou comme « *une procédure de mise en acceptation d’un projet longuement élaboré en amont* » (Noyer and Raoul, 2008)⁴⁹. En revanche, pour qu’une concertation soit réussite, la consultation de la population doit être **en amont de la conception du projet**, afin d’éviter tout conflit et mieux l’intégrer à son environnement en permettant à ses habitants une meilleure appropriation (Halleux *et al.*, 2003, p. 59).

La participation citoyenne peut détourner tout le contenu d’un projet, comme ce fut le cas du projet d’aménagement de la ZAC⁵⁰ PAJOL au nord-est parisien, pris comme exemple par Gaullier & Gardesse (2016) comme le montre le tableau ci-après :

⁴⁸ Élus, décideurs économiques, techniciens et experts.

⁴⁹ Numéro de page non indiqué, car il s’agit d’un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

⁵⁰ Zone d’Aménagement Concerté.

Tableau 2.1. Le contenu du projet d'aménagement de la ZAC PAJOL avant et après concertation⁵¹

Projet avant concertation	Projet après concertation
<ul style="list-style-type: none"> • Destruction de la halle • Construction de 620 logements 	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation de la halle • Un collège de 600 élèves • Une auberge de jeunesse de 330 lits • Une Institut Universitaire de Technologie de 5000 étudiants • Une bibliothèque référençant 30 000 ouvrages • 1100 m² de locaux d'activités • Un pôle d'entreprises de 5000 m² (bureaux) • 9000 m² d'espaces verts (dont un jardin couvert sous la halle de 2500 m²) • Une esplanade publique de 4000 m²

Source: Gaullier & Gardesse (2016, p. 9).

Répondre aux besoins et aspirations des habitants est un enjeu primordial dans toute intervention, affirme Louvet (2005, p. 43): « ...le meilleur projet n'est pas le meilleur techniquement mais, tout en apportant une solution technique satisfaisante, **le mieux accepté** ».

La question de l'échelle spatiale est également importante dans l'application de la concertation. En effet, l'implication des habitants devient plus facile et plus efficace dans le cas de projets ponctuels que dans les projets régionaux et nationaux (Zeggar, 2012) comme le montre le schéma ci-dessous, inspiré du document préparatoire à la table ronde « démocratie participative et aménagement régional » :

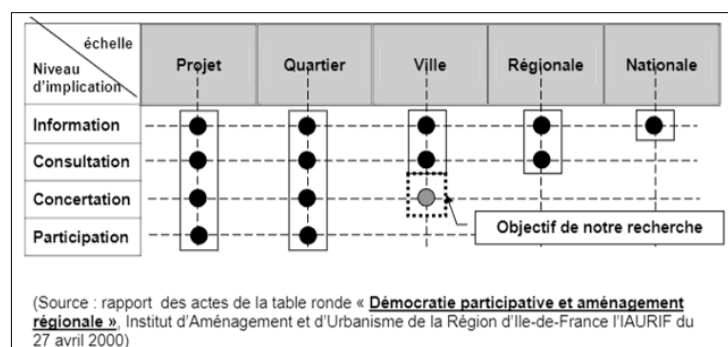


Figure 2.12. Le rapport entre le degré d'implication du citoyen et l'échelle spatiale du projet.
Source : Zeggar (2012, p. 34).

⁵¹En opposition au contenu du projet initial présenté en 1994 par la Mairie de Paris, la mobilisation des habitants sous forme d'associations, pour exprimer leur regret envers ce dernier, ont imposé le maître d'ouvrage à mettre en place une démarche participative, au début des années 2000, pour prendre en charge leurs revendications et leurs besoins locaux.

❖ **L'engagement territorial, une autre forme de la participation citoyenne**

Riou (2011) appelle toutes les activités pratiquées par un individu sur un territoire donné « *participation territoriale* ». Cette dernière peut prendre trois formes : « consommation », « connaissance » et « engagement ». En fait, ce dernier qui est « **l'engagement territorial** »⁵² « *correspond à une participation territoriale moins individuelle, plus collective, qui consiste à croire aux potentialités du territoire et à s'impliquer pour contribuer à son développement* » (*ibid.*, p. 170). Les habitants peuvent participer à développer leur territoire de manière spontanée et volontaire sous forme d'un « engagement territorial ».

Gaullier & Gardesse (2016) ont qualifié ce processus comme une « autogestion et/ou auto-construction » où les habitants « *décident eux-mêmes des projets et les réalisent* ». En fait, Ils s'auto-administrent directement (*ibid.*, p.5).

2.5 L'outil d'aide à la décision au service de l'urbanisme, pourquoi ?

A l'issue de nos lectures, nous sommes parvenus à la conclusion qu'il n'y a pas de recettes ou de règles bien définies pour requalifier un espace urbain dysfonctionné, ainsi que des démarches nécessaires pour assurer une meilleure prise en charge de son identité, des besoins et les aspirations de ses habitants, même s'il y a parfois une prise de conscience de la nécessité de cela. Mais en l'absence d'une stratégie et d'une réflexion globale sur la ville (Cattedra, 2010), conduisant souvent à l'échec, nous a poussé à approfondir nos lectures et nous tenterons de proposer un modèle de requalification urbaine, qui peut se résumer dans une approche appropriée, d'évaluation et de requalification du territoire concerné qui intègre le critère identitaire et les spécificités locales, tout en permettant une meilleure implication des acteurs concernés.

Rappelons-nous que la prise en charge de la question d'identité dans les opérations de requalification d'une ville demeure une nécessité absolue qui pourrait apparaître comme une « solution alternative » pour faire face au phénomène de mondialisation. Elle peut fortement influencer le développement des territoires (Thouément and Charles, 2011, p. 03). Selon ces derniers, la négligence de ce facteur marquant de la ville (son identité), rend toute intervention sur cette dernière obsolète et sans âme.

⁵² D'après l'auteur, cet engagement territorial quant à lui peut prendre plusieurs formes tels que le bénévolat associatif, le militantisme politique etc. (Riou, 2011, p. 170).

Outre l'ambiguïté du concept d'identité lui-même et devant la multiplicité des éléments constitutifs de l'identité, Reste la question de savoir comment trouver un équilibre acceptable et accepté entre les différentes composantes de l'identité.

2.5.1 L'outil d'aide à la décision que signifie-t-il ?

« *C'est un moyen facile de trouver une innovation permettant de vous démarquer radicalement de vos différents concurrents* » (Carre, 2018)⁵³. Cet outil d'aide est inspiré du « business model canvas ».

Le « **business model canvas** »⁵⁴ est un outil utilisé pour créer un modèle économique pour une entreprise, mais aussi pour lancer une nouvelle offre ou service. Il permet de transcrire et par conséquent de donner une forme concrète d'ambitions et des éléments clés dans le cadre d'un projet organisé « *en un tout, d'abord cohérent, ensuite pertinent, voire innovant* » (*ibid.*). En effet, il permet de donner une visibilité des éléments clés du projet en un coup d'œil. Un business model ne soit réalisable qu'après avoir effectué deux étapes indispensables et complémentaires.

- Etude et analyse de l'environnement économique.
- Définition de la vision de l'entreprise et de sa stratégie.

Le business modèle, ou modèle économique, est « *le point de départ, l'idée originale qui permet à une entreprise de se démarquer de la concurrence et d'espérer pouvoir gagner de l'argent* » (D'Entreprise, 2016)⁵⁵. À travers **une présentation synthétique**, constituant l'originalité de cet outil, il permet de donner **une vision globale** de la situation d'une société/entreprise sur un marché spécifique, de ses principes de fonctionnement et d'organisation, de ses activités et de sa stratégie de développement. En effet, il permet de donner une idée claire, rapide et complète des objectifs du projet, et la manière de procéder pour les atteindre, **en mettant en évidence les ressources et les activités clés de la stratégie** du projet.

Cet outil, qui est destiné essentiellement au domaine de l'économie, de business et du marketing, a été adopté aussi dans le domaine d'urbanisme dans le but d'étudier un « *business model des smart cities françaises* » comme le confirme Mériguet (2014) dont l'objectif, selon cet auteur, est d'assurer un développement plus stratégique basé sur

⁵³ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

⁵⁴ Appelé aussi "canevas de modèle d'affaire", ou encore "matrice d'affaires" (Carre, 2018).

⁵⁵ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

l'exploitation de toutes les ressources du territoire : « *L'innovation de modèles économiques nous pousse à concevoir le système dans son entier et nous invite à une réflexion potentiellement plus stratégique sur les mécanismes de mise en œuvre d'une politique de développement des villes ..., toutes les villes ne sont pas égales. Elles partent avec un capital différent selon leurs ressources, leur géographie, leur démographie, leur culture... ce qui rend l'élaboration d'un modèle économique local nécessaire* » (Op, cit.)⁵⁶. Le modèle le plus utilisé est celui d'Alexander Osterwalder⁵⁷, en raison de « *sa clarté et sa simplicité d'utilisation* » (Carre, 2018). Il est composé de neuf cases comme suit :

⁵⁶ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

⁵⁷ Cet outil est issu du livre *Business model generation* d'Alexander OSTERWALDER et Yves PIGNEUR (Carre, 2018).

Tableau 2.2. Le business model Canevas.

Partenaires clés	Activités clés	La proposition de valeurs (La valeur ajoutée/ offre)	Relation client	Segments client
<p>Avec qui ?</p> <p>Ce sont les intervenants stratégiques du projet : fournisseurs clés, partenaires clés...Parfois, des partenaires sont aussi des clients.</p>	<p>Quoi ?</p> <p>Les activités indispensables au fonctionnement de l'entreprise</p>	<p>Quoi et pourquoi ?</p> <p>Des offres pour satisfaire les clients. Il s'agit de la combinaison de produits et/ou de services qui répond aux besoins, exigences de votre cible / de vos segments de client (nouveau, performance, prix, personnalisation, réduction de coûts, réduction de risque, accessibilité, prix, marque, design, utilité ...), mais aussi la valeur ajoutée proposée par-rapport aux autres concurrents</p>	<p>Comment ?</p> <p>Typologie de relations établies avec les clients</p>	<p>Pour qui ?</p> <p>Identifier clairement les différents types de clients : une cible ou des segments de cibles s'il y'a plusieurs, c'est-à-dire un groupe homogène de personnes / d'entreprises qui ont les mêmes besoins</p>
	<p>Ressources clés</p>		<p>Canaux de distribution</p>	
	<p>Avec quoi ?</p> <p>Les ressources indispensables au fonctionnement de l'activité/projet</p>		<p>Comment ?</p> <p>Les moyens et les points de contacts adoptés pour faire connaître la proposition de valeur auprès des clients</p>	
<p>Structure de coûts</p> <p>Combien ?</p> <p>Quels sont les coûts les plus importants ? Quelles sont les activités les plus coûteuses ? Quelles sont les ressources les plus coûteuses ?</p>		<p>Flux de revenus</p> <p>Combien ?</p> <p>Comment chacun de segments paiera-t-il ?</p>		

Source : auteur sur la base de données fournies par (Carre, 2018).

L'adaptation de cet outil au domaine de l'urbain et plus spécifiquement au contexte des opérations de requalification urbaine fait l'objet du chapitre VII.

2.6 Rapport identité des territoires / requalification urbaine et approches méthodologiques ...

Toute démarche visant à assurer une image cohérente et fournissant une identité urbaine spécifique et reconnaissable tout en améliorant les conditions de vie des habitants commence par la lecture et la compréhension de la ville à travers toutes **ses composantes apparentes et sous-jacentes**. C'est pourquoi plusieurs méthodes et techniques ont été utilisées dans différentes recherches, dont nous citons ci-dessous quelques-unes d'entre elles :

2.6.1 L'analyse de la réalité du terrain d'étude ... Base de stratégies appropriées

2.6.1.1 L'approche historique pour reconstruire l'identité perdue

Guérin-Pace & Guermond (2006) ont souligné dans leur article : « *Identité et rapport au territoire* » la nécessité de revenir à l'histoire de l'espace pour pouvoir reconstruire son identité perdue en disant : « *Lorsque l'identité territoriale est mise à l'épreuve des évolutions géopolitiques et s'accompagne d'un éclatement territorial ou de la perte d'un territoire d'origine ... nous prenons conscience de l'actualité du débat. La reconstruction identitaire passe alors par la mise en place sur le territoire d'accueil de marqueurs symboles d'une histoire collective passée commune...* » (pp. 289-290). De son côté également, Foret (2007) a soulevé la question du « **retour au passé** » pour construire notre présent, qui s'est basé à son tour, sur le travail de NORA Pierre « *Les lieux de mémoire* »⁵⁸, selon lui, le rapport au passé est mise à l'épreuve de fragilisation « *sous les effets conjugués de l'urbanisation, de la mondialisation et de la médiatisation* » (*ibid.*, p. 9). En effet, l'approche historique permet de comprendre les origines de l'état actuel de l'espace en question et de comprendre les transformations et les mutations qui ont façonné sa composition et sa genèse actuelle.

2.6.1.2 Une lecture critique des éléments d'identité et l'approche comparative

A son tour le docteur en archéologie Benssenouci El Ghaouti, dans un article de presse « *La gouvernance urbaine, le défi des villes algériennes* »⁵⁹, jugeait que « *l'analyse de*

⁵⁸ Dont il a analysé en 1997 les causes de la "ruée vers le passé", un sujet qui a suscité de nombreux chercheurs en France, affirmant que « *le besoin de mémoire était en fait un besoin d'histoire* ».

⁵⁹(Nawel. D, 2010).

l'élaboration de « l'esprit des lieux » nécessite qu'elle soit inscrite dans une vision de sociabilisation du citoyen (en tenant compte de la spécificité urbaine des faits sociaux)⁶⁰ et non en considérant l'espace comme « simple cadre, ou dans le pire des cas comme un simple décor ». En effet, il estime nécessaire de faire apparaître et de comprendre la singularité et les particularités des lieux concernés, en faisant *une synthèse des divers repères (d'ordre géographique et historique)* qui les décrivent, puis une autre *synthèse des différents projets successifs* de rénovation de l'urbain, tels qu'ils ont été pensés par les urbanistes ou par les pouvoirs publics qui les ont suscités. Selon le docteur, c'est la comparaison entre ces deux synthèses qui permet d'appréhender *à un degré local le processus par lequel s'est constituée l'identité territoriale.*

2.6.1.3 La stratification historique et morphologique, et la nécessité de relier ancien et moderne

Les questions relatives à « la reconstruire la ville sur la ville » et « l'identité des territoires » ont été abordées dans une compétition internationale d'architecture « European » à travers des sites variés (Eleb-harlé and Berthier, 2007), dont il a été demandé aux candidats de prendre en compte les spécificités⁶¹ de chaque ville, pour proposer des scénarios de requalification, tout en considérant la mémoire de la ville comme un facteur de marquage de sa spécificité. En termes de méthode, ils ont fait des *stratifications historiques et morphologiques* des sites concernés avant de passer à *mettre en relation par la géographie et l'histoire sociale du site, les paysages urbains et les édifices de toute période*, cela met en évidence les principales lignes d'une « *architecture du territoire* » à la fois complexe et unique, où « *les chemins anciens comptent autant que les infrastructures et réseaux modernes* » (*ibid.*, pp. 3–4).

En critiquant le cadre légal et institutionnel des villes, qui donne lieu à des opérations ponctuelles d'intervention sur les tissus existants, que ce soit de sauvegarde du patrimoine, ou des aménagements de l'espace public, traduites spatialement par de multiples fragmentations visibles aussi bien sur le plan morphologique (déconnexion entre segments), qu'en termes d'acteurs (services responsables éparpillés) ou temporellement (processus dispersés dans le temps). Stein (2003) à travers sa thèse « *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public* » a évoqué cette question, en concluant sa recherche par la proposition de

⁶⁰La perception d'une ville est en perpétuelle mutation en fonction des événements qui s'y déroulent et des relations sociales qui s'y nouent.

⁶¹L'identité et la singularité des formes urbaines.

quelques dimensions considérées comme une esquisse de recommandations en matière de politiques urbaines. Premièrement, la nécessité d'inscrire les opérations d'intervention sur le centre-ville dans *une vision globale de l'aménagement*, sans être ponctuelle, en second temps, elle incite à *une prise en compte des systèmes de valeurs propres aux acteurs*, et enfin mettre en exergue *le lien entre modèle de la ville ancienne et interventions contemporaines* en soulignant les leures possibles.

2.6.1.4 L'étude prospective, vers une identité projective

Evaluer l'état existant d'un territoire n'est pas suffisant pour le requalifier, il faut penser aussi à son avenir comme le confirme Perrocheau (2012, p. 4) en soulignant :« *Transformation, mutation, restructuration, régénération, renaissance. Autant de termes pouvant illustrer ce que recouvre la requalification, ... Mais, au-delà des définitions, la requalification se profile d'abord comme un enjeu d'avenir pour une partie du patrimoine de logements, trop souvent voué à la destruction dans les projets urbains...Il faut souligner la dimension prospective de cette action* ». Galland (1993) partage également cette même vision, qui lui a attribué le concept qualificatif de « l'identité projective » par opposition au concept de « l'identité historique », pour montrer que la définition d'une ville peut se faire non seulement à travers son histoire et son présent mais aussi par ses « projets qu'elle développe quant à son avenir ».

2.6.2 Prise en compte et intégration des différents acteurs, une nécessité absolue

Comme nous avons vu précédemment, un diagnostic de la situation actuelle d'un espace permet de l'appréhender dans sa dimension spatiale et territoriale, de savoir ses référents identitaires et ses caractéristiques physiques et spécifiques, mais la question qui se pose : comment l'appréhender dans sa dimension sociale et identifier ses facettes cachées ?

En répondant à cette question, la participation des différents acteurs que ce soient décideurs, professionnels et/ou habitants dans tout projet ou intervention qui visent à améliorer leur cadre de vie, constitue une clé de leur réussite. De ce fait, nous citons ci-dessous quelques méthodes utilisées pour la prise en compte de la question de l'identité, de la dimension sociale et des différents acteurs (dans une perspective de requalification) :

2.6.2.1 Diagnostic intuitif, diagnostic « ex-situ » et diagnostic participatif « in-situ »

Dans l'objectif d'étudier en quoi l'identité peut être un levier ou un frein du développement territorial, Thouément & Charles (2011) ont adopté une *méthodologie originale* en prenant comme cas d'étude la région capitale de Bruxelles et la ville de Québec (où l'identité est considérée comme un frein pour le premier et comme un levier pour le seconde).

« Avant d'envisager où l'on veut aller, il importe de comprendre où l'on est, mais aussi d'où l'on vient » (*Ibid.*, p. 2). Cette citation peut brièvement résumer la démarche poursuivie par les auteurs en trois grandes phases complémentaires :

- A. L'élaboration d'un diagnostic intuitif : Il s'agit de mettre en cohérence **des regards sur le territoire** de personnes qui lui sont extérieures ; à travers *des enquêtes qualitatives* (des questionnaires) menées auprès des personnes qui ont été en contact avec le territoire étudié (attache familiale, tourisme, relations d'affaires, administratives, déplacement commercial.). Cela permettrait d'obtenir un point de vue neutre, souvent « dépassionné », qui ne reflète pas pleinement la réalité, mais peut fournir une image du territoire et un éclairage d'une facette de son identité.
- B. Un diagnostic de territoire plus classique : (Le diagnostic exploratoire d'identité - Le diagnostic de territoire ex-situ-), qui consiste à récolter, puis à analyser un maximum d'informations objectives⁶² sur le territoire en question selon la méthode AFOM, dans une vision qui va au-delà de la simple lecture de ces données actuelles mais dans une tentative de fouiller dans son passé les événements et les éléments qui ont marqué son évolution.

Ces deux types de diagnostics, effectués *ex situ*, mettant en lumière « la trajectoire factuelle du territoire »⁶³, et, sont prolongés par des scénarios exploratoires⁶⁴ et normatifs⁶⁵ (exercices de prospective), dans le but d'avoir une première appréhension de l'identité territoriale et une vision du territoire en dynamique, afin d'appréhender les évolutions et les devenirs possibles du territoire tout en cherchant à animer ses variables majeures, et faire interagir ses enjeux.

⁶² Ces données englobent toutes les dimensions du territoire (économique, sociale, environnementale, urbaine, etc.).

⁶³ Avoir les éléments essentiels pour comprendre ses évolutions passées et présentes ainsi que les enjeux majeurs.

⁶⁴ Ils « s'écoulent de la période origine vers le futur » (Thouément and Charles, 2011, p. 11).

⁶⁵ Ils « s'écoulent du futur vers le présent » et reposent davantage sur l'imaginaire (*ibid.*).

C. Un diagnostic participatif in situ, considéré comme une phase primordiale par les auteurs, il s'agit de modifier et d'enrichir les résultats obtenus lors du diagnostic du territoire effectué par l'approche ex-situ, à travers des enquêtes-trottoir (des **questionnaires** principalement qualitatifs auprès des *habitants*⁶⁶) et des entretiens avec les principaux acteurs⁶⁷ du territoire. Il permet à la fois de dégager les non-dits et les facettes cachées du territoire⁶⁸, qui demeurent moins importants mais affectent son évolution et son développement, ainsi que de comprendre le jeu des acteurs, et leurs modes d'appropriation de l'espace.

Selon les auteurs, il est important d'appréhender d'abord l'identité territoriale, avant de mettre en place un projet de développement. Au-delà, de cette démarche suivie, les auteurs ont mis aussi l'accent sur l'avantage et l'**importance des informations fournies par internet** (leurs analyses et leur exploitation)⁶⁹ pour la compréhension du regard extérieur. Les auteurs cherchent à travers leurs méthodologies d'approche, non seulement de répondre à la demande de collectivités, mais aussi de développer « *un outil d'analyse et d'aide à la construction de futuribles* » et sert comme « *cadre de référentiels territoriaux essentiel* » pour guider tout projet de développement.

2.6.2.2 Croiser analyse du terrain et enquête auprès des usagers de l'espace

La ville au-delà de sa dimension physique, matérielle, a également une dimension immatérielle « imaginaire » ou « symbolique » liée à l'image mentale qu'en forgent les gens (Laudati, 2009). Alors, dans le but de décortiquer cette relation « individu /espace vécu » et de dégager les critères nécessaires pour l'élaboration d'un outil d'aide à la décision, à destination des décideurs, et, afin d'améliorer l'image des quartiers dit « sensibles »⁷⁰ d'une part, tant dans l'esprit des résidents, que des non-résidents, et d'autre part, pour renforcer leur sentiment de sûreté dans ces mêmes lieux, elle a adopté une méthodologie organisée en deux temps :

⁶⁶ Il s'agit d'interroger *les habitants sur leurs appréhensions du territoire (territoire perçu), leurs référentiels (symboles, lieux, monuments, dates, événements, etc.), et leurs habitudes (territoire vécu)* (Thouément and Charles, 2011, p. 8).

⁶⁷ Les acteurs clés ; politiques, économiques, administratifs, associatifs, artistes, médias, etc.

⁶⁸ Tels que : les habitudes et comportements singuliers, les spécificités « culturelles », etc.

⁶⁹ L'utilisation d'un outil informatique fournit une mine d'informations « subjectives » et de sentiments des personnes, aidant à clarifier leur appréhension du territoire (en question).

⁷⁰ Le quartier Faubourg de Cambrai et le quartier Faubourg de Paris.

1. Après **une consolidation théorique**, l'auteure a analysé ces espaces urbains en vue de « *dégager des critères intrinsèques au lieu et à l'espace urbain d'une façon générale* ».
2. L'auteur a mené **des enquêtes (des questionnaires) auprès des usagers de l'espace urbain** afin d'évaluer leur sentiment (de sécurité) dans l'espace vécu, ainsi que les points forts et les points faibles de ces espaces. Cette démarche avait pour but de « *permettre à l'usager de se réapproprier son quartier et son espace de vie* ».

Le croisement des résultats obtenus à travers ces différentes méthodes d'analyses, (morphologique, fonctionnelle et sémantique) a permis, dans un premier temps, d'élaborer une grille de lecture et d'analyse qui, **une fois renseignée, devient un outil opérationnel d'évaluation** de la sûreté des espaces urbains.

2.6.2.3 La méthode d'enquête par la technique des entretiens ...

En abordant la question de l'identité à travers son article « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires », Guérin-Pace (2006) a interrogé le processus de formation d'un sentiment d'appartenance à un territoire pour des populations de plus en plus mobiles à l'échelle internationale à travers des **entretiens** et des données recueillies dans **une enquête quantitative** de grande envergure. Elle a été réalisée en **2003** (enquête *Histoire de Vie*, INSEE) qui portait sur la construction des identités, en confirmant que **ce n'est pas une question d'échelle du territoire** mais « *c'est l'ensemble du parcours géographique et le sens donné aux lieux, passés ou présents, vécus, pratiqués ou même imaginaires, qui constituent un élément essentiel de la compréhension des appartenances, de l'échelle géographique à laquelle elles s'inscrivent sur le territoire, et contribuent ainsi à la formation d'un patrimoine identitaire géographique susceptible d'être mobilisé par les individus* » (*ibid.*, p. 300).

Galland (1993) a, quant à lui, abordé la question de l'identité urbaine, dans le but de découvrir les traits identitaires d'une ville. Des **entretiens administrés** étaient l'outil de recherche que cet auteur a mené, en faisant une comparaison entre deux villes ; Lausanne et Genève. L'auteur a préféré destiner ses 45 entretiens à une catégorie de population bien précise celle des « **faiseurs et traducteur d'identité** » au niveau des deux villes et occupant des positions clés dans les secteurs, ayant une place importante dans la formation, le maintien et la traduction des identités urbaines, qui sont : **l'aménagement du territoire – l'urbanisme** – l'architecture, la **culture** et les **médias**, la **politique** et finalement **l'économie** et **le tourisme**.

Dans un autre cas d'étude, la volonté d'« *affirmer l'identité du territoire* » est devenue l'axe stratégique des principaux schémas de développement du pays Marennes Oléron⁷¹ depuis les années 2003 et 2004 (Bonnin, Bruxelles and Pelaprat, 2012). Face à la forte pression démographique et risque de banalisation et de fragilité du cadre de vie de ce pays, ses habitants et ses élus conscients de sa spécificité insulaire se sont mobilisés autour d'un projet de développement durable de leur pays dans une stratégie d'affirmation de son identité.

Après avoir *questionné la notion* même d'identité *auprès des chercheurs*, et *détaillé le contexte spécifique oléronais*, des associations⁷² ont mené une *enquête sur terrain*, qui a porté sur la notion d'identité auprès *d'un échantillon* d'une cinquantaine de personnes de différentes catégories (les habitants permanents, les résidents secondaires, les touristes, les professionnels et les acteurs publics), afin d'avoir une définition précise sur l'identité de ce pays, mais également, de dégager les éléments de valorisation de cette dernière, sur la base des *entretiens individuels* d'une durée d'une heure à quatre heures, pour chacun. Ces entretiens ont été renforcés par des *supports photographiques*⁷³. Selon l'auteur, ce renforcement « l'approche du paysage par la photo » présente des avantages et des limites également, car elle oriente inévitablement les réponses des personnes interrogées. Les aspects disparus peuvent être oubliés même s'ils sont caractéristiques et identitaires.

La question de l'identité a été évoquée indirectement à travers des questions sur la manière de perception et de vivre ce territoire par ses *habitants* et ses *visiteurs* (démarche proposée pour identifier l'approche culturelle du territoire).

2.6.2.4 EBAHIE⁷⁴Démarche participative et croisement des techniques

Dans l'objectif de *dégager les éléments de requalification de la ville de valenciennes*⁷⁵ *et de son image, à partir des attentes de ses usagers*, cette méthode a été appliquée lors d'un travail de thèse (Laudati, 2000) mené sur cette ville⁷⁶. Elle vise principalement la formalisation d'un outil d'aide à la décision.

⁷¹ Il regroupe deux communautés de communes : celle du Bassin de Marennes (sept communes) et celle de l'île d'Oléron (huit communes).

⁷² « *Elles travaillent volontiers sur un mode participatif et en coopération avec les institutionnels* » (Bonnin, Bruxelles and Pelaprat, 2012, p. 3).

⁷³ Démontrant un éventail de paysages de Marennes-Oléron, et permettant d'alimenter la discussion sans la brider en associant les paroles aux images.

⁷⁴ La méthode **EBAHIE** signifiant **Ecoute des Besoins et Attentes et leur HIERarchisation**.

⁷⁵ Située au Nord de la France.

⁷⁶ C'était la première fois à appliquer cette méthode dans le domaine de l'urbain.

Elle s'articule autour de deux phases : *une première dite qualitative*, dédiée à l'écoute qualitative des besoins et des attentes des habitants à partir d'*entretiens personnels non directifs*, suivie d'une *deuxième phase quantitative*, qui permet d'hierarchiser⁷⁷ et classer ces attentes, à partir de *questionnaires* sur la base de résultats du traitement de la voix de chaque interviewé (la pertinence de cette méthode réside dans le croisement des deux techniques).

2.7 Brève présentation de quelques concepts usités dans cette recherche

La requalification urbaine en tant qu'une opération ou processus visant à valoriser **l'image de la ville** et à renforcer **son attractivité**, tant par sa population endogène (résidents) que sa population exogène, tout en se projetant d'une **une vision prospective**. Il nous a semblé utile d'apporter un éclairage sur ces concepts :

2.7.1 Images de la ville...

Il s'agit d'une « ... (re)construction conceptuelle (continuellement renouvelée) des éléments composant l'espace urbain, à partir de la perception de la réalité matérielle de ces mêmes espaces, chargés de sens par l'expérience (cognitive, affective, fonctionnelle, ...) » (Laudati, 2015, p. 3).

Considérée comme support d'objectifs variés en aménagement urbain (Chelzen and Pech, 2012), l'image de la ville, se révèle au niveau des représentations fournies par tout un chacun à travers une perception pluri-sensorielle et une expérience sensible⁷⁸ dans les espaces urbains (Laudati, 2015, p. 1). En fait, cet auteur affirme qu'il existe une « *pluralité d'images* », pas une seule image, qui dépendent des récepteurs, du contexte et de leur expérience de l'espace (*ibid.*, p. 12).

Elle est également considérée comme un critère déterminant de choix, à l'ère de la concurrence entre les villes, appelée « bataille économique » (André, 1987, p. 52), l'amélioration de l'image de la ville est devenue « une arme déterminante », dont cette amélioration ne doit pas se limiter à attirer des entreprises, des gens et des capitaux extérieurs mais doit également redynamiser l'existant (*ibid.*, p. 51).

⁷⁷Cette hiérarchisation permet d'identifier les éléments saillants ou les attentes dominantes (Brangier, Dinot and Bastien, 2009).

⁷⁸ Que ce soit individuelle et/ou partagée.

2.7.2 L'attractivité d'un territoire ...un champ multidimensionnel

À l'ère des mutations urbaines et de la mondialisation, les villes sont devenues de plus en plus en « compétition », terme évoqué par François & Julien (2010) pour décrire le phénomène de coopération et de compétitions entre les villes aux niveaux national et international. Quant à l'attractivité, elle est la résultante de l'attraction⁷⁹ et de l'attrait⁸⁰ (Cusin and Damon, 2010). Parfois, elle est présentée comme synonyme de compétitivité⁸¹.

Outre sa dimension économique⁸², dont l'attractivité était auparavant associée à l'idée de la finance et aux professions des habitants. Elle est devenue un champ multidimensionnel large depuis les années 1990 (François and Julien, 2010). Ce concept est devenu l'une des préoccupations majeures du discours scientifique, études stratégies/politiques d'aménagement du territoire. Ces champs cherchent à transcender la satisfaction interne de la population (offrant bien-être et qualité de vie à ses habitants)⁸³ mais à se positionner à l'extérieur (voir Tableau 2.3 ci-dessous), en faisant appel à une nouvelle discipline, le marketing urbain. La promotion de l'image de marque du territoire concerné est devenue une priorité (Cusin and Damon, 2010). En effet, deux types d'acteurs peuvent être attirés par un territoire donné; des personnes physiques résidentes⁸⁴ et des investisseurs⁸⁵ (Poirot and Gérardin, 2010).

Tableau 2.3. Quatre dimensions des politiques d'attractivité.

Politiques portant sur : Cibles	Les produits de la ville	La ville comme produit
Externes	Attirer et fidéliser les consommateurs Attirer de nouveaux habitants	Produire de la visibilité à l'extérieur
Internes	Satisfaire les habitants et les électeurs	<i>Pride building</i> : produire de la fierté localement

Source : Cusin & Damon (2010, p. 42).

Mesurer l'attractivité d'une ville, c'est évaluer sa sphère d'influence, sa capacité à générer du mouvement, à attirer à soi durablement, mais aussi à faire parler d'elle (Cusin and Damon, 2010). Aussi elle ne se limite guère à la **quantification** des flux générés maintenant ou à

⁷⁹ Capacité à drainer des flux et à fixer durablement des ressources dans un lieu.

⁸⁰ Capacité à se rendre désirable, quelle qu'en soit la raison.

⁸¹ Qui n'est pourtant qu'une de ses dimensions.

⁸² Ainsi que les avantages comparatifs sur les marchés (Cusin and Damon, 2010).

⁸³ Appelée l'« attractivité résidentielle » par Cusin & Damon (2010).

⁸⁴ L'attraction d'un territoire sur les personnes se traduit spatialement par une localisation résidentielle ou temporaire (Poirot and Gérardin, 2010).

⁸⁵ Que ce soit des responsables ou équipes dirigeantes des organisations (entreprises, administrations, institutions du type association, etc.).

l'avenir, mais aussi une **évaluation de la qualité** des lieux et du cadre de vie offert aux personnes. En effet, une ville attractive est une ville où l'on souhaiterait vivre dans l'idéal, où l'on projette d'emménager un jour (*op.cit.*).

2.7.3 Approche prospective, une démarche évolutive...

Le concept de prospective a été utilisé pour la première fois en 1957, par Gaston Berge dans un article de la revue des deux mondes (Bailly, 2004, p. 4) pour désigner une démarche visant à étudier les conséquences des actions passées et futures sur l'avenir de l'espace en question. Il s'agit d'une démarche d'anticipation de l'action (Godet, 1989, p. 5) à l'avenir, en tenant compte des différents enjeux et réalités du lieu (Hecham- Zehioua, 2010, p. 23), tout en répondant à deux questions principales : « *Que peut-il advenir ? Que pouvons-nous faire ?* » (Loinger, Spohr and Godet, 2004, p. 25).

La prospective relie simultanément trois concepts : la prévision « une vision prédictive de l'avenir », la programmation et la planification (Bailly, 2004, p. 3). Elle est utilisée dans de nombreux domaines et disciplines / économie, gestion, aménagement du territoire... dont les scénarios les plus convaincants sont présentés, en tenant compte des paramètres de départ et d'arrivée (Hecham- Zehioua, 2010, p. 23).

Considérée comme « une démarche évolutive » (Bailly, 2004, p. 4), cette notion lorsqu'elle se rapporte au territoire, appelée « la prospective territoriale ». Son objectif est « *l'élaboration de visions, de perspectives et d'orientations concernant le devenir d'un territoire et de ses habitants pour éclairer et pour permettre des prises de position et des options stratégiques, dans les cas les plus complexes, un projet de territoire* » (Loinger, Spohr and Godet, 2004, p. 26).

CONCLUSION DU 2^{ème} CHAPITRE

D'après nos lectures, nous avons constaté que, la perception et l'appréhension des deux concepts « *requalification urbaine* » et « *identité des territoires* » n'a pas été perçue de façon uniforme chez les différents chercheurs. À travers ce chapitre, nous avons essayé de :

- Donner des définitions générales des deux concepts.
- Définir les critères et les variables à en tenir compte pour chaque concept.
- Montrer quelques travaux méthodologiques pertinents utilisés par des chercheurs dans l'étude du rapport entre la requalification de la ville, et l'identité des territoires.

Nous pouvons dire que *la requalification urbaine* est une intervention qui a pour objet le *retour à la ville*. Elle s'intéresse souvent aux territoires *disqualifiés, défavorisés, marginalisés, sous équipés, enclavés, aux potentialités souvent négligées*, qui ne répondent ni aux besoins, ni aux aspirations de sa population locale ou étrangère, donnant une image négative, et générant un imaginaire de pauvreté, de disparités, et de ségrégations sociales.

Cette opération concerne des territoires à *différentes densités* ; faible, moyenne et forte densité et *de différentes échelles*, à savoir : l'échelle d'une route, espaces publics, équipements, ensemble d'habitat, quartiers, centre historique.... De ce fait, elle peut prendre plusieurs formes selon le contexte ; *revalorisation, reconversion, régénération urbaine, revitalisation, restructuration, création de nouveaux logements ou services*, etc. Elle vise à améliorer les conditions de vie, et à redéfinir, affecter et donner *une identité* à un site précis **dans un cadre institutionnel bien précis.**

Etant donné que *l'identité d'un territoire* est une question complexe, son appréhension et son étude nécessitent sa décomposition en éléments de base, **en l'étudiant individuellement, puis en ensemble**, pour pouvoir enfin identifier les éléments sur lesquels il faut intervenir pour lutter contre la négation identitaire de certains territoires.

Requalifier un territoire tout en prenant en considération son identité spécifique ne peut être fait que par l'étude et l'approche de ce territoire dans toutes ses dimensions ; urbaine, sociale, économique, fonctionnelle, culturelle, patrimoniale, politique... (tous ses composants *matériels* et *immatériels*) dans une perspective dynamique qui vise une cohérence globale (d'ensemble) à travers d'une part, *un diagnostic approfondi* tout en alliant **passé** (approche historique), **présent** (évaluation de sa situation actuelle et mise en évidence de ses points forts et ses points faibles) et **futur**(imagination de son avenir possible par la prospective), et d'autre part, par *la participation de tous les acteurs* concernés de façon directe ou indirecte. Le croisement de ces différentes méthodes ainsi que leurs techniques nous aident à élaborer une approche multiple tenant compte des spécificités de notre cas d'étude. De la théorie à la pratique, nous consacrons le chapitre suivant à l'étude et à l'analyse de notre cas d'étude, la ville de Jijel.

CHAPITRE III

LE TERRITOIRE JIJELIEN ENTRE DYSFONCTIONNEMENTS ET ATOUTS : OBSERVATION, LECTURE ET CONSTAT

INTRODUCTION

La ville, le quartier ou tout autre territoire, quel que soit son échelle, est avant tout, une entité physique en pleines mutations. Appréhender ce territoire dans sa globalité pour pouvoir comprendre le contexte de ses mutations, ainsi que les effets induits sur son identité, doit s'inscrire dans une logique qui allie son **passé**, son **présent** et son **devenir**.

A travers ce chapitre, nous essayons, de comprendre le contexte des mutations urbaines qu'a connues la ville de Jijel, d'examiner les causes et les conséquences qui ont conduit à sa situation actuelle, d'évaluer leurs répercussions sur son identité et de mettre en évidence les caractéristiques de cette ville (ses atouts, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces).

Afin d'atteindre ces objectifs, nous avons basé notre étude, dans un premier temps, sur un état de fait du territoire jijélien dans sa globalité, dans le but de comprendre les caractéristiques du processus d'urbanisation, d'expliquer les causes et les conséquences afin de mieux positionner la ville dans cette dynamique territoriale. Dans un second temps, allant à l'échelle de la ville de Jijel, nous procédons à une analyse plus détaillée à travers un diagnostic basé sur la collecte et le traitement de différentes données concernant notre aire d'étude (l'ACL de la commune de Jijel). En effet, le « diagnostic territorial » est différent d'un « état des lieux » comme le montrent Thouément & Charles (2011, p. 05). Tandis que le second ne va pas au-delà d'une simple description des faits, le premier se réfère à un recoupement et une analyse des informations pertinentes recueillies, permettant de présenter une évaluation de la situation actuelle d'un territoire, et d'envisager des futurs possibles.

En conclusion de ce chapitre, nous démontrons que Jijel est **un territoire dysfonctionné**, souffrant de problèmes multiples et nécessite une prise en charge multiple et multidirectionnelle incluant l'élément focal qui est l'habitant.

3.1 Présentation du territoire de la wilaya de Jijel :

3.1.1 La situation géographique et l'organisation administrative de la wilaya de Jijel : 1/10^{ème} de la longueur du littoral et 28 communes

Jijel, une wilaya côtière qui fait partie du Nord Est Algérien, s'étend sur une superficie de⁸⁶ 2.398 Km², elle est en relation directe avec la mer méditerranée via une façade maritime de plus de 120 Kms de longueur soit 1/10 du littoral algérien. Elle est structurée en 11 Daïras et 28 communes (réf : Figure 3.3ci-dessous et Annexe A, Annexe B pp. 296,297).

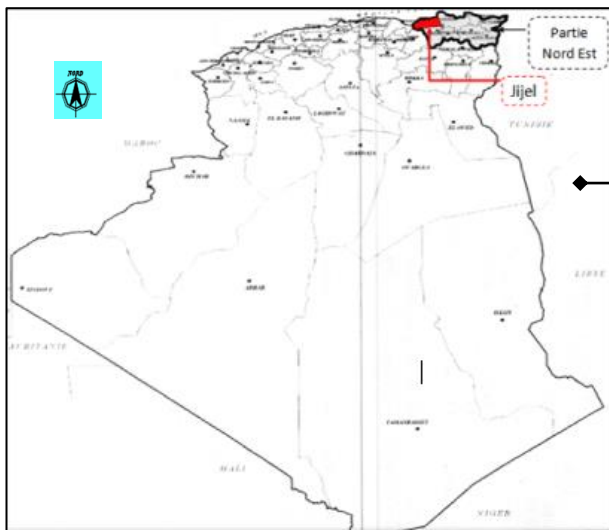


Figure 3.2. Situation de Jijel par rapport au pays.
Source : Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel, 2012, phase 01, p.11) + Traitement de l'auteur.



Figure 3.1. Wilayas environnantes de Jijel.
Source : Etablie par l'auteur (2016).

Hiérarchie urbaine : grande ville.

Nombre de population au 31.12.2018 : 765197 habitants selon la direction de Programmation et de suivi de budget (DPSB) de Jijel.

Densité (31.12/2018) : 319 hab/km².

Elle fait partie du SEPT (Schéma des espaces de planification territoriale) Nord Est. Elle est couverte par un PAWEt 28 PDAU Communaux.

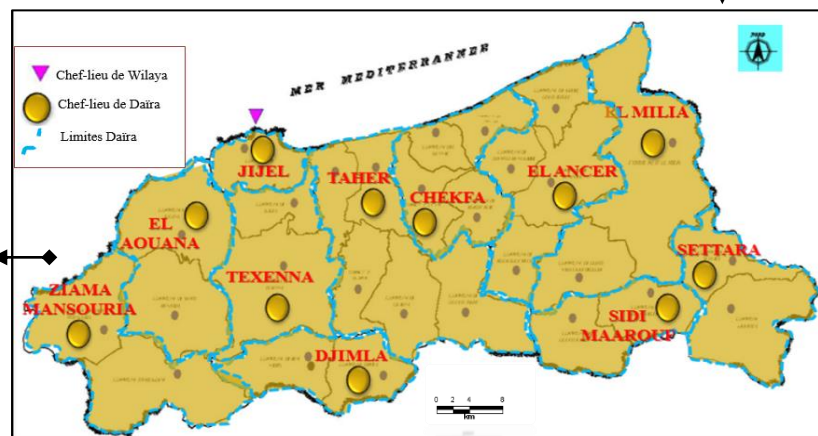


Figure 3.3. Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras.
Source : établie par l'auteur sur fond de carte du Schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Jijel, 2013, phase 01, p.7).

⁸⁶Source : Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, p. 10).

3.1.2 Les caractéristiques physiques et géomorphologiques du territoire jijélien : élément déterminant de son armature et de sa dynamique

Géographiquement rattachée à l'ensemble des montagnes telliennes, l'élément remarquable différenciant la wilaya de Jijel des autres wilayas algériennes, est la variété de son relief essentiellement montagneux. Elle est divisée en deux grandes entités bien distinctes ; *les plaines côtières*, au Nord, représentant 18% de la superficie totale de la wilaya et *la zone de montagnes* dominante, au Sud (Réf : Figure 3.4, p.65). Le contact entre ces deux entités est « *plutôt brutal, compte tenu des contrastes topographiques* » (Boukerzaza and Acherard, 2011, p. 43).

Allant du Nord vers le Sud, les altitudes (plus de 1000 m) s'élèvent brusquement (Réf : Figure 3.4, p. 65). La classe dominante est celle dont l'altitude est inférieure à 400m, avec 48,99% de la superficie totale de la wilaya de Jijel, donnant lieu à des zones favorables à la pratique de toutes les cultures, suivie par la deuxième classe celle des moyennes altitudes (entre 400 et 800m avec 32,40% de la superficie totale), qui est favorable à la pratique de l'agriculture intensive ou semi-intensive. Quant à **l'aspect topographique** de la wilaya, 67% du territoire présente une pente supérieure à 25% soit 160 729 ha, l'exposant aux risques d'érosion et des surcoûts induits au niveau de la réalisation des infrastructures et des équipements dans ces parties du territoire. La classe des pentes de 12.5 à 25% (pente relativement marquée) représente 20,53% de la superficie totale soit 49 184 ha, tandis que, la classe des pentes de 0 à 3% (relativement plane) ne représente que 5,47% de la superficie totale soit 13 118 ha.

Cette réalité topographique, l'altitude élevée et les pentes raides, caractérisant essentiellement les communes du Sud, mettent en évidence les contraintes d'utilisation du sol dans la wilaya et les difficultés de son accessibilité. Elles sont considérées comme les premiers obstacles d'une part, face à la pratique de l'agriculture et des cultures à grande échelle et d'autre part, à l'urbanisation et à l'accessibilité à ces communes, donnant lieu à un déséquilibre entre la partie Nord et la partie Sud.

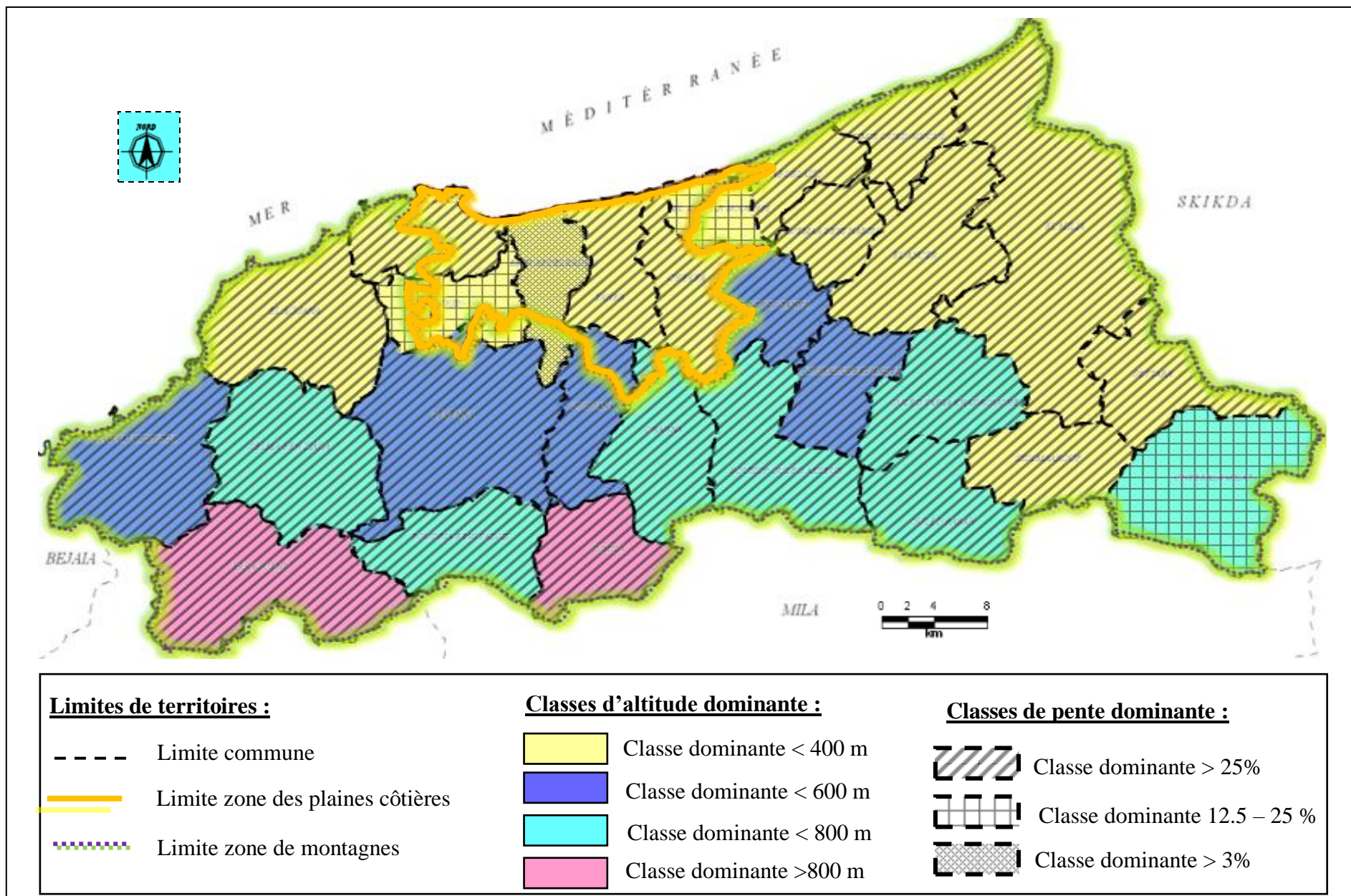


Figure 3.4. La carte topographique de la wilaya de Jijel.

Source : Traitement d'auteur à partir de fonds de cartes extraits du plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, pp.19, 24 et 60).

3.1.3 Les infrastructures d'accès et de déplacements dans la wilaya de Jijel ... un levier de développement

La wilaya de Jijel est dotée d'un réseau d'infrastructures de transport diversifié à savoir : un **réseau routier** s'étale sur une longueur totale de 1756,600 Kms⁸⁷(dont 204,300 km routes nationales -RN-, 534,200km chemins de wilaya -CW- et 1018,100km de chemins communaux -CC-), constituant le principal réseau de circulation et de déplacements aussi bien à l'intérieur de la wilaya qu'avec les wilayas limitrophes (RN 43 et RN77)⁸⁸. Le principal axe assurant l'accessibilité vers Jijel est la RN n°43 (vers Mila et Constantine), avec le prolongement de l'axe de la RN 27. Cette ligne traverse la Wilaya d'Est en Ouest, et relie Jijel à l'Est algérien (voir Figure 3.5, p. 67).

Quant au **réseau ferroviaire**, il est constitué d'une seule ligne ferroviaire à double voie⁸⁹. Pendant des années, elle a été utilisée uniquement pour le transport des marchandises, alors qu'elle était avant un moyen de transport des voyageurs également. Seulement depuis sa dégradation, le recours à ce type de transport s'est limité⁹⁰ et s'est arrêté depuis le mois de Juillet 2013. Cette ligne a fait l'objet d'une opération de doublement et d'électrification sur un tronçon de 49 km reliant le port de Djen-Djen à la zone industrielle de Bellara (travaux en cours). En revanche, le transport des voyageurs suspendu depuis 2013 a également connu une relance, avec la mise en service de sa ligne en Novembre 2019 pour assurer au quotidien la liaison Jijel-Constantine.

Le transport via les **infrastructures portuaires** est assuré par quatre (04) ports : un grand port commercial celui de Djen-Djen⁹¹, 2 ports de pêche (Bouddis à Jijel et celui de Zياما Mansourriah), et un port mixte de pêche et de plaisance à El Aouana (Voir Annexe C, p. 298). En ce qui concerne le transport des voyageurs par réseau maritime, une ligne entre Jijel et Alger via Bejaia est mise en service au début de la saison estivale de l'année 2016

⁸⁷ Le rapport du PAW de Jijel (2012, phase 01, p. 99).

⁸⁸Le trafic d'échanges représente 16,4% des déplacements. Les échanges s'effectuent majoritairement et à part presque égales vers Alger et Constantine, soit 25,6% et 20,9% respectivement. Sétif, Mila et Bejaia représentent quant à elles respectivement 16,1%, 14,8% et 11,8%, (source : le PDAU de la commune de Jijel, révisé en 2018, approuvé en 2019, p. 51).

⁸⁹ Cette ligne est d'une capacité de 400 places, elle s'étend sur une longueur de 137 km et permet de relier cette wilaya au réseau national à l'Est, au niveau de la commune de Ramdan Djamel et Constantine, passant par 7 gares ; Jijel, Bazoul, El-Ancer, El-Milia, Sidi Abdelaziz et finalement la Gare de Settara.

⁹⁰Selon la direction du transport de Jijel, le nombre de voyageur en 2013 était 81 voyageurs, tandis qu'en 2014 aucun voyageur n'a été enregistré.

⁹¹ Selon le SDAT de Jijel : il est considéré comme un axe privilégié du transport Euro-Africain, il est directement accessible par la route express Jijel – Constantine, et par la voie ferroviaire Jijel- Ramdane Djamel. Ce port possède des infrastructures importantes pouvant répondre aux exigences modernes de transport maritime, dont il est en concurrence directe avec le port de Bejaia.

dans le but de désenclaver la région et de désengorger les routes reliant les wilayas de Jijel et Bejaia vers Alger. Cette liaison est assurée à raison de deux rotations par jour au moyen d'un navire monocoque d'une capacité d'accueil de 340 places (Souilah, 2016a). « Lors de la visite de travail, le ministre des Transports, avait insisté sur la nécessité d'activer les études pour la réalisation d'une gare maritime au port de Djen-Djen afin de relancer le transport de voyageurs par voie maritime » (APS, 2016)⁹².

A toutes ces infrastructures s'ajoute un **aéroport international**⁹³ « Ferhat ABBAS » assurant les liaisons de : Jijel-Alger, Jijel-Tamanrasset et Jijel-Marseille. En effet, ce dernier avec le port de Djen Djen constituent des opportunités et des atouts majeurs pour le développement économique et l'attractivité de cette wilaya. Ils offrent un avantage important par rapport aux régions de l'intérieur, en termes de tourisme et d'investissement.

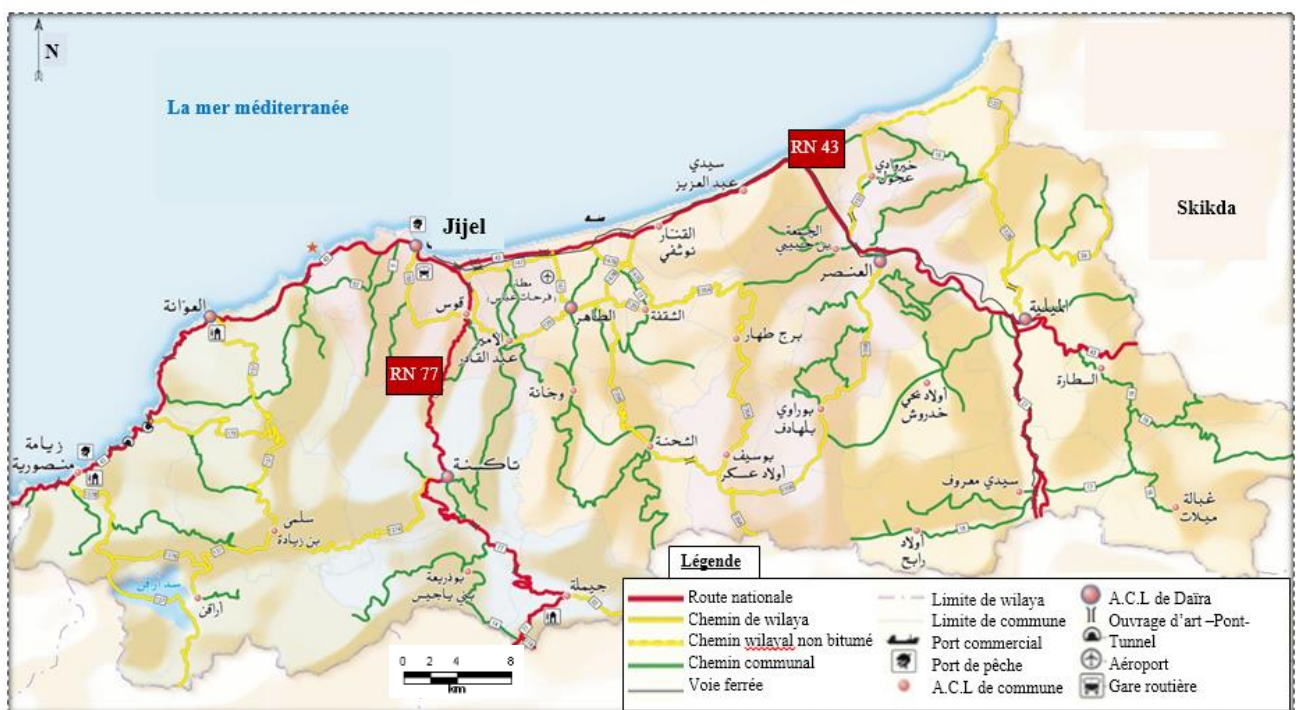


Figure 3.5. Les infrastructures d'accès et de déplacements existantes dans la wilaya de Jijel.

Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports: ATLAS Routier
(<http://ae.mtp.gov.dz/atlas/algerie.html>).

⁹² Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

⁹³ Il se situe dans la commune de Taher, à 15 Km du chef-lieu de la wilaya et moins de 30 Km de la zone industrielle de Bellara, il s'étend sur une superficie de 132 ha et dispose d'une piste principale de 2.400 m. Il peut recevoir jusqu'à 400 000 passagers/an, avec une aire de stationnement de 200 places, selon le SDAT de Jijel (2013).

3.1.4 La place de Jijel dans l'histoire : D'un comptoir d'intérêt national à un territoire enclavé ...

Le territoire jijélien dont sa fondation est attribué selon les chercheurs en histoire aux phéniciens⁹⁴, venant s'installer à son port, tirerait son nom du mot berbère «*Ighil-Ighil*» qui signifie «*de colline en colline* » ou «*cercle de pierres* » sur lequel, la cité s'est construite pour échapper aux invasions venant du nord. Grâce à son port, «*Igilgili* » a joué un rôle rayonnant dans le bassin méditerranéen et à l'échelle nationale. D'un comptoir phénicien témoignant de l'intérêt commerçant et stratégique (port protégé naturellement des vents dominants), il devient un centre urbain. En effet, à l'époque romaine, et grâce à la situation stratégique importante de son port, Igilgili était, avec d'autres cités⁹⁵, le premier point de débarquement et le premier jalon de romanisation du pays, dont elle faisait partie du réseau routier et portuaire visant à revitaliser la vie administrative, militaire et économique du pays (Salama, 1995), ensuite «*Aroudj et son frère Kheireddine établirent leur résidence à Djidjelli et en firent le centre de leurs opérations*» (Kihal, 2005, p. 15).

Force est de constater que, à l'instar des autres villes portuaires, le port a joué un rôle fondamental dans le développement économique de cette ville. Depuis l'antiquité, l'ancien port de la ville de Jijel a joué un rôle de transit rayonnant entre les pays riverains de la Méditerranée et l'intérieur de l'Algérie (Abdelaziz, 2015), pour l'acheminement de produits divers (bois d'œuvre et de construction, liège, cuirs, etc.). Durant la période coloniale et jusqu'aux années 70, il a été aménagé en un port de commerce et de pêche.

Les colons ont noué des liens fort et solides entre le port et la ville, en choisissant l'implantation d'importants équipements sur le fond portuaire, à savoir, l'hôtel de ville, la sous-préfecture et le palais de justice⁹⁶, pour renforcer l'identité de cette ville en tant que ville portuaire méditerranéenne, où la relation ville-port s'impose en toute évidence.

Dans les années 80 et dans le cadre du «*programme de développement intégré* » / plan spécial de développement (P.S.D), l'activité portuaire s'est renforcée par un grand port commercial moderne⁹⁷, baptisé Djen-Djen⁹⁸ assurant le transfert des activités commerciales. L'ancien port a perdu sa valeur et ses activités sont affaiblies.

⁹⁴ Elle remonte à quelques 2000 ans (Kihal, 2005).

⁹⁵ Saldæ (Bedjaia), Rusazus (Azef-foun), Rusguniae (Cap Matifou), Gunugu (Gouraya) et Cartennas (Ténès) selon (Salama, 1995).

⁹⁶ Aussi bien que des activités éducatives et de loisir longeant ce même front (Kihal, 2005, p. 44).

⁹⁷ Il est apte à recevoir de grands navires de 150000 t.

Sur le plan régional et national, la wilaya se présente actuellement comme un territoire enclavé, et une zone marginale au sein d'un littoral algérien plus attractif, en particulier dans sa région Nord-est, où de nombreuses wilayas relativement dynamiques, figurent parmi les pôles de développement régionaux voire même nationaux (Abdelaziz, 2015).

3.1.5 L'évolution historique de l'armature urbaine de la wilaya de Jijel, de l'indépendance à nos jours : forte explosion

Le territoire de Jijel avant son accession à une wilaya (préfecture) dépendait de Constantine. La genèse de sa naissance et son évolution est revue quand nous abordons la ville de Jijel où nous parlons de Jijel en tant que wilaya d'une manière globale passant de la vision macro à la vision micro.

Le substrat jijélien était **rattaché à la préfecture de Constantine** avant de devenir une wilaya suivant le découpage administratif de **1974**. Selon l'Office national des statistiques (ONS), seulement 5 communes de l'ensemble de ses 28 communes ont été considérées comme des agglomérations urbaines⁹⁹. L'évolution de son processus d'urbanisation est résumée en Figure 3.6ci-après et en Annexe D, p. 299).

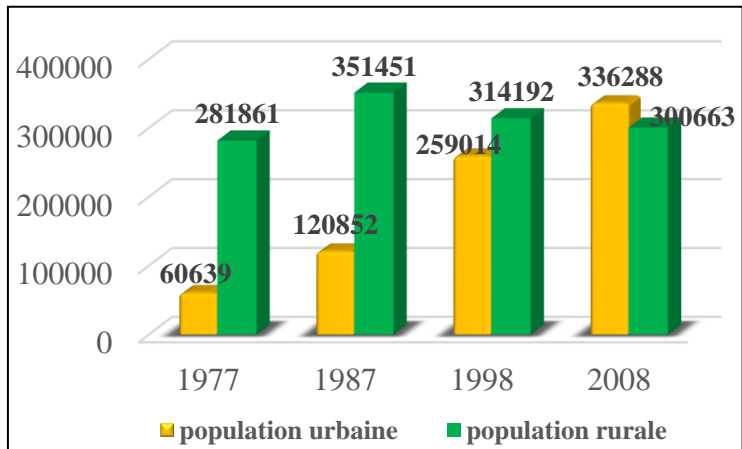


Figure 3.6. Evolution de la population urbaine de Jijel entre 1977et 2008.

Source : Exploitation de l'auteur à partir des données des RGPH (ONS, 1977 ; 1987 ; 1998 et 2008).

Chronologiquement, la lecture des données fournies par le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel, et celles actualisées auprès de la direction de programmation et de suivi de budget (DPSB)de Jijel, en termes d'évolution de la population de la wilaya, nous a permis

⁹⁸ En raison de sa proximité de l'embouchure de l'oued du même nom. Il se situe dans la commune de Taher à 10 Km de l'Est de l'agglomération chef-lieu de la commune de Jijel.

⁹⁹ Les critères de classifications d'une agglomération urbaine établis par l'Office national des statistiques (ONS) sont :

- La taille de l'agglomération > 5000 habitants
- Le rythme de croissance démographique
- L'activité économique : prédominance des secteurs non agricoles dans la structure d'emploi
- Le niveau des équipements : Existence des équipements sociaux de proximité
- Les infrastructures de base : Alimentation en eau potable –AEP-, assainissement, gaz et réseaux de communication.

de distinguer deux périodes ayant fortement marqué le processus d'évolution de l'armature urbaine de cette wilaya.

3.1.5.1 De 1977 au 2008, un exode rural massif à la recherche d'un cadre de vie adéquat

Cette période caractérisée par un exode rural massif de la population des zones montagneuses vers la partie littorale (voir Annexe E, p. 300), est divisée elle-même en deux sous-périodes bien distinctes.

A. De 1977 jusqu'à 1987 ... un cachet rural fortement marqué

En 1977 et selon l'ONS, le taux d'urbanisation de la wilaya était **18%**. Les communes classées comme agglomérations urbaines étaient au nombre de 5 (Jijel, Taher et Emir Abdelkader, communes côtières abritant 75% de la population urbaine, et les deux autres communes El Milia et El Ancer). En effet, les agglomérations les plus prisées par la population étaient Jijel (chef-lieu de wilaya), Taher et El Milia. L'attractivité de ces communes est due à l'implantation d'unités industrielles (offre d'emploi) suivant le programme du plan de Constantine de 1958¹⁰⁰. Au fait, leur urbanisation était possible grâce à la nature topographique de leurs terrains, relativement plane.

En 10 ans, le nombre de population urbaine s'est multiplié par deux sans changement du nombre d'agglomérations urbaines (le taux d'urbanisation est passé à 26%). En effet, le taux d'accroissement des centres urbains existants, était très fort, exprimé par des moyennes annuelles très élevées :

Tableau 3.1. Taux d'accroissement annuel des communes en 1987.

	Jijel	El Milia	Taher	Emir Abdelkader
Taux d'accroissement annuel	6%	6%	10.71%	15.74%

Source. Etabli par l'auteur sur la base du RGPH de 1987 (ONS, 1987).

L'explosion démographique marquant cette période, est due en premier lieu à un *exode rural massif* de la population des zones montagneuses défavorisées vers les centres urbains existants ainsi qu'à une *croissance naturelle élevée*. Ceci se traduit spatialement par une très forte demande en logement et en équipements dans les agglomérations urbaines,

¹⁰⁰Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, p. 222).

conduisant à un développement démesuré et incontrôlé concrétisé par la prolifération de l'habitat sous intégré et dégradation du cadre de vie.

B. De 1988 à 1998... un cachet rural malgré les fortes pressions démographiques

A la fin de cette période, le nombre des agglomérations urbaines est passé de cinq à neuf. En effet, aux agglomérations déjà classées comme urbaines s'ajoutaient les communes côtières de Chekfa, Kaous, Sidi Abdelaziz et la commune d'intérieur de Texenna.

Le nombre d'agglomérations urbaines reste faible par rapport à l'ensemble des 28 communes. 45% de la population était dans les agglomérations urbaines, expliqué par la poursuite de *l'exode rural massif* de la population des zones montagneuses pauvres, aux conditions de vie très difficiles et accentués par les problèmes de sécurité qu'a connus la région durant les années 90 (la décennie noire). Cette explosion démographique encore forte a conduit à une *saturation* et *dysfonctionnement* des agglomérations urbaines notamment celles du littorales (côtières) et détérioration de leur cadre de vie.

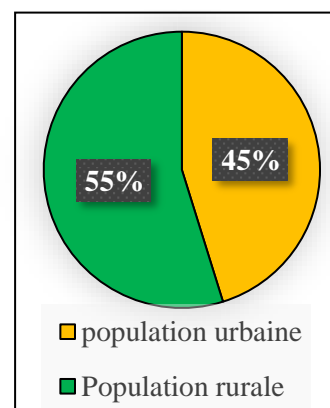


Figure 3.7. Taux d'urbanisation de la wilaya de Jijel en 1998.
Source. Traitement de l'auteur à partir du RGPH 1998 (ONS, 1998).

3.1.5.2 Depuis 2008.... Le territoire jijélien quantitativement urbain, stabilisation de la population rurale au niveau de ses communes

En 2008, le taux d'urbanisation de la wilaya est passé à 53%, et le nombre d'agglomérations urbaines et semi urbaines est passé à quinze. Aux neuf communes existantes s'ajoutaient les communes côtières de Ziama Mansourhia et d'El Aouana, ainsi que les agglomérations intérieures de Djimla, El Kennar, Bazoul (A.S de la commune de Taher) et Tassoust (A.S de la commune d'Emir Abd Elkader). Pour cette période, ce sont les **nouvelles agglomérations urbaines** qui ont connu les taux d'accroissement les plus élevés (Djimla 15,33%, Tassoust 9,88%). Cependant, les taux d'accroissement des grands centres urbains déjà existants, étaient inférieurs au taux de la wilaya (3,53%). A titre

indicatif ; Jijel 2,15%, Taher 1,45% et El Milia 1,6%¹⁰¹. Cet accroissement s'est traduit spatialement par des extensions périphériques (étalement urbain) donnant naissance à de nouvelles agglomérations autour de ces grands centres déjà saturés.

L'observation des statistiques à partir de l'annuaire de la wilaya de Jijel de l'année 2015, faites par la direction de programmation et de suivi de budget de la wilaya de Jijel, se caractérise par *une stabilisation relative* des habitants au niveau de leurs communes, due à l'amélioration de leurs conditions de vie, à la sécurité, et aux programmes importants du logement rural, etc. (voir Annexe F, p. 3011).

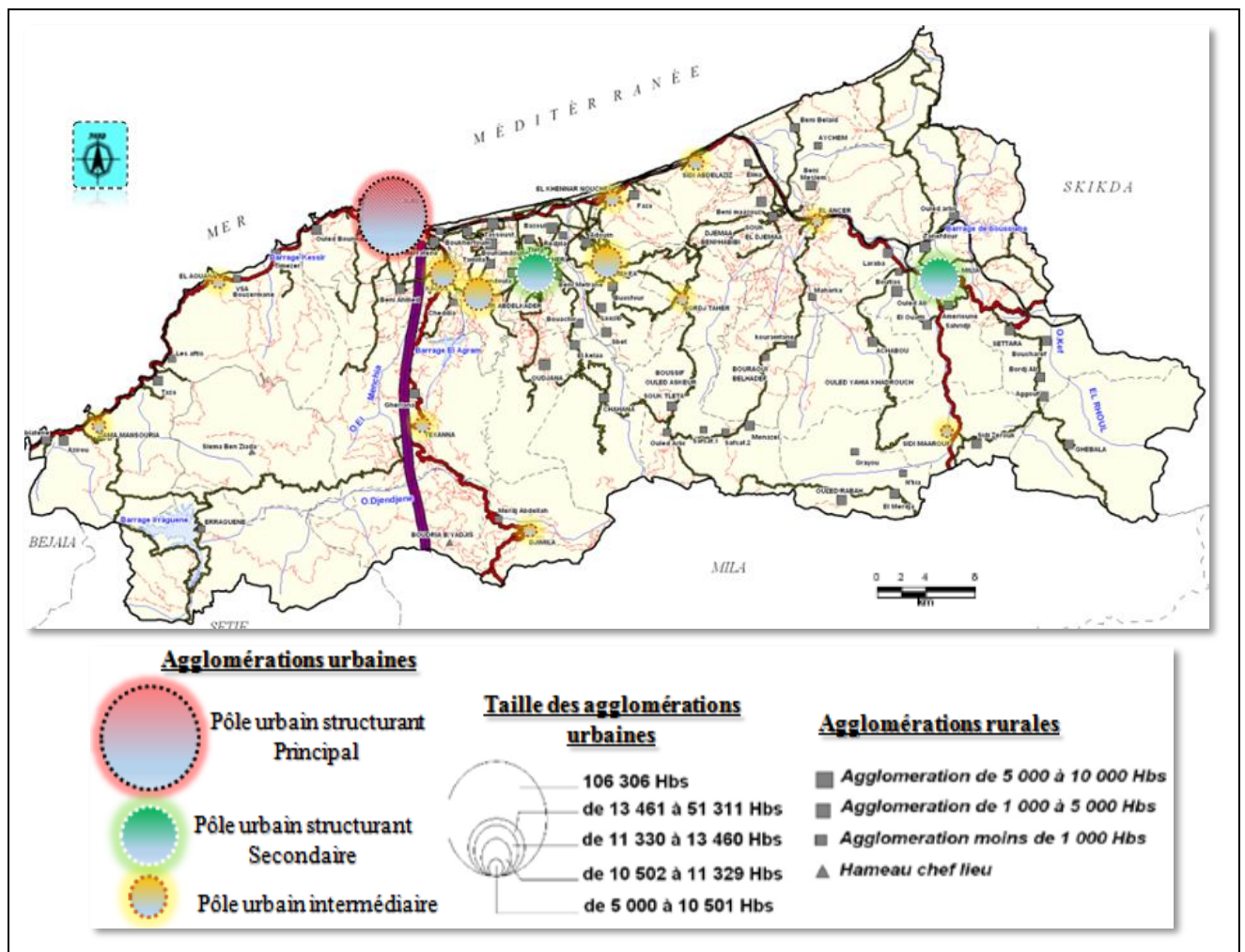


Figure 3.8.L'armature urbaine de la wilaya de Jijel.

Source. Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, page 227) + traitement de l'auteur.

¹⁰¹ Selon le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, p. 224).

Depuis l'indépendance, la wilaya de Jijel a connu un phénomène d'exode rural massif –de la population habitante des communes intérieures vers les communes majoritairement côtières, sous forme de migrations définitives, de déplacements saisonniers, voire de mouvements quotidiens (Abdelaziz, 2015), donnant lieu à de fortes pressions démographiques sur les agglomérations urbaines déjà existantes et l'apparition de nouvelles agglomérations. Cependant, malgré l'importance du processus de son urbanisation, la wilaya a gardé son caractère rural. En 2008, elle est devenue majoritairement urbaine à hauteur de 53% de sa population.

En analysant **le processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel**, et en observant la figure de **son armature urbaine** (Réf : Figure 3.8, p. 72), nous constatons que les agglomérations urbaines se concentrent majoritairement dans la partie littorale et le long des grands axes de circulation, donnant lieu à un phénomène de **littoralisation** fortement marqué de par les conditions et contraintes topographiques ainsi que l'installation des industries dans les trois grandes agglomérations urbaines, à savoir ; Jijel, Taher et El Milia (voir Annexe G, p. 302). En comparant la partie montagnarde avec la partie littorale, nous constatons qu'elle souffre de plusieurs lacunes, donnant lieu à des zones rurales marginalisées. Ces territoires se caractérisent par de grands problèmes d'accessibilité, notamment pour les communes dominées par la quatrième classe de pente, exprimés par de faibles taux de raccordement aux réseaux divers (AEP, assainissement, électricité, et gaz naturel), dont les communes de l'intérieur enregistrent les taux les plus faibles (Voir Annexe H, p. 303).

Le nord de la wilaya, favorable à l'exode rural de par sa composante naturelle et spatiale, se caractérise par la saturation de tissus urbains, donnant lieu à des dysfonctionnements urbains multiples, un développement urbain incontrôlable, une détérioration des conditions de vie des habitants et des espaces naturels et agricoles et une prolifération de l'habitat précaire avec un dysfonctionnement de la ville mère.

Outre ces problèmes, la wilaya recèle d'immenses **potentialités** très **diversifiées** ; naturelles, patrimoniales, touristiques et économiques (voir Annexe I, p. 305), constituant des atouts majeurs pour son développement économique et son attractivité (Réf : figure 3.9 ci-après).



Figure 3.9. Répartition des potentialités naturelles et patrimoniales de la wilaya de Jijel.
 Source. Le schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Jijel (2013, phase 01, p.54).

Pour plus d'informations, nous passons de l'échelle territoriale à l'échelle urbaine en choisissant **la ville de Jijel (ACL)**, d'autant plus qu'elle joue un rôle de commandement dans la wilaya par son statut d'agglomération chef-lieu de wilaya et de pôle urbain structurant principal. De ce fait, Jijel devrait avoir une attention particulière et une stratégie de développement par les pratiques urbaines nationales et locales faisant l'objet d'étude.

Il est à noter que nous cherchons à comprendre les faits urbains, les dynamiques, le fonctionnement et les spécificités de cette ville, à travers son cadre de vie et l'analyse des causes et des conséquences de sa situation actuelle en se basant sur l'aspect qualitatif plus que l'aspect quantitatif.

3.2 La ville de Jijel, l'objet d'étude... lecture, constat et diagnostic

3.2.1 Présentation de la ville de Jijel

3.2.1.1 La situation géographique

La commune de Jijel, agglomération chef-lieu, faisant partie de la zone littorale de sa wilaya, est limitée par 3 communes : Emir Abdelkader, Kaoues et El Aouana (Réf : Figure 3.10). Elle s'étale sur une superficie de 62,38 km² soit 2.6% de la superficie totale de la wilaya.



Figure 3.10. Situation de la commune de Jijel par rapport à son environnement immédiat

Source. Etabli par l'auteur (2016).

Au 31.12.2018 le nombre de sa population a atteint 161 989habitants¹⁰² soit une densité moyenne¹⁰³ de 2597hab/km² répartie en 16quartiers (Voir Annexe J, p. 307). Abrutant 21% de la population totale de la wilaya, elle représente **la commune la plus peuplée de la wilaya.**

¹⁰² Selon l'annuaire statique de la wilaya de Jijel, fait par la direction de programmation et de suivi de budget (DPSB Jijel, 2019).

¹⁰³ Elle est 8 fois supérieure à la moyenne de la wilaya ; 319 habitants/km².

3.2.1.2 Son organisation administrative

Administrativement, la commune de Jijel¹⁰⁴ se compose d'une agglomération chef-lieu (ACL), de trois agglomérations secondaires (AS) « Ouled Bounar, 3^{ème} km et Harratène » et des zones éparses (ZE) (Hameaux : Toualbia, Boughdir, Laghrifat).

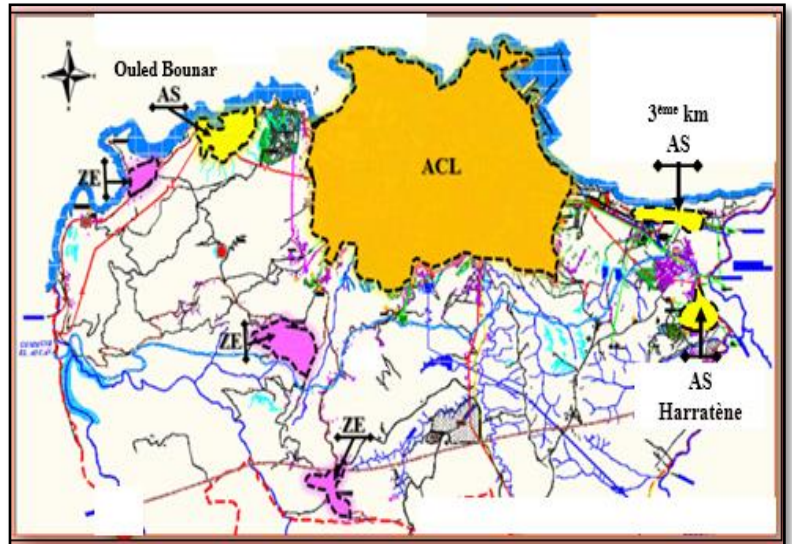


Figure3.11. Découpage administratif de la commune de Jijel. Source. PDAU de la commune de Jijel (2009) + Traitement de l'auteur.

3.2.2 Les caractéristiques physiques et géomorphologiques de la ville de Jijel, effets sur sa genèse et sa structure

Morphologiquement, selon le contenu du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de la commune de Jijel, cette ville se compose de trois grandes zones, illustrées par le contenu de la Figure3.12 et l'image de Google Earth ci-après (Figure3.13) :

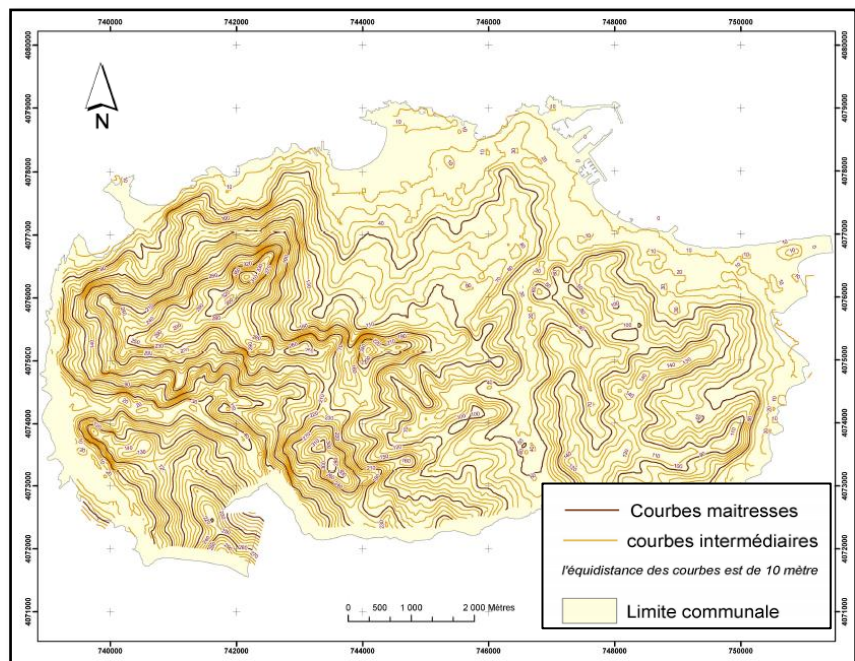


Figure3.12. La carte topographique de la commune de Jijel. Source :SIG de Jijel dédié à la gestion urbaine (2012).

¹⁰⁴ Elle est considérée comme la première commune urbaine de la Wilaya.

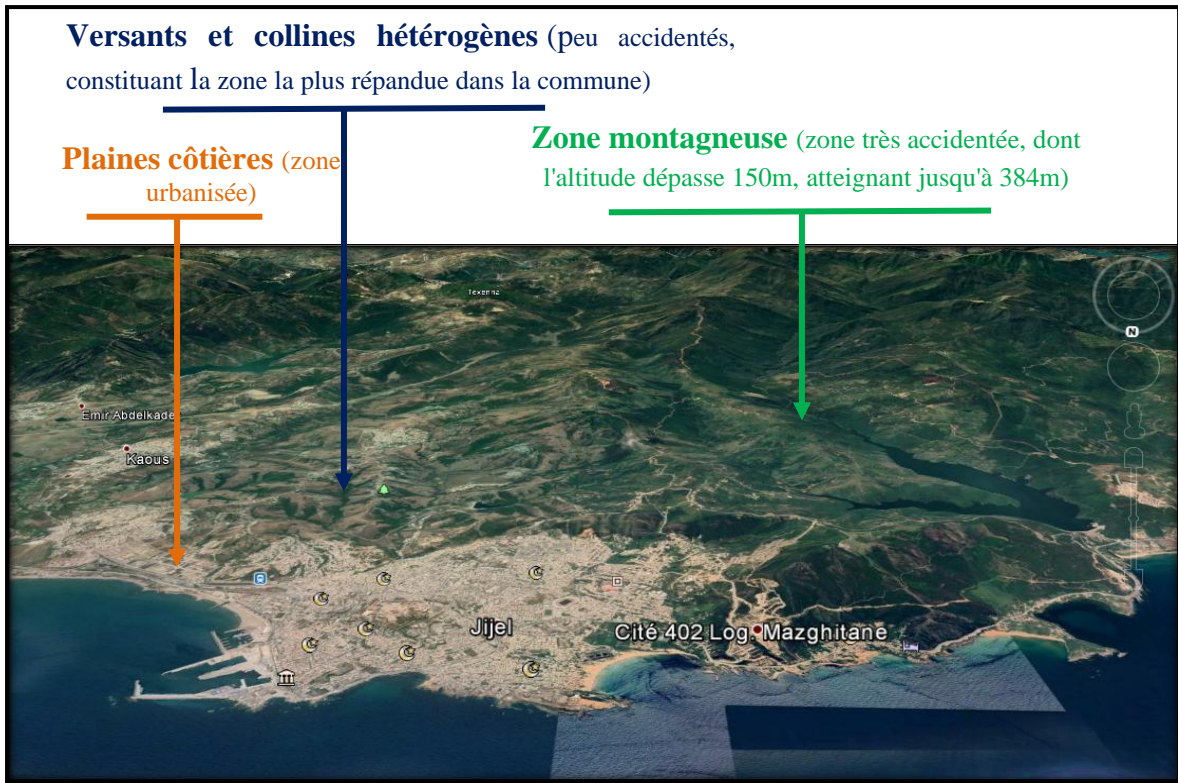


Figure3.13 .Vue de la commune de Jijel. Source : Google Earth (image 2019).

Le mode d'occupation du sol de la ville de Jijel est étroitement lié à la nature topographique de ses terrains. L'espace urbanisé se limite dans les plaines côtières et les terrains de faibles pentes (Réf : Figure3.14ci-dessus) :

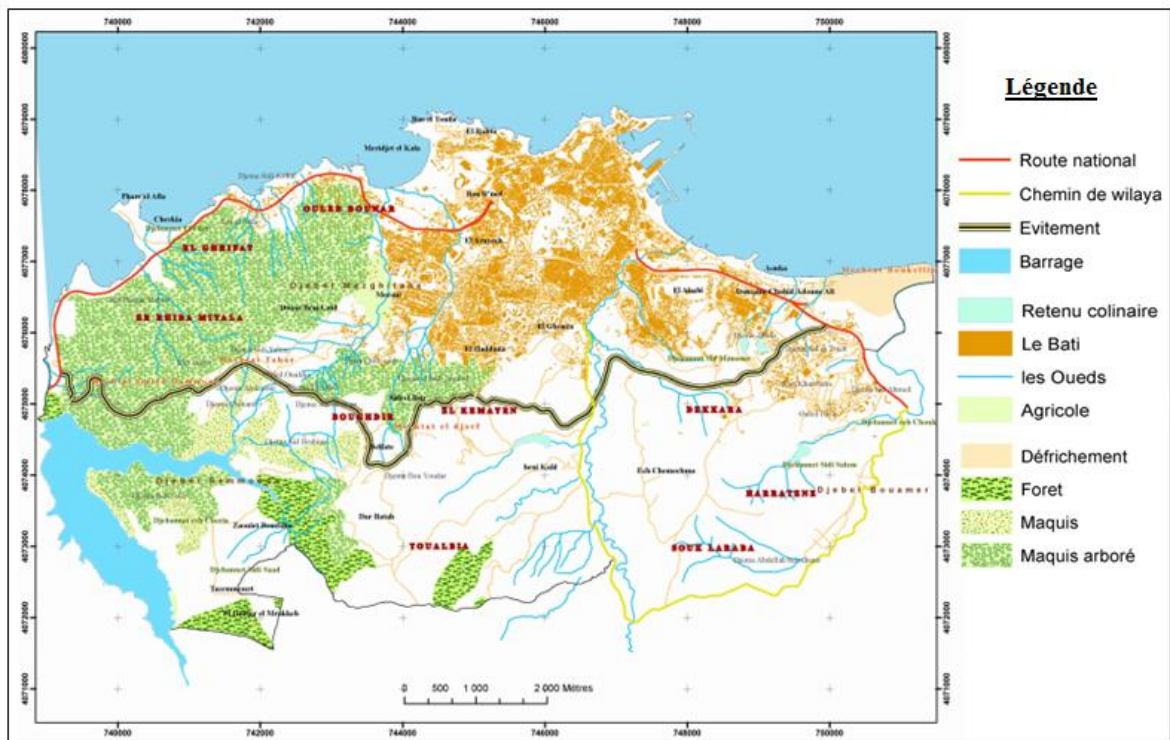


Figure3.14.La carte d'occupation du sol de la commune de Jijel. Source. SIG de Jijel dédié à la gestion urbaine (2012).

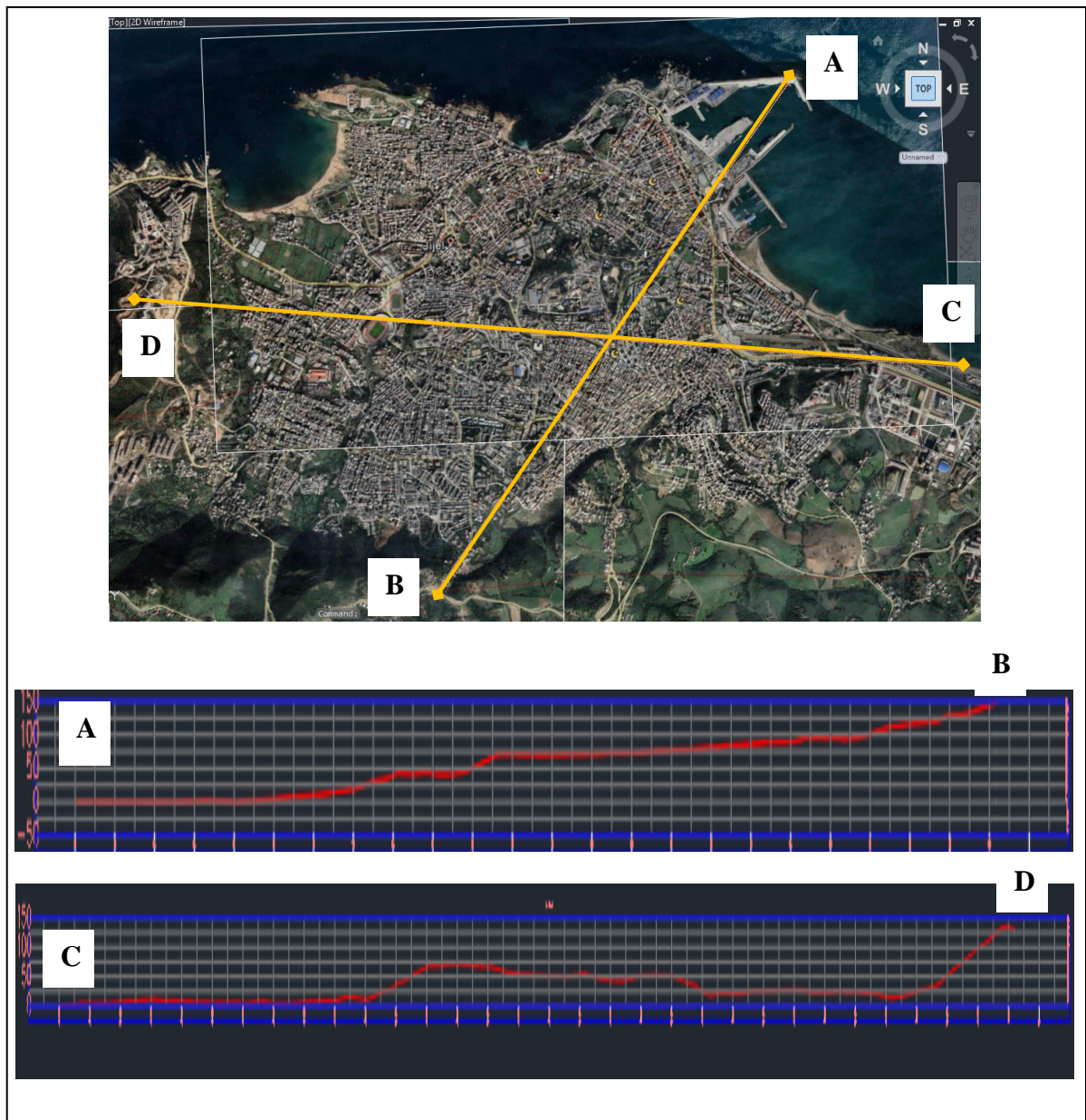


Figure3.15 . Profil et coupes topographiques de la ville de Jijel.

Source : Etabli par l'auteur à l'aide du logiciel Civil 3D 2020.

La nature du relief de cette ville a façonné sa structure. Deux villes se voient juxtaposées, l'une basse d'un centre colonial et d'une périphérie compacte et serrée, et l'autre baptisée « *en terme courant la haute ville* » qui va jusqu'au piémont de Mezghitane (Kihal, 2005, p. 34).

Faisant partie de l'une des régions les plus arrosées d'Algérie¹⁰⁵, un climat méditerranéen de type humide, conjugué par la nature du relief de cette commune, Jijel se caractérise par

¹⁰⁵Appartenant à l'étage bioclimatique humide, Jijel se caractérise par un climat maritime méditerranéen avec des hivers froids et pluvieux et des étés chauds et humides. La saison de pluie peut durer jusqu'à 6 mois, dont les moyennes de précipitations varient entre 800 et 1000mm/an. Les moyennes de température en cette

un réseau hydrographique dense, dominé par une direction principale Sud-Nord et des affluents de directions différentes favorisant l'écoulement vers la mer (Voir Annexe K, p. 308) dont les plus importants oueds sont : oued Kissir, oued El Kantara et oued Mencha. Le débit de ces oueds augmente de l'amont vers l'aval grâce à l'apport des affluents dépendant des périodes de crues. Ces facteurs exposent Jijel au risque d'inondations. Outre ce dernier, la région est exposée aussi au risque sismique, rentrant dans la zone d'aléa sismique le plus élevé « Niveau 3 » dont l'intensité maximale attendue IX-X¹⁰⁶. À ces risques naturels, s'ajoutent d'autres technologiques, comme les risques industriels (Voir Annexe L, p. 309).

3.2.3 Genèse et processus d'urbanisation : d'une petite ville à un territoire éclaté et désordonné ...

Berry-Chikhaoui (2009) estime que la compréhension des phénomènes de dysfonctionnement qu'ont connu les villes, en prenant comme exemple les villes arabes, nécessite un retour à **leurs processus d'urbanisation**. En effet, ces derniers ont subi des changements et des transformations multiples, radicaux causés par les fortes pressions démographiques, dû à l'arrivée des ruraux dans ces villes. Ce phénomène perçu comme « *chaos, crise, voire la fin de la ville* » (*Ibid.*)¹⁰⁷, conjugué par l'incapacité des autorités à répondre aux besoins de logement croissants, ont entraîné la propagation des bidonvilles, la paupérisation des médinas, mettant en péril le fonds culturel et patrimonial de ces cités urbaines pétries d'urbanité, de citadinité conduisant à une perte de leur identités (Troin, 1990, p. 53). Force est de constater que ces problèmes ont été exacerbés par la primauté des études ayant traité l'évolution quantitative des villes et ses effets induits au cours des années soixante-dix, au lieu d'étudier les transformations qualitatives et les modalités de recompositions urbaines (Berry-Chikhaoui, 2009).

A cet égard, par l'approche historique, nous nous basons sur les événements, les dates et les faits, qui ont marqué le processus d'urbanisation de la ville de Jijel, et qui ont façonné son identité actuelle. Deux grandes phases se distinguent :

A. Avant 1962 : (schématisation synthèse Figure 3.19, p. 80)

B. De 1962 à nos jours (schématisation synthèse Figure 3.20, p. 81).

région se varient entre 8°C et 12,3°C en hivers, et entre 23,8°C et 30°C en été, D'après le PDAU de la commune de Jijel (révisé en 2018, approuvé en 2019 p. 15).

¹⁰⁶Selon le zonage sismique du territoire algérien élaboré par le CRAAG (Le Centre de Recherche en Astronomie Astrophysique et Géophysique).

¹⁰⁷ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

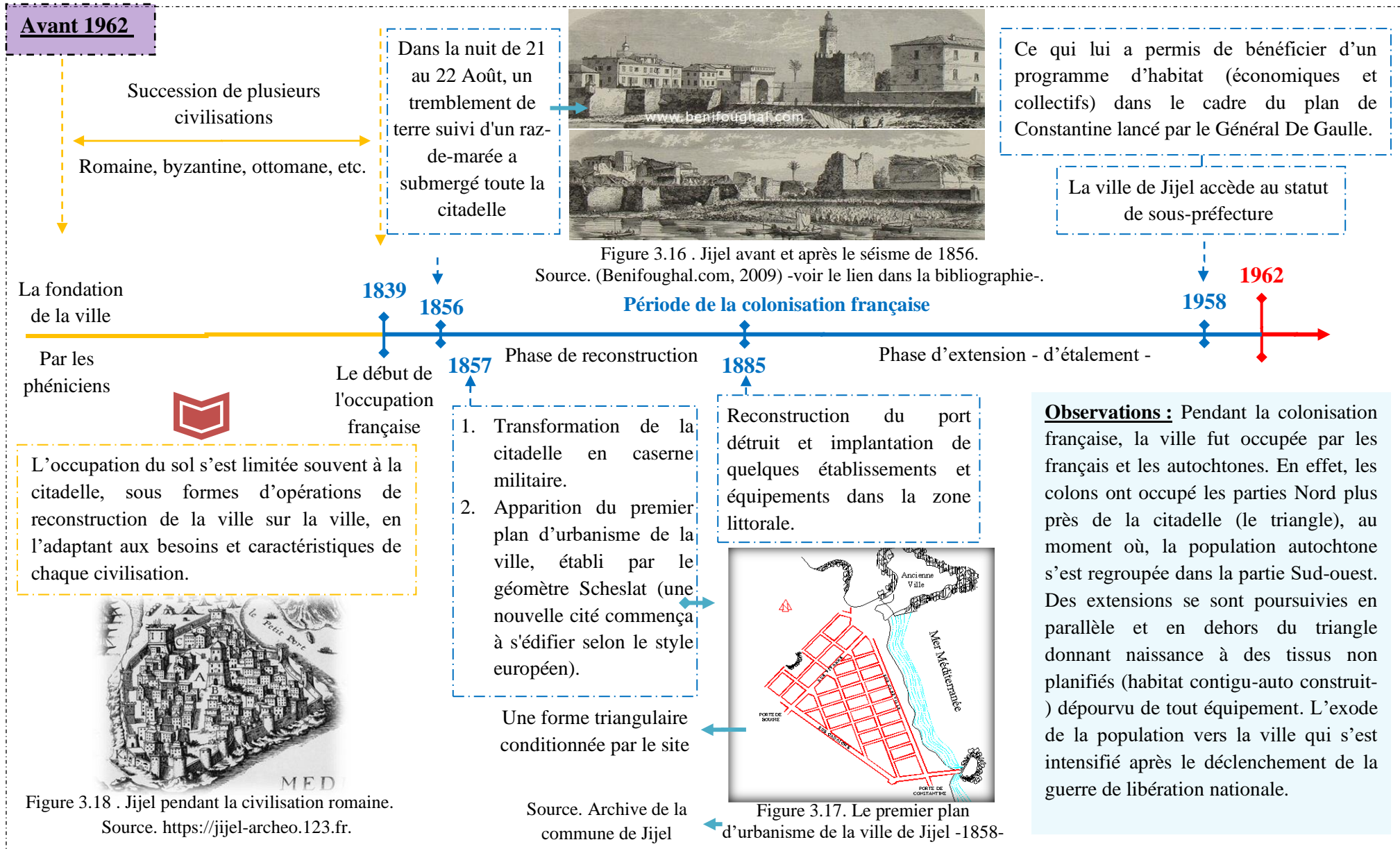


Figure 3.19. Processus d'urbanisation de la ville de Jijel avant 1962, établie par l'auteur (2017).

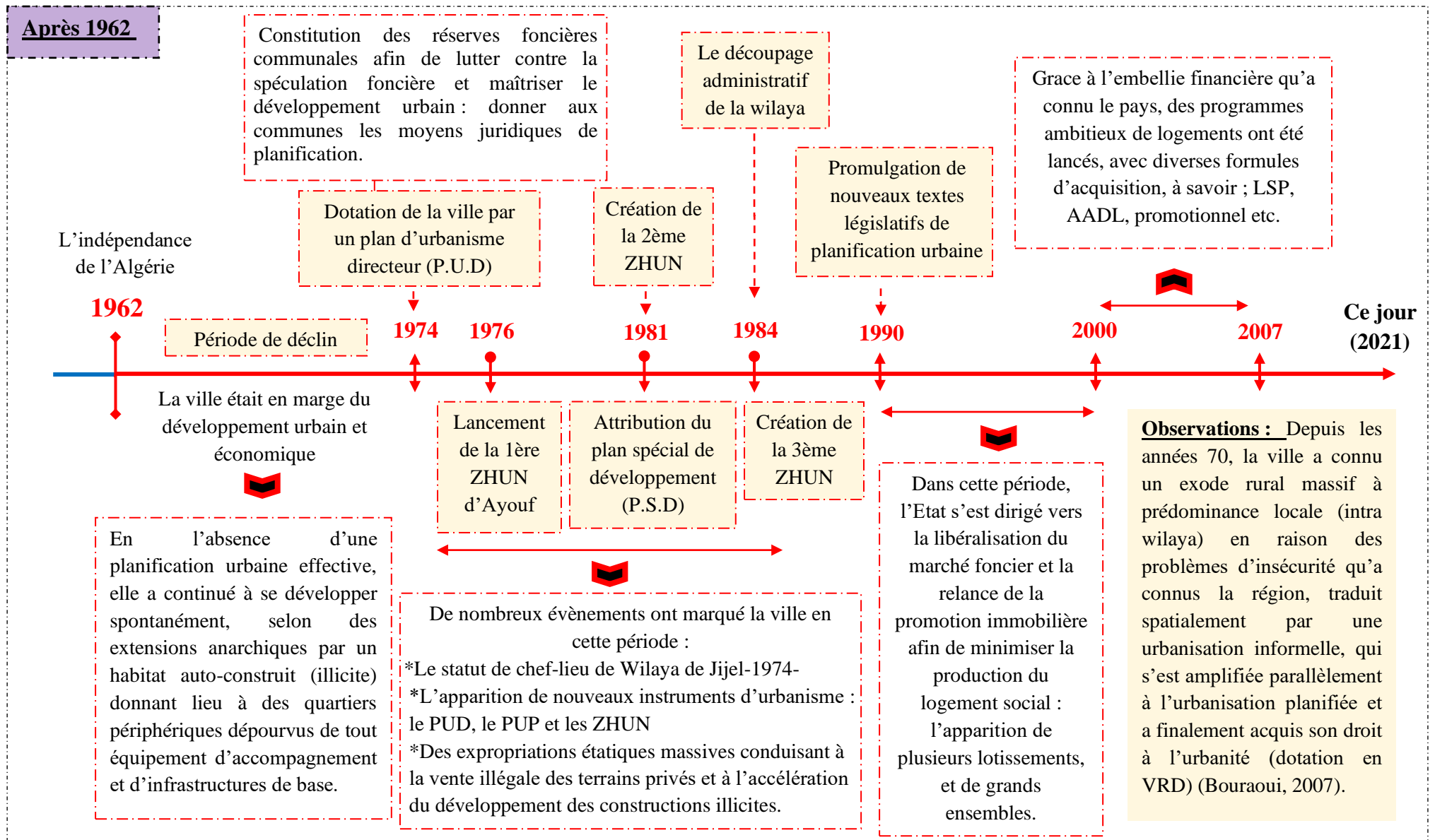


Figure 3.20. Processus d'urbanisation de la ville de Jijel après 1962, établie par l'auteur (2017).

Depuis son indépendance, la ville de Jijel, à l’instar des autres villes algériennes, subissait une situation urbaine difficile, du fait de l’intensité du phénomène d’exode rural et ses effets induits (Bouraoui, 2007).

Cette explosion démographique qu’a connu Jijel¹⁰⁸ où le nombre d’habitants a triplé entre 1977 et 1998(Réf : Figure3.21), s’explique surtout par le solde migratoire, et l’excédent naturel élevé. Après 1998, un ralentissement dans le rythme de la croissance démographique est observé, (taux de croissance passe de 4,62% entre 1987 et 1998 à 1,51% entre 1998 et 2008), grâce à l’amélioration des conditions de vie dans les autres communes, permettant une stabilisation relative de leurs habitants.

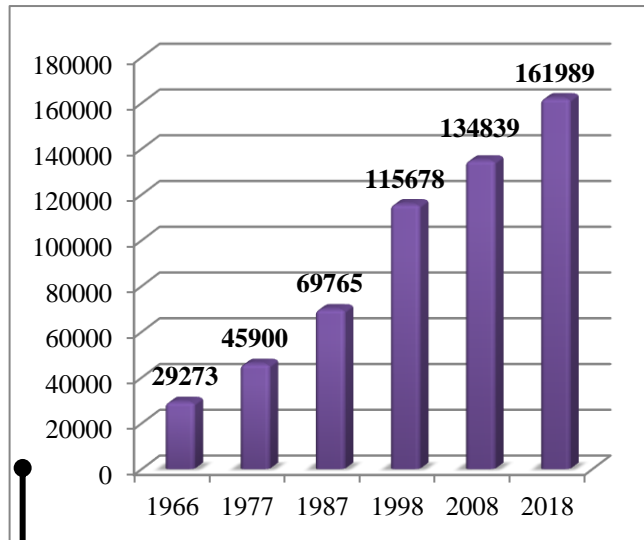
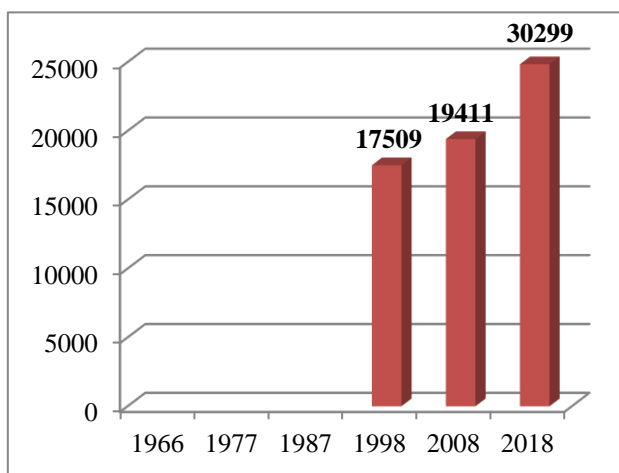
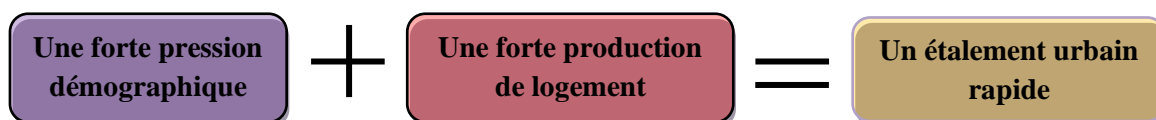


Figure3.21. Evolution de la population de la commune de Jijel entre 1966 -2018.Source. Exploitation de l’auteur à partir des RGPH et l’annuaire statistique de la wilaya de Jijel (fin 2018).



Répondant au besoin en logement qui s’accumule depuis l’indépendance, l’évolution du logement de la commune de Jijel a suivi le même rythme que celui de l’évolution de la population. Ce parc concentré majoritairement au niveau de son agglomération chef-lieu (ACL) détient plus de 90% du parc total.

Figure3.22. Evolution du parc de logement de la commune de Jijel entre 1998 et 2018.Source. Exploitation de l’auteur à partir des RGPH et l’annuaire statistique de la wilaya de Jijel (fin 2018).



¹⁰⁸ L’analyse démographique de la commune de Jijel s’est basée principalement sur les statistiques des RGPH de 1966, 1977, 1987, 1998 et de 2008 fournies par l’ONS (Office National des Statistiques) et pour l’année 2018 sur les données statistiques fournies par la DPSB (ex DPAT) de Jijel.

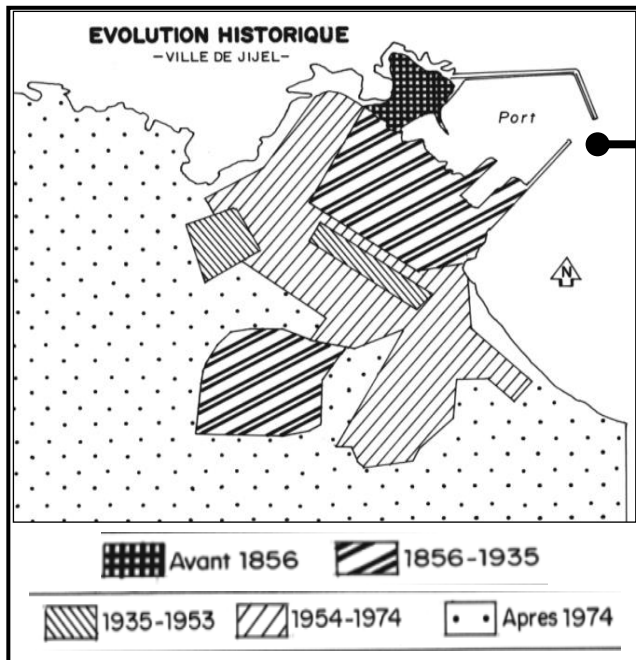


Figure 3.25. L'évolution historique de la ville de Jijel. Source. POS 1 de l'ACL de la commune de Jijel (2019, p. 39).

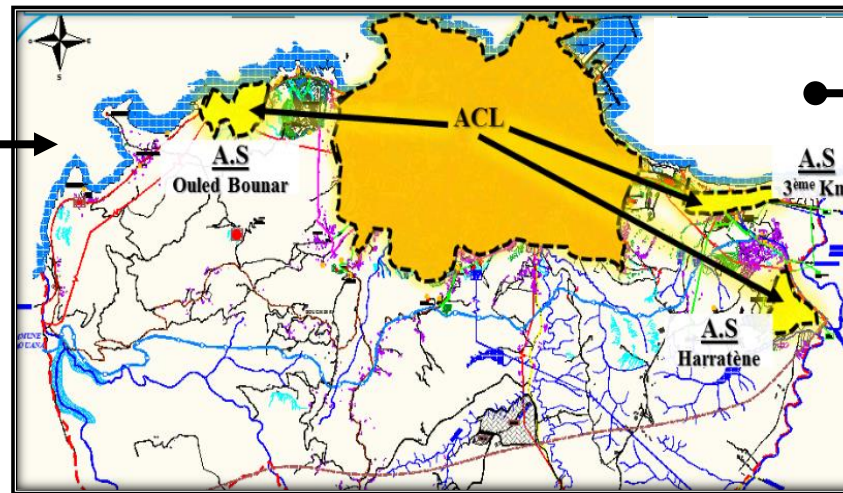


Figure 3.23. Les directions de l'étalement urbain de la commune de Jijel ces dernières années. Source : traitement de l'auteur sur fond de carte du PDAU de la commune de Jijel (2009).

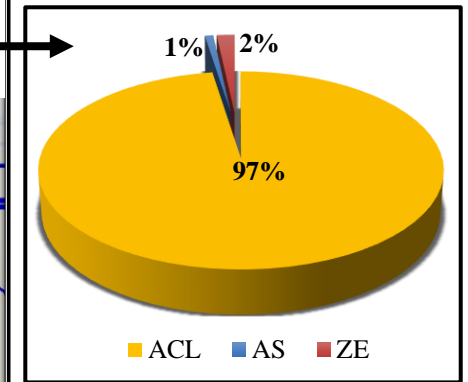


Figure 3.24. Répartition spatiale de la population de la commune de Jijel (2018). Source. Établie par l'auteur sur la base des données fournies par la DPSB de Jijel.

La quasi-totalité de la population de la commune de Jijel se concentre au niveau de son agglomération chef-lieu avec un taux d'urbanisation de 97%.

L'étalement urbain rapide qu'a connu Jijel, depuis son indépendance, a entraîné **une rareté des réserves foncières** au niveau de l'ACL de la commune –la saturation de son tissu urbain-, et du coup, des extensions ont été orientées (par son PDAU de 2009) vers les agglomérations secondaires d'Ouled Bounnar et Harratène, passant par le plateau de Mezghitane et l'entrée Est de la commune.

Selon le PDAU de la commune de Jijel (2009), ces orientations dépassent la simple vision de maîtriser le phénomène d'urbanisation et d'extension de cette ville, mais également d'assurer une meilleure maîtrise de **l'effet potentiel de conurbation** entre la ville de Jijel et ses agglomérations périurbaines. En revanche, Doter les hameaux existants : Leghrifat, Boughdir et Toulbia en véritables centres de vie assurant aux populations les services courants de proximité pour structurer et desservir les zones rurales.

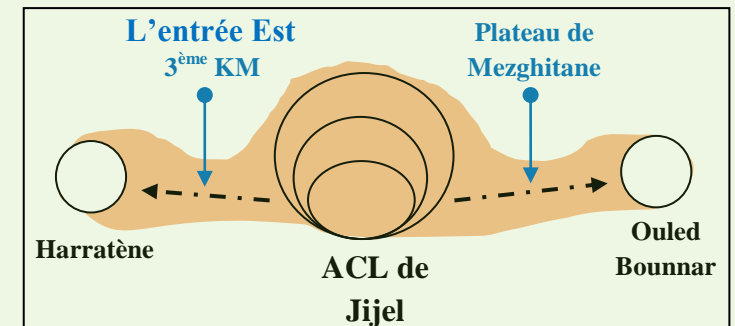


Figure 3.26. Le phénomène de conurbation de Jijel. Source : établie par l'auteur (2019).

3.2.4 L'accessibilité et les déplacements dans la ville de Jijel, entre potentialités et défis...

3.2.4.1 L'accessibilité vers la ville

A. Le réseau viaire

Le développement de tout territoire quel que soit son échelle est étroitement lié à son niveau d'accessibilité, lui permettant d'être ouvert sur son environnement. Ville maritime au premier degré, la ville de Jijel se situe à 13 Km de l'aéroport international (Ferhat Abbas) et à 7 km du grand port économique de Djen-Djen¹⁰⁹. Elle génère des flux routiers très importants au niveau de ses entrées Est et Ouest du fait de sa « forte polarisation » à l'échelle de toute la wilaya¹¹⁰(Boukerzaza and Acherard, 2011). La liaison avec les autres communes/wilayas est assurée principalement par la RN 43¹¹¹ et la RN 77, caractérisées par l'intensification des flux notamment durant la saison estivale.



Figure3.27. Les principaux axes routiers d'accessibilité vers la ville de Jijel.
Source. Établie par l'auteur sur fond d'image Google Earth (2020).

L'évitement sud est une voie qui permet d'éviter la ville de Jijel tout en assurant, par le biais de pénétrantes, l'accès à tous les quartiers de cette dernière.

B. Réseau ferroviaire

Comme nous l'avons vu précédemment (accès à la wilaya), le réseau ferroviaire assure le transport des voyageurs entre Jijel et Constantine passant par Skikda, d'où le point de départ est la gare de Jijel.

C. Réseau maritime

¹⁰⁹ En raison de sa capacité en termes d'espaces et eau profonde, il est considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée.

¹¹⁰ Sur la base de l'analyse des lignes de transport collectif fonctionnant entre les communes (Réf : Annexe H, p. 303).

¹¹¹ Considérée comme la voie principale structurante de la ville.

Depuis le renforcement de l'activité portuaire par le grand port commercial « Djen-Djen » (Réf :Figure3.28 ci-dessous), l'ancien port a perdu sa valeur et ses activités sont affaiblies. Il est devenu en rupture avec la ville depuis son intégration dans le domaine militaire. Un nouveau port de pêche a été créé (Kihal, 2005, p. 31) (Réf : Figure3.29 ci-dessous).



Figure3.28. Mutations spatiales de l'activité portuaire à Jijel.
Source. Etablie par l'auteur à l'aide du logiciel Google Earth (image 2019).

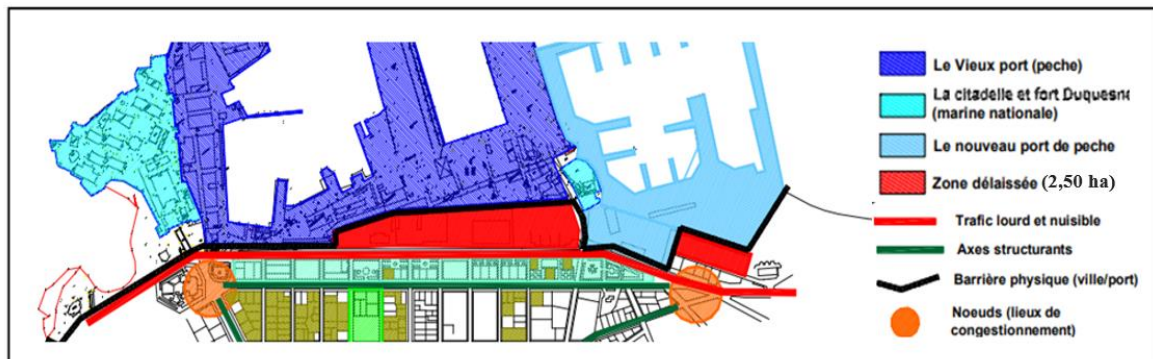


Figure3.29. La ville de Jijel tourne le dos à son port.
Source. Kihal (2005) et POS 1 de l'ACL de la commune de Jijel (approuvé en 2019).

Initialement, le nouveau port commercial de Djen-Djen^{112a} a été conçu comme « une infrastructure d'accompagnement »¹¹³ d'une usine sidérurgique prévue dans la zone franche de Bellara¹¹⁴. Seulement, suite aux événements qui ont secoué l'Algérie, le projet du complexe sidérurgique s'est arrêté, aboutissant à une « sous-utilisation du port »(Abdelaziz, 2015). Aujourd'hui il fait l'objet d'une modernisation.

¹¹² Construit entre 1984 (début de chantier) et 1992 (fin de chantier), bien que la décision ait été prise dans les années 1970, dans le but d'augmenter les capacités portuaires de la région Centre/Est (EPJ Djen Djen, 2014).

¹¹³ D'une capacité totale prévue de 4 millions de tonnes/an, force est de constater que la plus grande partie (2,5 millions de tonnes) consistait à importer le minerai de fer nécessaire au fonctionnement de l'unité sidérurgique (Abdelaziz, 2015).

¹¹⁴ Située dans le périmètre de la commune d'El Milia.

Le transport des voyageurs par voie maritime entre Jijel et Alger via Bejaia, qui a été mis en service au début de la saison estivale de l'année 2016, s'est arrêté selon la direction du port de Djen Djen. Les raisons n'ont été données lors de notre enquête malgré notre souci de démêler l'écheveau.

3.2.4.2 Réseaux divers

Malgré le taux élevé de raccordement aux différents réseaux (AEP 100%, assainissement 98%, électricité 90.50% et gaz naturel 90.24%)¹¹⁵, le réseau d'assainissement présente des problèmes techniques qui entraînent des inondations en saison hivernale :



Figure 3.30 et Figure 3.31 : Une forte pluie rend le mouvement presque impossible à Jijel (Hiver 2019).

Source : (Souilah, 2019)¹¹⁶.

3.2.4.3 L'accessibilité et les déplacements à l'intérieur de la ville

Le transport urbain est assuré par un parc de 185 véhicules de transport en commun d'une capacité totale de 5 689 places desservant les différents quartiers de la ville à travers 10 lignes, avec un taux de couverture moyen de l'ordre de 44 places pour 1000 habitants (PDAU de Jijel, révisé en 2018, approuvé en 2019, p. 52). En fait, la ville de Jijel dispose de deux gares, l'une bimodale (ferroviaire et routière) à l'Est et l'autre routière à l'Ouest¹¹⁷ (Réf : Figure3.32 ci-après).

¹¹⁵ Selon la DPSB de Jijel (31.12.2018).

¹¹⁶ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

¹¹⁷ La première est destinée à la réception des flux en provenance ou à destination des zones et régions à l'Est de la commune de Jijel tandis que la seconde est destinée aux flux en provenance de l'ouest de cette commune. Elles reçoivent respectivement, environ 322 moyens de transport confondus (cars et taxis) et 236 moyens chaque jour (En plus des moyens du transport urbain), selon le PDAU de Jijel (révisé en 2018, approuvé en 2019, p. 52).

L'explosion démographique qu'a connue Jijel depuis son indépendance a eu un effet négatif sur les modes de déplacements et d'accessibilité dans cette ville. En effet, Bien que le taux de déplacement de la population de la ville de Jijel soit estimé à 1,52 de déplacement/habitant/jour, il est considéré comme modeste par rapport aux autres grandes

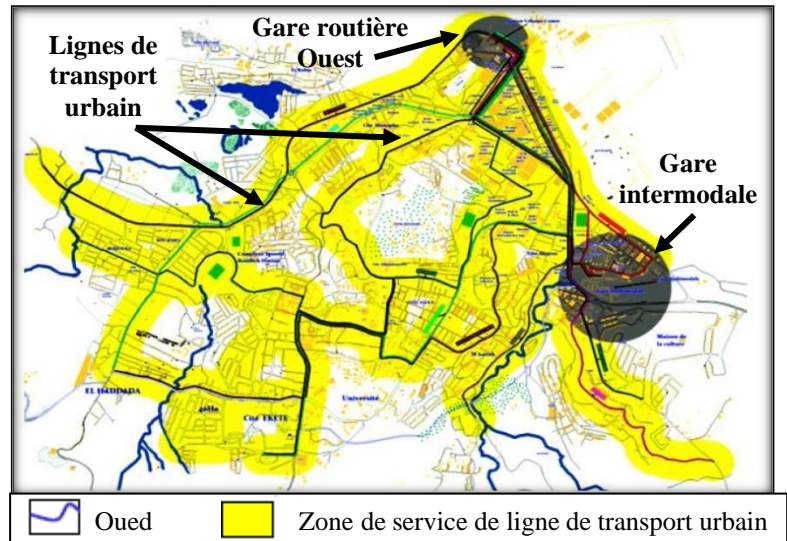


Figure 3.32. Distribution des lignes de transport urbain dans la ville de Jijel. Source : plan de transport de la wilaya de Jijel, 2011.

ville algériennes (1,69 et 2,32 déplacement/habitant/jour) (Bouchefra, 2018, p. 100). La ville souffre de problèmes de déplacements et d'encombrement dû principalement à l'incompatibilité des structures routières avec le volume de la circulation et l'absence des aires de stationnement.

La grande part des déplacements revient au trajet maison-étude (56%) et maison travail (23%) (*ibid.*, p. 106)¹¹⁸. La dominance des déplacements à pied dans la ville (Réf :Figure 3.33) du fait de la courte distance entre le lieu d'origine et les différentes destinations. Un indicateur qui prouve la répartition équitable des différents équipements notamment ceux éducatifs.

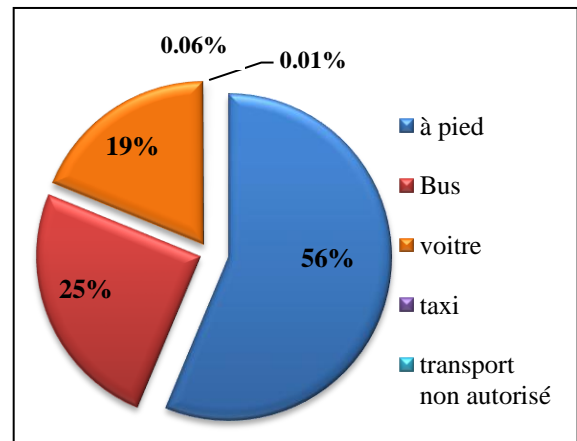


Figure 3.33. Moyens de déplacements dans la ville.

Source : Etablie par l'auteur selon les données fournies par Bouchefra (2018, p. 106).

En seconde position les déplacements par bus, dont 82% des habitants n'utilisent qu'un seul bus, pour arriver à leur destination dont la durée du trajet ne dépasse pas souvent 30mn dans la majorité des déplacements (56%). Cette longue durée revient aux problèmes de congestion dont souffert la ville et pas à la longueur du trajet (*ibid.*).

¹¹⁸ 8% pour le trajet maison - achat, 4% pour les visites familiales et 9% pour autres.

Parmi les problèmes du réseau viaire de cette ville nous citons : l'incompatibilité entre l'offre et la demande en termes de dimensions des voies, leur qualité et le trafic intense. La surface des chaussées ne correspond pas à la taille du mouvement des piétons surtout en été et aux heures de pointe du fait de non-respect des règles de construction et l'activité violant des trottoirs dans la fourniture de biens, non aménagement des carrefours, absence des aires de stationnement... Les problèmes d'embouteillage sont atteints aux heures de pointe (midi et soir) et pendant la saison estivale¹¹⁹comme le montre les figures suivantes :

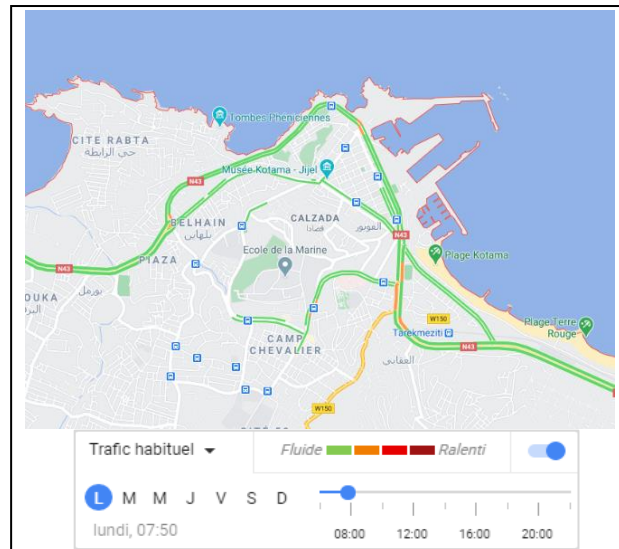


Figure 3.34. Fluidité du Trafic habituel dans la ville de Jijel à 7h50. Source : Google Map, Décembre 2020.

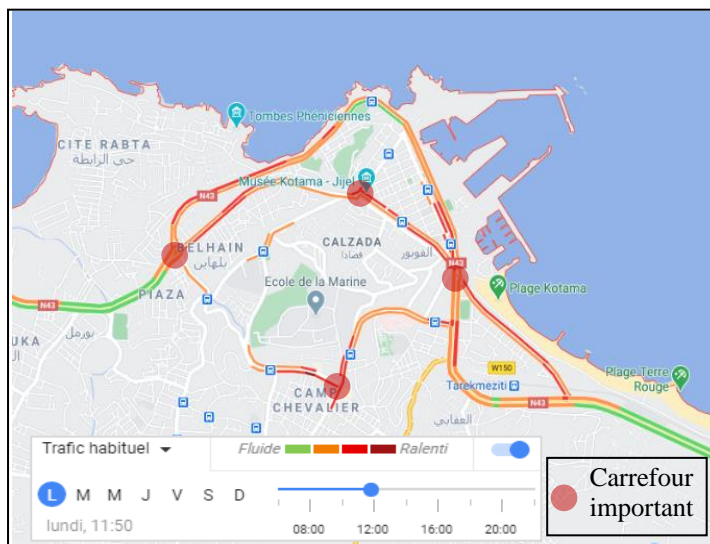


Figure 3.36. Fluidité du Trafic habituel dans la ville de Jijel à 11h50. Source : Google Map, Décembre 2020 + traitement d'auteur.



Figure 3.35. Embouteillage au camp chevalier (plateau Ayouf) pendant les heures de pointe Source : Publié sur page Facebook Jijel News en Octobre 2013.

Le problème de la congestion du trafic, en particulier sur les routes principales de cette ville, n'est pas une question nouvelle, il l'était et l'est toujours présent (en 2013 comme le montre la photo ci-dessus et bien avant).

¹¹⁹ Tant qu'elle est une ville touristique, les problèmes d'embouteillage dure toute la journée parfois et pas seulement durant les heures de pointe (Boucheфра, 2018, p. 104).

3.2.5 Fonctionnement et dynamique de la ville de Jijel : Habitats, équipements et services offerts ...

3.2.5.1 L'habitat, une multiplication de formes et de styles...

La croissance urbaine incontrôlée de Jijel a conduit à l'émergence de groupes spatiaux hétérogènes faciles à lire sur le terrain. Morphologiquement, allant du centre vers sa périphérie, nous pouvons distinguer deux entités différentes, à savoir : le tissu colonial et les tissus dits nouveaux. En effet, l'habitat de la ville de Jijel peut être divisé en 2 grandes catégories bien distinctes¹²⁰ : l'habitat colonial et l'habitat autochtone et récent, comme les montrent respectivement la figure 3.37 (p. 90) et la figure 3.41 (p. 92).

A. Le tissu colonial

D'une superficie de 38,96 ha¹²¹ soit 3% de la surface totale urbanisée¹²², il se distingue par sa morphologie, son organisation en damier, sa structure spatiale en cohérence et ses modes d'occupation rationnels (Réf :Figure 3.42, p. 93). C'est une zone à fonction mixte, alliant résidence, services, commerce et places publiques (voir Annexe M, p. 310). Selon le POS 1 de l'ACL de Jijel, l'activité commerciale¹²³ et les services sont les plus répandus dans cette zone, l'activité culturelle vient en deuxième position, suivie par l'activité administrative et sportive.

Malgré son rôle et son statut de noyau central autour duquel s'articule l'ensemble de la ville, il se caractérise par une faible densité 98 habitants/ha. Il connaît un déclin de sa population¹²⁴ dont 89,9% des ménages d'origine locale (nées dans le périmètre)¹²⁵ et 45% sont en chômage. Conçu initialement par et pour les colons, la typologie d'habitation dominante dans ce tissu est l'habitat colonial, qui se distingue par son aspect architectural comme le montre le schéma suivant :

¹²⁰ Ces dernières années, avec la réalisation du programme national de logements, le taux d'occupation par logement (TOL) s'est nettement amélioré, dont il est passé de 6,87hab/log en 2008 à 5,32 hab/log en fin 2014 et au 31/12/2018.

¹²¹ Selon le POS 01 de l'ACL de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 15).

¹²² Elle est de 1359,58 hectares, soit la somme des surfaces urbanisées des POS qui composent l'ACL de Jijel (calculée par l'auteur).

¹²³ Dont il dispose d'un certain nombre d'artères commerçantes.

¹²⁴ Où le nombre de population habitante du centre-ville est passé de 7331 hab en 1998 à 4481 hab en 2008, 3988 hab en 2011 et finalement à 3820 hab en 2015, selon le POS 01 de l'ACL de Jijel (Ibid, p. 21).

¹²⁵ A cela s'ajoutent 7,2% proviennent des autres communes de la wilaya, alors que seulement 2,9% des ménages ont pour origine d'autres régions du pays ou de l'étranger (2 ménages palestiniens et 1 ménage tunisien), selon le POS 1 de l'ACL de Jijel (Ibid).

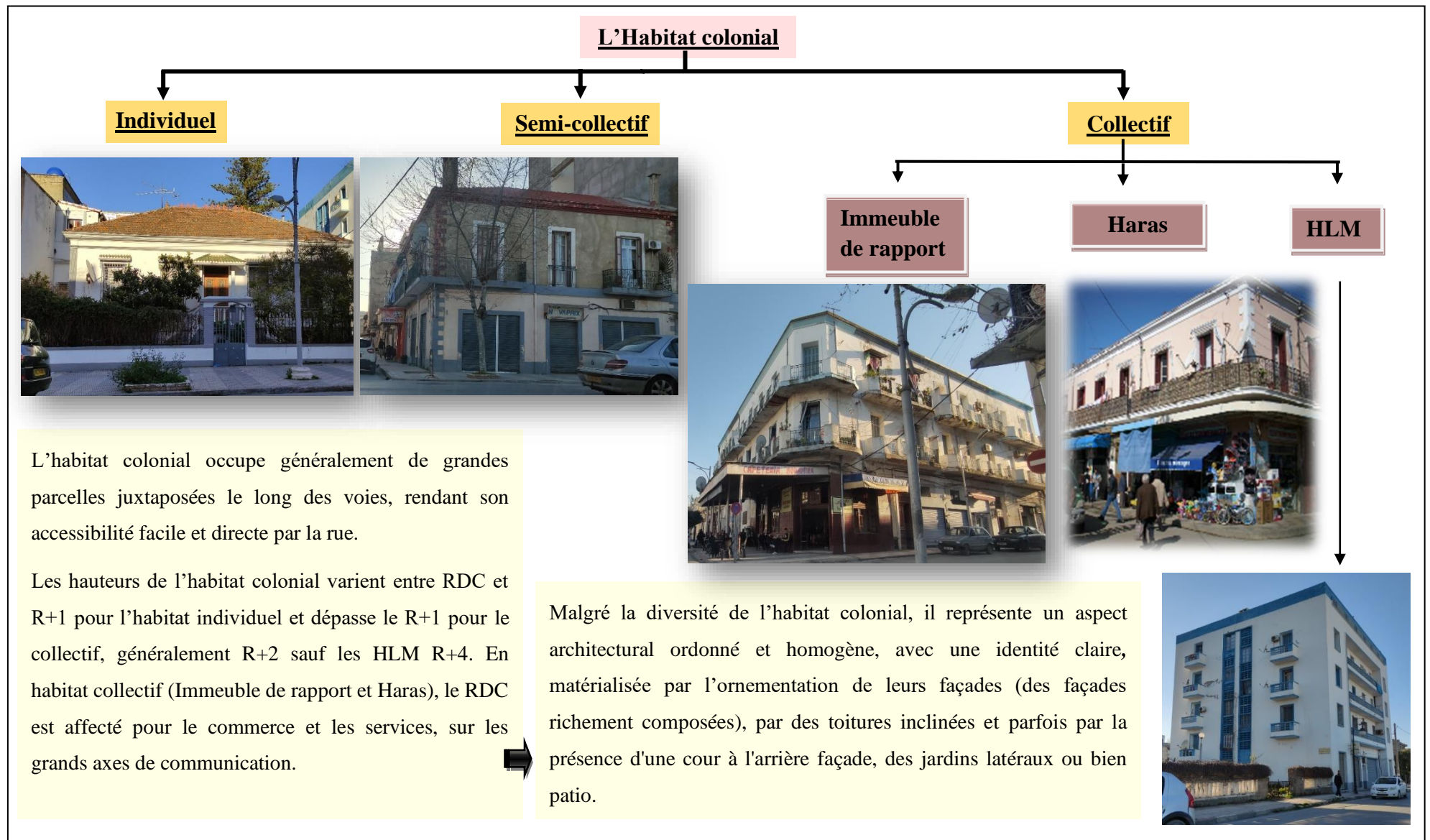


Figure3.37. Typologie de l'habitat colonial existant dans la ville de Jijel, Conception de l'auteur. Photos prises par l'auteur en 2021.

Ce tissu (colonial) se caractérise par la vétusté et la dégradation de ses constructions¹²⁶ dont 38% sont en mauvais état¹²⁷ (Réf :Figure 3.38ci-dessous), ayant donné lieu à de multiples opérations de rénovation ponctuelles (par leurs propriétaires), et donc à l'émergence d'un nouveau style complètement différent de l'existant, en termes de hauteur, d'architecture, et même de couleur (Réf : Figure 3.39 ci-dessous). Ce centre est en train de perdre son charme et sa spécificité.

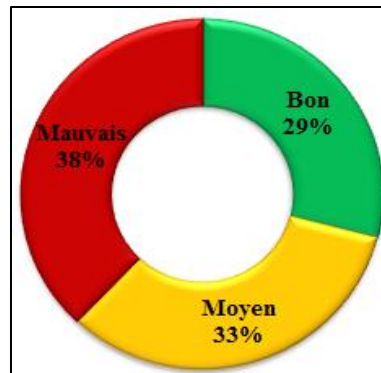


Figure 3.38.L'état de bâti au centre-ville de Jijel.

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données fournies par le POS 01 de l'ACL de Jijel (approuvé en 2019, p. 47).



Figure 3.39. Rénovation et reconstruction de nouvelles habitations au centre-ville de Jijel.

Source : Photo prise par l'auteur (2021).

À l'habitat colonial dominant s'ajoute l'habitat traditionnel (Individuel). Durant la période coloniale, **l'habitat autochtone** (traditionnel local) occupait de petites parcelles avec un seul niveau (RDC), caractérisé par une organisation intravertie des espaces autour d'une cour centrale, sous forme de (U) ou de (L) et des façades extérieures aveugles avec un aspect architectural rural.



Figure 3.40. L'habitat traditionnel existant dans le centre-ville de Jijel.

Source : Photo prise par l'auteur (2021).

¹²⁶ En raison du manque d'entretien et de l'absence d'une réelle volonté politique pour améliorer la situation.

¹²⁷ Soit un total de 236 constructions proposées à la démolition dont 178 sont des constructions à usage d'habitat, selon le POS 1 de l'ACL de Jijel (approuvé en 2019, p. 47).

B. Les tissus dits nouveaux

Contrairement au centre-ville qui se caractérise par une faible densité et la présence de plusieurs friches urbaines, la périphérie ou autrement dit les tissus dit nouveaux résultants de l'extension au Sud, à l'Est et l'Ouest du centre colonial, se caractérise par un cadre bâti compact et serré, et une diversité de formes, de styles et des hauteurs comme le montrent le schéma suivant :

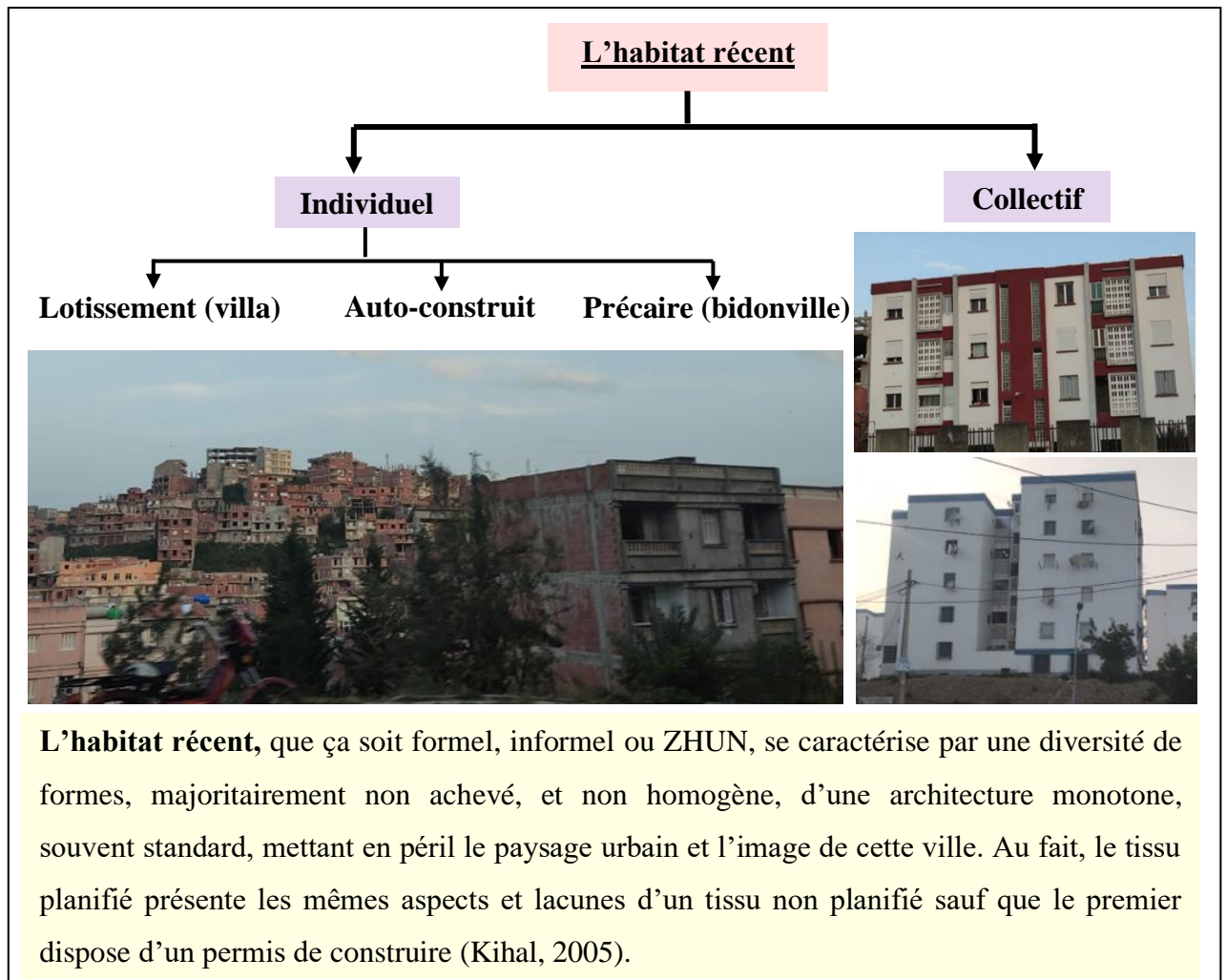


Figure 3.41. Typologie de l'habitat récent existant dans la ville de Jijel, Conception de l'auteur. Photos prises par l'auteur (2021).

Pour mieux comprendre et mettre en évidence l'organisation spatiale des deux tissus, nous présentons dans la figure suivante le réseau viaire de l'ensemble de cette ville (Voir aussi Annexe N, p. 311) :

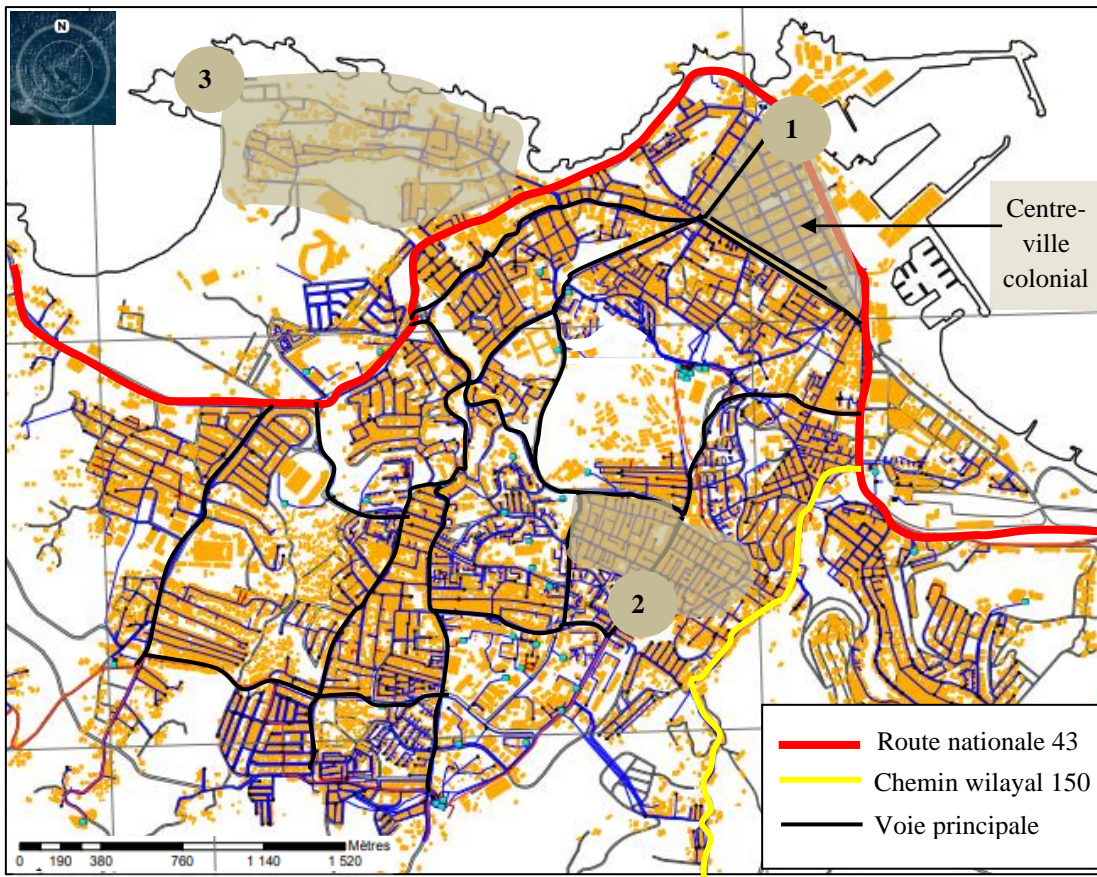


Figure 3.42. Les principaux axes routiers de la ville de Jijel.
 Source : établi par l'auteur sur fond de carte du SIG de Jijel (2012).

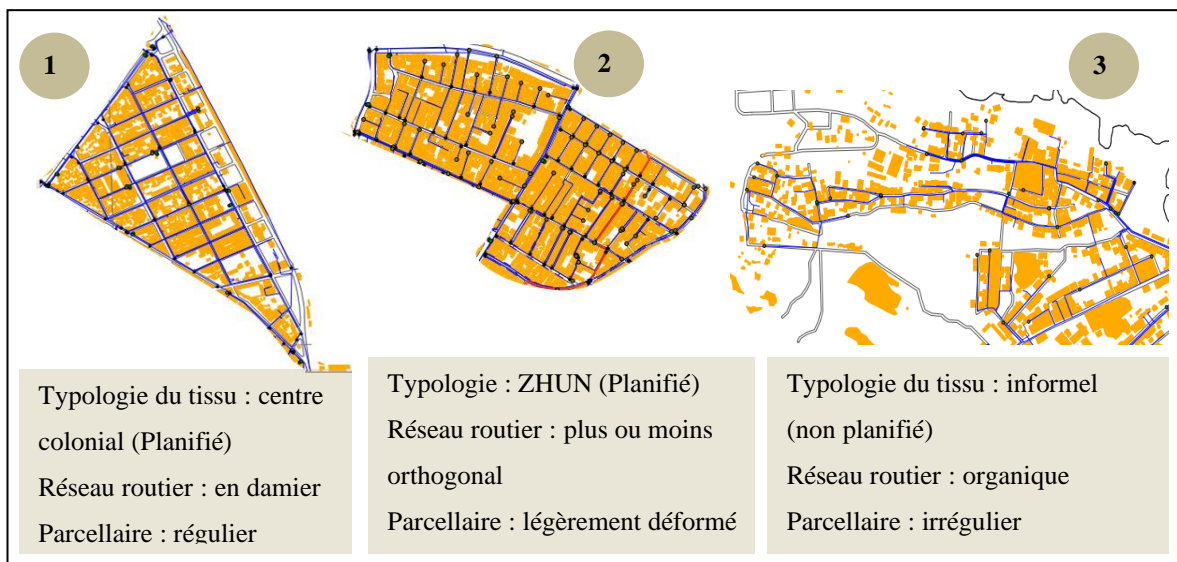


Figure 3.43. Trames bâties des différents tissus composant la ville.
 Source : établi par l'auteur sur fond de carte du SIG de Jijel (2012).

D'après les figures ci-dessus il ressort que, mise à part le centre colonial qui se distingue par sa forme triangulaire et son plan en damier, c'est la forme irrégulière qui prédomine dans le reste de la ville. En effet, les tissus dits nouveaux sont en rupture totale avec l'ancien tissu colonial, en termes de qualité, normes, organisation, aspects esthétiques, etc.

La forte explosion démographique qu'a connue cette ville s'est traduite spatialement par deux formes, logiquement différentes, mais semblables sur le plan spatial et visuel, à savoir ; **tissu planifié** (ZHUN, lotissements) et **tissu non planifié** (constructions illicites et/ou bidonvilles) d'une typologie très hétérogène suivant un parcellaire souvent irrégulier, mettant en évidence la spontanéité de leur apparition et de leur évolution échappant à toutes les règles d'urbanisme¹²⁸.

Non seulement la forme irrégulière qui caractérise le réseau viaire de cette ville, mais aussi son état de détérioration. En fait, une grande partie du réseau viaire de cette ville est en mauvais état (Réf : Figure 3.44).



Figure 3.44. Voies en état dégradé. Photos prises par l'auteur des quartiers : Belhain, Camp Chevalier et Ben Achour (2021).

Le nombre de logements Brut est de 30299 logements¹²⁹ (au 31.12.2018 selon les recensements de la DPSB de Jijel), soit un TOL de 5.35 hab/log¹³⁰.

Entre ces deux entités, Jijel a perdu son cachet de petite ville portuaire belle, propre, d'une architecture assez homogène, même s'il ne s'agit pas d'une architecture locale, enracinée, mais l'aspect esthétique et homogène de ses constructions est évident.

3.2.5.2 Les équipements publics : Jijel, un pôle administratif en premier degré

Dans cette ville, la population active est estimée à 96429 personnes¹³¹ dont 90022 occupées et 6407 en chômage, soit un taux de chômage de 6,64%. En fait, C'est le secteur tertiaire qui prédomine (matérialisé dans la

Figure 3.45 ci-après par l'administration, les services et « autres » comprenant : les transports,

¹²⁸ Appelé également « *l'habitat non réglementaire construit en dur* », il s'agit d'occupations illégales (auto-construction) et /ou des lotissements résultant d'un morcellement en petits lots à bâtir vendus par des propriétaires privés. Des lotissements qui ne respectent pas les règlements d'urbanisme.

¹²⁹ Au moment où le nombre de logements Net (habités) est de 24844 log, soit un TOL de 6.52 hab/log (selon la DPSB de Jijel).

¹³⁰ En 1998 le TOL était de 6,59 hab/log, alors qu'en 2008 il était de 6,87, selon le PDAU de Jijel (révisé en 2018, approuvé en 2019, p. 37).

¹³¹ Selon la direction de programmation et de suivi de budget de Jijel, dans son rapport de fin 2018.

etc.), avec un total de 59666 employés en 2018, soit 66% de l'ensemble des emplois.

En revanche, les secteurs d'agriculture et d'industrie représentent les taux les plus faibles avec 2% et 4% conférant à la commune de Jijel le tertiaire en premier degré.

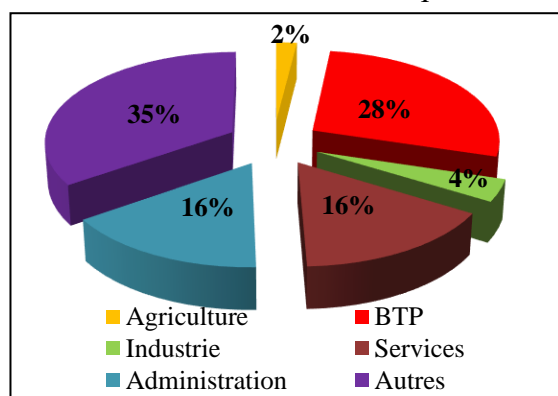


Figure3.45. La structure des emplois dans la commune de Jijel (Fin 2018).
Source. Exploitation de l'auteur sur la base des données fournies par la DPSB de Jijel.

En matière d'équipements, Jijel, en tant que chef-lieu de wilaya, présente un territoire riche en équipements (Réf : Figure 3.46 p. 96, et Annexe O, p. 312), bien que certains secteurs soient jugés insuffisants en termes de normes selon les informations fournies par la direction de programmation et de suivi de budget de Jijel, dans son rapport de Décembre 2018. Nous les résumons comme suit :

Tableau 3.2.L'évaluation de la situation actuelle, par secteur, des différents équipements de la ville de Jijel.

Secteur	Situation/évaluation	Observations
Education (année scolaire 2018/2019)	Assez satisfaisante	La commune de Jijel dispose d'une situation satisfaisante en matière d'équipements éducatifs, mais la formation professionnelle reste à renforcer vue qu'elle dispose d'un seul INSFP d'une capacité théorique de 300 places, ce dernier reçoit 1537 stagiaires, soit une utilisation 5 fois supérieure à sa capacité d'accueil. L'enseignement supérieur est assuré par le pôle universitaire, renforçant l'attractivité de cette ville et constituant un moteur pour son développement économique.
Santé	Relativement faible	Jijel dispose d'un secteur sanitaire dont son aire d'influence s'étend sur neuf (09) communes : Jijel, Ziama Mansouriah, Erraguène, El Aouana, Selma Benziada, Texenna, Kaous, Djimla et Beni Yadjis. Les indices de couverture sanitaire enregistrés en 2018, reflètent la situation satisfaisante du secteur sanitaire dans la ville, seul le ratio de l'hôpital 1,62 lit pour 1000hab reste faible en comparaison avec la norme nationale qui est de 2 lits pour 1000 hab.
Jeunesse et sport	Insuffisante	Ces infrastructures sont localisées essentiellement au niveau du chef-lieu de la commune, insuffisantes et ne répondent pas aux besoins des habitants.
Culture	Insuffisante	Ces infrastructures culturelles existantes au niveau de la ville de Jijel sont insuffisantes devant une population jeune relativement nombreuse aspirant à exercer des activités culturelles.

Source : établi par l'auteur sur la base des données fournies par la DPSB de Jijel (31.12.2018).

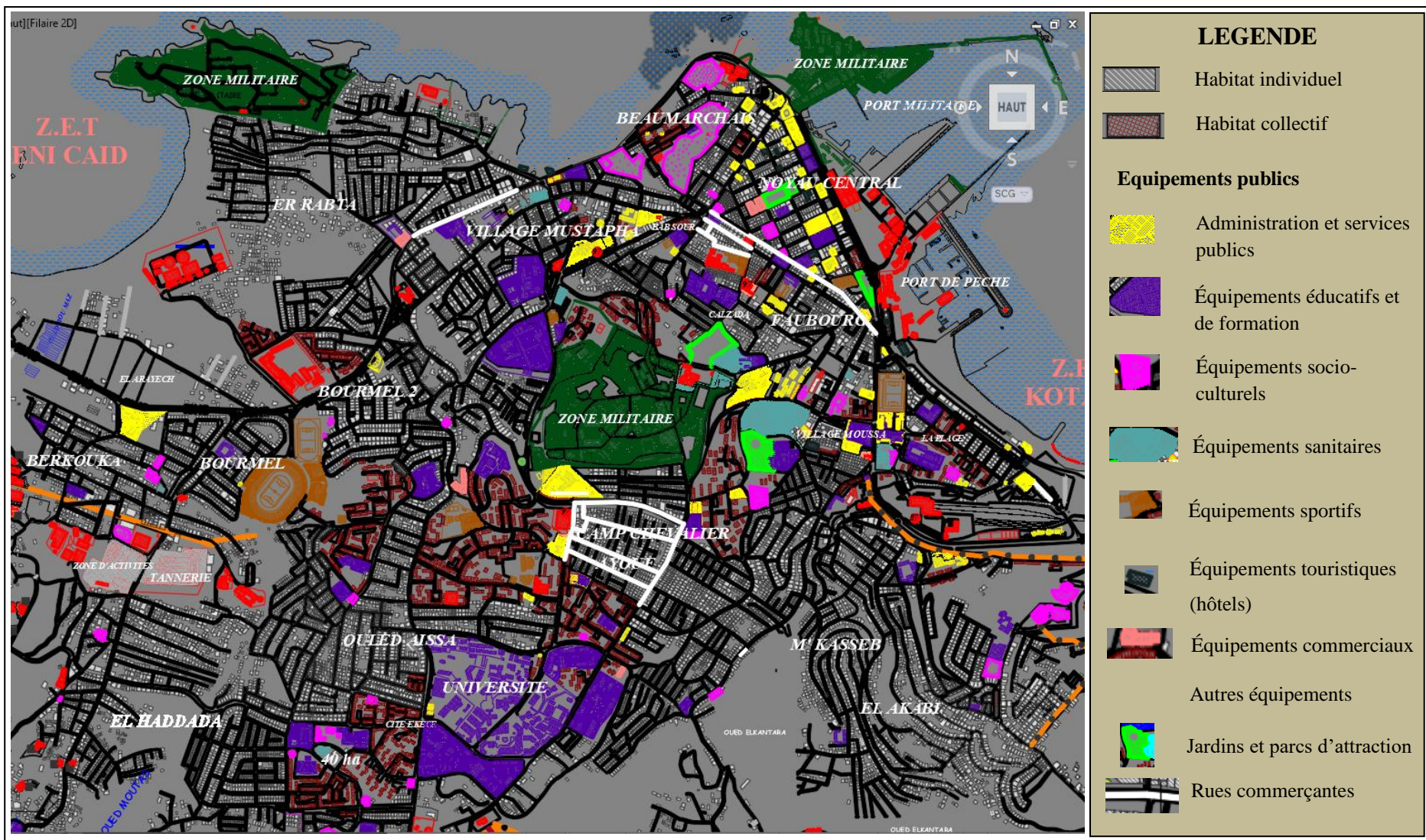


Figure 3.46. Le cadre bâti de la ville de Jijel (habitat individuel, habitat collectif et équipements). Etabli par l'auteur sur fond de carte du PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019).

3.2.5.3 Les équipements et les services : Spatialité, dynamique et centralité.

Du fait de l'explosion démographique qu'a connu la ville de Jijel, et afin de valoriser l'image de son entrée Est et de décongestionner son centre-ville colonial et puis le plateau Ayouf, la ville a connu un transfert des lieux de décision et de pouvoir (délocalisation de la majorité des sièges de directions) de l'ancien centre colonial à la haute ville (plateau Ayouf) puis au 3^{ème} Km (vers le nouveau pôle administratif), donnant lieu à de nouvelles centralités et un nouveau dynamisme (Réf : Figure 3.47ci-dessous).

Les flux des déplacements et le volume des trafics sont étroitement liés à la répartition spatiale des grandes infrastructures ainsi que les principaux équipements ayant un effet local, voir même wilayal. En effet, les principales entités générant des flux très importants et centralisés sont réparties spatialement comme le montre la figure suivante :

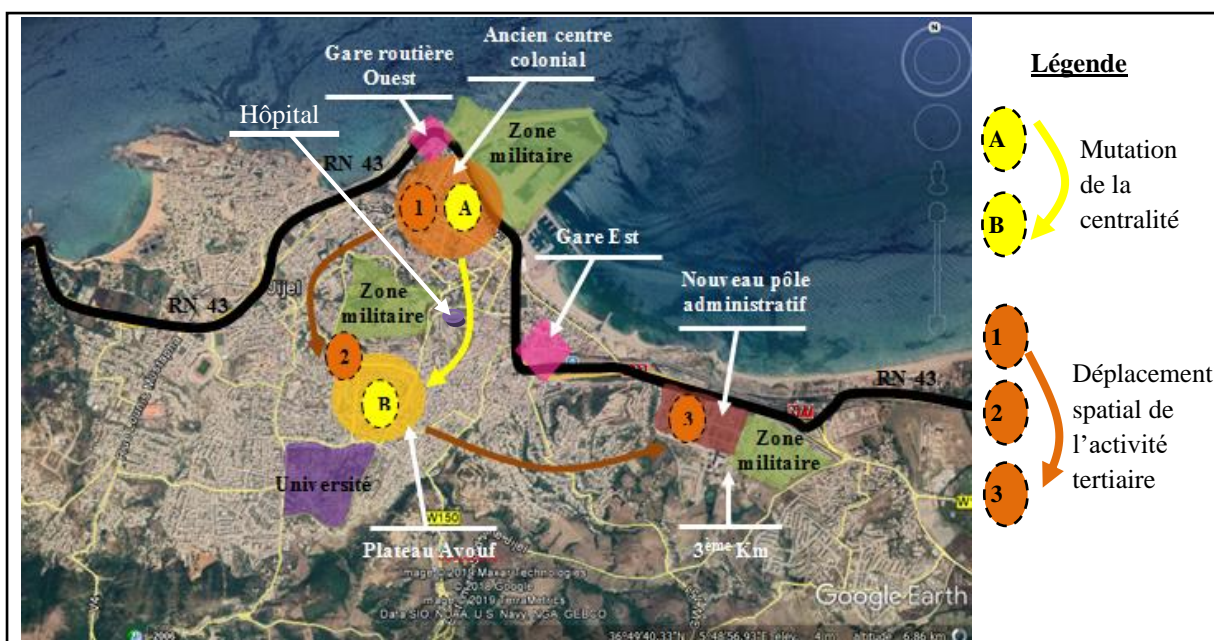


Figure 3.47. Répartition spatiale des principales entités attractives de la ville.
Source. Établie par l'auteur sur fond d'image Google Earth (2019).

Ces principales entités sont :

- L'ancien centre-ville colonial : de par sa vocation commerciale et la concentration de plusieurs équipements d'une échelle qui dépassent le niveau local, dont la mairie, la poste centrale, des banques, des hôtels, cinéma (en cours de réhabilitation), la bibliothèque communale, le musée Kotama...
- Le plateau Ayouf : dans ce tissu, se trouve la cité administrative (DPSB, DUC). Cette entité constituée initialement d'un tissu planifié, est devenue la nouvelle

centralité de Jijel, importante chez la population locale, considérée comme la première destination privilégiée des habitants en raison de la propagation de tous les types de commerce d'habillement (Boucheфра, 2018, p. 110). Aussi dans son voisinage, l'hôpital et l'université de Jijel au Sud de la ville.

Les deux zones environnantes de Mezghitane et Herratène, destinées aux programmes de logements collectifs et aux équipements d'accompagnement, sont clairement dépendantes du centre-ville (en termes de services et de commerces). Cela justifie en partie les problèmes de congestion, en particulier aux entrées de la ville et aux heures de pointe.

3.2.6 Le paysage de la ville entre spécificité et anarchie ...

Ville côtière et portuaire, Jijel est une ville aux richesses naturelles diversifiées. Son paysage est un mélange de deux facettes contradictoires. Étant donné que notre étude porte sur l'ensemble de la ville, nous avons pris plusieurs photos des endroits différents, afin de mettre en valeur au maximum ses caractéristiques à travers ses paysages.

- D'une part : des paysages naturels surprenants, uniques et agréables, résultant d'une combinaison du bleu de la mer, de la couleur du sable et de la verdure de la forêt sur une grande pente, formant ensemble la spécificité naturelle de cette ville touristique.



Figure 3.48 : Paysage naturel de la ville de Jijel. Photo prise par l'auteur (2021).

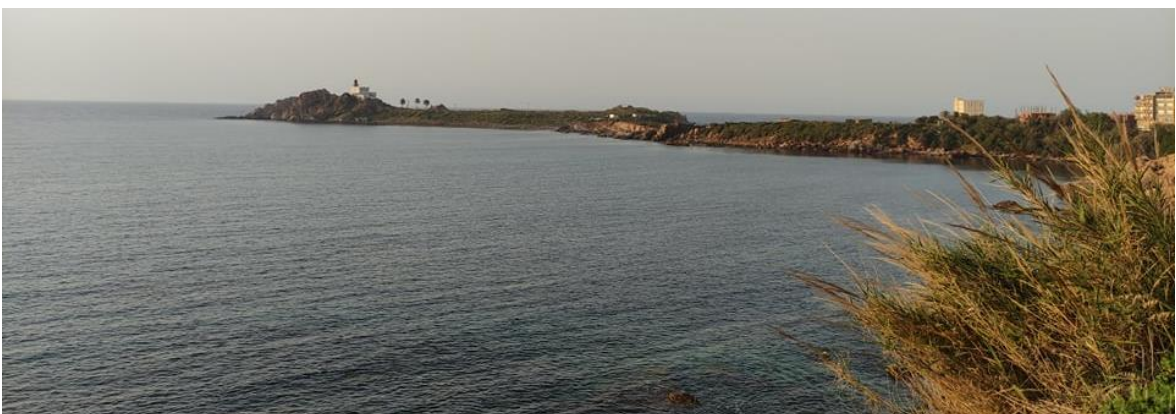


Figure 3.49 . Paysage naturel de la ville de Jijel. Photo prise par l'auteur (2021).

- D'autre part, un paysage urbain hétérogène, issu d'une production urbaine ratée, sans identité ni références, où le non achèvement des constructions est la principale caractéristique, mettant en péril l'image de la ville.

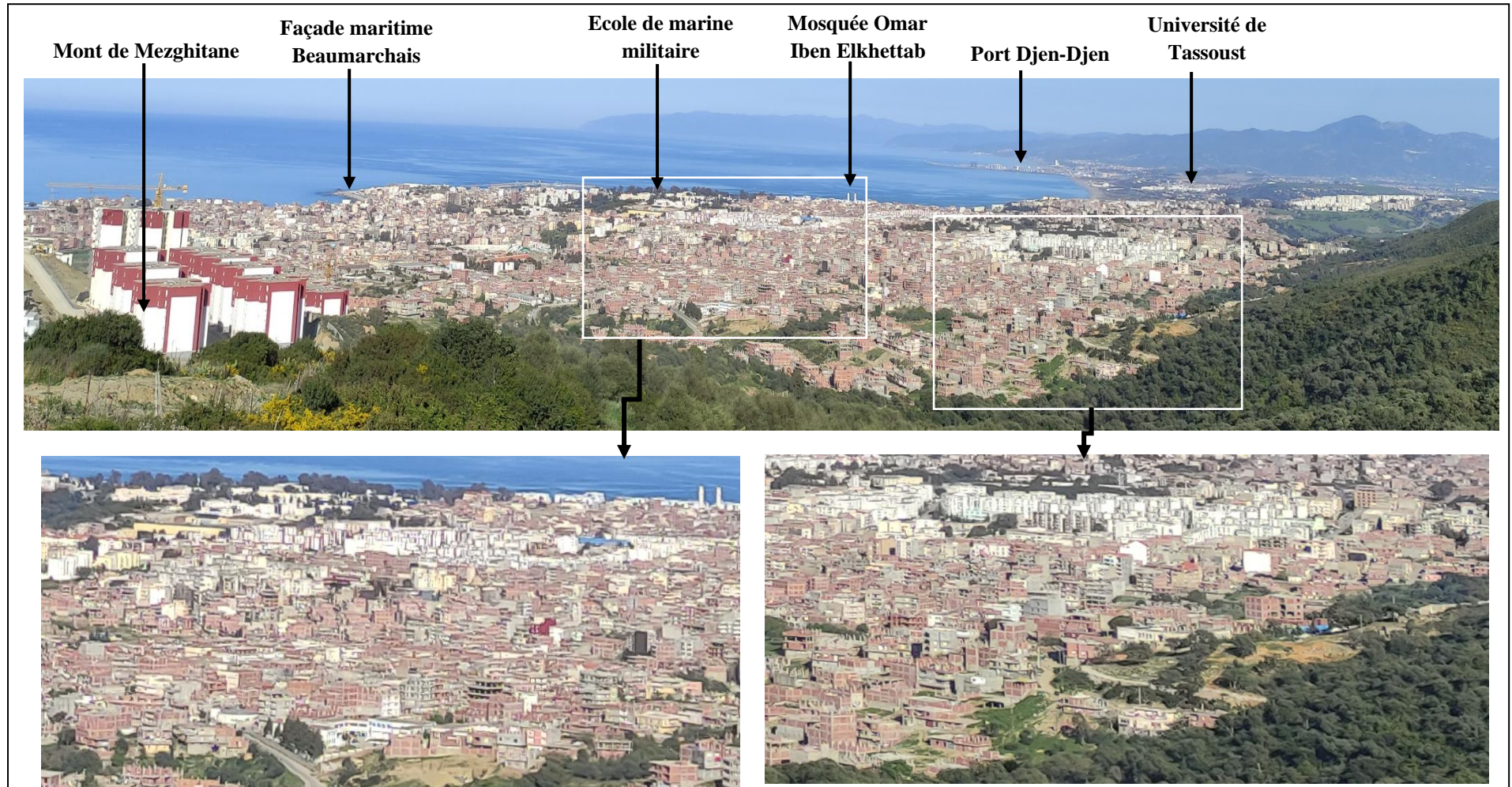


Figure 3.50. Vue panoramique de toute la ville de Jijel à partir de l'évitement Sud. Photo prise par l'auteur (2021).

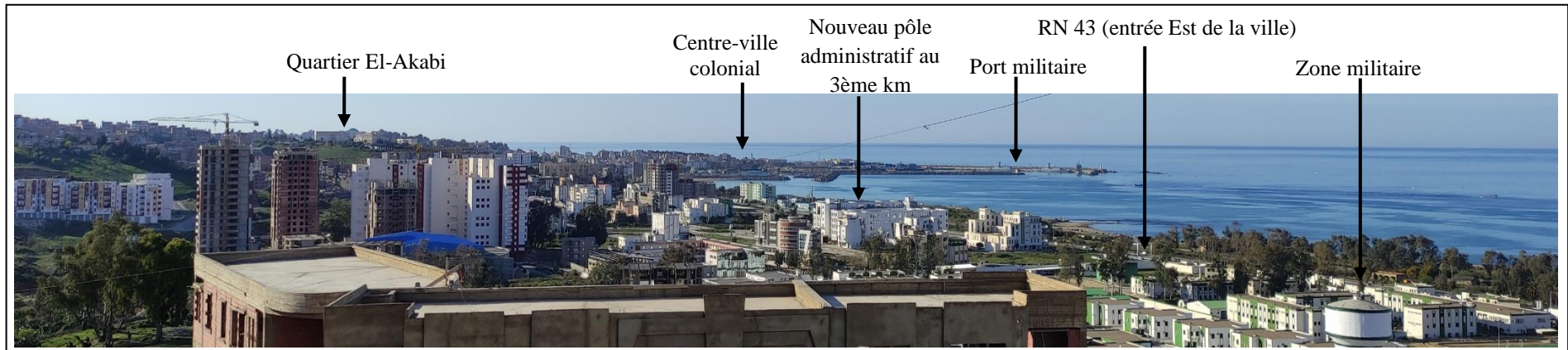


Figure 3.51. Vue panoramique de la ville de Jijel et son entrée Est à partir de Harratène. Photo prise par l'auteur (2021).

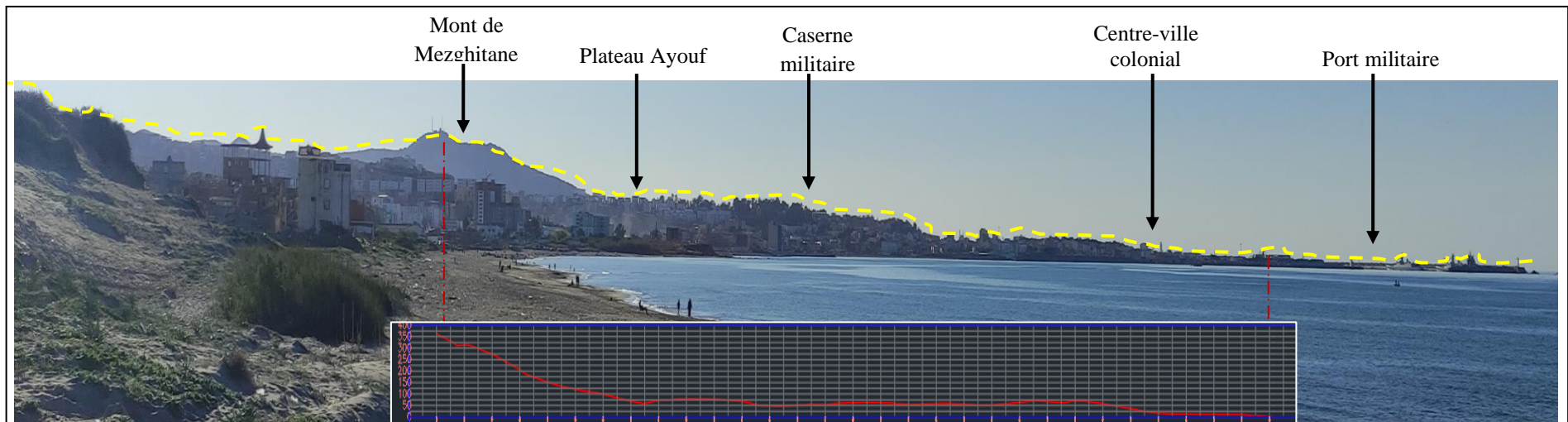


Figure 3.52. Vue panoramique de la ville de Jijel à partir de la plage Echelawla (située à l'entrée Est de la ville). Photo prise par l'auteur (2021).

D'une manière générale, le paysage urbain de cette ville est un mélange de formes et de styles différents, entre des bâtiments à usage d'habitation et des équipements, nous constatons le manque d'un point de repère clair. En revanche, il est évident que la nature topographique du terrain a largement façonné le paysage de cette ville.

3.2.7 Les potentialités de la ville de Jijel, comme marque d'identité et atouts de développement et de requalification

La ville de Jijel se présente comme un territoire dysfonctionné, souffrant de problèmes multiples, bien qu'elle possède toutes les potentialités de développement et d'attractivité. Elle constitue un territoire disposant d'une diversité de richesses.

3.2.7.1 Un potentiel humain important... une population jeune

La classe des habitants âgés de 0 à 19 ans devient en 2016 (Réf : Figure 3.53), la classe la plus importante avec un pourcentage de 66%, suivie par la classe de 20 à 59 ans (54%) du fait de l'attractivité de la commune en matière d'emploi.

Quant au nombre des personnes âgées (plus de 60 ans), il est en augmentation. En effet, cette population nécessite une prise en charge par l'Etat en réfléchissant sur leurs besoins. Elles représentent 7,97% de la population.

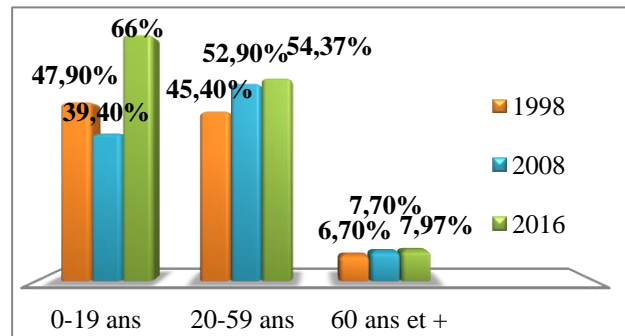


Figure 3.53. Evolution de la structure de la population par âge.
Source : l'auteur sur la base des données fournies par le PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 27).

3.2.7.2 Des richesses naturelles diversifiées et indéniables...

La répartition des terrains de la commune de Jijel nous montre l'importance relative de l'espace agricole qui représente 43% de la surface totale¹³². Malheureusement selon le PDAU, l'agriculture n'utilise que 35% de cet espace, dont la production agricole est dominée par l'olivier (51,35% de la superficie arboricole).

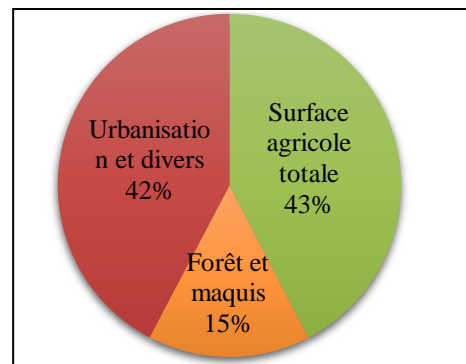


Figure 3.54. Répartition générale des terres de la commune de Jijel (année 2015).
Source : Traitement de l'auteur sur la base des données fournies par la DPSB de Jijel.

¹³² L'espace agricole de la commune de Jijel est dominé par les parcours et pacages avec 61% de la surface agricole totale (SAT). Quant à la surface agricole utile (SAU) avec 1026 ha, elle représentait 35% de la SAT en 2006. Cependant, en 2015, elle ne représentait que 28% de la SAT du fait de l'urbanisation (voir Annexe P, p. 315).

Ces caractéristiques reflètent le rôle marginal de l'agriculture dans l'économie de la commune de Jijel.

- **Les forêts** représentent une superficie de 956hectares¹³³, soit 15% de la superficie totale de la commune et 1% de la superficie forestière totale de la wilaya. Les essences dominantes sont le pin d'Alep et le chêne vert qui forment ensemble 90% du couvert végétal.
- **Le littoral** : (Corniche Jijélienne), de l'Est en Ouest, la ville contient 7 plages d'une largeur moyenne de 700 à 800 m donnant lieux à des espaces de détente et à des paysages exceptionnels formant avec la montagne une identité naturelle forte de la ville, ainsi qu'à une faune et une flore aussi riches que variées. Parmi les sites touristiques les plus célèbres celui du grand phare.

3.2.7.3 Le patrimoine culturel legs du passé, richesse pour l'avenir...

A. Patrimoine matériel

Outre son identité naturelle, la ville de Jijel comprend aussi des sites archéologiques et des monuments historiques formant son identité patrimoniale et culturelle à savoir :

- ❖ Le site archéologique de **Rabta**, anciennement appelé « Pointe noire », il renferme 42 tombes puniques à ciel ouvert.
- ❖ Les belles mosaïques de **Toualbia** datant de la période romaine.
- ❖ Les restes d'outils de pierres à **Mezghitane** datant de la préhistoire.
- ❖ Une partie du mur de **Bordj Echetti** qui remonte à la période ottomane.
- ❖ Le fort **Duquesne** et une partie de l'entrée maritime de Jijel, situés dans la zone militaire.
- ❖ Une muraille composait les anciens remparts de la cité, située sur le front de mer 'Est' (**Beaumarchais**).

Malheureusement, ces potentialités sont très peu connues, totalement délaissées et dans un état de dégradation avancé. A ces richesses s'ajoute le musée de Kotama au centre-ville¹³⁴ qui offre la possibilité de découvrir la richesse patrimoniale matérielle et immatérielle de cette ville.

¹³³Selon le PDAU de Jijel (approuvé en 2019, p. 30).

¹³⁴Ex ancienne Medersa -1940-de l'association des anciens oulémas algériens.

B. Patrimoine immatériel (culture)

Le patrimoine culturel de Jijel est riche et varié, alliant les arts traditionnels et les arts modernes.

- Manifestations culturelles et artistiques : chaque année, la ville organise plusieurs manifestations culturelles, notamment durant la saison estivale, parmi lesquelles nous citons : les journées de monologue et de rire, le salon national des arts plastiques, la fête de la fraise... etc.
- L'artisanat : constitue une richesse variée tels que : le bois, la souche de bruyère, l'osier, la poterie, le liège, la maroquinerie, la broderie traditionnelle et la confection vestimentaire.
- L'art culinaire : il est très riche dont les plus célèbres spécialités traditionnelles sont : le couscous noir au poisson, Douida Bedjej et Kadid, Tadjine El Hout, Bouicha, Harbit ...
- Tenues traditionnelles : comme El Hayek, El Djalaba et El Kachabia.

3.2.7.4 Les ressources économiques plurielles, moteur de développement économique

A. Jijel, une ville touristique sans infrastructures conséquentes ...

La commune de Jijel compte cinq des dix-neuf zones d'expansion touristique identifiées au niveau de la wilaya¹³⁵ ; Adouane, kotama, Béni Caïd, Ouled Bounar et celle de Ras El Afia classée comme ZET prioritaire¹³⁶. Selon les résultats du sondage effectué par le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire¹³⁷, Jijel détient la première place comme destination touristique privilégiée des vacanciers durant la saison estivale 2018 à l'échelle nationale avec 21,34% suivi par Alger avec 9,63% (voir Annexe Q, p. 316). En effet, cette ville riche par sa situation stratégique, l'unicité de ses caractéristiques naturelles, physiques et paysagères, souffre de l'absence des infrastructures touristiques conséquentes.

¹³⁵ Selon le PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p.34).

¹³⁶ Quatre zones d'expansion touristique (ZET) balnéaires (Adouane Ali, Casino, Béni Caïd, Ouled Bounar dans la commune de Jijel) sont en voie de déclassement pour cause de l'urbanisation anarchique et ses effets induits (Safri and Labii, 2017, p. 143).

¹³⁷ Ce dernier a lancé un questionnaire « de satisfaction » électronique pour but d'associer le citoyen à travers tout le territoire national à l'évaluation de la saison estivale 2018.

L'offre touristique à Jijel est très limitée, ce déficit est aussi bien d'ordre quantitatif que qualitatif. En effet, la ville de Jijel ne dispose actuellement que d'un seul hôtel classé (4 étoiles) celui de Dar Eliz et de 15 hôtels non classés (voir Annexe R, p. 317). En effet, le manque des équipements touristiques, et plus particulièrement hôtelières, oblige les touristes de se diriger vers la location chez les habitants.

B. Industrie

L'activité industrielle est très limitée au niveau de la commune de Jijel. Elle se résume à quelques établissements implantés dans son tissu urbain, donnant lieu à des unités polluantes et non polluantes, à savoir : Tannerie (T.A.J) (cuir), Jijel liège étanchéité, Jijel liège et Chemiserie Djen-Djen.

C. Pêche

La pêche constitue une activité très importante dans la ville de Jijel et une source de revenus non négligeable.

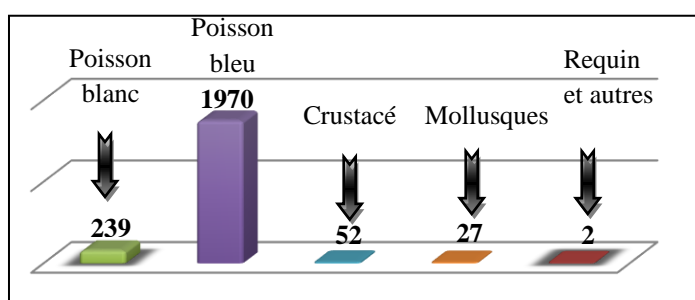


Figure 3.55. Production halieutique -mesure : Tonne- (Fin 2018).
Source. Traitement de l'auteur sur la base des données fournies par la DPSB de Jijel.

Elle est pratiquée par la population locale depuis très longtemps. A travers son port de Bouddis, sa production halieutique est très variée (Réf : Figure 3.55 ci-dessus). La ville recèle aussi 04 sites de gisements de corail rouge, qui sont menacés par les rejets des eaux usées de la ville vers la mer.

CONCLUSION DU 3^{ème} CHAPITRE

Du « rôle de premier plan dans l'Algérie du Nord » (Abdelaziz, 2015)¹³⁸, suite à la conquête française, Jijel se retrouvait comme une zone marginale, isolée et en déclin par rapport à son environnement¹³⁹. Depuis son indépendance, la wilaya de Jijel a connu un phénomène d'exode rural massif donnant lieu à une forte pression démographique sur les agglomérations urbaines déjà existantes et l'apparition de nouvelles agglomérations renforçant son cachet rural jusqu'à l'année 2008. Trois étapes structurent la ville de Jijel :

¹³⁸ Numéro de page non défini car l'article est publié sur le site Web de la revue (voir le lien dans la bibliographie).

¹³⁹ Qui était relativement dynamique.

Avant la période coloniale :

La notion de ville s'est limitée à la citadelle :

Un petit espace fortifié contenant tous les équipements nécessaires.

Durant la période coloniale :

La notion de ville s'est limitée au triangle et à quelques extensions en dehors avec un style européen.

Dominance du tissu planifié par rapport au tissu non planifié occupé par les arabes

Après l'indépendance :

La ville se présente comme un grand territoire éclaté, désordonné, formé de plusieurs tissus hétérogènes.

Dominance du tissu non planifié par rapport au tissu planifié



Jijel est devenu un territoire dysfonctionné, pourquoi ?

La ville de Jijel a connu de multiples formes d'extension, de la croissance continue autour du centre colonial, à la périurbanisation au niveau de ses franges urbaines, jusqu'à la conurbation et la formation du groupement urbain Jijel, entraînant des effets multiples sur la ville et ses spécificités. Plusieurs éléments et événements ont conduit à la disqualification de cette ville. En effet, **la marginalisation de la ville par l'Etat** pendant 12 ans (1962 -1974), conjuguée par le **mouvement d'exode rural massif** et les **problèmes de mauvaise gouvernance de la part des élus locaux**, ont favorisé la prolifération de l'habitat spontané donnant lieu à un territoire désordonné, hétérogène où les constructions souvent non achevées nuisent à la beauté naturelle des paysages de cette ville.

En revanche, ce processus d'urbanisation qu'a connu Jijel a également conduit à :

- La perte de la relation ville-port et la dégradation du centre ancien.
- Des problèmes d'accessibilité et de congestion, en particulier aux heures de pointe et pendant la saison estivale.
- La rareté des réserves foncières.
- Le manque de plusieurs équipements notamment hôteliers, culturels, touristiques, de jeunesse et de sport.
- Un taux de chômage élevé.

L'attractivité de cette ville, en particulier ses centres (ancien -colonial- et nouveau -plateau Ayouf-), de par leur dotation en équipements multiples et en commerce diversifié, est un facteur supplémentaire pour justifier l'engorgement dans ces espaces, et par conséquent la détérioration du cadre de vie des habitants.

Les causes sont multiples et les conséquences sont visibles sur le terrain. Comment pourrait-on y remédier ? Les chapitres suivants vont proposer des explications et des stratégies prospectives.

CHAPITRE IV

JIJEL, UN ESPACE EN MUTATION ... NOUVELLE IMAGE ? POUR QUELLES FORMES D'INTERVENTION URBAINE ?

INTRODUCTION

À l'instar des autres villes du tiers monde, les **villes algériennes** ne sont pas en marge du processus de dysfonctionnement urbain attirant l'attention des chercheurs entre autres (Saidouni, 1999 ; Bendjelid, 2010 ; Belguidoum, 2008 ; Belguidoum and Mouaziz, 2010 ; Belguidoum, Cattedra and Iraki, 2015 ; Bachar, 2015). L'objectif est de comprendre les causes et les conséquences des évolutions et des transformations et décrypter les facettes cachées de cet urbanisme. L'État a déployé des efforts pour remédier à cette situation évolutive via de nombreuses stratégies.

Dans ce chapitre, nous passons en revue les stratégies adoptées pour développer la ville de Jijel apportant des éléments de réponses aux questions suivantes :

- **Quelles sont les stratégies adoptées par l'Etat et ses collectivités locales pour faire face au dysfonctionnement qu'a connu la ville du Jijel ? Quels sont les impacts attendus ?**

Répondre à ces questions revient à passer par une lecture approfondie de la problématique urbaine de la ville algérienne et les processus/formes de sa requalification urbaine dans le contexte national, puis décortiquer à une échelle plus réduite la ville de Jijel. L'approche historique avec sa technique **analyse de contenu** (Angers, 1997) s'avère être une clé de lecture du cadre juridique, des différents outils, instruments d'urbanisme et des différentes stratégies adoptées.

4.1 La ville algérienne entre dysfonctionnements et stratégies de développement...

Partant du constat d'un espace déjà affecté par un phénomène de déracinement suite à la conquête coloniale (Côte, 1988), et, chronologiquement depuis son indépendance, la ville algérienne est passée par **4 grandes phases** ayant marqué son processus d'urbanisation :

4.1.1 L'ère de « stabilité spatiale » de 1962 à 1973

Marquée par une croissance spatiale faible et ce, malgré la forte croissance démographique due en particulier à un exode rural massif. En effet, la population a occupé le parc immobilier laissé vacant par le départ précipité des colons. L'Etat s'est tourné vers le secteur industriel et la recherche d'un maillage urbain régional et national (disparité régionale et équilibre). La fin de cette période a vu le déclenchement de la crise de logement, traduit par des taux d'occupation par logement (TOL) élevé ainsi que la propagation de l'habitat illicite comme le confirment (Bendjelid et J.C. Brulé, 2004 cité par Bachar, 2015, p. 26).

4.1.2 L'ère du « monopole » de 1974 au 1985

Caractérisée par des extensions urbaines périphériques très importantes, suivies par plusieurs événements à savoir :

- La réalisation de nombreux programmes publics industriels et résidentiels avec les différents plans triennaux, quadriennaux et quinquennaux.
- L'apparition des instruments d'urbanisme (PUD -Plans d'Urbanisme Directeurs- et PUP -Plans d'Urbanisme Provisoires- hérités de la législation française).
- La constitution des réserves foncières communales et l'apparition des ZHUN- Zones d'Habitat Urbaine Nouvelles-.

La crise économique naissante en cette période a empêché la viabilisation et l'équipement de plusieurs zones d'habitat donnant lieu à plusieurs problèmes sociaux (*ibid.*, p. 27).

4.1.3 L'ère « début de crise » de 1985 – 1990

Suite à la chute du prix du baril de pétrole (6 dollars le baril), conjuguée par l'incapacité des autorités à répondre aux besoins en logements d'une population en nette augmentation, la prolifération de constructions illicites et des bidonvilles a conduit à la propagation de la pollution visuelle et spatiale des espaces urbains algériens (conception architecturale hétérogène, déficit en équipements d'accompagnement et en VRD¹⁴⁰, etc.), et à la dégradation du cadre de vie.

- Aussi l'introduction des paraboles via les satellites de transmission a complètement défiguré les toitures et balcons des grands ensembles.

¹⁴⁰Voiries et réseaux divers

4.1.4 L'ère de « la législation effective » 1990 à nos jours

marquée par une prise de conscience dans le domaine de la planification, dénonçant les limites du « tout planifié » (Hecham- Zehioua, 2010, p. 84) et « l'adoption de nouveaux instruments d'urbanisme sur fond de crise multidimensionnelle » .

- L'apparition de plusieurs lois telles que : la loi n°90-25 (du 18/11/1990, portant orientation foncière).
- La loi n°90-29 (du 01/12/1990, relative à l'aménagement et à l'urbanisme, modifiée et complétée par la loi du 14/08/2004 et les décrets exécutifs du 11/09/2005 et 7/01/2006).
- La loi n°90-30 (du 01/12/1990 portant loi domaniale).
- L'apparition de nouveaux instruments (les PDAU –Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et les POS –Plan d'occupation du sol-).
- Les différents permis de lotir, de construire et de démolir.

Grâce à l'embellie financière (augmentation des prix des hydrocarbures, amélioration de la situation sécuritaire), l'action publique sur la ville a été reprise à travers l'institutionnalisation de loi 06-06 (du 20 février 2006, portant loi d'orientation de la ville) qui a été abandonnée par la suite.

- La création du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, par décret n°2000/257 du 26 août 2000, dans le but de « mener une nouvelle politique de préservation de l'environnement dans toutes ses composantes » (Bachar, 2015, p. 32).
- Le lancement d'une série de projets de logements (1 million disait la publicité), d'équipements et de grandes infrastructures¹⁴¹ ainsi que des opérations d'amélioration urbaine des conditions de vie des habitants (Hafiane, 2007, p. 6).

4.2 Lecture critique des chercheurs de la situation actuelle des villes algériennes

Avant d'entamer la situation actuelle dans laquelle se trouve la ville algérienne et connaître ses causes et ses conséquences, la lecture de la perception de la ville elle-même par les chercheurs est intéressante à présenter. En effet, deux visions se croisent :

- Kheira Bachar (2015, p. 25) stipule que tous les travaux ayant étudié la ville algérienne se sentent entendus pour affirmer « une concentration humaine » due aux extensions spatiales qui se font essentiellement par le logement et les activités,

¹⁴¹ Tels que l'autoroute Est-Ouest, le métro d'Alger, les tramways (à Alger, Constantine et Oran), etc.

plutôt qu'un système urbain organisé, créé selon une stratégie de développement cohérente. Baptisée « la ville éclatée » (Belguidoum and Mouaziz, 2010, p. 105), « la ville en fragments » (Safar-Zitoun, 2001, p. 34) et « une mosaïque de morceaux urbains hétéroclites » (Chouadra, 2008, p. 2).

- Bessenouci¹⁴² dans un article de presse « La gouvernance urbaine, le défi des villes algériennes » affirme que « *la ville algérienne est un assortiment de lieux dotés de sens, d'objets architecturaux inscrits dans leur environnement, d'aménagements, de sites..., bref de « paysages » faits de mains d'hommes, auxquels une collectivité peut attribuer une « valeur mémorielle ». Ces paysages construits sont patrimoines en ce qu'ils fédèrent probablement les ingrédients d'une identité* ».

Ces deux visions se croisent en affirmant que la ville algérienne se bat entre deux facettes, l'une identitaire dotée de sens, de sentiments de vitalité... et l'autre morte sans âme ni identité.

D'un « *Pays essentiellement rural jusqu'à la fin des années 1960* » (Belguidoum and Mouaziz, 2010, p. 101), le territoire national passe à une urbanisation excessive, où la majorité de la population à hauteur de plus de 60% vit dans les villes, alors que le nombre d'agglomérations urbaines dépassant 100 000 habitants n'était que de 3 en 1962 (*ibid.*). D'ici 2033 et selon les prévisions, cette population urbaine augmentera de 10 millions d'habitants, soit 80% de la population.

Cet espace urbain met en péril les conditions de vie des habitants. En effet, les problèmes de la ville algérienne sont devenus lisibles aussi bien par les chercheurs avertis que par ses habitants, ses visiteurs et mêmes ses journalistes ; Meziane (2009) en écrivant « *Cinquante ans après l'indépendance, la ville algérienne continue toujours à régresser* ». Plutôt qu'un milieu urbain moderne, elle est devenue une simple agglomération urbaine affectant la vie quotidienne de ses habitants. Appelée également « des lieux de paradoxe » (Bendjelid, 2010), elle se caractérise par une urbanisation non réfléchie, traduite souvent sur le plan spatial par de grandes lacunes.

- D'une part, **des centres villes anciens** en état dégradés à caractère répulsif et **des périphéries** plus dynamiques et plus attractives, le plus souvent en termes de **commerces, de circulation** et accessibilité.

¹⁴²Archéologue et chercheur, article de presse publié par Nawel. D dans le site Web « Algérie 360° », le 20 novembre 2010.

- Des ruptures et des fragmentations typo morphologiques sont constatées entre les centres villes et leurs périphéries, entre tissus précoloniaux, coloniaux, post indépendance¹⁴³, habitat illicite et bidonvilles, donnant lieu à des paysages urbains et architecturaux anarchiques nuisant à l'image des villes. Ailleurs et au moment où la diversité architecturale constitue un enjeu et une richesse paysagère d'un espace, en Algérie, le constat est amer : une tare urbaine.

4.3 La problématique de l'urbain en Algérie, causes et conséquences...

La disqualification de la ville algérienne est le fait conjugué de plusieurs facteurs et évènements : **L'exode rural**, révélé par de fortes pressions démographiques, constitue un de ces éléments. Il a donné lieu à *la construction à la hâte de millions de logements*, sans soucier à leur aspect architectural ni esthétique tout en favorisant l'aspect quantitatif au détriment du qualitatif afin de répondre à la forte demande en logement en l'absence d'une stratégie et d'une réflexion globale sur la ville (Cattedra, 2010), conduisant à l'anarchie urbaine .

- Les « *réponses rapides, partielles et ponctuelles* » des acteurs décideurs à la « *forte demande sociale* » (Belguidoum, 2008, p. 1) n'apportent pas de solutions réelles aux problèmes posés mais donnent lieu à d'autres conflits et contradictions. En effet, la qualité urbaine de ville algérienne ne cesse de se dégrader (Sidi Boumediene and Guerroudj, 2013).
- **La politique urbaine**¹⁴⁴s'impose, qui n'a pas été changée depuis l'indépendance, se basant sur le principe d' « **homogénéité factice** » de l'espace et de la culture algériens (Bendjelid, 2010), a conduit à une « morphologie standardisée », une « image monotone » de nos villes, et par conséquent à « *dématérialiser les lieux, les rendant insignifiants et non attractifs* » (Chouadra, 2008, p. 2), en mettant à la marge toute culture et toute architecture patrimoniale et spécifique de chaque région (ville). Les espaces nouveaux caractérisés souvent par une architecture pauvre, se retrouvent mal équipés et mal intégrés aux tissus existants qui se ressemblent à l'échelle nationale (à l'image des Z.H.U.N¹⁴⁵). En d'autres termes, il s'agit de la disparition persistante de l'identité architecturale et

¹⁴³Souvent inachevés, d'une architecture monotone.

¹⁴⁴ Voir le chapitre n°8 de l'ouvrage « *Eléments d'introduction à l'urbanisme* » de (Saidouni, 1999) qui traite l'évolution des politiques urbaines et des instruments d'urbanisme en Algérie.

¹⁴⁵ Faites par l'urgence, elles sont représentatives d'un urbanisme fonctionnaliste de masse, où la production massive de logements prime sur les équipements d'accompagnement.

l'urbanisme adapté à chaque territoire selon son microclimat et sa culture locale affectant la mémoire collective des citoyens. Cependant, l'absence de politique urbaine conséquente, n'est pas toujours la cause des dégâts mais plutôt **le non-respect** voire **l'inapplication des plans d'urbanisme, des lois et des instruments d'urbanisme** existants, conjugué par **la procédure lente de leur approbation** ainsi que **le déphasage entre les études et leur mise en œuvre** (Lakhdar Hamina and Abbas, 2015, p. 128). C'est la raison principale du décalage entre la réalité et ce qui est programmé (Bachar, 2015, p. 29).

- La primauté de **la dimension matérielle** dans la production de l'espace urbain algérien depuis plus de trente ans, mettent à l'écart toute autre dimension, et donnant lieu à « des espaces anonymes, détachés de leur contexte identitaire (social, géographique, etc.) » (Chouadra, 2008, p. 2) .
- **L'absence du contrôle et de suivi** de la part des techniciens de la maîtrise d'ouvrage, lors de la réalisation des projets, n'intervenant que lors des catastrophes, conjugué par **l'incompétence des responsables** à gérer la question urbaine et la **non intégration des spécialistes** du domaine de l'urbain ; tels que les architectes paysagistes et les urbanistes, ainsi que le recours à des instruments dépassés tels que les grilles d'équipements, sans assouvir ni les besoins d'intégration et de modernité, ni les aspirations de la population à un cadre de vie de qualité (Hecham-Zehioua, 2010, p. 84), aggravant la situation.

Les éléments précités ne sont pas toutes les causes de disqualification des espaces urbains algériens, mais les plus importants. Au fait, c'est le résultat « *des pratiques volontaristes comme des pratiques habitantes* » (Belguidoum and Mouaziz, 2010, p. 105). Ces éléments ont conduit à **la dégradation générale du cadre de vie**, la **destruction des paysages** de nos villes, mettant en péril leurs identités. À tous ces problèmes s'ajoutent d'autres d'ordre social, tels que la ségrégation sociale, la violence urbaine, difficultés du quotidien liées aux problèmes de mobilité et les effets de stress qu'il génère, le manque d'hygiène, la propagation des problèmes de pollution et de gestion des déchets (décharges sauvages, etc.), le manque flagrant des espaces publics et des espaces de loisirs donnant lieu à un aspect plus minéral à nos villes dominé par le béton et le goudron.

Bien que le rythme d'évolution de la population des villes algériennes soit devenu faible par rapport aux années 1970 -1990, la ville ne cesse de se détériorer, de se disqualifier et de régresser, avec ses gestionnaires locaux qui n'arrivent plus à

maitriser la question urbaine. Alors, les politiques urbaines suivies depuis l'indépendance demeurent-elles réellement dépassées et non efficaces ?

4.4 Le retour à la ville pour la requalifier, constitue-t-il une prise de conscience d'un nouveau phénomène en Algérie ?

Face à la situation critique dans laquelle se trouve la ville algérienne, et « *sortir d'une décennie de convulsions politiques et d'insécurité* » (Bendjelid, 2010), au début de ce centenaire, l'Algérie a été témoin de la tenue de nombreuses conférences et de séminaires internationaux qui traitent la question urbaine, tels que : « *Alger, Lumières sur la ville* » (Alger, 2001), « *Réhabilitation et requalification du patrimoine bâti* » (Constantine, 2008), « *Réhabilitation et revitalisation urbaine* » (Oran, 2008), « *Réhabilitation et valorisation du patrimoine bâti* » (Skikda, 2011), « *les dynamiques des recompositions des espaces et de la vie quotidienne dans le processus des urbanisations récentes* » (Oum El Bouaghi, 2019), etc. ».

L'évolution des politiques d'aménagement et de gestion urbaine en Algérie sont abordées par plusieurs chercheurs, dont (Saidouni, 1999 ; Belguidoum and Mouaziz, 2010 ; Hecham- Zehioua, 2010 ; Safar Zitoun, 2011 ; Sidi Boumedienne and Guerroudj, 2013), etc.

4.4.1 Le cadre législatif d'intervention sur les tissus existants

Toute intervention sur un tissu urbain existant est soumise à un cadre juridique bien précis. Dans le but de savoir comment la question de la requalification urbaine est définie et abordée selon la législation algérienne, nous procédons à une lecture synthétique des textes législatifs tout en focalisant sur les aspects en rapport avec notre objet de recherche, tels que présentés dans le tableau ci-après :

Tableau 4.1. Le cadre législatif d'intervention sur les tissus existants en Algérie

Nature du texte	Article	Objet
Décret exécutif n° 83-684 : du 26 novembre 1983 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant	1	Citation des 4 opérations d'intervention sur un tissu urbain existant : renovation, réhabilitation, restructuration et restauration
	2	Définition des 4 opérations d'intervention
	5	Caractéristiques des espaces concernés par les quatre opérations : Non adaptation aux fonctions urbaines, problèmes d'hygiène, de salubrité et de la vétusté des constructions.

Loi 90-29 du 1er Décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme	6	Obligation du respect de la hauteur moyenne des constructions avoisinantes dans les tissus existants
	15	Obligation de la consultation des acteurs concernés lors de l'élaboration du PDAU et du POS : tels que les associations locales d'usager
	20	Les opérations d'intervention sur les tissus existants sont : rénovation, restauration et protection
	26/36	Soumission des projets de PDAU/POS adoptés à une enquête publique de 45/60 jours, afin de recueillir les observations des citoyens (sur ces projets)
	43 - 49	Dispositions particulières applicables à certaines parties du territoire ; littoral, terres agricoles à potentialités élevées ou bonnes, etc.
	55	Encouragement du type architectural qui prend en compte les spécificités locales et civilisationnelles de la société concernée
Loi 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville	1	Conception et élaboration de la politique de la ville selon un processus de concertation et de coordination
	2	Définition des principaux généraux de cette politique à savoir : la concertation, la gestion de proximité, le développement humain, la bonne gouvernance et l'information, etc.
		Considérer la ville comme un espace de création et d'expression culturelle
	7 - 12	Obligation de sauvegarde, de préservation, de protection et de valorisation du patrimoine matériel et immatériel de la ville
		Clarification des différents volets de cette politique et leurs objectifs, touchant de nombreux aspects de l'urbain à savoir : ressources naturelles, économie urbaine, mobilité et moyen de transport, espaces publics et espaces verts, patrimoine, équipements urbains, foncier, maux sociaux, hygiène, etc.
	11	Réaffirmer la participation du mouvement associatif et du citoyen dans la gestion de la ville afin d'assurer une bonne gouvernance
	14	Conception et mise en œuvre des politiques de sensibilisation et d'information des citoyens
		Trouver des solutions pour réhabiliter la ville, requalifier ses ensembles immobiliers et restructurer ses zones urbaines sensibles
	17	Association effective des citoyens aux programmes relatifs à la gestion de leur cadre de vie.
23	Obligation d'identification et de mise en œuvre des instruments d'évaluation et d'information socio-économique et géographique	
26	Promouvoir la participation et la consultation des citoyens par un observatoire national de la ville	
D.E n° 16-55 du 1er février 2016 fixant les conditions et modalités d'intervention sur les	2	Caractéristiques d'un tissu urbain ancien et typologie des interventions urbaines qui le concernent : réhabilitation, rénovation et/ou restructuration urbaine et rurale.
	3	Objectifs d'intervention sur ce type de tissu
	4	Cadre et périmètre d'application des opérations d'intervention sur ces tissus

tissus urbains anciens.	5	Echéancier des interventions : court, moyen et long terme avec des évaluations continues.
	6	Conditions d'intervention (réhabilitation) sur des immeubles ou constructions non classés et non protégés en vertu de la loi n° 98-04 qui présentent un intérêt historique, culturel ou architectural particulier.
	8	Mesures et des actions complémentaires de ces opérations, tels que : améliorer la qualité environnementale et le cadre de vie de la population, promouvoir la culture d'entretien et de gestion de la copropriété tout en sensibilisant les habitants à préserver le patrimoine et la qualité de leur cadre de vie.
	10	Recensement et classification des tissus urbains anciens selon leur degré de dégradation et d'insalubrité, et la typologie d'opérations nécessaires à entreprendre ; De la réhabilitation lourde, la rénovation et/ou la restructuration urbaine, la réhabilitation moyenne jusqu'à la réhabilitation légère
	19	La nécessité de prise en charge des spécificités locales du tissu urbain ancien dans les études d'intervention
	25	Soumission du projet de plan d'intervention à une enquête publique (de 45 jours) après validation de l'étude exécutoire
	26	L'information du public à propos du plan d'intervention
	37	Démolition de tout aménagement illicite des parties communes des immeubles situées à l'intérieur du périmètre d'intervention

Source : Etabli par l'auteur sur la base du fond de textes juridiques¹⁴⁶ (2020).

A partir de cette lecture synthèse selon le tableau ci-joint, il ressort que notre sujet est bien encadré par les lois et la participation citoyenne le fer de lance est au cœur du processus des stratégies adoptées. Une première prise en charge de la question d'intervention sur les tissus existants dans son cadre juridique a été consentie par le décret exécutif n°83-684 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant.

La recherche de nouveaux procédés permet de penser la ville de manière globale, et de moderniser ses tissus urbains pour les rendre plus fonctionnels. Ces dernières années, certaines notions tels que la participation citoyenne, la gestion de proximité¹⁴⁷, le développement humain¹⁴⁸, l'information¹⁴⁹ et la bonne gouvernance¹⁵⁰, sont devenues des

¹⁴⁶La loi 90-29 et les deux instruments PDAU et POS sont abordés en détails par Saidouni (1999) dans son ouvrage « Eléments d'introduction à l'urbanisme » dans le chapitre n°6 « *Les internements d'urbanisme en Algérie* ».

¹⁴⁷ Mettre en place des procédures et moyens permettant au citoyen de participer directement ou par le biais d'associations à la gestion des programme/actions liés à son cadre de vie, et d'évaluer les effets induits (selon la loi 06-06).

¹⁴⁸ Considérer l'homme « *comme la principale richesse et la finalité de tout développement* » (selon la loi 06-06).

¹⁴⁹ Information permanente du citoyen sur la situation, l'évolution et les perspectives de sa ville (selon la loi 06-06).

¹⁵⁰ Ecouter le citoyen et agir dans l'intérêt général (selon la loi 06-06).

questions et enjeux, pivots de la pratique publique urbaine et de son cadre institutionnel, contrairement à l'ancienne politique des décideurs où « les logiques de constructions » ont primé sur les enjeux liés à la gestion de la vie quotidienne (Belguidoum, 2008).

Selon l'article 03 du Décret exécutif n° 16-55, les objectifs d'intervention sur les tissus urbains existants sont d'une part, l'amélioration de « leur résistance, leur pérennité, leur esthétique et leurs conditions d'habitabilité » par des opérations de réhabilitation et d'autre part, l'amélioration de « l'état des réseaux, des immeubles et constructions, des infrastructures, des équipements et des espaces publics » par des opérations de rénovation, de restructuration, de réhabilitation ou de renouvellement.

Ces objectifs mettent en évidence les limites des politiques publiques d'intervention aux objectifs et ambitions purement techniques, mettant de côté toute condition de création convivialité, de satisfaction des aspirations des habitants.

4.4.2 L'apport des différents acteurs dans les opérations de requalification urbaine en Algérie

Après une longue période de « tout planifié » de l'Etat, contrôleur, programmeur, financier et réalisateur qui a montré ses limites, une nouvelle tendance a eu lieu celle de « **la décentralisation et l'approche démocratique de l'aménagement** », impliquant la participation des habitants dans le processus de décision. En effet, les principaux acteurs de l'urbain sont de trois sortes :

- **Les acteurs décideurs** : l'Etat et ses services déconcentrés ; wilaya et commune, chargés de la mise en place et la veille sur le respect des instruments et outils d'urbanisme ainsi que toute politique de la ville.
- **Les bureaux d'études** : font la conception du projet, en suivant les orientations et les exigences des acteurs décideurs.
- **Le citoyen** : à qui s'adresse ce projet.

La politique de la ville conformément à la loi (06-06) repose sur deux principes complémentaires et fondamentaux, d'une part, la concertation et le débat entre les différents intervenants, et d'autre part, la participation citoyenne (association à la gestion des programmes, consultation et information).

Considérée comme « *l'assise territoriale de la décentralisation* » (article 02 de la loi 11-10), la commune est le lieu d'exercice de la démocratie locale et de gestion de proximité.

En revanche, elle fournit des services publics communaux visant à répondre aux besoins de ses citoyens (article 149 de la loi 11-10). Elle joue un rôle majeur en matière d'aménagement et de développement.

Afin d'atteindre les objectifs de la « démocratie locale », l'assemblée populaire communale prend toutes les mesures nécessaires afin d'accomplir les tâches suivantes :

Tableau 4.2. La démocratie locale selon la loi 11-10.

Nature du textée	Article	Objet
Loi 11-10 du 22 juin 2011 relative à la commune	11	Information des citoyens des affaires les concernant
		Consultation des citoyens sur les choix des priorités d'aménagement et développement de leur commune
		Mobilisation des supports et les médias disponibles pour l'information et la consultation des citoyens
		Présentation d'un exposé sur les activités annuelles devant les citoyens
	12	Encadrement adéquat des initiatives locales, visant à intéresser et à inciter les citoyens à participer au règlement de leurs problèmes et à l'amélioration de leurs conditions de vie.
13	Possibilité de consultation de certaines personnalités locales pourront contribuer de façon utile aux travaux de l'assemblée ou de ses commissions	

Source : Etabli par l'auteur à partir de la lecture de la loi 11-10 (2020).

Les différentes formes de la participation citoyenne selon la législation algérienne, comme nous l'avons vu ci-dessus, se limite souvent à des processus de consultation, d'information et d'implication dans la gestion.

Cependant, à l'exception du seul projet de requalification urbaine participative de « la cité Soummam » à Alger qui n'a pas dépassé sa phase d'expérimentation pour des causes financières, le manque de collaboration ainsi que le vide juridique concernant la gestion et l'occupation des espaces (Abbadie, 2001, p. 142), la participation citoyenne, dont l'usager peut remédier à la situation difficile dans laquelle se trouve la ville algérienne, et malgré son institutionnalisation dans la loi d'urbanisme 90-29, la loi 06-06 et la loi 11-10, il reste en réalité toujours en marge des décisions qui concernent sa ville (son espace) (Bachar, 2015, p. 46), en raison de « la remontée à la surface de l'idée factice de l'Etat responsable de tout » d'une part, et du manque de communication entre décideurs et habitants (*mouvement associatif*) d'autre part (Bendjelid, 2010).

4.4.3 La requalification par les grands projets urbains... une nouvelle forme d'intervention

Considérée comme une nouvelle approche d'intervention urbaine, **la requalification par les grands projets urbains** est une « *une nouveauté dans les métropoles du Maghreb* » (Cattedra, 2010)¹⁵¹. Selon cet auteur, ce nouveau phénomène d'urbanisme dit « *de projet* » ou « les grands projets urbains » qui est apparu ces dernières années, est devenu par la suite une question principale dans les villes maghrébines. Malheureusement, il est confronté à de multiples problèmes à savoir : la marginalisation de la population (absence de sa consultation), des collectivités locales et des professionnels locaux.

En Algérie, ce phénomène a eu lieu pour la première fois dans la capitale dans les années 1980 sous forme de deux projets considérés comme les plus emblématiques (Zitoun, 2011, p. 111), à savoir le grand complexe culturel de Raidh El Feth et celui de la rénovation du quartier d'El Hamma Annasser. Suite à l'embellie financière dans les années 2000, en particulier depuis 2005, plusieurs projets structurants d'envergure ont été lancés, touchant initialement les grandes villes, tels que : le métro d'Alger, des tramways à Alger, à Constantine, à Annaba ainsi que 18 autres villes, l'aménagement de la baie d'Alger, la grande mosquée, etc. L'objectif est d'insérer la ville algérienne dans une nouvelle perspective de modernisation et d'éliminer les déséquilibres spatiaux (Hafiane, 2007, p. 6).

Cette nouvelle démarche de l'urbanisme où le projet urbain est considérée comme « *élément de recomposition du paysage urbain* » (*ibid.*, p. 1), est jugée comme une question en phase d'expérimentation « *les planificateurs sont actuellement en stade d'expérimentation. Les exemples d'Alger et de Constantine le prouvent* » (Hecham-Zehioua, 2010, p. 89).

➤ Synthèse de lecture

D'après notre lecture de la situation de l'urbain et des modes d'intervention sur la ville algérienne, nous concluons par les éléments suivants :

- la ville algérienne se présente comme un territoire désordonné, dysfonctionné et non adapté aux besoins et aspirations de sa population mettant en péril son identité, dont les nouveaux tissus urbains sont « *en quête d'une identité à construire* » (Chouadra, 2008, p. 6).

¹⁵¹ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

- Elle est devenue la scène de multiples expérimentations urbaines, politiques et pratiques qui ont souvent échouées.
- Une opération globale d'intervention sur les tissus existants visant réellement à valoriser l'image du territoire concerné, améliorant les conditions de vie de ses habitants et répondant à leurs besoins **est inexistante**.
- Les opérations de requalification urbaine menées jusqu'à aujourd'hui n'ont pas pu atteindre leurs objectifs prédéfinis, du fait de l'absence de volonté de la part de l'Etat et de l'absence de participation des acteurs citoyens.
- Le rôle de l'habitant, malgré la prise de conscience de son rôle indispensable, n'est pas intégré dans la pratique urbaine.

Chouadra (2008) note que « la recomposition de la ville *fragmentée* reste un défi pour les décennies à venir » (p. 13). Cette recomposition doit, selon lui, s'imposer comme priorité dans la politique de la ville, se basant sur les spécificités identitaires géographiques et historiques de cette dernière, nécessite des lectures multiples et transversales. En revanche, Belguidoum (2008) met l'accent sur le manque de production *de connaissances* et d'études urbaines liées à la ville algérienne, qui traitent le phénomène urbain comme « *un véritable objet d'étude transversal* » et non comme effet inévitable du boom démographique et du développement économique (*ibid.*, p. 2) ou souvent comme une constatation des déséquilibres qui existent « *entre les règles et les pratiques et entre les programmes et leur réalité* » (Belguidoum and Mouaziz, 2010, p. 102). En effet, le processus de fabrication des villes a longtemps été central (Belguidoum, Cattedra and Iraki, 2015, p. 12).

Dans cette perspective et afin d'étudier le rapport intervention- identité du territoire dans le cas de la ville algérienne en essayant d'apporter de nouvelles lectures et des avancées dans l'appréhension du phénomène urbain- s'inscrit la présente recherche.

4.5 Le devenir de la ville de Jijel tel qu'il est dessiné par ses acteurs décideurs

La requalification de la ville s'inscrit dans un cadre législatif bien défini qui se diffère d'un pays à l'autre. De ce fait, étudier la question de la requalification de la ville de Jijel dans le moyen et le long terme, telle qu'elle est présentée dans les instruments d'aménagement et d'urbanisme et les stratégies et les propositions de ses acteurs décideurs, nous a semblé nécessaire, dans le but de comprendre leurs visions et comment est-ce que le futur de cette ville est conçu et dessiné par ses acteurs.

A travers cette étude, nous allons essayer de :

- Savoir quelles sont les **formes de requalification** urbaine existantes à Jijel.
- Faire une lecture critique des opérations/stratégies de requalification de la ville de Jijel proposées dans le cadre de son plan d'aménagement de la wilaya (PAW) et de son plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU).
- Faire une présentation prospective des grands projets que connaîtra Jijel à moyen et à long terme.

Nous questionnons les outils, les moyens et la démarche adoptée pour la requalification de cette ville. Pour atteindre ces objectifs, nous avons eu recours à la méthode historique et sa technique **l'analyse du contenu**. La critique externe et interne nous permet de mettre en exergue ces opérations sous la casquette législative.

4.5.1 Les actions prévues par les acteurs publics : requalification de la ville de Jijel, outils d'aménagement et d'urbanisme

4.5.1.1 Orientations du schéma national d'aménagement de territoire (SNAT)

En Algérie, toute politique d'aménagement du territoire ou orientation d'aménagement s'inscrivant dans le cadre d'un plan d'aménagement de la wilaya ou d'un plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, se base essentiellement sur les orientations du schéma national d'aménagement de territoire (SNAT), qui fixe les orientations stratégiques de développement, à l'horizon 2030, pour l'ensemble du territoire national. De ce fait, il reste le cadre de référence sur lequel toute politique d'intervention urbaine et d'aménagement du territoire devra construire ses orientations et enjeux, tout en respectant les 4 lignes directrices suivantes :

- Vers un **territoire durable**
- Créer les dynamiques du **rééquilibrage territorial**
- Assurer **l'attractivité et la compétitivité des territoires**
- Mettre en œuvre **l'équité territoriale**

Avec ces 4 lignes proclamées par le schéma national d'aménagement de territoire, comme principes de base dans les grands choix d'aménagement, il est nécessaire de leur ajouter une ligne de conduite à savoir « **la bonne gouvernance** ».

4.5.1.2 Les orientations du schéma des espaces de planification territoriale (SEPT) Nord - Est pour la wilaya de Jijel

Conformément à la même vision et stratégie du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), les directives du SEPT¹⁵² pour la Région Nord-Est, dont Jijel fait partie, se déclinent en 20 Programmes d'Action Territoriales (PAT). En général, le schéma fournit des directives générales qui ne touchent pas directement la ville de Jijel (notre objet d'étude) mais plutôt toute la wilaya que nous pouvons résumer dans le Tableau 4.3 ci-dessous :

Tableau 4.3. Les principales orientations du SEPT Nord Est qui touchent la wilaya de Jijel

Programme d'actions territoriales	Enjeux/objectifs	Observations	Source
PAT n°3 : les écosystèmes	Protection et développement des aires protégées	Le lac des Béni Belaid, Ghedir el Meridj, le Marais d'el Kennar, la Corniche Jijélienne	P. 14
PAT n°4 : les risques majeurs	Identification, évaluation et mise en place d'une stratégie préventive de la gestion des risques	En raison de l'intensité maximale sur l'axe Jijel-Skikda	P. 17
PAT n°5 : patrimoine culturel et tourisme	Préservation des sites paysagers et de la nature	Parc naturel de Taza, Bois des oasis, Forêt de Beni Said, Djebel Mezghitane, forêt d'El Guerroudj, grottes merveilles, gouffre de Ghar El Baz, plages ...	P. 20
PAT n°6 : freinage de la littoralisation et l'équilibre du littoral de la région Nord Est	Geler la mise en application de tous les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) déjà réalisés (non conformes à la loi relative au littoral)	A court terme, orienter l'urbanisation à l'ouest de la ville sur le site de Mezghitane dans l'agglomération de Ouled Bounar ; A long terme, orienter l'urbanisation sur le site de Sidi Mansour dans la commune de Kaouas ; Résorption de l'habitat précaire	P. 24
	Freinage et contrôle de la conurbation de la zone côtière		P. 25
PAT n°11 : le maillage infrastructurel de transport de logistique et de communication	Désenclavement des zones de montagne et amélioration de l'accès au port de Djen-Djen, des échanges Nord Est avec les Hauts Plateaux	Réalisation de la pénétrante Port de Djen-Djen –Autoroute Est –Ouest	P. 38
PAT n°12 : la métropolisation	Le développement de l'espace homogène Jijel - Collo par : la valorisation des potentialités naturelles, le développement des activités diverses le long de	Promouvoir les agglomérations de : Jijel, El Milia, Tahir, El Ancer, El Aouana, Texenna, Sidi Abdelaziz, Oued Adjoul, Le renforcement de la piste de l'aéroport de Jijel et la modernisation et la mise à	P. 41, 45

¹⁵²Ex Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT)

	la corniche Jijélienne aux ressources halieutiques ; les possibilités récréatives et productives dans les forêts ;	niveau du port Djen -Djen,	
PAT n°13 : pôles de compétitivité et d'excellence (POC)	Apparition de Jijel comme Pôle "Cuir-Tanneries"	La localisation d'un pôle cuir tanneries serait opportune à Jijel et le joindre aux entreprises de tannerie des autres wilayas pour constituer le réseau d'innovation. Jijel serait ainsi le point focal du réseau.	P. 61
PAT n° 14 : les nouveaux espaces de croissance	Jijel continuera à être le débouché naturel de l'intérieur de la région et un de ses pôles d'entraînement majeur.	Le renforcement des mégas complexes sidérurgiques au niveau du « système infrastructurel El Mila, Bellara – Djen Djen » par la modernisation des principaux axes routiers de la région et leur connexion avec l'autoroute Est-Ouest d'une part et la rocade des Hauts Plateaux d'autre part.	P. 71
PAT n° 15 : le développement local	La valorisation d'activités productives créatrices d'emplois durables	L'agro-tourisme (Skikda, Jijel, El Tarf), l'artisanat rural (Jijel, Skikda, Mila, El Tarf). L'agriculture de montagne avec l'arboriculture fruitière et l'élevage de bovin à viande (dans les vallées de Jijel)	P. 79

Source : réalisé par l'auteur à partir de la lecture du SEPT Nord - Est (2009, Tome 2).

Outre les orientations qui s'accumulent vers une vision cherchant à mieux exploiter, préserver et mettre en valeur des ressources naturelles et touristiques, des productions agricoles et halieutiques de la wilaya, à savoir ; la corniche, la montagne, les paysages naturels, etc. ce sont les deux secteurs de l'économie et du tourisme qui ont occupé le devant de la scène : **le port commercial de Djen Djen**¹⁵³ et **la zone industrielle de Bellara** comme « **un espoir pour le développement économique et social de Jijel et son arrière-pays** (El Milia et Mila) » ((SEPT) Nord – Est,2009, Tome 2, p. 39). Pour atteindre ces objectifs, cet outil recommande la modernisation des infrastructures d'accès et de déplacement existantes à Jijel, ainsi que la mise en place de grands projets tels que : la pénétrante autoroutière, le pôle cuir tanneries¹⁵⁴, la modernisation du port de Djen Djen.

Le SEPT Nord Est a mis aussi en lumière des problèmes empêchant le développement de Jijel, à savoir :

¹⁵³ C'est le port qui est appelé à subir le développement le plus consistant, au vu de l'intérêt dont il jouit. Il est prévu la réception d'un terminal céréalier ce qui offrirait une capacité de réception de 3 millions de tonnes/an avec des capacités de stockage de 280 000 tonnes ((SEPT) Nord – Est,2009, Tome 2, p. 40).

¹⁵⁴ Car c'est la wilaya de Jijel qui est spécialisée dans l'industrie du cuir grâce aux complexes industriels publics implantés dans les années 1970 mais aussi grâce au potentiel privé de la région qui s'est spécialisé dans les unités de mégisseries. Plus de 59% des salariés de la sous filière tannage du cuir, au niveau national, se trouve au niveau de la wilaya de Jijel (*ibid.*, p. 61).

- « Une dynamique urbaine accélérée et anarchique marquée par la prolifération de l'habitat précaire
- Un fort taux de chômage
- Une absence d'investissements productifs
- Une sous-utilisation des capacités infrastructurelles existantes à savoir port-aéroport-voie ferrée-gare de tri » ((SEPT) Nord – Est, 2009, Tome2, p.71).

À tout cela, s'ajoute la problématique de la gestion urbaine qu'il jugeait difficile et complexe.

Dans son PAT n°18 intitulé « le renouvellement urbain et la politique de la ville dans la région nord est », le SEPT Nord -Est préconise « *la mise en place d'une ville productive, qualitative, compétitive, attractive et durable capable de répondre aux besoins de ses habitants et aux mutations productives et de contribuer à une véritable culture et identité urbaine* » (*ibid.*, p. 95). Ce petit paragraphe nous donne les éléments phares qui dessinent la ville de demain selon la vision du SEPT Nord Est d'où la durabilité, la compétitivité, l'attractivité, la satisfaction des besoins des habitants et l'identité urbaine, semblent être à la base de toute politique d'intervention sur les espaces urbains algériens, concrétisés à travers des actions et des enjeux à savoir ; (*la régénération urbaine, la qualité de l'urbanisme, de l'architecture, des espaces verts et du patrimoine culturel, la sécurité, la qualité des services publics : eau, déchets, éducation, santé, le développement par la promotion des systèmes productifs, des activités et des emplois, le rattrapage et l'intégration des zones urbaines à handicaps*) (*ibid.*, p. 96). Alors, **comment le PAW et le PDAU ont pris en charge ces orientations ?**

4.5.1.3 Les orientations du Plan d'Aménagement de la Wilaya –PAW- de Jijel¹⁵⁵

En tant qu'outil d'aménagement du territoire à l'échelle de la wilaya, nous suggérons sa lecture synthétique, avec ses orientations pour mieux percevoir les aménagements proposés à une échelle plus réduite celle de la ville de Jijel. En effet, selon ce PAW (2012, phase 03, p. 23), ses scénarios et ses orientations s'appuient essentiellement sur le respect des orientations et des enjeux des textes réglementaires portant sur l'aménagement du territoire et le développement durable et des outils d'aménagement, à savoir ; le SNAT, le SEPT Nord-est (et leur déclinaison à la wilaya de JIJEL), les schémas directeurs sectoriels, d'une

¹⁵⁵ Source : Étude du plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Jijel (2012), rapport 3 : « *projet de plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Jijel* ».

part, et d'autre part sur les résultats et les conclusions de sa première phase dédiée au diagnostic territorial de la wilaya.

A. Les orientations du PAW de Jijel à l'échelle de la wilaya

Selon les orientations du plan d'aménagement de la wilaya de Jijel en sa phase 3 (2012, p. 30), il annonce que pour développer cette wilaya de façon durable, il est nécessaire de respecter un certain nombre d'orientations, à savoir : la préservation, l'exploitation rationnelle et durable ainsi que la valorisation des potentialités de la wilaya (ses ressources naturelles, sa façade maritime, ses équipements structurants, etc.), l'amélioration du cadre de vie des habitants, tout en renforçant l'attractivité de la wilaya par sa dotation en équipements et services du tertiaire supérieur et par le développement des zones de l'arrière-pays pour stabiliser leur population. Afin d'aboutir aux objectifs prédéfinis par le PAW (et Suivant la même logique et vision du SEPT Nord-est), il a proposé (en sa phase 03, pp. 20, 36) :

- « Une reconfiguration –un rééquilibrage- de l'armature urbaine de la wilaya », selon un zoning d'aménagement.
- La nécessité de « **l'émergence de la ville de Jijel en tant que pôle de développement régional** ».
- Le rééquilibrage de l'axe d'urbanisation de la wilaya de Jijel (actuellement orienté d'Est en ouest), par la promotion de nouveaux axes de direction Nord-sud dans une vision d'intégration et de complémentarité entre les territoires littoraux généralement développés et les territoires montagneux en péril.
- La promotion de certains centres ruraux au rang d'agglomérations capables d'encadrer les territoires sur lesquels ils rayonnent, tout en orientant le développement de chaque zone en fonction de ses spécificités et ses potentialités.

D'après le PAW, sans cette reconfiguration, la prise en considération des enjeux et défis prédéfinies aura des impacts limités.

Ce zoning d'aménagement consiste à découper le territoire de la wilaya en 3 unités d'aménagement (suivant les potentialités et les caractéristiques des territoires communaux), tout en préconisant le respect des outils d'urbanisme et la consolidation du principe de l'intercommunalité, à savoir (Réf : Figure 4.1, p. 124) :

- **La zone Ouest** : De par ses spécificités naturelles et environnementales, elle est dédiée à la préservation de la nature et de la biodiversité, au développement de

l'écotourisme et au développement des activités en rapport avec les ressources naturelles locales. Par ailleurs, c'est une zone qui constitue le château d'eau de la wilaya, voire même de la région, grâce à ses ouvrages hydrauliques.

- **La zone centrale :** Encadrée par le bi-pôle Jijel-Taher, est dédiée au développement des équipements et des activités du tertiaire supérieur, au développement des activités en rapport avec le port de Djen-Djen et à l'intensification des activités agricoles au niveau de la plaine Jijel-Taher.
- **La zone Est :** Encadrée par le pôle urbain d'El Milia, cette zone est dédiée au développement industriel tout en préservant sa spécificité agricole.

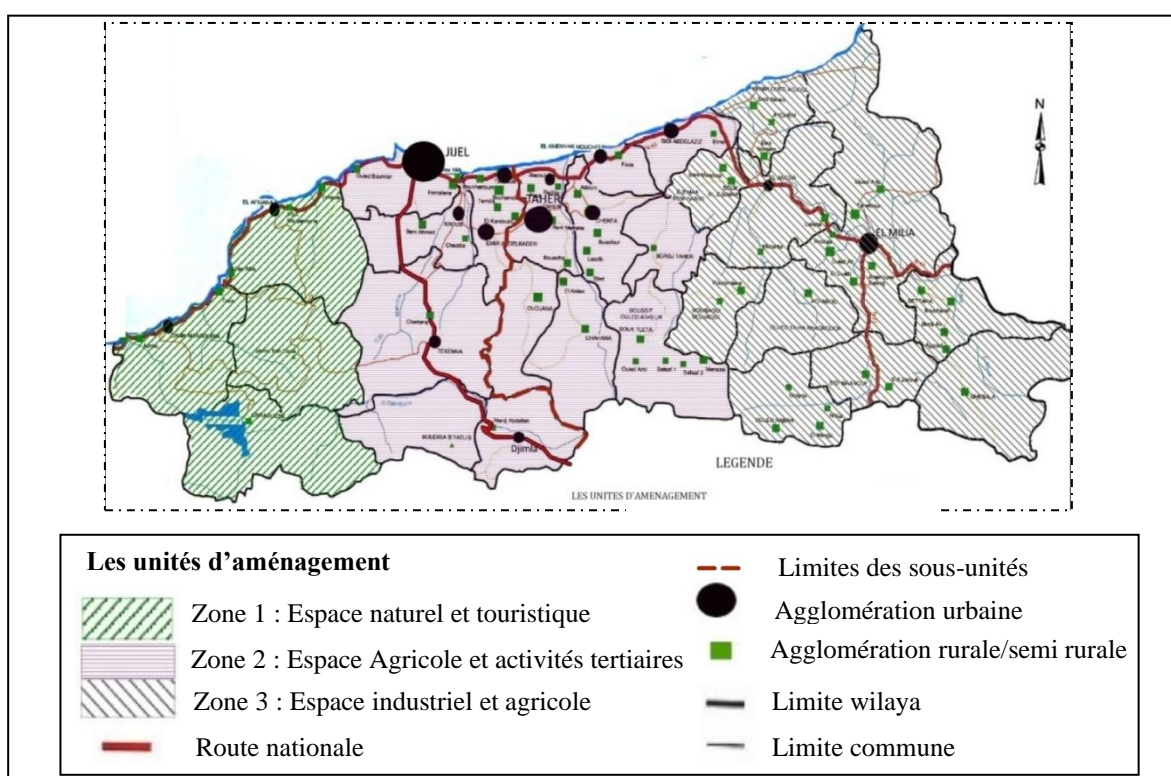


Figure 4.1. Découpage du territoire de la wilaya de Jijel en 3 zones d'aménagement

Source : PAW de Jijel, 2012, phase 3, p. 22, CENEAP¹⁵⁶

Nous constatons que la stratégie du PAW¹⁵⁷ repose essentiellement sur le développement du rapport urbain/ rural et la valorisation des potentialités spécifiques à la wilaya, à savoir : son cadre géographique, ses ressources naturelles, son patrimoine matériel et immatériel, ses traditions et sa culture, qui ensemble

¹⁵⁶Centre National d'Etudes et d'Analyses pour la Population et le Développement.

¹⁵⁷ Selon le PAW de Jijel (2012, phase 03, p. 79), et dans le but d'assurer la cohérence territoriale, il a proposé des périmètres d'études pour les Schémas de Cohérence Urbaine sur la base des Unités d'aménagement retenues et en s'appuyant sur les pôles à promouvoir dont, Jijel fait partie de l'unité « Jijel-Kaous-Emir Abdalkader ».

constituent la mémoire et l'identité de cette wilaya, un gisement touristique et une source prometteuse pour son développement économique et social. En revanche, la ville de Jijel est appelée de passer à « un pôle de développement régional », Par quels projets ? Et selon quelles démarches le PAW a envisagé ce passage de la ville ?

B. Les orientations du PAW à l'échelle de la ville de Jijel

L'enjeu principal du PAW concernant la ville de Jijel, est de passer à un **pôle de développement régional** à l'horizon 2030, préconisant de nombreuses directives parmi lesquelles : « *Le renforcement de la fonction de rayonnement « régional » à travers le développement de la fonction de haut niveau pour l'affermissement de son rôle : équipements d'excellence, activités du tertiaire supérieur liées au rôle d'encadrement et de soutien aux activités productives, Enseignement supérieur et recherche... en complémentarité avec la ville de Taher* » (2012, phase 03, p. 67).

De ce fait, elle va être promue au rang d'une grande ville (Strate supérieure) avec une population estimée à 180 000 habitants. Pour cela, et pour mieux maîtriser la croissance urbaine de la ville, il préconise l'orientation de la population vers les communes limitrophes ; Kaous « Beni Ahmed » et Emir Abdelkader « Tassoust », plus que les agglomérations secondaires d'Ouled Bounar et Mezghitane qui sont déjà en cours d'urbanisation (*ibid.*, p. 73).

A partir de la lecture du PAW (sa phase 3), nous pouvons extraire les différentes orientations qui touchent directement la ville de Jijel en termes de « requalification de la ville et identité des territoires », que nous synthétisons dans le tableau ci-après :

Tableau 4.4.Synthèse des orientations du PAW de Jijel et concrétisation du principe de « faire la ville sur la ville ».

Domaine	Orientations du PAW		
	Enjeux	Orientions/ actions	Page
D'une façon générale	Passer à un pôle de développement régional à l'horizon 2030	Aménagement de la ville pour qu'elle garantisse un cadre de vie agréable et durable tout en améliorant le fonctionnement des quartiers, leur cadre et leur qualité urbaine	73, 82, 118
		La mise à niveau, la modernisation de la ville et la lutte contre les inégalités spatiales et sociales	
		Création d'un « Cœur de ville »	
		Le freinage du phénomène de littoralisation en essayant de maîtriser la croissance de la ville de Jijel.	

Accessibilité	La modernisation et le maillage des infrastructures d'accès et de transport tout en assurant l'attractivité des territoires et l'amélioration d'accès au territoire en renforçant ses liaisons avec l'extérieur	L'achèvement des travaux de dédoublement et renforcement de la voie routière Jijel-El Milia-Constantine et celle de la voie Jijel-Béjaia;	80, 83, 84, 85
		La réalisation d'une bretelle vers l'autoroute Est-ouest : Jijel-Djimla-Sétif afin d'améliorer l'accès au port de Djen Djen et autre pénétrante « Jijel vers Sétif, via Texanna –Djimla	
		La modernisation du réseau ferroviaire existant par son électrification et la modernisation de ses gares ainsi que la réalisation d'une nouvelle voie ferroviaire électrifiée entre Sétif et Jijel.	
		Amélioration de l'état des réseaux routiers dégradés ainsi que l'adaptation et le réajustement des services de transport collectif existant (Fréquence, horaire, régularité).	
Foncier	La préservation des terres agricoles et la maîtrise du développement urbain par la valorisation du foncier urbain en favorisant le renouvellement urbain "faire la ville sur la ville »	L'utilisation en priorité des surfaces restées en friche à l'intérieur de la structure urbaine existante notamment celles situées en centre-ville	77, 80, 115, 116, 118
		La promotion des formes de construction moins consommatrice de terrain par le développement d'une structure urbaine durable, et des formes urbaines denses et compactes.	
		Des interventions sur les tissus existants (Préserver le cadre bâti existant) en favorisant la réhabilitation qualitative, la rénovation et/ou requalification urbaine, la densification et la modernisation des constructions existantes (notamment au centre-ville) par rapport à la réalisation de nouvelles constructions.	
Habitat	Développer une politique d'urbanisme, une politique de logement adaptée à la population et aux nouvelles exigences environnementales et redonner de l'attractivité aux logements	Revitaliser les tissus urbains anciens pour la sauvegarde du patrimoine urbain.	73, 77, 78, 80, 115
		Valoriser le cadre bâti existant	
		Résorber progressive l'habitat précaire notamment dans la périphérie	
		Harmoniser le tissu urbain afin de soigner l'aspect esthétique du cadre bâti et d'affermir la vocation touristique de Jijel	
		Améliorer l'offre et la qualité de l'habitat et non seulement du logement, tout en diversifiant l'offre en logement et en intégrant la qualité de l'urbanisme et la qualité architecturale dans les nouvelles constructions (Restructuration et réhabilitation des ZHUN de Jijel)	
Équipements et services	Le renforcement des fonctions et des équipements du tertiaire supérieur et la revalorisation	Renforcement de la couverture en infrastructures déficitaires, la mise à niveau et la modernisation des équipements et services de base/publics existants, à savoir : éducation, formation professionnelle, santé, jeunesse et sports, culture, raccordement aux réseaux d'AEP et d'assainissement, etc., tout en	81, 87, 103, 105, 106, 118

	des centres et de la centralité par des équipements structurants.	<p>conservant une accessibilité pour tous.</p> <p>Favoriser l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (dans les différents secteurs et services)</p> <p>Articuler les projets urbains avec les différents pôles d'échange de transports collectifs</p>	
Espaces publics	Remédier à la pauvreté des espaces publics	<p>Réaménager les espaces publics existants et rendre les espaces extérieurs des immeubles plus conviviaux en améliorant leur entretien.</p> <p>Multiplier les espaces publics structurants et attractifs ; comme les parcs urbains, les parcs publics, les espaces verts et les aires de jeux aussi bien au niveau du centre colonial qu'au niveau des différents quartiers.</p>	78,80,17
Potentiels naturels et patrimoniales	Le renforcement des capacités productives par la valorisation des ressources locales	<p>Valorisation et exploitation des substances utiles, du potentiel agricole et forestier, etc.</p> <p>Promouvoir les activités culturelles et développer des métiers en rapport avec la préservation de l'environnement et du patrimoine, la motivation des jeunes à l'action culturelle sous toutes ses formes ;</p> <p>La sauvegarde du patrimoine urbain et architectural, la valorisation du patrimoine culturel du point de vue purement marchand (multiplier les festivals à caractère culturel) ainsi que l'étude de classement et de restauration des sites archéologiques et des monuments historiques.</p>	73,90,96,98,112
Economie	Le renforcement de la base économique et la valorisation des investissements	<p>Création d'un centre d'affaires à Jijel dans le but d'élever le niveau de l'activité économique.</p> <p>Le développement et le soutien des activités de la pêche afin d'affirmer la vocation de pêche de la wilaya de Jijel et d'assurer la compétitivité du secteur.</p> <p>Valorisation du potentiel touristique de la wilaya par l'amélioration et la diversification des infrastructures et des activités touristiques (structures hôtelières de haut de gamme) ainsi que l'identification spatiale de toutes les potentialités et la définition des priorités en matière d'aménagement.</p>	73,81,92,95
Société	Assurer l'équité sociale et lutter contre les inégalités spatiales et sociales	<p>L'élimination des foyers et des quartiers en crise ou sous intégrés à la ville : l'établissement de la Carte Sociale est fortement indiqué pour les centres urbains importants afin de déterminer les urgences et les actions prioritaires à mener.</p> <p>Satisfaction des besoins basiques des populations. La participation des habitants à l'élaboration des projets et leur sensibilisation aux préoccupations environnementales.</p>	79,80,89

Amélioration du cadre environnemental	Gestion des déchets et amélioration du cadre environnemental	Délocalisation de la tannerie de Jijel	55, 58, 59, 80
		Révision des plans communaux de gestion des déchets ménagers et renforcement des communes en équipements de gestion et de collecte des déchets (toutes les communes)	

Source : réalisé par l'auteur à partir de la lecture du PAW de Jijel (2012, phase 03).

À partir de ces citations extraites du plan d'aménagement de la wilaya de Jijel, nous constatons qu'il a abordé la question d'intervention sur les tissus existants en donnant des orientations générales et en préconisant ses principes tout en introduisant le rôle d'acteurs et de la gouvernance. Nous constatons également que la question de la requalification de la ville de Jijel a pris deux formes :

- La première consiste en l'intervention sur les tissus déjà existants, dont il a donné une grande importance aux tissus anciens, qui sont porteurs d'identité, et nécessitent des études spécifiques, tout en impliquant les différents acteurs.
- La seconde consiste en la requalification par les grands projets de tertiaire supérieur, vu le rôle que la ville est appelée à jouer à long terme.

Quant à l'intervention sur les tissus existants, le PAW stipule que « ... *il est indispensable d'agir sur les anciens tissus urbains en vue de leur réhabilitation, de la sauvegarde du patrimoine urbain et historique, gages d'une identité et d'un urbanisme de qualité. Ainsi des études spécifiques d'intervention sur ces tissus doivent être initiées, en impliquant l'ensemble des acteurs (Elus, services techniques, organismes gestionnaires, propriétaires...)* » (2012, phase 03, p.79).

En effet, le PAW tout conscient de la situation critique dans laquelle se trouve la ville de Jijel, a privilégié le retour à la ville « faire la ville sur la ville », pour lutter contre l'urbanisation anarchique, tout en mettant en place une politique d'intervention urbaine prioritairement orientée vers le renouvellement urbain et la densification des tissus urbains existants et non sur l'étalement urbain et la consommation d'espaces en périphérie, en préconisant certains principes à savoir :

- **La prise en compte des aspects environnementaux et des risques naturels et technologiques dans les études urbaines.**
- Renforcer l'attractivité de la ville et son cachet touristique par la **qualité de l'urbanisme, la qualité des services offerts, la modernisation et le maillage des infrastructures d'accès et de transport.**

➤ Le renforcement **des fonctions et des équipements du tertiaire supérieur, etc.**

De grands efforts sont attendus en matière de **requalification, de régénération urbaine**, car d'après le même plan, la ville de Jijel n'a enregistré aucune opération urbaine de grande envergure sur ses tissus existants, au moment où, ces derniers souffrent de problèmes multiples, chose que nous avons confirmée lors de notre troisième chapitre de cette thèse.

Parmi les grands projets structurants prévus dans le cadre du PAW nous citons :

- La valorisation du port de Djen-Djen (extension et diversification de ses activités) et de la Zone industrielle de Bellara (des atouts considérables pour le développement économique et social de la wilaya).
- Création d'un musée marin.
- Etude, réalisation et équipement d'un centre hospitalo-universitaire (2020-2025).
- Etude, réalisation et équipement d'un parc urbain.
- Etude, réalisation et équipement d'un parc d'attraction.

Au fait les secteurs promoteurs de développement de la ville de Jijel voire même de la wilaya sont : le tourisme, l'industrie, le tertiaire supérieur, et la collaboration entre les différents secteurs. A titre d'exemple il préconise « *d'assurer la formation d'une main d'œuvre spécialisée dans les différents métiers susceptibles de contribuer à l'attraction des touristes et du développement durable du tourisme : Hôtellerie et restauration, restauration des monuments, protection et réhabilitation* » (*op.cit.*, p. 57). En revanche, le PAW préconise de soutenir et de développer le secteur du commerce, dont il le considère comme un levier pour assurer l'équilibre du territoire et pour renforcer l'attractivité de la wilaya représentant un poids économique important (*ibid.*, p. 99).

Cet outil donne des orientations mais aussi des moyens et des démarches de réalisation et d'aboutissement aux enjeux prédéfinis. En effet, afin d'assurer la valorisation du cadre bâti existant, il recommande de constituer une banque de données du cadre bâti en mettant en place un carnet de santé des bâtisses au sein de la wilaya, de le maintenir à jour pour pouvoir identifier toute dégradation éventuelle, et de coupler dans un futur proche cette base de données avec les données des autres secteurs (foncier, industrie, etc.). Il recommande également l'étude et la réalisation d'un centre de formation spécialisé dans la restauration des sites et des monuments historiques afin d'assurer leur classement et leur sauvegarde.

La critique externe de ces orientations relate que, pour atteindre ces objectifs d'aménagement, un certain nombre de mesures a été proclamé par l'outil, à savoir ;

- **La révision des instruments d'urbanisme** en les adaptant au contexte du développement durable, en favorisant la solidarité intercommunale et en veillant au respect de leur application en instaurant la police d'urbanisme.
- Le lancement des **actions touchant à l'aspect qualitatif** dans tous les secteurs et concernant l'ensemble des composantes de la ville dont l'attractivité doit être au cœur de leur développement.
- **Constituer une banque de données du cadre bâti** à moyen terme (2015-2020) et **préserver le cadre bâti existant** en mettant en place « un carnet de santé des bâtisses ».
- Le renforcement de la base économique des grands centres urbains par la prise en compte **de l'urbanisme commercial**, afin d'éviter une anarchie dans le développement de ces activités et d'assurer la conformité avec la fonction et le rôle de la ville dans l'organisation et la structuration de l'espace de la wilaya (PAW de Jijel, 2012, phase 03, p. 78).

Si nous descendons, à une échelle urbanistique, après avoir passé en revue l'échelle de l'aménagement du territoire, nous avons jugé utile de consulter le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) en vue de comprendre que préconise cet outil pour la ville de Jijel. Avant d'entamer le contenu du PDAU de cette commune, il est nécessaire de noter que le PAW a jugé les PDAU des communes de la wilaya de Jijel comme dépassés et inaboutis, car ils se caractérisent par une monotonie de leurs méthodes et leurs démarches qui ne s'adaptent pas au contexte local de chaque commune, sa problématique et ses spécificités. C'est la vision simpliste de l'urbanisme¹⁵⁸ qui se fait en l'absence d'une approche de projet urbain et d'une vision globale intégrant une gestion stratégique de l'espace dans un contexte de raréfaction des ressources foncières et dans une perspective de développement durable (*ibid.*, p. 77).

4.5.1.4 Les orientations du PDAU de la commune de Jijel

Lancé en 1990, le PDAU de la commune de Jijel a été approuvé par arrêté du wali en date

¹⁵⁸ Elle est abordée essentiellement en termes de besoins à satisfaire pour de nouvelles populations (logements, équipements, infrastructures de base, etc.) et en dégagant des assiettes foncières pour l'implantation des différents programmes (PAW de Jijel, 2012, phase 3, p. 77).

du 07 août 1995. Ses orientations se sont trouvées très vite dépassées, car il était fondé sur des faibles perspectives de croissance de la population¹⁵⁹ et par conséquent de faibles perspectives de logements, d'équipements et de surfaces urbanisables, donnant lieu à un développement anarchique difficile, voire impossible à gérer par les responsables locaux. Il a fait l'objet de deux révisions (en 2009, puis en 2018 -approuvé en décembre 2019-), dont l'objectif (de la révision de ce dernier 2018) est de :

- Actualiser et adapter le PDAU existant à la réalité du terrain et aux besoins issus des nouvelles dynamiques urbaines et rurales liées aux changements intervenus ces dernières années aux plans ; économique, social et politique. Au fait, les secteurs d'urbanisation définis par le PDAU de 2009 sont jugés dépassés et ne répondent plus à l'évolution de la situation actuelle de la commune.
- Mettre en compatibilité le PDAU avec le Plan d'Aménagement de la wilaya de Jijel et avec l'ensemble des dispositions et des prescriptions relevant des différentes lois liées à l'aménagement et à l'urbanisme (PDAU de la commune de Jijel, approuvé en 2019, p. 6).

D'après ce dernier, l'ancien PDAU (de 2009) est jugé dépassé pour plusieurs raisons, d'une part, car il reposait sur « *des modèles d'organisation du territoire traditionnels* », traduits spatialement par des extensions anarchiques¹⁶⁰ en tache d'huile en l'absence de toute procédure de suivi et de contrôle. D'autre part, la financiarisation par le secteur privé du foncier urbanisable a aggravé la situation, elle s'est traduite par une transgression des lois qui donne un résultat différent de celui escompté et réglementé (des aménagements préconisés). Au fait, « *Si les deux premiers termes d'urbanisation (court et moyen) ont connu le développement souhaité et ce dans les domaines démographiques, d'habitat et d'équipement par contre le troisième terme se voit bloqué en raison principalement du caractère privé des terrains* » (*ibid.*, p. 70).

La finalité de la révision du PDAU, faire de la ville de Jijel **un pôle de développement touristique et environnemental**, s'inscrit dans une vision qui allie trois principes fondamentaux de la stratégie nationale d'aménagement du territoire « durabilité », « équité

¹⁵⁹ En comparant les nombres de populations projetées dans le cadre du PDAU avec ceux recensés en 1998, on constate que les prévisions du PDAU étaient fondées sur une faible perspective de croissance. En effet, les prévisions démographiques du PDAU étaient déjà en 2000, nettement inférieures à l'évolution réelle enregistrée lors du recensement de 1998.

¹⁶⁰ Comme l'occupation de zones classées défavorables à la construction (zone basse d'Er Rabta) et le développement anarchique de constructions illicites dans des zones comme Harratène, Haddada, Zbiria et autres.

territoriale » et « compétitivité/attractivité territoriale ». En effet, son principe fondamental est de définir un projet pour la ville qui peut assurer un développement équilibré et durable à long terme. Atteindre ses objectifs (assurer un développement urbain cohérent) selon le PDAU, nécessite d'allier trois échelles :

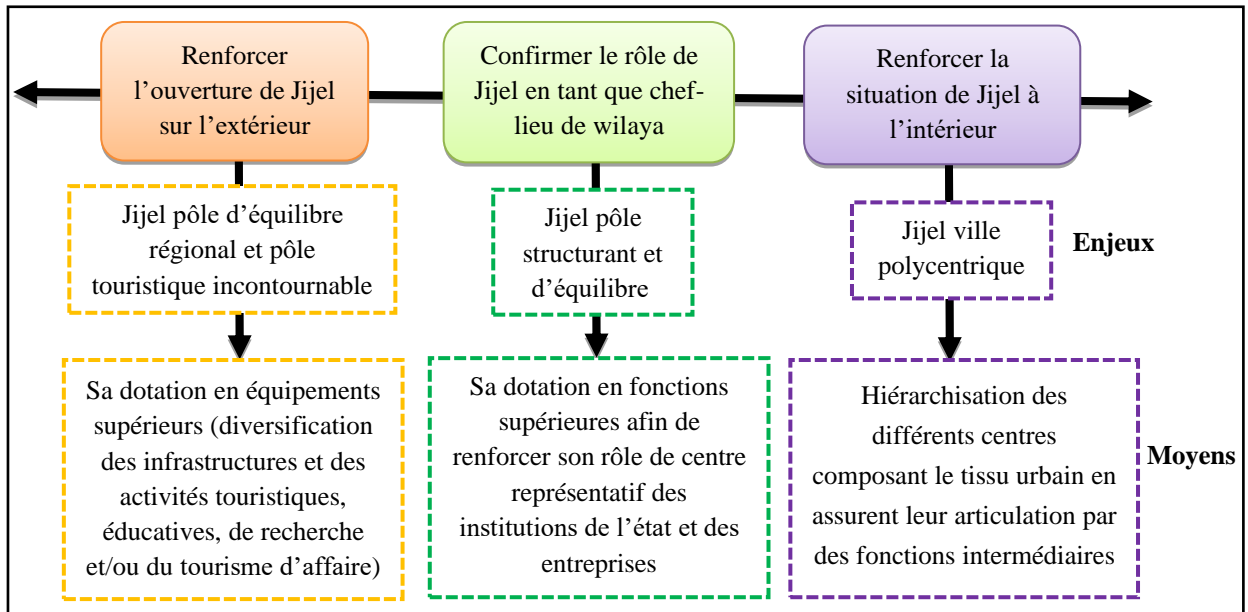


Figure 4.2. Les principaux enjeux du PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019).
Source : Etabli par l'auteur sur la base des données du PDAU (2020).

Chronologiquement, le PDAU a jugé utile de découper ses stratégies en 3 phases ayant pour but de définir « Jijel 2038 » grâce à la réalisation de grands projets structurants¹⁶¹ ainsi que d'autres actions que nous résumons dans le tableau suivant :

Tableau 4.5. Les orientations du PDAU de Jijel à court, moyen et long terme.

Phases	Objectifs	Directives/ orientations	Projets et actions
Court terme (2018-2023) : Étape d'aménagement, d'affirmation de la centralité et	Affirmer la centralité de la ville en lui conférant un cachet particulier grâce au réaménagement des	Réaménagement des espaces publics centraux (jardins publics du glacier et l'ex église qui devront faire jonction et se projeter en contrebas du boulevard Rouibah)	*Le stade omnisport *Le nouveau siège de la Wilaya *L'université de Jijel *La nouvelle gare de Jijel (échanges) * commerce et de services de proximité.
		Création d'un grand parking à étages pour décongestionner le centre-ville surtout en période estivale	
		Projection d'équipements attractifs liés à la mer : Un musée de la Mer avec un grand aquarium et des espaces d'expositions	
		Rénovation et restauration du vieux bâti	

¹⁶¹ D'après le PDAU de Jijel (approuvé en 2019, p. 86), c'est grâce à la concrétisation de projets structurants durant ces trois étapes que la mise en marche d'un développement urbain durable, cohérent et harmonieux verra le jour et que seront matérialisées les ambitions du futur de Jijel.

d'achèvement des grands projets	espaces publics et des interventions sur le centre historique	Dédoublage du boulevard Rouibah Hocine (en empruntant à partir de l'hôtel kotama une deuxième voie (en contrebas du boulevard existant) celle-ci devant se terminer au niveau de l'entrée de la base navale.	
		Des travaux seront également menés au niveau du pos 26 (voir carte des POS en Annexe S, p. 318) avec l'achèvement des travaux entamés et qui verra son axe central se prolonger au-delà de la RN43 pour se projeter sur la plage du 3ème km pour enclencher ainsi un développement dédié au tourisme, à la détente et aux loisirs avec un aménagement approprié pour toute la façade maritime Est et ce jusqu'à l'hôtel Kotama	
		Création d'un nouveau pôle touristique dans le prolongement du POS 26 ce qui donnera un cachet particulier à la ville grâce à cette jonction affaires-tourisme avec affirmation de l'hyper centre qui sera ainsi créée.	
Moyen terme (2023-2028) : Étape des aménagements attractifs et touristiques	Affirmer le cachet touristique de la ville	La réalisation de la route bleue qui devra relier le 3ème km via le pos26 jusqu'à Laarayeche en empruntant le boulevard Rouïbah Hocine (dédoublé)	<ul style="list-style-type: none"> *Les zones touristiques * Théâtre en plein-air * Salle omnisports * Musée régional (POS 26) * Théâtre régional (POS 26) * Parc d'attraction * Les équipements publics (POS 26) * La promenade littorale (axe APC – hôtel convivial) * Un musée dédié à la mer et un aquarium géant
		Finalisation des aménagements au niveau du 3ème km et réalisation d'un port de plaisance et d'attractions qui accompagneront des équipements commerciaux, de détente et d'hôtellerie prévus au courant de la 1ère étape	
		L'aménagement de la bande centrale devra se poursuivre durant cette étape	
		La restructuration des zones périphériques d'habitat (pôles d'habitat de Mezghitane et Harratene)	
Long terme (2028-2038) : Étape de requalification du centre et des	Poursuite des aménagements des zones périphériques d'habitat	Lancement du déplacement de toutes les activités présentant des degrés de nuisance vers la zone de développement économique (couloir logistique d'industrie et de services)	<ul style="list-style-type: none"> * La zone d'activité de Beni Ahmed et ses extensions * Le contrôle du trafic routier * La création de parking et des espaces publics * Encadrement de
		Lancement d'une requalification totale de la périphérie avec principalement la création d'avenues urbaines (commerçantes et de services) transversales à partir de l'évitement sud	

zones périphériques et les futures extensions urbaines	Lancement du couloir logistique d'activités économiques et de services qui prendra naissance à partir de l'évitement Sud en passant par la ZAC de béni Ahmed pour se projeter sur la limite Est de Harratene (RN77) tout en faisant un crochet par le port de pêche et la gare intermodale ainsi que les nouvelles voies à créer (jonction entre les CW et la RN77.	l'autopromotion de l'habitat individuel et collectif *Délocalisation des industries polluantes situées à l'intérieur des tissus urbains * Les bandes littorales 'est' et 'ouest' * Aménagement du foret du versant ouest de Mezghitane * La réserve agricole (à préserver) * Création d'agri-parcs (pour les zones restées agricoles et se trouvant entre des poches urbaines) * Dédoulement de l'évitement SUD et création d'espaces de détente
	Ce couloir empruntera l'actuel chemin de Wilaya N 150 qui se verra transformer en voie 'express' dédoublée. Cette nouvelle voie 'express' se projetera à travers la commune de Kaous pour ainsi atteindre la pénétrante autoroutière à l'échangeur de Cheddia.	
	Les travaux d'aménagement touristique seront conclus durant cette étape, la route 'bleue' touristique s'étalera sur toute la partie Nord de la commune et devra affirmer une fois pour tout le cachet touristique de la ville (d'oued kissir jusqu'au 3ème km)	

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données du PDAU (approuvé en 2019, pp. 83, 84, 85, 86 et 87).

Selon les orientations du PDAU, outre **la maîtrise et l'organisation de la croissance urbaine** de la ville de Jijel à court, moyen et à long terme¹⁶², Jijel doit renforcer ses capacités et ses fonctions de centralité en tant que ville motrice dans la wilaya voire même dans la région Nord Est, c'est pour cette raison qu'il préconise plus que **l'élévation de son niveau d'équipement**¹⁶³, des directives ayant pour but **la valorisation des tissus existants**, tout en favorisant l'épanouissement des citoyens dans un cadre de vie agréable et en **optimisant la qualité du paysage urbain** et de **l'image de la ville**, dans une cohérence d'ensemble sur l'ensemble du groupement d'agglomérations (*ibid.*, p. 63) contrairement à ce qui est déjà existant comme le montrent les figures suivantes et (Annexe T, p. 319) :

¹⁶²Dont il préconise (dans sa page 87), l'orientation des surplus démographiques des vingt prochaines années (futurs extensions) vers les deux cotés Est et Sud-Est, qui doivent être de qualité et dans le sens Nord-Sud tel qu'il est préconisé par le PAW de Jijel.

¹⁶³Tout en assurant une localisation judicieuse des grands équipements afin qu'ils puissent jouer le rôle d'éléments d'appel et contribuer à l'amélioration de l'image de la ville.

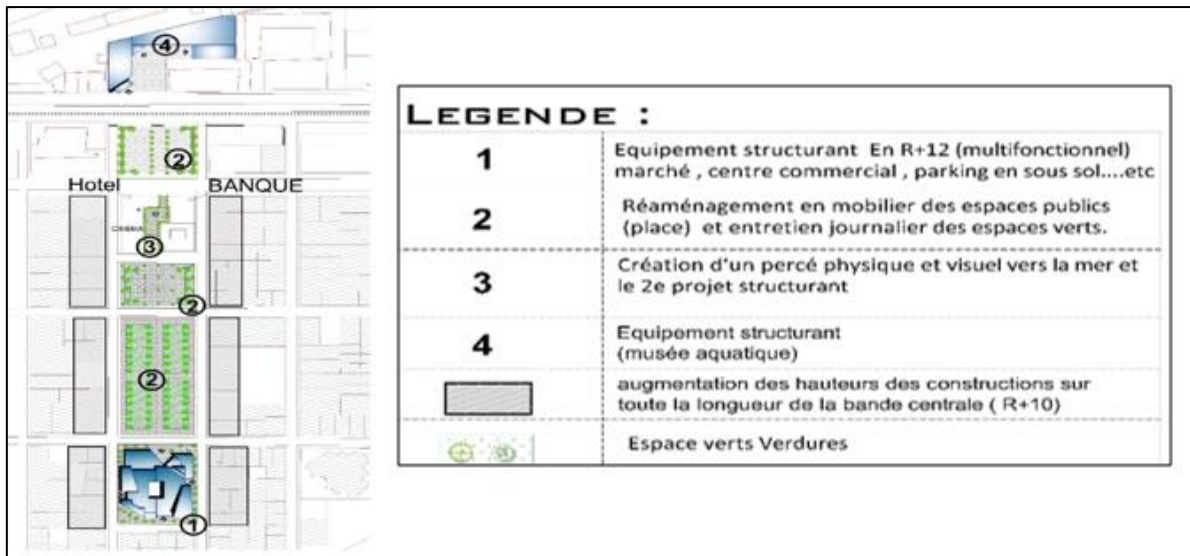


Figure 4.3. Les actions préconisées par le DPAU au centre colonial de Jijel (approuvé en 2019, p. 83)

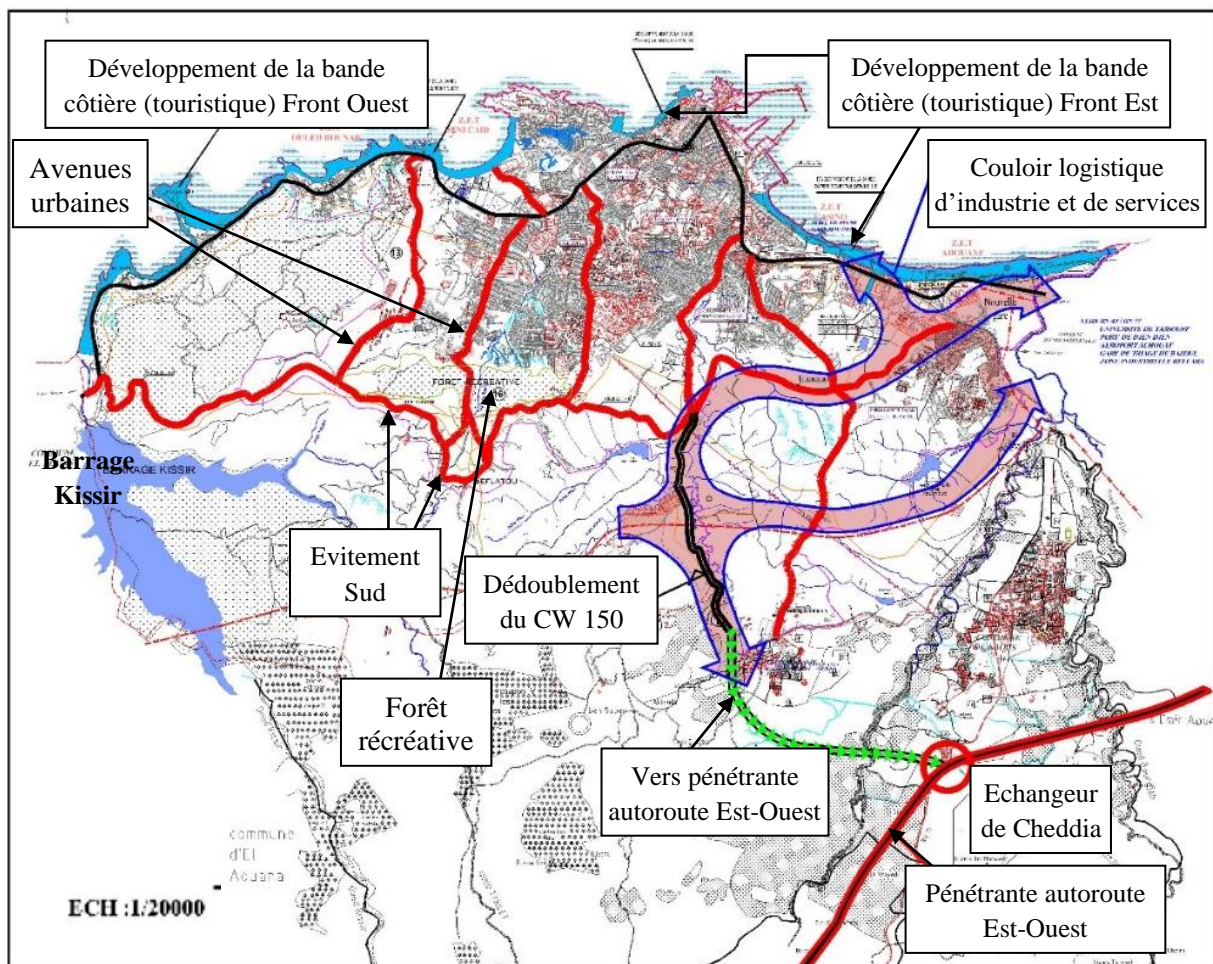


Figure 4.4. Les actions préconisées par le DPAU à long terme (approuvé en 2019, p. 87).

Les directives du PDAU (approuvé en 2019, pp. 71, 83, 89, 90, 91) s'articulent principalement autour de plusieurs stratégies que nous résumons comme suit :

- Dans une perspective de « faire la ville sur la ville », il préconise d’aller vers un « urbanisme inclusif », dont il insiste sur la nécessité de mettre en évidence la structure spatiale qui fixe le cadre dans lequel seront définies les zones de protection, d’extension, de restructuration, afin d’assurer une cohérence des choix d’aménagement. Les interventions sur les tissus existants peuvent prendre plusieurs formes à savoir ; renouvellement urbain, réhabilitation, modernisation et densification adaptée à la structure urbaine existante, structuration des zones résidentielles dominées par l’habitat spontané, revalorisation du patrimoine urbain en favorisant la mixité de la fonction résidentielle avec les autres fonctions urbaines (économique, commerciale, de services...), etc.
- Protection et valorisation des principales richesses et ressources naturelles et protection des sols fertiles, à savoir : le littoral de la commune et ses paysages naturels pertinents (mobilisation prioritaire de ressources de natures diverses.
- Traitement des entrées de la ville et des espaces publics par des aménagements adéquats pouvant assurer une intégration harmonieuse du bâti en privilégiant la mise en valeur des paysages.
- Création d’un nouveau système de mobilité efficace à travers l’aménagement, le dédoublement, l’élargissement et d’autres d’actions qualitatives des voies structurantes existantes, ainsi que la valorisation économique des axes d’animation et l’aménagement des nœuds/carrefours¹⁶⁴d’articulation des différents quartiers (aux intersections des voies primaires), afin d’améliorer leur fonctionnement en termes de fluidité et de sécurité ainsi que d’assurer une meilleure intégration des quartiers périphériques et un meilleur accès aux biens et aux services publics.
- L’atténuation des problèmes de gestion urbaine découlant de l’hypertrophie de la ville et de l’éclatement de son tissu urbain.

Tout cela permettra selon le PDAU de créer « un cœur de ville » ; « Jijel ville de proximité », de répondre à la volonté d’harmoniser les grandes fonctions que doit assurer le chef-lieu de wilaya, et de créer un modèle urbain **polycentrique, compétitif et attractif**.

¹⁶⁴ Notamment l’accès à la zone d’habitat de Mezghitane, vu son importance, il y a lieu de prévoir un échangeur. La réalisation des trémies projetées à BAB ESSOUR et au niveau du carrefour de BABA ARROUJ (situés au centre-ville colonial).

4.5.2 La requalification de la ville de Jijel par les grands projets...vision prospective et impacts attendus

L'ambition du PAW de Jijel est de dépasser les anciennes pratiques de gestion, et d'aller vers de lourds investissements, à travers la mise en œuvre volontariste des grands projets structurants à l'aide d'une forte centralisation des initiatives et des décisions, et un renforcement des ressources humaines locales pour assurer le suivi et la gestion de ces projets (2012, phase 03, p 69). Dans la même optique, le PDAU (approuvé en 2019) a fait recours à de nombreux projets structurants dans le but de stimuler un processus effectif de requalification des centres urbains existants, dans le cadre d'un développement harmonieux et durable.

Le projet urbain quel que soit son emplacement, son influence peut toucher non seulement son environnement immédiat, mais aussi influencer toute la commune, la ville voire même la région ou le pays dont il fait partie. La wilaya de Jijel est devenue le théâtre de multiples mutations qui vont davantage bouleverser sa situation actuelle et son image, dont de nouveaux projets d'envergure ont été lancés ces dernières années dans les différents secteurs. Etant donné, notre étude s'est limitée à la ville de Jijel, et afin de pencher sur son étude prospective, nous avons jugé utile, d'étudier les grands projets qui se situent à l'intérieur de la ville mais qui sont à l'extérieur de son périmètre urbain, mais ayant un effet direct ou indirect sur la ville et ses spécificités :

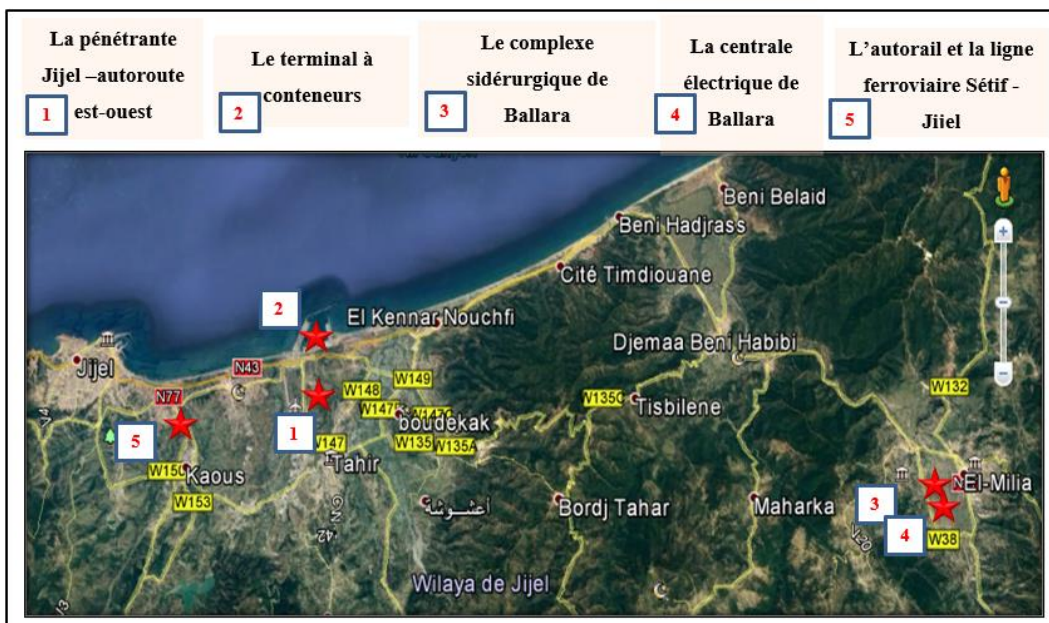


Figure 4.5. Les grands projets prévus/ en cours de réalisation pour développer Jijel.
Source : Établi par l'auteur sur fond d'image Google Earth (2019).

4.5.2.1 Les projets situés hors périmètre de la ville de Jijel

A. Les projets en cours de réalisation

A.1. La pénétrante Jijel –Autoroute Est-Ouest, une opportunité d’ouverture sur l’extérieur ...

Dans le but d’améliorer l’accessibilité au grand port commercial de Djen Djen, le schéma national des infrastructures routières, et par conséquent le PAW de Jijel, ont préconisé la liaison de ce dernier à l’autoroute Est-Ouest à partir de Sétif via une pénétrante autoroutière Djen Djen -El-Eulma (à trois voies dans chaque direction), sur une distance de 110 km¹⁶⁵ (Réf :Figure 4.6 ci-dessous). Du fait de la nature topographique de cette wilaya, le tronçon situé l’intérieur de son périmètre est marqué par de nombreux ouvrages d’art (viaducs, ponts, dalots, tunnel, etc.).

- Le 17 juillet 2013, ce projet fut attribué par l’Algérienne Des Autoroutes (ADA)¹⁶⁶ à un groupement italo-algérien¹⁶⁷, pour un montant de 1,65 milliard d’euros.
- Le 15 août 2013, date de la pose de la première pierre de ce projet par le premier ministre, alors que les délais de livraison sont largement dépassés (prévu en 2020).

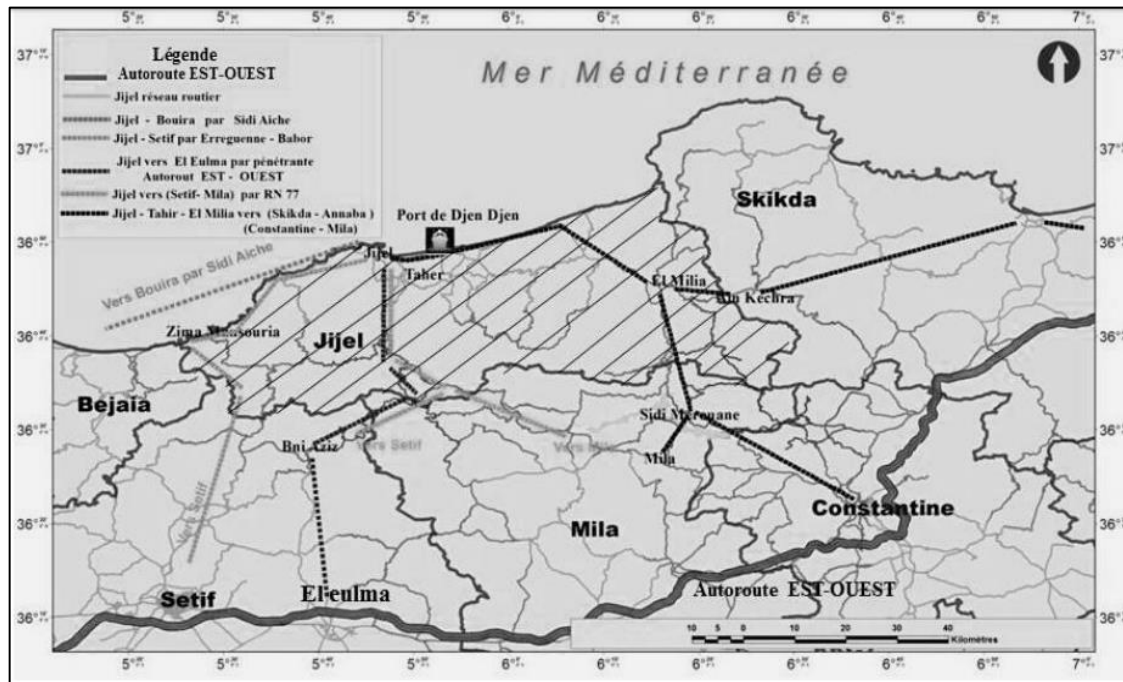


Figure 4.6. Maillage projeté du réseau routier de la wilaya de Jijel avec le grand axe autoroutier EST-OUEST.

Source. Aidat & Messaci (2017, p. 49).

¹⁶⁵ Elle comprend 45 km dans le territoire de Jijel, 15 km à Mila et 50 km pour Sétif.

¹⁶⁶ Ex l'Agence Nationale des Autoroutes (ANA).

¹⁶⁷ Ce groupement est mené par les entreprises Rizzani de Eccher, ETRHB Haddad et SAPTA (Rizzani de Eccher, 2013).

Les **impacts attendus** de la réalisation de cette pénétrante, selon le site officiel de cette wilaya et (Saou, 2015) sont :

- Désenclaver la wilaya (notamment sa partie montagneuse) et renforcer son ouverture sur l'extérieur et plus particulièrement sur le corridor Est-ouest algérien et les wilayas de hauts plateaux.
- Consolider l'hinterland du port de Djen Djen vers les wilayas des Hauts Plateaux, en assurant une meilleure exploitation de cette infrastructure notamment après la mise en service du terminal à conteneurs qui est en cours de réalisation (redynamiser l'activité économique).
- Contribuer au développement socio-économique et touristique de la wilaya.

A.2. Le terminal à conteneurs, renforcer les capacités du port de Djen Djen ...

« la principale future plate-forme portuaire d'Algérie », le dernier port commercial construit en Algérie après son indépendance, le deuxième d'envergure à l'échelle nationale et le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et eau profonde (Aouissi, 2016, p. 173)¹⁶⁸. Le port commercial de Djen Djen est en pleine expansion. Actuellement, son accessibilité est assurée par voie routière (voie express Jijel-Constantine) et par voie ferroviaire (ligne Jijel- Ramdane Djamel). Théoriquement, Son hinterland couvre le territoire des 4 wilayas : Jijel, Mila, Bordj Bou Arréridj et Sétif, bien qu'en réalité il pourrait être étendu à d'autres wilayas, notamment celles de M'sila et des Hauts Plateaux Est (SEPT Nord –Est, 2009, tome 01, p. 88).



Figure 4.7. Vue 3D du terminal à conteneurs.
Source : (APS, 2015)¹⁶⁹.

¹⁶⁸La place du port commercial d'Alger étant donné le premier à l'échelle nationale « est menacée et risque de ne pas être préservée face à la présence du port de Djen-Djen qui dispose de profondeurs de plus de 18 mètres, pouvant ainsi accueillir des navires gros porteurs » (Aouissi, 2016, p. 173). Le port de Djen-Djen offre le plus important tirant d'eau du bassin méditerranéen.

¹⁶⁹ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

De par ses infrastructures importantes¹⁷⁰ qui peuvent répondre aux exigences modernes de transport maritime et sa situation stratégique¹⁷¹, il a pu acquérir de l'importance chez les pouvoirs publics en matière du trafic portuaire et de commerce extérieur, dont il fut l'objet de modernisation via la réalisation de futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation, d'un terminal de bois, un terminal sidérurgique et un terminal céréalier¹⁷². En effet, le trafic du port de Djen Djen passera à 30 millions de tonnes/an d'ici 2030 contre environ 5 millions de tonnes en 2015 (DK News, 2015), avec des capacités de stockage de 280 000 tonnes.

La réalisation de ce projet a été confiée à l'entreprise sud-coréenne Daewoo pour un délai de 30 mois, d'un montant de 19 milliards de dinars soit 190 millions euros.

Les impacts attendus de la réalisation de ce projet sont :

- Jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.
- Renforcer la zone d'influence de ce port (élargir son l'hinterland), et se repositionner dans le bassin méditerranéen en termes de commerce extérieur en développant ses activités.
- Redynamiser l'économie locale de la wilaya de Jijel.
- Développer l'économie urbaine de la ville de Jijel, en faisant du port un élément de la composante du tissu urbain de la ville.
- Gagner du temps sur les délais de traitement des navires et sur les coûts du transport.

A.3. Le complexe sidérurgique de Bellara, un pas vers l'exportation d'acier...

La Méga-zone industrielle ou le complexe sidérurgique de Bellara à El Milia, est un projet qui remonte au début des années 1980, avant d'être mis en veilleuse à la fin de la même décennie suite à la crise financière qui a secoué le pays. Ce mégaprojet à caractère industriel s'étend sur une superficie de 216 hectares, et comprenant plusieurs unités de production,

¹⁷⁰Dont il dispose d'aires de stockage très importantes : 12 500 m² pour les marchandises générales et 9 000 m² pour le ro/ro, ainsi que de ciment (SEPT Nord –Est, 2009, tome 01, p. 88).

¹⁷¹Situé à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar (EPJ Djen Djen, 2014).

¹⁷²Ce méga projet consiste en la réalisation d'une grande mole de central avec un nouveau quai parallèle au quai ouest et une extension du quai mixte.

est qualifié de « très moderne », dont il est construit en partenariat d'investissement entre la République Algérienne et l'État du Qatar¹⁷³, pour un montant de 2,1 milliards de dollars.



Figure 4.8. Le complexe sidérurgique de Bellara
Source : <https://aqs.dz/>

Le premier laminoir est entré en production en septembre 2017, tandis que le troisième laminoir d'une capacité de production de 500 000 tonnes/an de fil machine de différents diamètres a été mis en service en juillet 2019 (Fodil, 2019).

Il fabrique depuis 2017 de l'acier plat et des aciers spéciaux destinés entre autres à développer essentiellement l'industrie du rail en Algérie¹⁷⁴. Après l'entrée en phase d'exploitation de l'unité de réduction directe en février 2021, avec une capacité annuelle de 2,5 millions de tonnes de fer réduit chaud et froid de haute qualité. La société de sidérurgie de Bellara va procéder, à partir du début du mois de mai 2021, à l'exportation de plus de 17 000 tonnes de paillettes (colonnes métalliques) vers des pays européens et arabes¹⁷⁵ (APS, 2021).

Ce projet a été consolidé par la réalisation d'une méga centrale électrique de 1398,29 mégawatts, sur le même site de Bellara, afin d'assurer l'alimentation de ce complexe en électricité et en gaz naturel.

Les impacts attendus de la réalisation de ces projets sont :

- Booster le développement socio-économique local et national. En effet, la wilaya de Jijel sera un futur pôle de développement régional (Bouhali, 2016).

¹⁷³ Donnant naissance à une Société appelée « Algerian Qatari Steel » (AQS), qui a été créée en décembre 2013. Elle est détenue à 49% par Qatar Steel International (QSI), à 46% par le Groupe Industriel SIDER et à 05% par le Fonds National d'Investissement (FNI) (*Algerian Qatari Steel*, 2019).

¹⁷⁴ Il emploie environ 750 personnes, et devrait atteindre 1800 emplois directs et plus de 5000 emplois indirects à la fin du projet (Ouramdane, 2019).

¹⁷⁵ Ce qui représente la première tranche d'un programme d'exportation d'environ 300 000 tonnes de produits ferreux vers les marchés internationaux.

- Contribuer à la création de richesse et à la satisfaction des besoins nationaux en différents produits sidérurgiques, et plus particulièrement en rond à béton et en fil machine et, par conséquent, une réduction des importations d'acier. Ce qui permettra avec le temps de passer de l'importation à la satisfaction des besoins en la matière puis à l'exportation (Amor, 2017).

A.4. Pôle universitaire d'El Aouana, un levier pour renforcer l'attractivité de la wilaya...

Ce troisième pôle universitaire est implanté sur le site Timizert dans la commune d'El-Aouana (ex-Cavalo), sur une superficie importante évaluée à 32,5 hectares donnant directement sur la mer d'un côté et les montagnes d'El Aouana de l'autre côté.



Figure 4.9. Vue 3D du Pôle universitaire d'El Aouana

Source : <http://www.jijel.info>

Ce projet de grande envergure (de l'enseignement supérieur) de 3000 places pédagogiques sur un ensemble de 6000 places en phase d'achèvement est inscrit dans le cadre du programme quinquennal 2010-2014, il abritera plusieurs facultés¹⁷⁶, un centre international de recherche en physique théorique, une bibliothèque centrale de 1000 places, une résidence universitaire, un centre d'enseignement intensifs des langues étrangères et un auditorium (Rédaction Nationale, 2014). Bien que les travaux soient lancés en 2014, ce projet comme tous autres projets en Algérie traîne sans être achevé dans les délais impartis (année pédagogique 2019-2020). En raison de la lenteur des travaux, son contrat de réalisation risque d'être résilié, par conséquent, le projet risque d'être gelé (Amor, 2021).

En plus de deux autres pôles universitaires déjà existants, à Tassoust, à quelques kilomètres à l'est du chef-lieu de la wilaya et ceux du campus central de la ville, ce troisième pôle a été réalisé pour doter le secteur de l'enseignement supérieur dans cette wilaya d'une structure universitaire destinée aux filières techniques (Amor, 2018).

¹⁷⁶En l'occurrence, celle des sciences de la nature et de la vie avec 3000 places pédagogiques, la faculté des sciences agronomiques avec 1000 places pédagogiques, la faculté des sciences exactes et informatique avec 2000 places pédagogiques, et la faculté de médecine avec une capacité de 1000 places pédagogiques.

B. Les projets non lancés

B.1. L'autorail et la ligne ferroviaire Sétif-Jijel, plus d'ouverture sur l'extérieur...

Dans le but de renforcer le transport ferroviaire dans la wilaya, le tracé d'une variante¹⁷⁷d'un projet de voie ferrée qui va relier Jijel à Sétif sur une longueur de 101 km¹⁷⁸, parallèlement à la pénétrante autoroutière, a été examiné et adopté lors d'une réunion du conseil de wilaya, dont l'étude a été approuvée en 2016 (Fodil, 2016). Cette future liaison ferroviaire à voie unique électrifiée servira au transport des voyageurs et des marchandises entre les deux villes (Jijel- Sétif), avec des vitesses de 160 km/heure pour les marchandises et 80 km/h pour les voyageurs, en essayant de conférer un haut degré de performances du chemin de fer.

Les impacts attendus de la réalisation de cette ligne ferroviaire qui s'inscrit dans le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT 2030) se résument comme suit (Souilah, 2016b) :¹⁷⁹

- Plus qu'avoir un débouché direct sur le port commercial de Djen Djen, ce projet permettra de favoriser les échanges (commerciaux) inter-wilayas en augmentant la vitesse et en réduisant des temps de parcours des trains. Par conséquent, il permet d'ouvrir la ville de Jijel sur l'extérieur.
- Redynamiser le développement économique via la liaison de la ville de Sétif, le port de Jijel (Djen-Djen) et la zone industrielle de Bellara.
- Relever le niveau de compétitivité du transport ferroviaire, via l'augmentation de la capacité de cette ligne et l'amélioration de son niveau de sécurité.
- Désenclaver les localités urbaines qui se trouvent près du tracé et promouvoir les réserves foncières à même d'accueillir des espaces d'échanges commerciaux (port sec, parc logistique...).

4.5.2.2 Les projets situés à l'intérieur du périmètre de la ville de Jijel

¹⁷⁷ Parmi 3 variantes présentées par l'Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (ANESRIF).

¹⁷⁸ Selon la direction des transports de la wilaya de Jijel « Etude de la nouvelle ligne ferroviaire Sétif/ Jijel » : Fiche technique, Juillet 2013.

¹⁷⁹ Ainsi que les données fournies par la direction des transports de la wilaya de Jijel.

A. Les projets en cours de réalisation

Outre les grands projets préconisés dans le cadre du PDAU, que nous avons explicités leurs objectifs et leurs enjeux dans l'étude critique du PDAU au présent chapitre à savoir : le théâtre régional, le musée régional, le nouveau siège de la wilaya, la nouvelle gare, etc. D'autres grands projets sont en cours de réalisation, d'autres vont voir le jour, ayant pour une seule ambition développer Jijel et valoriser son image, dont nous citons les suivants :

A.1. Le centre commercial, le premier par son genre dans la ville...

En vue d'une reconversion d'une grande friche située au centre-ville de Jijel, dans le quartier Ayouf qui se présente comme une rue commerçante, suivant un incendie qu'a subie l'ancien "Super marché" en 2011. Le projet d'un centre commercial a vu le jour.



Figure 4.10. Vue 3D du nouveau centre commercial.
Source : photo prise par l'auteur à partir du panneau d'information du projet (2020).

La réalisation de ce projet a été confiée à un bureau d'étude de Sétif pour un délai de 24 mois, dont les travaux sont lancés en 2018. Ce centre multifonctionnel abrite plus d'une grande surface supérette, des zones de consommation et de détente, espace de jeux, Parking sous-sol, Apart-hôtel. Il représente une opportunité pour la ville et son dynamisme.

A.2. Une forêt récréative à Kissir, vers l'engouement des espaces forestiers...

A l'Ouest de la ville de Jijel, un projet d'aménagement d'une forêt récréative sur une aire de 40 hectares, donnant directement sur la mer, est en cours de réalisation. D'un montant de 2,67 milliards D.A, la réalisation de ce projet a été confiée à un investisseur privé, dont les travaux d'aménagement ont débuté en juin 2018, pour une durée de 24 mois. Il porte sur la création d'un parc pour 500 voitures, des pistes cyclables, des circuits de course, un complexe sportif en plein air, des locaux de vente d'articles et des plats traditionnels, ainsi que d'autres structures récréatives, de détente et de loisirs (APS, 2019). La concrétisation de ce projet permettra de renforcer les capacités touristiques de la wilaya et d'offrir aux visiteurs, mais aussi aux autochtones, plus d'opportunités et d'espaces pour se distraire.

B. Les projets non lancés :

B.1. Le tramway et le téléphérique, vers une modernisation des moyens du transport...

D'après le PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 52), les projets d'un tramway pour desservir les différents quartiers de la ville ainsi que 02 ou 03 téléphériques, sont programmés par la direction des transports de la Wilaya. Ces projets, qui sont encore au stade de l'étude, font partie du programme complémentaire annoncé lors de la visite du Premier ministre, en août 2013.

4.6 Synthèse de lectures des différents outils d'aménagement ... La crostabulation

Pour que la lecture critique des différentes stratégies de développement et /ou de requalification de la ville de Jijel soit réellement complète et efficace, nous sommes jugées utile de les regrouper/ croiser dans le tableau suivant :

Tableau 4.6. Synthèse de lecture critique du PAW de Jijel et du PDAU de la commune de Jijel

	Stratégies de développement/requalification de Jijel selon	
	PAW	PDAU
Maitriser la croissance urbaine (urbanisation)	Améliorer le fonctionnement des quartiers, leur cadre et leur qualité urbaine	Hiérarchisation des différents centres composant le tissu urbain en assurant leur articulation par des fonctions intermédiaires
	Lutter contre les inégalités spatiales et sociales	Restructuration des zones périphériques d'habitat (à moyen terme)
	Création d'un « Cœur de ville »	
Préserver et valoriser le cadre bâti existant	Réhabilitation/revitalisation des anciens tissus urbains	Rénovation et de restauration du vieux bâti
	Sauvegarde du patrimoine urbain et architectural	Requalification totale de la périphérie
	Améliorer l'offre et la qualité de l'habitat tout en répondant aux besoins des habitants	
	Harmoniser le tissu urbain afin de soigner l'aspect esthétique du cadre bâti	
Résorption progressive de l'habitat précaire notamment dans la périphérie		
Développer la qualité et l'offre des équipements et services publics	Sa dotation en équipements supérieurs (notamment en tourisme, éducation, recherche et/ou tourisme d'affaire)	
	Favoriser l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (dans les différents secteurs et services)	Déplacement de toutes les activités présentant des degrés de nuisance vers le couloir logistique d'industries
	Renforcement de la couverture en infrastructures déficitaires et mise à niveau et modernisation des équipements et services de base/publics existants	

	Réaménager les espaces publics existants (et les espaces extérieurs des immeubles) et rendre plus conviviaux	Réaménagement des espaces publics centraux (centre colonial) et protection de la ville contre les inondations par la réalisation des collecteurs de drainage des eaux pluviales
	Multiplier les espaces publics structurants et attractifs (du centre colonial ainsi qu'au niveau des différents quartiers.)	
Améliorer l'accessibilité et les déplacements	Dédoublement et renforcement du réseau viaire (RN des deux entrées)	Dédoublement du boulevard Rouibah Houcine, création d'un grand parking à étages pour décongestionner le centre-ville, création de la nouvelle gare de Jijel, création d'avenues urbaines transversales à partir de l'évitement sud (à long terme)
	Amélioration de l'état des réseaux routiers dégradés ainsi que l'adaptation et le réajustement des services de transport collectif existant (Fréquence, horaire, régularité).	
	Modernisation du réseau ferroviaire existant et réalisation d'une nouvelle voie ferroviaire électrifiée entre Sétif et Jijel	
Valoriser les spécificités naturelles	Valorisation (protection, exploitation et développement) des potentialités naturelles : corniche, substances utiles, potentiel agricole et forestier	
Valoriser le cachet touristique	Valorisation du potentiel touristique de la wilaya par l'amélioration et la diversification des infrastructures et des activités touristiques (structures hôtelières de haut de gamme) ainsi que l'identification spatiale de toutes les potentialités et la définition des priorités en matière d'aménagement.	Aménagement de la bande côtière (façade maritime) Est en espace touristique en alliant affaires-tourisme, création de la route Bleu (d'oued kissir jusqu'au 3ème km), port de plaisance et d'attractions dans le 3eme KM qui accompagneront des équipements commerciaux, de détente et d'hôtellerie. Projection d'un musée de la Mer avec un grand aquarium et des espaces d'expositions
Valoriser les spécificités culturelles et patrimoniales	Promouvoir les activités culturelles et développer des métiers en rapport avec la préservation de l'environnement et du patrimoine, la motivation des jeunes à l'action culturelle sous toutes ses formes	
	Valorisation du patrimoine culturel du point de vue purement marchand (multiplier les festivals à caractère culturel)	
	Classement et restauration des sites archéologiques et monuments historiques.	
Valoriser les spécificités économiques	Le développement et le soutien des activités de la pêche afin d'affirmer la vocation de pêche de la wilaya de Jijel et assurer la compétitivité du secteur.	Lancement du couloir logistique d'activités économiques et de services tout en faisant un crochet par le port de pêche et la gare intermodale ainsi que les nouvelles voies à créer (jonction entre les CW et la RN77 (à long terme))
	Le renforcement des capacités productives par la valorisation des ressources locales	
	Soutenir et développer le secteur du commerce	

Source : Etabli par l'auteur (2020).

Une lecture interne et externe de ce tableau révèle les constats suivants :

Congruences et complémentarités :

- Préservation des terres agricoles et maîtrise du développement urbain par la valorisation du foncier urbain en favorisant le renouvellement urbain "faire la ville sur la ville » et en assurant une bonne articulation entre les différents quartiers.
- Des interventions touchant le cadre bâti, en particulier l'ancien tissu (rénovation, Réhabilitation, sauvegarde....).
- Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la ville par sa dotation en équipements de tertiaire supérieur.
- Faciliter l'accès et les déplacements ; par l'amélioration de l'état et de la qualité du réseau routier existant, dédoublement de voies principales, création de nouvelles voies et aménagement des carrefours.
- Renforcer l'ouverture de Jijel sur l'extérieur.
- Gestion des déchets et amélioration du cadre environnemental.
- Valorisation (protection, exploitation et développement) des potentialités et des ressources du territoire jijélien, en particulier ses ressources naturelles.

Contradictions et critiques :

- La lutte contre les inégalités spatiales et sociales entre les différentes entités urbaines qui composent cette ville n'a pas été prise en compte par le PDAU.
- Le PDAU n'attache pas beaucoup d'importance à la qualité et à l'esthétique (architectural) de l'environnement bâti (contrairement au PAW).
- Les actions touchant les espaces publics (aménagement, réaménagement, etc.) même si l'enjeu principal du PAW concerne toute la ville, le programme réel du PDAU ne concerne que le centre-ville (colonial).
- Le réajustement des services de transport collectif existant (Fréquence, horaire, régularité) comme une directive du PAW n'existe pas dans le PDAU.
- Hormis la mise en place d'équipements culturels, un réel soutien pour d'autres aspects liés à la culture de cette ville, tel qu'abordé par le PAW, ne se trouve pas dans le PDAU.
- Absence d'une réelle prise en charge ou d'une réflexion profonde sur l'activité commerciale par le PDAU (pour la soutenir, l'organiser et la développer tels qu'il est préconisé par le PAW).

- Malgré le problème de congestion affectant pratiquement toute la ville et l'absence des aires de stationnement (comme nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent), le PDAU a suggéré de décongestionner seulement le centre-ville en créant un grand parking à étages.

CONCLUSION DU 4^{ème} CHAPITRE

Jijel est devenue le théâtre de grandes mutations, transformant son image et sa dynamique urbaine de par les projets implantés en voie de réalisation. Avec de telles transformations, Jijel passera d'une ville enclavée à un important pôle d'industrie, de tourisme et d'affaires, à travers de grands projets prévus, à savoir : la modernisation du port de Djen Djen, la réalisation d'une pénétrante autoroutière la reliant à l'autoroute Est-Ouest, la construction d'une voie ferrée entre ledit port et El Eulma à Sétif, la réalisation d'un 3^{ème} pôle universitaire à El Ouanna, le grand projet du complexe sidérurgique Algéro-Qatari à Bellara (50 km de Jijel).

Force est de constater que Jijel est appelée à devenir :

- pôle de développement régional (2030) (selon le SEPT Nord Est et le PAW) ;
- pôle d'équilibre régional, pôle touristique et environnemental (2038) selon le PDAU.

Il ressort qu'outre la maîtrise du processus d'urbanisation de Jijel et la satisfaction des besoins (quantitatifs) de ses habitants¹⁸⁰ en termes de logement, d'équipements, de surfaces urbanisables, d'infrastructures et des réseaux divers, les stratégies de requalification de cette ville se concentrent majoritairement au centre-ville colonial (pour conforter son caractère de centralité et d'attractivité) et à l'entrée Est de cette ville (POS 26)¹⁸¹, d'où de nombreux projets d'intérêt régional sont prévus, dont : une grande mosquée pôle, un musée régional, un théâtre régional, une salle omnisports, etc. (voir Annexe U, p. 321).

Contrairement aux PDAU de la commune de Jijel qui ont précédé ce dernier, ce PDAU (révisé en 2018, approuvé en 2019) a pris en compte sa façade maritime, et donc un important programme touristique a été planifié (comme la création de la route bleu). Le tourisme se présente comme un secteur clé pour la requalification de cette ville.

¹⁸⁰La quantification des besoins socio-économiques de la population.

¹⁸¹Appelé à devenir un nouveau pôle urbain à dominante d'équipements structurants et qualifiant pour l'attractivité de la ville.

Les actions prioritaires du PDAU (à court et moyen terme) sont les aménagements attractifs et touristiques et l'achèvement des grands projets, tandis que la requalification des zones périphériques est prévue sur le long terme.

A la lumière de ce constat, il s'avère évident que ces grands projets et les différentes actions, prévus et en cours, vont donner une nouvelle dynamique et une nouvelle image à la ville de Jijel, mais la question qui se pose : **Où sont les habitants et leurs besoins dans ces discours ?** De ce fait, nous allons essayer de comprendre quels sont les besoins de ces habitants et de les exploiter dans le cadre de la requalification urbaine. C'est l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE V

UNE DEMARCHE EMPIRIQUE : PLACER L'HABITANT AU CŒUR DES MUTATIONS QUI CONCERNENT SON CADRE DE VIE ... L'ECOUTER, L'OBSERVER

INTRODUCTION

« *La connaissance du site, n'est pas l'apanage du technicien* » (Louvet, 2005, p. 43). Partant du principe que la participation citoyenne est devenue « une exigence démocratique » et une clé de réussite de tout projet à caractère urbain, les deux concepts « *requalification de la ville* » et « *identité des territoires* » constituent l'épine dorsale de notre présente recherche de thèse. Le premier, une intervention urbaine vise principalement à **répondre aux besoins et attentes de la population**, quant au second, il traite davantage de l'aspect physique et visible, mettant en exergue le **sentiment d'appartenance des habitants à un lieu**. Par conséquent, **la population est l'axe majeur entre ces deux notions**, et la première concernée par toute opération entreprise dans son cadre de vie, participant d'une manière efficace et continue aux différentes interventions urbaines, mais comment ?

Avant de passer à cette question, nous devons répondre préalablement au questionnement suivant :

- Comment les citoyens jijéliens perçoivent-ils leur espace urbain (ville) ? et qu'est ce qui a changé par rapport à autrefois (selon eux) ?
- Quels sont les éléments constitutifs de l'identité qui intéressent davantage la population ? Et quel sont leurs besoins et leurs attentes réels ?
- Quels sont les effets du processus de dysfonctionnement urbain qu'a connu Jijel sur la ville, sur son identité et sur ses habitants ?
- Comment réagissent les habitants de Jijel face à la situation difficile dans laquelle se trouve leur ville ?

Le présent chapitre vise à interpréter les tenants et les aboutissants du cadre de vie global et actuel de la ville de Jijel, par une approche du terrain, en tant qu'espace perçu, vécu et pratiqué par ses habitants pour en dégager les facteurs favorisant sa requalification. Il faut préciser que l'approche initiée à partir du terrain (du vécu et du perçu) se réfère à l'accompagnement (écoute, observation in-situ, rapprochement, débats, motivations) des usagers (une enquête « dite qualitative »).

Afin d'atteindre ces objectifs, nous faisons recours à une enquête sur terrain d'abord, auprès d'un échantillon de 46 personnes habitants de la ville de Jijel (nous expliquons le pourquoi de ce nombre) dans le but et comprendre leur perception de leur ville, leurs visions, leur degré de satisfaction, ainsi que l'image qu'ils en forgent avec les éléments constitutifs de son identité. Nous complétons cette enquête par une observation en situation (intra-muros) relatant les différentes pratiques habitantes présentes sur l'espace urbain de la ville de Jijel, dans l'objectif de questionner le **rôle du citoyen** dans toute action touchant la requalification et l'amélioration de son cadre de vie.

5.1 L'identité de la ville de Jijel et son développement entre perceptions et attentes de ses habitants

Pour une meilleure prise en charge de la question d'identité de la ville et éventuellement l'habitant dans les opérations de requalification de la ville de Jijel, notre enquête a porté sur les points résumés suivants :

- Etudier de manière approfondie la **perception de la ville par ses habitants**.
- Examiner **les changements qu'elle a connus et leurs effets** sur les habitants, leurs pratiques, leurs usages, etc.
- Questionner **la notion d'identité** et ses référents auprès des habitants.
- Dégager **quelques éléments de requalification de cette ville** – à partir des besoins et attentes réels des habitants-.

Nous avons préféré donner les résultats et joindre tout de suite notre interprétation afin que le lecteur puisse se faire une idée à chaud en examinant le résultat. C'est une manière pour faciliter la compréhension des faits surtout que notre visée est explicative et compréhensive. Mais avant de passer aux résultats, il faut d'abord introduire la démarche de préparation de l'enquête.

5.1.1 Ecouter les habitants : du choix de la technique de l'enquête au dépouillement de résultats.

Cette enquête dite qualitative est consacrée à une écoute attentive aux voix des habitants de la ville de Jijel. En effet, notre étude s'est basée sur **la méthode d'enquête** par la technique d'entretien, mais de quel type ?

5.1.1.1 L'entretien choisi, le « semi-directif » individuel ... pour quelles raisons ?

Les techniques du questionnaire ou de l'entretien sont parmi les principaux outils de recueil des données et des voix des usagers. Pour cela, notre étude s'est basée sur **la méthode d'enquête** par la technique d'entretien « **semi-directif** »¹⁸². Ce dernier avec ses questions ouvertes¹⁸³ nous donne la possibilité d'être plus proche de la réalité du terrain et d'avoir une idée, par l'intermédiaire de ses habitants, sur les faces cachées de la ville.

Il s'agit d'un entretien de type **individuel**, car la productivité d'idées est supérieure à celle de l'entretien du groupe, comme le montre les résultats des travaux de Griffin (1991) lors de la comparaison expérimentale effectuée entre les deux modes : « ...2 personnes interrogées individuellement donnent 51% des items possibles contre 50% en groupe pendant la même durée. Pour le même temps passé, 4 personnes fournissent individuellement 72% des réponses possibles contre seulement 67% avec 2 groupes » (Leleu-Merviel and Courbet, 2008, p. 74).

Notre enquête est passée par trois (3) étapes fondamentales :

- Phase d'échantillonnage et de préparation des questions.
- Phase de collecte de réponses (enquête auprès des habitants).
- Et enfin la phase de dépouillement des résultats obtenus.

5.1.1.2 La phase d'échantillonnage et de préparation des questions

La typologie de la population ciblée est également un critère de choix indispensable. La population ciblée dans notre cas d'étude est celle **des habitants** de la ville de Jijel, constituant un seul type d'usagers de l'espace, car ce sont eux les plus concernés par toute intervention sur leur espace, et le sentiment d'appropriation et d'appartenance au lieu ne peut être exprimé réellement que par les habitants eux-mêmes.

A. Taille de l'échantillon

¹⁸² C'est un outil de recueil d'informations sous forme d'une discussion portée sur un thème spécifique et orientée par l'enquêteur à l'aide d'un guide préparé à l'avance, en autorisant une grande liberté de paroles à l'enquête. Il est fortement recommandé pour la reconstitution des histoires de pratiquants, l'analyse des parcours des individus et les raisons qui guident ces derniers (parcours) (Decroly, no date) ; La date et le numéro de page non indiquées, car il s'agit d'un document publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

¹⁸³ Donnant aux habitants la liberté de s'exprimer sans être influencés par des pré-réponses, contrairement aux questions fermées, qui sont trop limitatives (des réponses possibles sont fixées à l'avance), ce qui ne permet pas de traduire les nuances et les différents aspects d'une opinion (Temporal and Larmarange, 2006).

La représentativité de l'échantillon en cette étude qualitative n'est pas conditionnée par sa taille mais par la qualité de ce que disent les habitants. Pour cela, elle ne nécessite *pas un grand nombre* de personnes interrogées, comme le montre les résultats des travaux de Griffin & Hauser (1991)¹⁸⁴ qui ont prouvé expérimentalement qu'une *trentaine* de personnes interrogées dans le cadre d'une écoute qualitative fournit plus de 90% de la richesse de l'information à recueillir (Réf : Figure 5.1 ci-après).

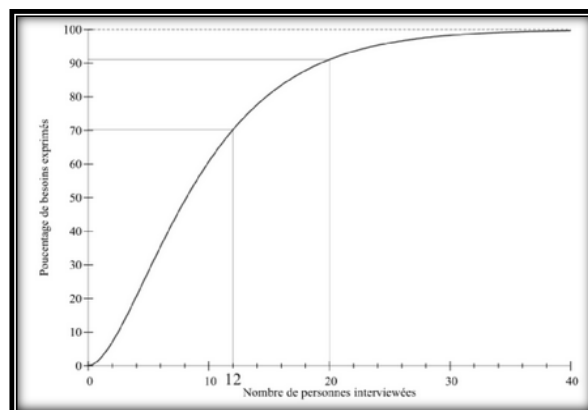


Figure 5.1 Pourcentage de besoins identifiés.
Source. Leleu-Merviel & Courbet (2008, p.72).

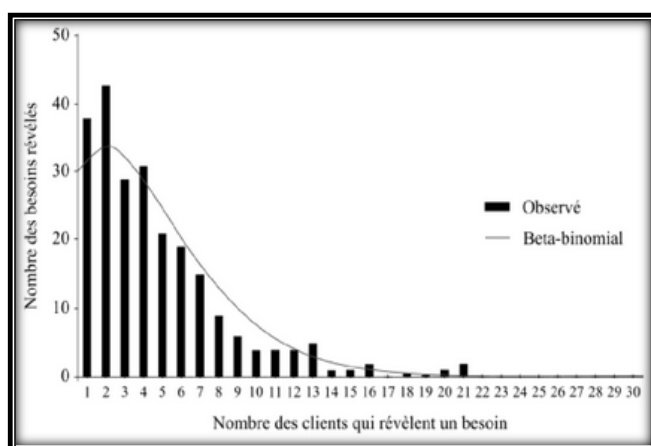


Figure 5.2. Nombre des besoins révélés par nouvel entretien.
Source. (*Ibid.*, p. 73).

« *Compte-tenu des surcouts importants engendrés par la multiplication des entretiens, la fourchette convenable se situe entre 12 et 15, avec un minimum de 7 et un maximum de 20 cas* » (Leleu-Merviel and Courbet, 2008, p. 73) (Réf : Figure 5.2).

Angers (1997), pour sa part, confirme dans son ouvrage « initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines » que **dans une recherche qualitative**, la taille de l'échantillon s'établit sur la base du **principe de la saturation des sources**. « *Cela signifie qu'on arrête la collecte auprès des éléments de la population quand on s'aperçoit qu'il commence à y avoir répétition et qu'il serait donc inutile d'en ajouter davantage pour la compréhension du problème à l'étude* » (*Ibid.*, p. 243). **De ce fait, et pour plus de précision, notre étude a porté sur un échantillon de 46 personnes habitant la ville de Jijel, choisies selon les indicateurs.**

¹⁸⁴ « Les travaux de Griffin et Hauser (Griffin, 1991) ont montré qu'une douzaine d'entretiens fournit environ 70% de la richesse d'informations à recueillir. 30 personnes expriment 89,8% des réponses théoriquement exprimables (au lieu de 100% car certains items ont une probabilité faible de sortir). Au-delà de 20 personnes, l'apport d'informations nouvelles devient très marginal et, du fait du caractère asymptotique de la courbe, la probabilité d'apparition d'une idée neuve est extrêmement faible. » (Leleu-Merviel and Courbet, 2008, p. 72).

B. Critère du choix de l'échantillon

Sur la base de la méthode des échantillons par quotas, et les données statistiques du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2008 de la ville de Jijel, le choix de la cible à interviewer s'est basé sur les critères mentionnés ci-dessous afin d'assurer une certaine représentativité et variété de la cible :

- Sexe et tranches d'âge ; 23 hommes et 23 femmes habitants de cette ville, dont leurs âges oscillent entre 18 ans et plus de 60 ans comme le montre les deux graphes ci-dessous :

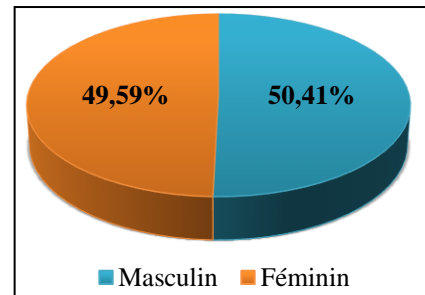


Figure 5.3. Sexe de l'échantillon.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

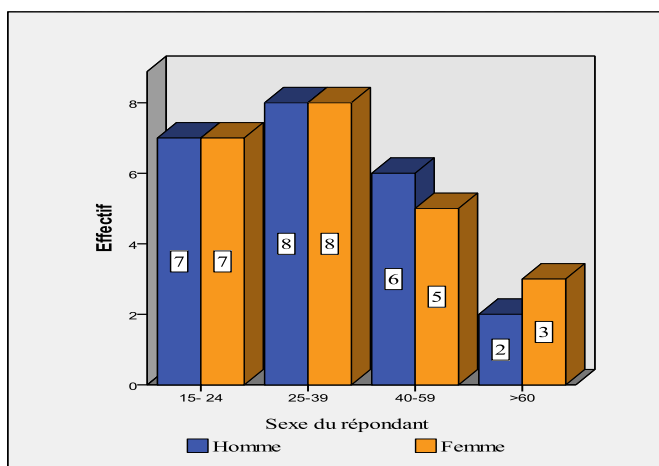


Figure 5.4. Catégorie d'âge de l'échantillon par sexe.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

- Durée de résidence ; qui varie entre 2 ans jusqu'à plus de 25 ans selon l'âge et l'origine de la personne interviewée, comme le montre le graphe suivant :

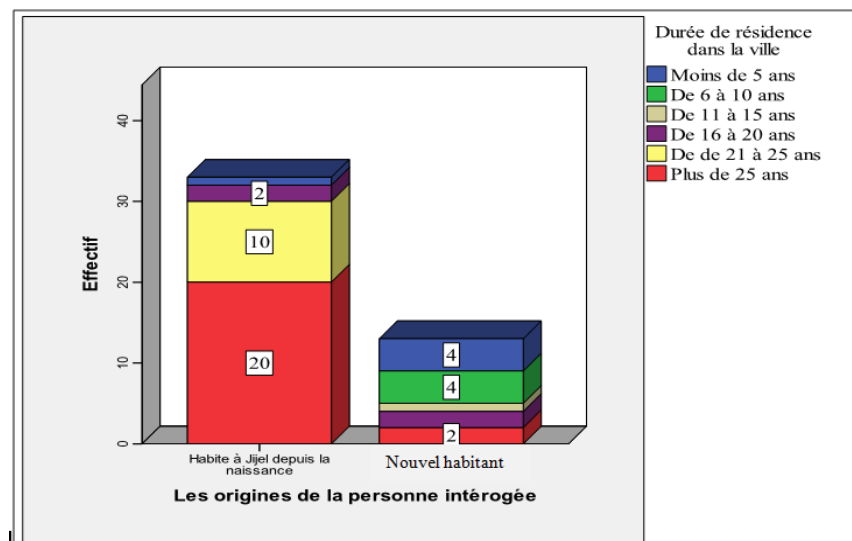


Figure 5.5. Durée de résidence de l'échantillon selon ses origines.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

- Lieu de résidence ; les différents quartiers de la ville que ça soit le centre de la ville ancienne et/ou ses quartiers périphériques.



Figure 5.6. Lieux de résidence de l'échantillon.
Source. Établie par l'auteur sur fond d'image de Google Earth (2018).

- Catégorie socioprofessionnelle (profession) ; notre enquête a touché presque toutes les catégories comme le montre le graphe ci-après :

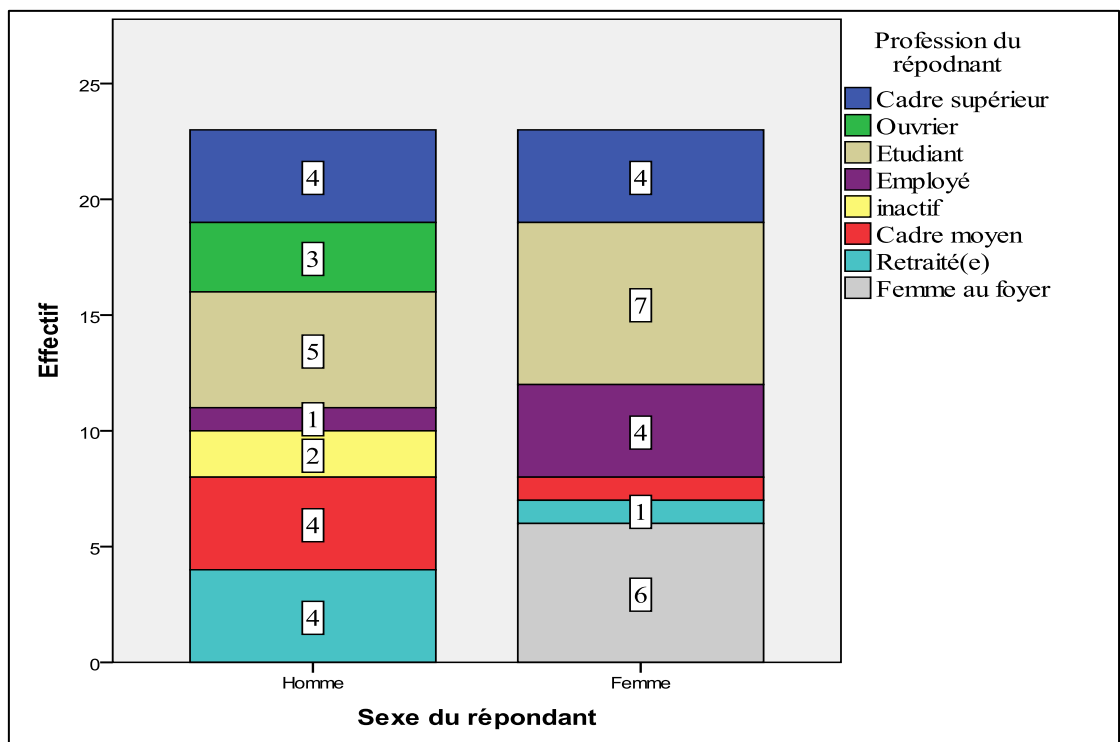


Figure 5.7. Catégorie socioprofessionnelle de l'échantillon selon le sexe.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

C. Préparation des questions

Partant du principe que les questions doivent être ouvertes, posées d'une manière à ce qu'elles permettent d'obtenir des réponses sur les pratiques, les besoins et les attentes des interviewés, en évitant toute forme d'opinion, selon un ordre chronologique¹⁸⁵, et en se basant sur les indicateurs dégagés lors de nos lectures, notre guide d'entretien peut être résumé comme suit :

Tableau 5.1. Tableau récapitulatif de la démarche de préparation des questions de notre enquête.

Mots clés	Dimensions	Composantes	Objectifs	Questions
Disqualification et dysfonctionnement de la ville de Jijel	Physique		Cette question est destinée à dégager le niveau de perception de la ville par ses habitants c'est-à-dire le regard qu'ils portent sur elle d'une manière générale, que ça soit positif ou négatif, ce qui reflète le degré de leur satisfaction.	<i>D'une manière générale, comment trouvez-vous la ville de Jijel aujourd'hui ? Que pensez-vous de la situation actuelle de votre ville ?</i>
	Sensible			
	Visible (image)		Savoir ce que Jijel a perdu en termes de qualité, valeurs, pratiques ou tout autre élément significatif pour les jijéliens ; dégager l'identité de Jijel d'antan.	<i>Qu'est-ce qui a changé par rapport à autrefois ?</i>
L'identité du territoire	Éléments visibles (ressources d'ordre spatial)	* Bâti ; environnement construit, *composants naturels et * Paysages identitaires ; * Monuments historiques ; * Lieux-symboles.	Savoir quels sont les éléments qui font sens pour les jijéliens.	<i>C'est quoi Jijel pour vous ? Ou Qu'est-ce qui caractérise le mieux Jijel selon vous aujourd'hui ?</i>
			Cette question a été introduite pour permettre aux habitants de pouvoir détailler leur perception et leur appréciation de la ville, de dégager leurs attentes ainsi que les éléments constitutifs de l'identité de cette ville (les référents) qui font sens pour eux ;	<i>Selon vous, quels sont les points forts et les points faibles de la ville de Jijel ?</i>

¹⁸⁵ Dans leur ouvrage « *Objectiver l'humain ? Volume I* », Leleu-Merviel & Courbet (2008) ont donné une grande importance au facteur temps. En effet, les questions posées s'organisent essentiellement autour du passé, du présent, du futur mais aussi de l'imaginaire associé à la question traitée.

			Tant que l'identité se révèle essentiellement au niveau des représentations que les habitants de Jijel se font d'elle, ces questions concernent le mode de vie quotidien des habitants, au travers leurs manières de vivre et approprier ce territoire (les pratiques quotidiennes).	Décrivez-nous votre installation dans cette ville - depuis combien de temps ? - raisons ? Comment vous vous identifiez dans cette ville ? et comment vous vous êtes adaptés à la ville ? - Quelles sont les activités que vous menez régulièrement sur votre espace ?
	Éléments invisibles	* Histoire ; * Sentiment d'appropriation de l'espace : pratiques et usages ; * Sentiment d'appartenance à la ville (attachement) ; * Culture et traditions ;	Ces questions sont destinées à cerner la nature du sentiment d'appartenance de ces habitants envers leur ville (leur niveau d'attachement).	Comment jugez-vous le fait de changer votre lieu de résidence (votre quartier, votre ville) ? c'est à dire voulez-vous changer votre lieu de résidence ? Et pourquoi ?
		* Symboles, événements, etc. ; * La mémoire collective (l'image véhiculée dans la mémoire collective).	Cette question est liée à l'image de la ville mémorisée par ses habitants, elle permet d'identifier les éléments qui font sens pour les jijéliens, c'est-à-dire la mémoire collective des habitants (visible et invisible).	Quand on parle de Jijel, quelles sont les images qui vous viennent à l'esprit ? Quels sont les référents que vous utilisez lorsque vous voulez présenter Jijel aux autres ?
La requalification de la ville		La requalification du physique Le travail sur l'image	* Le patrimoine urbain (immobilier) * Les friches * Espaces publics * Paysage * Regard porté sur le lieu * Valeur économique, fonctions, déplacements, etc.	Après avoir évalué le degré d'appréciation de la ville (et son état existant) par ses habitants, cette question est destinée à dégager les besoins et les attentes (aspirations) de la population questionnée à travers leurs propositions (imagination de son avenir possible).

Source. Etabli par l'auteur (2018).

5.1.1.3 La phase de collecte de réponses

Partant du principe qu'« il faut adopter une attitude générale d'écoute attentive et d'acceptation inconditionnelle de ce qui est dit » (Leleu-Merviel and Courbet, 2008, p. 76), et, afin d'aboutir aux objectifs préétablis, et guider notre enquête, nous nous sommes

basées sur les 5 (cinq) principes de « Kawakita »¹⁸⁶ (*op.cit.*, pp. 75-76). Les conditions du déroulement des entretiens auprès de notre échantillon se résument aux 3 (trois) points essentiels :

A. Le rajout de quelques expressions pour guider au mieux l'interviewé

Les entretiens avec les habitants ne sont pas limités aux 8 questions préétablies, de temps en temps, nous nous sommes retrouvés dans l'obligation de :

- Rajouter quelques expressions pour expliquer l'objectif de la question selon la demande de l'interviewé (sans sortir du contexte de l'enquête).
- Demander à la personne interrogée de citer des exemples ou plus de précisions, lorsqu'elle donne une réponse trop vague et générale (afin d'avoir le maximum de données recherchées).

B. L'enregistrement des réponses et la prise de notes

L'enregistrement des réponses des habitants enquêtés a été effectué sous deux formes :

- Sur des *bandes audios* avec *prise de notes* des éléments essentiels, ce qui nous a permis de gagner du temps, de ne pas interrompre le répondant et de ne pas perdre le fil des questions.
- Pour ceux, qui n'aimaient pas être enregistrés sur une bande audio, l'enregistrement s'est fait sur place, par l'*écriture (transcription écrite) mot à mot* de ce qu'ils disent, sans aucune sorte de synthèse ou de modification.

Il est à noter que les réponses n'étaient pas toutes en langue française, car quelques répondants trouvaient que l'expression en langue arabe (et plus particulièrement avec le dialecte jijélien) leur donnait plus de liberté d'expression pour mieux partager leurs vécus et leurs pratiques. De ce fait, nous avons essayé le plus fidèlement possible de traduire toutes les expressions en langue française sans modifier ou changer leurs propres idées.

C. La durée des entretiens

La durée des entretiens n'a pas été constante pour tous les interviewers. Elle oscille entre 15 minutes environ jusqu'à une heure et demie d'une personne à l'autre, selon les points suivants :

¹⁸⁶Qui sont : adopter une vision à 360°, progresser en pratiquant le « pas japonais », profiter du hasard et de la chance, se fier à son intuition et recueillir des données qualitatives.

- Selon le degré de perception et de connaissance de la ville de Jijel et de son passé par les personnes interviewées. Donc les cas qui connaissent le mieux Jijel, notamment ses anciens habitants, ils ont pris plus de temps pour s'exprimer et partager leurs vécus que les « nouveaux habitants ».
- La disponibilité du répondant (son temps libre).
- L'utilisation d'enregistrement audio qui nous a permis de gagner du temps.

5.1.1.4 La phase de dépouillement des résultats obtenus

Le dépouillement des résultats s'est fait selon *une analyse qualitative de type sémantique* basée principalement sur la « *méthode de sélection positive* »¹⁸⁷, c'est-à-dire, tout en restant fidèle aux expressions et mots prononcés par les habitants, nous avons réduit la quantité étonnante de données qualitatives résultantes des différents entretiens aux expressions les plus significatives à l'aide du logiciel SPSS et à la « cross-tabulation » un croisement des variables et données.

Cette enquête peut être résumée aux étapes suivantes :

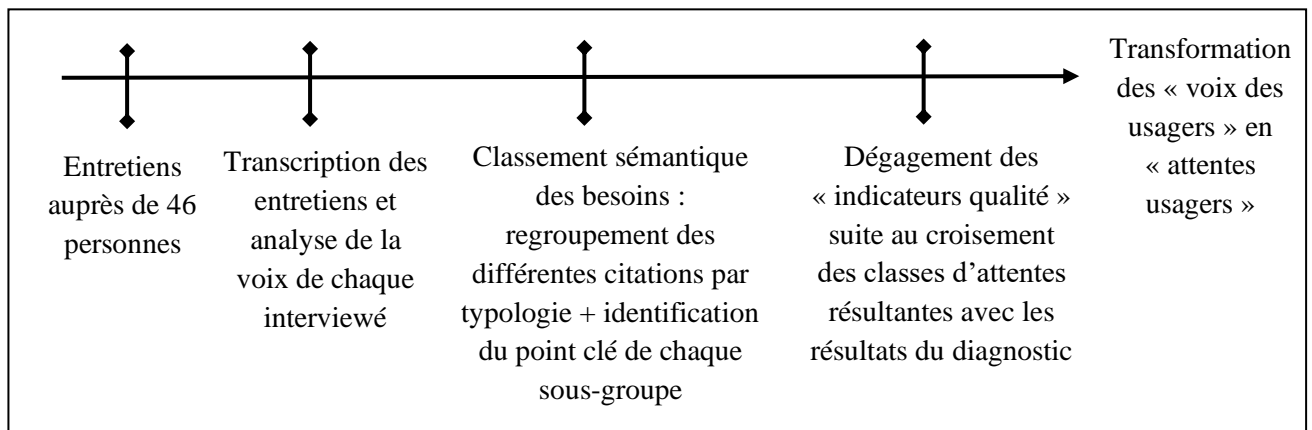


Figure 5.8. Les étapes de réalisation de notre enquête.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

5.1.2 La ville de Jijel en tant qu'espace perçu par ses habitants

D'une manière générale, comment trouvez-vous la ville de Jijel aujourd'hui ? Que pensez-vous de la situation actuelle de votre ville ?

¹⁸⁷ Qui se résume d'après Leleu-Merviel & Courbet (2008) en les étapes suivantes : Regrouper les idées similaires ou avoisinantes sous forme de paquets cohérents et relativement différents entre eux (portant le même ordre d'idée à un niveau plus global), puis associer et réduire ces paquets à un même sous-ensemble en mettant l'accent sur le point fort commun.

Dans le but de dégager le regard que portent les habitants de Jijel sur leur ville d'une manière générale - ce qui reflète le *degré de leur satisfaction*-, les réponses ont été très variées, et pour les rendre lisibles, nous avons jugé utile de les regrouper par homogénéité comme suit :

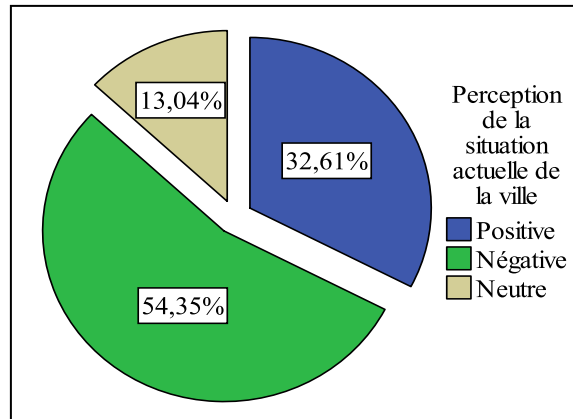


Figure 5.9. La perception de la ville par l'échantillon.
Source. Etabli par l'auteur (2018).

Le regard porté par les habitants est à la fois positif, négatif et neutre. 32,61% de nos répondants voient que leur ville « *est une ville en voie de développement ou un peu développée* »¹⁸⁸, elle a une identité et c'est un endroit magnifique pour vivre. D'autres (54,35% de nos répondants) portent sur elle un jugement totalement contraire ; « *elle s'est dégradée dans tous les domaines et elle a perdu son identité* ». Ces derniers ne cessent d'exprimer leur regret envers la situation actuelle de leur ville, à travers les réseaux sociaux comme le montre la photo ci-dessous. Il y'a cependant une minorité qui est neutre.



« Belle...propre...et calme...La situation actuelle de notre ville nous fait très mal au cœur, car le passé était meilleur ...Jijel est une rose qu'on a perdue, car on ne l'a pas protégée ...moi, toi et eux... ». Publié par un jeune homme jijélien dans un groupe Facebook « Forum Jijel ».

(https://www.facebook.com/groups/forumjijelnews/?ref=br_rs).Site consulté en 2016.

Figure 5.10. Jijel quelques années après l'indépendance.
Source : <http://www.jijel-annonces.com/blog/images/jijel-ex-djidjelli-photos-anciennes.html>.

¹⁸⁸Pour cette première catégorie, les personnes interrogées ont lié le développement de la ville au développement du commerce, et la création de voies nouvelles (amélioration de l'accessibilité).

Afin d'expliquer cette contradiction entre les réponses, un croisement entre ces derniers et les 3 variables du choix de l'échantillon ; âge, sexe et durée de résidence nous a semblé nécessaire, dont nous avons pu tirer les lectures suivantes :

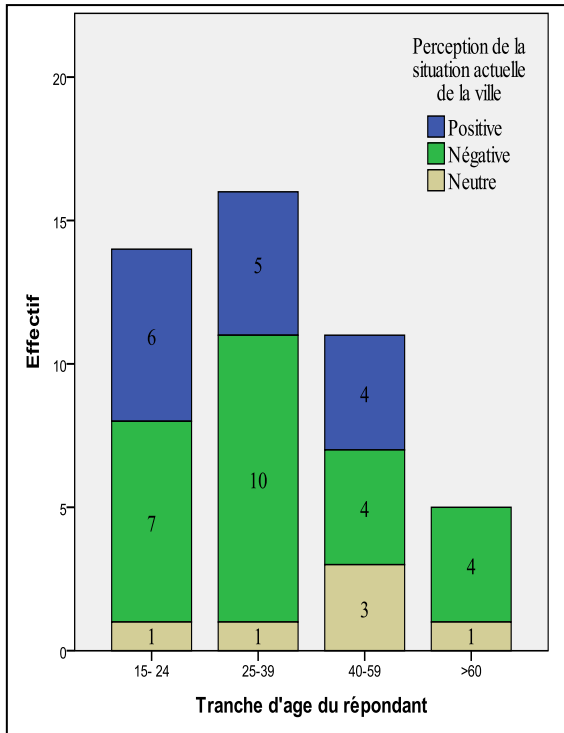


Figure 5.12. La perception de la ville selon l'âge du répondant. Etabli par l'auteur (2018).

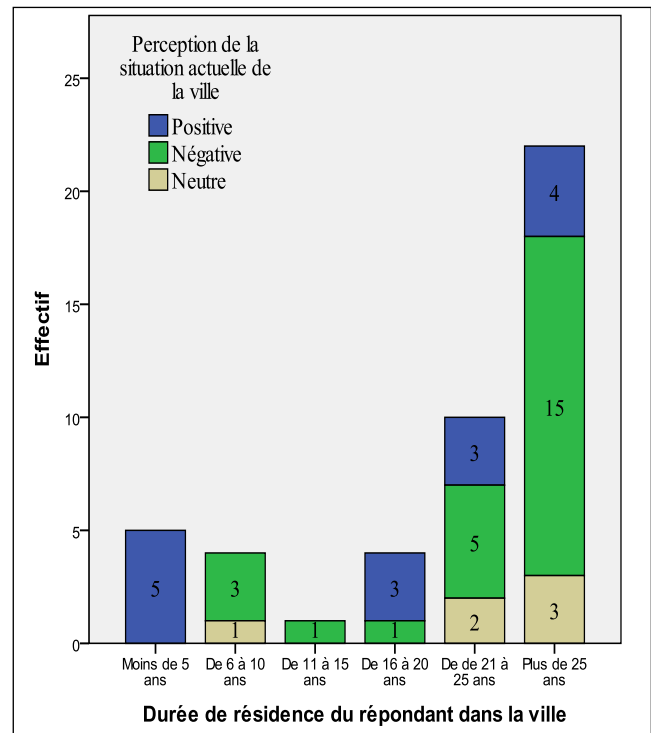


Figure 5.11. La perception de la ville selon la durée de résidence du répondant. Etabli par l'auteur (2018).

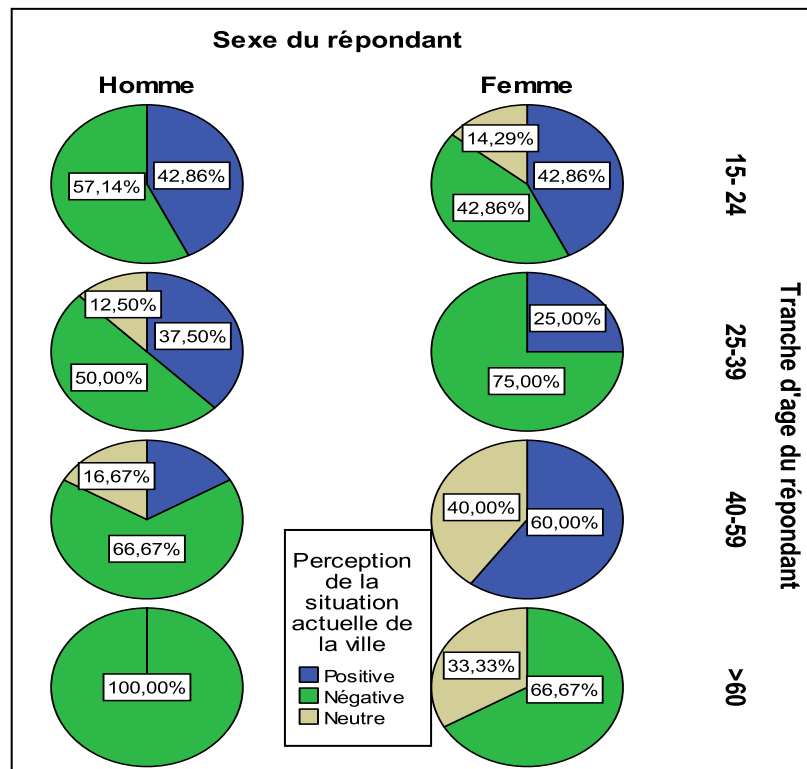


Figure 5.13. La perception de la ville par l'échantillon selon les indicateurs ; âge et sexe. Etabli par l'auteur (2018).

La perception de la ville (et plus particulièrement son processus de développement) par ses anciens habitants, et ceux qui connaissent son histoire n'est pas la même que celle des nouveaux habitants, en effet, la ville de Jijel ne signifie pas l'espace disqualifié pour tous ses habitants, mais seulement pour ses anciens habitants qui connaissent son histoire et son image telle qu'elle était avant. Certes, la perception diffère, entre homme et femme, jeune, adulte et personnes âgées. Les plus insatisfaits et plus particulièrement les hommes (100% un regard négatif) et les femmes (66,67% portent un regard négatif). D'après eux, le passé était meilleur.

Après un processus de disqualification, la ville a renoué partiellement avec le développement au début des années deux milles dans quelques domaines. La cause est l'euphorie financière qu'a connue le pays, et qui a permis le lancement d'un grand nombre de projets ; mais elle n'a pas pu récupérer et son image et son identité d'antan, selon l'avis de la population enquêtée.

Nos résultats montrent que la perception d'une ville est fortement liée à la durée de résidence de ses habitants, leurs connaissances, ainsi que leurs âges. Ces résultats sont soutenus par ceux de Bailly (1977)¹⁸⁹ et Laudati & Boulekbache Mazouz (2008)¹⁹⁰.

5.1.3 La perception des changements parcourus de la ville de Jijel par ses habitants...

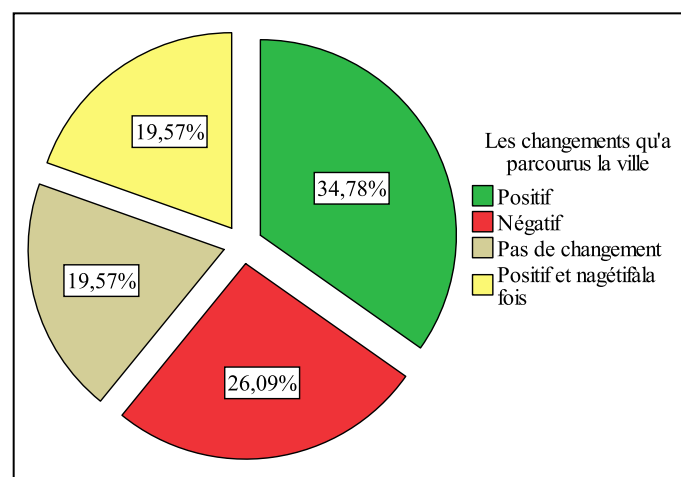


Figure 5.14. La perception des changements parcourus de la ville par l'échantillon. Etabli par l'auteur (2018).

¹⁸⁹ Qui confirme que l'identité de l'individu (ses expériences, ses compétences, sa mémoire, etc.) contribue directement à la construction de sa perception urbaine.

¹⁹⁰ Pour leur part, Elles stipulent que la perception d'une ville diffère entre un résident de longue date et un habitant récent ou un visiteur occasionnel.

Une catégorie intermédiaire, qui représente 19,6% des personnes questionnées, voit que Jijel **n'a pas changé**, du fait de la non connaissance de son passé (la vision de quelques nouveaux habitants). Cependant, 26,09% des personnes interrogées confirment que la ville de Jijel a connu **un processus de disqualification** dans la majorité des domaines, elle avait « un charme » qu'elle a perdu (selon les dires de la population enquêtée) :

"Jijel était mille fois mieux ; elle était très bien aménagée, ses voies étaient mieux organisées et vastes, elle était trop propre, construite selon des normes, elle était petite au point où tous les gens se reconnaissaient"¹⁹¹.

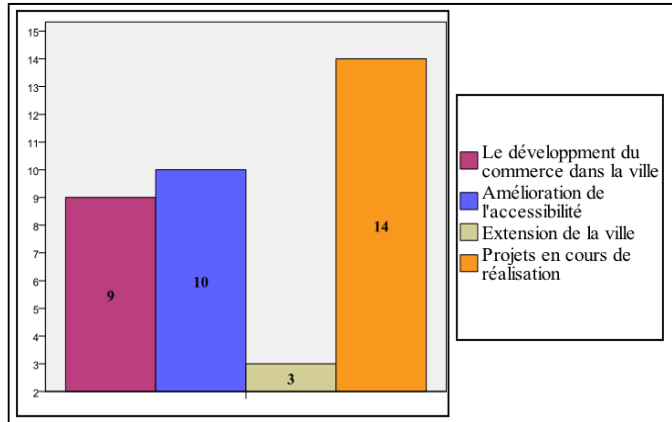


Figure 5.15. Les changements positifs parcourus de la ville selon l'échantillon. Etabli par l'auteur (2018).

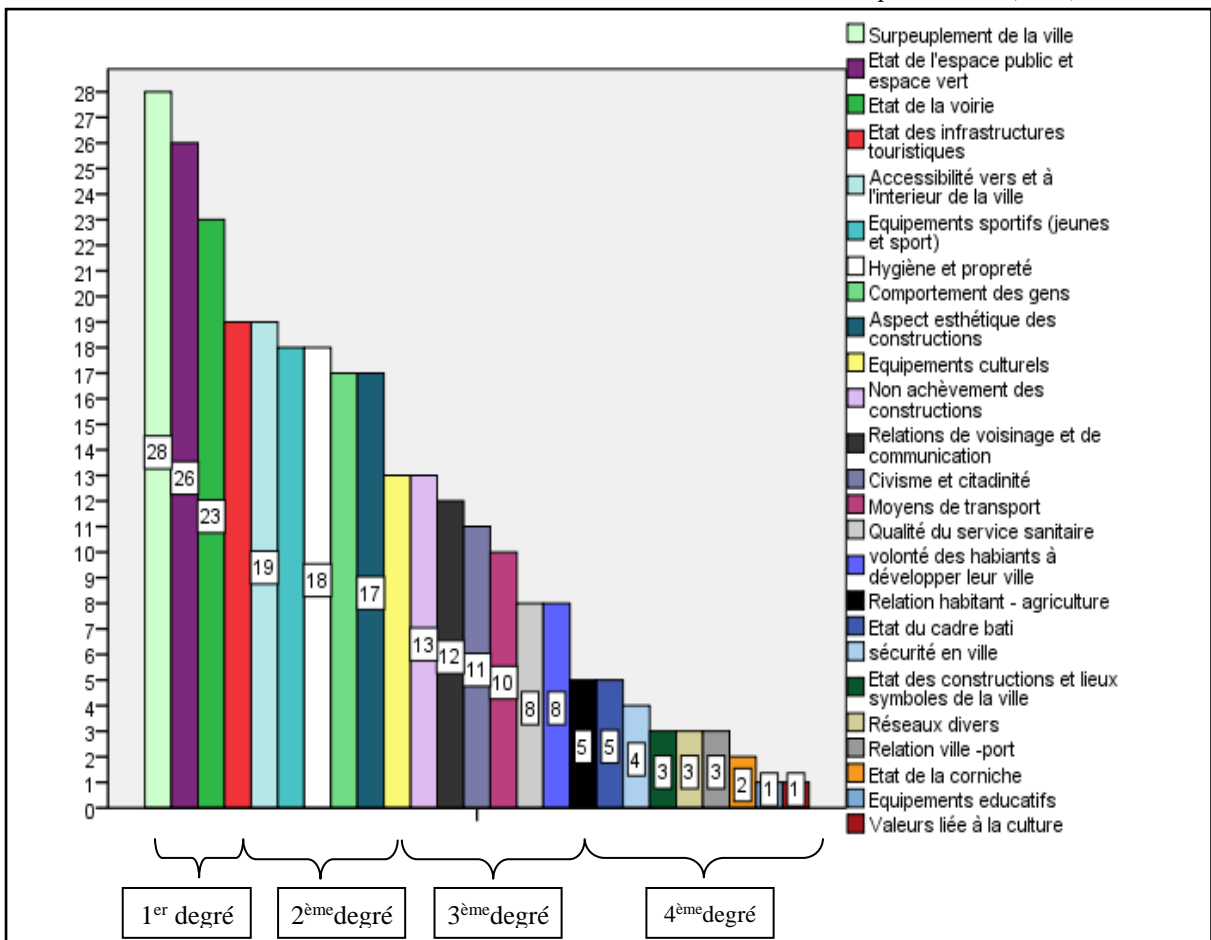


Figure 5.16. Les secteurs et les valeurs ayant des problèmes et des régressions selon l'échantillon. Etabli par l'auteur (2019).

¹⁹¹Propos recueillis par un homme, 60 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Nous constatons que les habitants ne sont pas satisfaits, mais qu'est ce qui fait le plus défaut à Jijel d'après eux ?

D'après notre échantillon, les problèmes à Jijel sont multiples. Nous les avons classés en 4 catégories selon le degré d'importance accordé par les répondants (Réf : Figure 5.16, p. 163). Les plus grands problèmes sont ceux du surpeuplement de la ville, l'état critique des espaces publics et des espaces verts ainsi que l'état dégradé de la voirie. En deuxième degré, nous trouvons les problèmes liés aux services offerts, à savoir ; le manque des infrastructures touristiques, l'insuffisance des équipements sportifs, la difficulté d'accessibilité vers et à l'intérieur de la ville, des problèmes liés au confort visuels, pollution, absence de l'aspect esthétique des constructions, l'altération des valeurs liées aux comportements des gens, la perte des notions de citoyenneté et de civisme, l'altération des relations de voisinages due à l'exode rural (selon la population enquêtée). En effet, une catégorie de la population enquêtée (17.39% de nos répondants) juge que les problèmes sont accentués car il n'y a pas une volonté de la part des habitants pour développer leur ville (Réf : Figure 5.37, p. 179).

Ces résultats confirment l'idée de Forêt (2007) que ce qui disparaît n'est pas toujours d'ordre matériel. Ce processus de disqualification causé d'une part, par l'urbanisation de la ville et son surpeuplement anarchique dû à l'exode rural, comme conséquence de la décennie noire qu'a connue le pays et la région en particulier, et d'autre part, par les mauvaises pratiques des faiseurs de la ville, qui s'occupent seulement des logements et des aspects quantitatifs au détriment de la qualité des espaces produits, de l'identité de la ville, et, en l'absence de volonté de ses habitants pour accompagner son développement. A ces contraintes s'ajoute la non maturation des politiques urbaines peu performantes, sans accompagnement de la population, la situation critique dans laquelle se retrouve Jijel, ne peut qu'être disqualifiée sur tout plan (Réf : Figure 5.19, Figure 5.20, p. 165).

D'autres habitants questionnés voient que la dominance des zones militaires, qui occupent les sites stratégiques de la ville, a contribué également à sa décadence et à l'accélération de son processus de disqualification (Réf : Figure 5.17, p. 165). Néanmoins, son centre-ville a gardé relativement son cachet identitaire, selon les informations recueillies (Réf : Figure 5.18 Figure 5.17, p. 165) : *"Le centre-ville a gardé un peu ses traditions, ses habitudes,*

*l'identité de ses constructions, mais dans les nouveaux tissus, on trouve que chacun a ses propres traditions et ses habitudes qu'il a ramenées avec lui*¹⁹².



Figure 5.17. Ville de Jijel, établie par l'auteur sur fond d'image de Google Earth (2017).

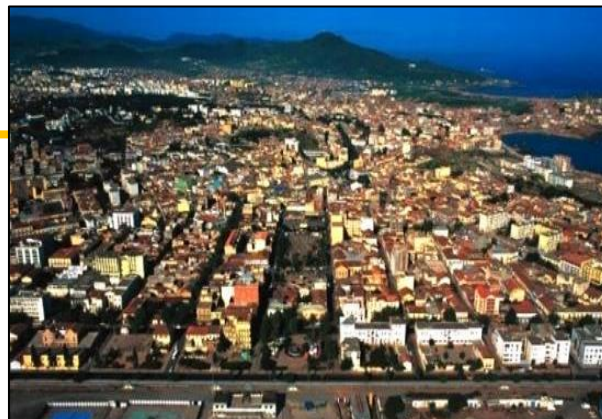


Figure 5.18. Vue aérienne du centre-ville de Jijel en 2009.
Source : <http://suzanne.granger.free.fr/jjelavion.html>.



Figure 5.19. Vue du quartier périphérique Rabta à Jijel en 2017.

Source : <http://www.jijel.info/fr/culture/812-architecture-a-jijel-le-non-respect-des-cultures>.



Figure 5.20. Paysage urbain des quartiers périphériques du centre-ville de Jijel.

Source : Photos prises par l'auteur en Juillet 2019 à partir du quartier périphérique Echmayem à El-Akabi.

¹⁹² Propos recueillis par un homme, 54 ans, il réside depuis 15 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Selon la population enquêtée, *le commerce et l'accessibilité* sont deux éléments positifs qui peuvent transformer le regard porté sur un lieu. Ce qui explique la perception positive de la ville de Jijel par une catégorie d'habitants, liant son développement à la présence de ces deux éléments. D'après eux, le développement du commerce est dû à l'arrivée des ruraux et des étrangers à la ville, qui ont développé cette pratique. Notre enquête a montré cependant que, *l'arrivée des ruraux en ville* n'est pas toujours la signification de crise et de chaos comme la confirme Berry-Chikhaoui (2009), mais peut constituer *un vecteur de développement économique* de l'espace. Certes, *elle a des effets négatifs mais, également positifs* à la fois.

5.1.4 Les éléments constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon la vision de ses habitants

Étudier l'identité d'un espace et/ou lui donner une identité spécifique et reconnaissante et une image cohérente, ne peut être effectuée qu'en étudiant et en observant tous *ses composants matériels et immatériels dans une perspective dynamique*, car la prise en compte d'une seule dimension ne fait que cristalliser les autres composants cachées, voilées, réprimées (Belhedi, 2006). Au fait, la prise en charge de la dimension sociale et culturelle de l'espace (sa mémoire urbaine) est indispensable dans toute intervention sur ce dernier pour pouvoir confirmer sa singularité (Voisin, 2003).

- **Jijel ...une ville conservatrice aux richesses naturelles multiples et exceptionnelles**

Du fait de la complexité de ce concept (identité), la question de l'identité n'a pas été posée (aux interviewés) d'une manière directe mais implicite sous formes de plusieurs questions telles que : *Quand on parle de Jijel, quelles sont les images qui vous viennent à l'esprit ? Quels sont les référents que vous utilisez lorsque vous voulez présenter Jijel aux autres ? Qu'est-ce qui caractérise le mieux Jijel selon vous ?*

Les réponses à ces questions étant très riches et variées, pour les rendre lisibles, nous avons trouvé utile de les regrouper comme suit :

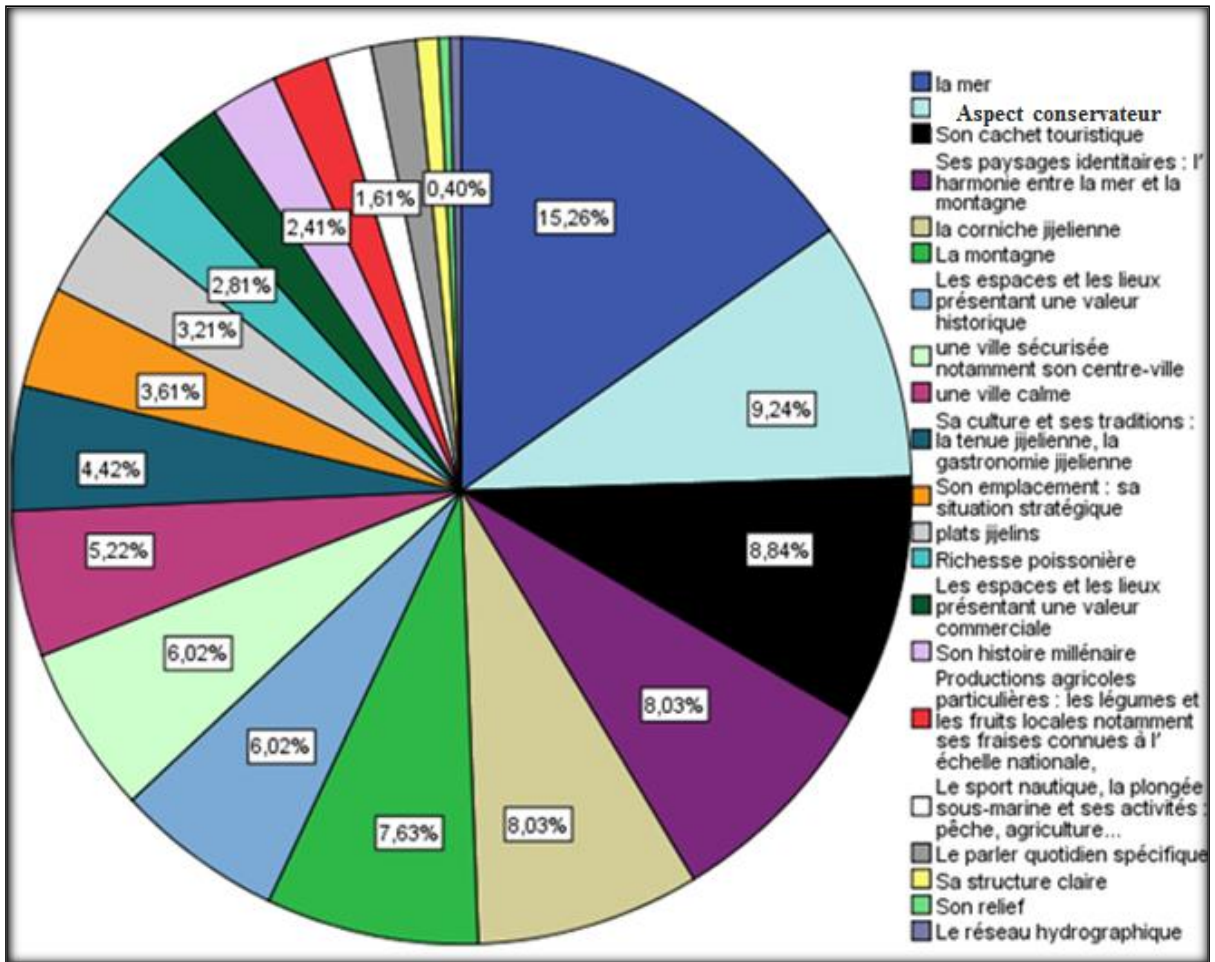


Figure 5.21. Les éléments constituant l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.
Source. Etabli par l'auteur (2019).

Les éléments constitutifs de l'identité de cette ville, dégagés suite aux réponses des habitants - leur mémoire collective -, nous montrent que les éléments qui caractérisent le mieux Jijel, outre que son **cachet conservateur** (9,24%), sont d'abord d'ordre **naturels** (ses potentialités naturelles) à savoir, **la mer** (15,26%), **la corniche** (8,03%) **la montagne** (7,63%), **formant ensemble des paysages identitaires uniques à l'échelle nationale** (8,03%) et **renforçant le cachet touristique de la ville** (8,84%).

En deuxième position se trouvent les lieux ayant une **valeur historique** (6,02%), le **caractère sécuritaire de la ville** (6,02%), le **calme** (5,22%) et les **valeurs liées à sa culture** (4,42%).

5.1.4.1 Les éléments matériels

« ... les lieux ne revêtent pas de sens en eux-mêmes, ils sont avant tout dépositaires de vécus et de souvenirs personnels » (Di Meo, 2008, p. 8).

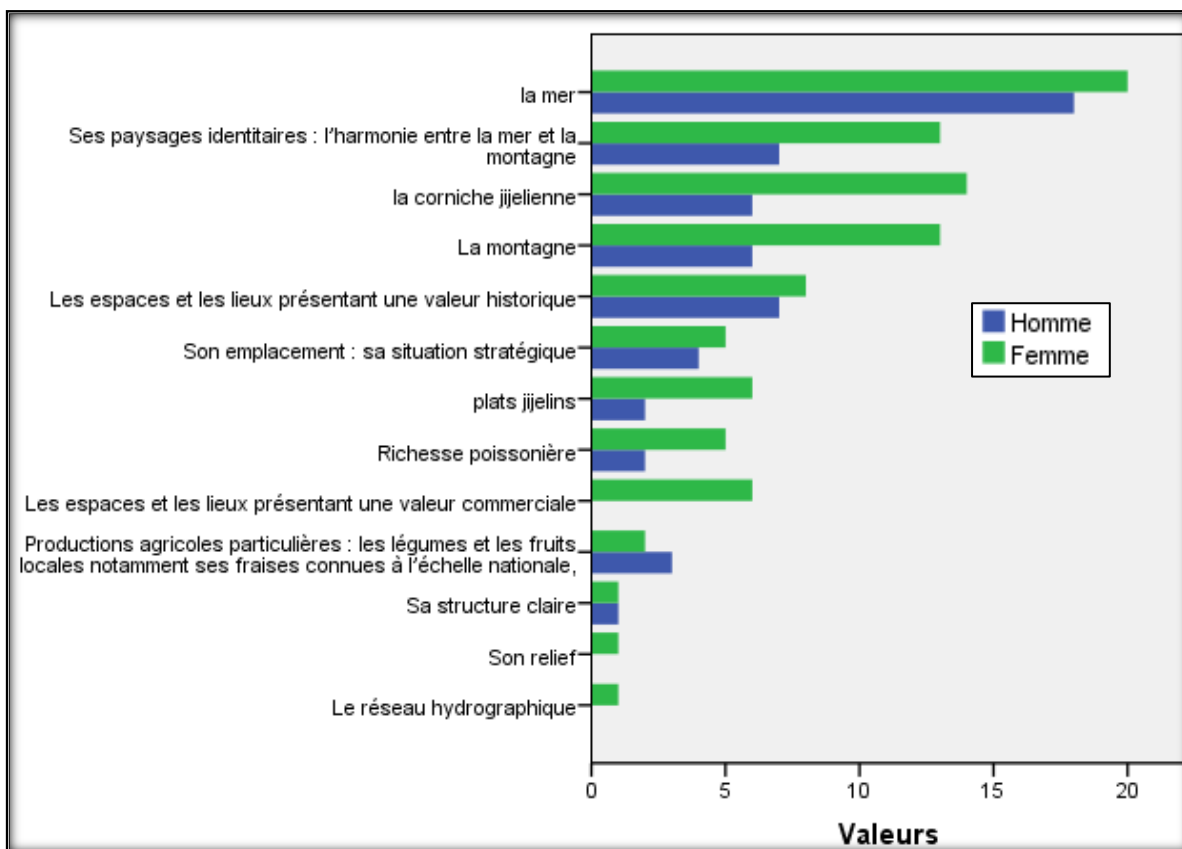


Figure 5.22. Les éléments matériels constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.

Source. Etabli par l'auteur (2019).

Entre la mer et la montagne s'inscrivent des **paysages** exceptionnels formant l'identité naturelle de cette ville. Au fait, de l'Est en Ouest, la ville contient 7 plages d'une largeur moyenne de 700 à 800 m donnant lieux à des espaces de détente et à des paysages surprenants.



Figure 5.23. Paysage naturel identitaire de Jijel.

Source : <https://www.pinterest.com/pin/544794886177578324/>

Aux éléments précités s'ajoutent les espaces et les lieux présentant une valeur historique, à savoir : l'ancien port, le bateau de Baba Aroudj¹⁹³ (Réf : *Figure 5.25*, p. 169), la citadelle, la

¹⁹³ Il se situe au carrefour de l'entrée Nord Est du centre-ville colonial (Voir carte en Annexe M, p. 310). Il constitue un symbole de la ville qui fait référence aux deux corsaires Baba Aroujoudj et son frère Kheir Eddine.

mairie (la plus ancienne), le centre-ville avec son architecture, lycée el Kendi (le premier et le plus grand établissement scolaire). Au fait, les éléments cités ne se limitaient pas aux objets déjà existants, mais aussi ceux disparus, telle est le cas de l'église qui a été démolie en 1990¹⁹⁴(Réf : *Figure 5.24* ci-dessous) :



Figure 5.25. Le bateau de Baba Aroudj.
Source :[https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Le_bateau_de_baba_Aroudj,_Jijel_\(Alg%C3%A9rie\).JPG](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Le_bateau_de_baba_Aroudj,_Jijel_(Alg%C3%A9rie).JPG)



Figure 5.24. L'église des Saints Simon & Jude à Jijel.
Source : <https://www.pinterest.com/pin/106186503692910041/>

Les espaces et les lieux présentant une valeur commerciale, ont aussi acquis de l'importance chez la population féminine Jijélienne, dont elles ont cité le camp chevalier¹⁹⁵ et la foire el Fourssene¹⁹⁶ (Réf : *Figure 5.26* ci-dessous). Ces résultats d'enquête nous ramènent vers une autre question, celle de la pratique de l'espace public. La question du genre est : les espaces à vocation commerciale dans la ville algérienne sont-ils des lieux attractifs des femmes en premier degré ?



Figure 5.26. La foire El Fourssene à Jijel.

Source : Photos prises par l'auteur (2021).

¹⁹⁴ Construite en 1873 et détruite par les barbares de Jijel en 1990.

¹⁹⁵ Le camp chevalier ou le plateau Ayouf comme nous l'avons vu dans le troisième chapitre de la présente thèse, est le lieu où le commerce d'habillement s'est fortement répandu.

¹⁹⁶ Ce sont trois grands bâtiments commerciaux dédiés à la vente d'articles ménagers, le premier du genre dans la ville.

A tous ces éléments s'ajoutent d'autres liés à l'emplacement géographique de la ville et les caractéristiques qui en découlent à savoir : le relief et le réseau hydrographique, d'autres liées à la culture locale tels que les plats traditionnels, ainsi que sa structure claire. En fait, selon la population enquêtée, la ville se caractérise par sa continuité et sa clarté donnant la possibilité à se déplacer facilement sans se perdre.

Ses productions agricoles locales particulières : les légumes et les fruits notamment ses fraises connues à l'échelle nationale, ainsi que la qualité de ses poissons.

5.1.4.2 Les éléments immatériels

En plus des éléments matériels visibles, Jijel a des valeurs liées à un certain nombre d'éléments immatériels (Réf : Figure 5.27 ci-dessous) :

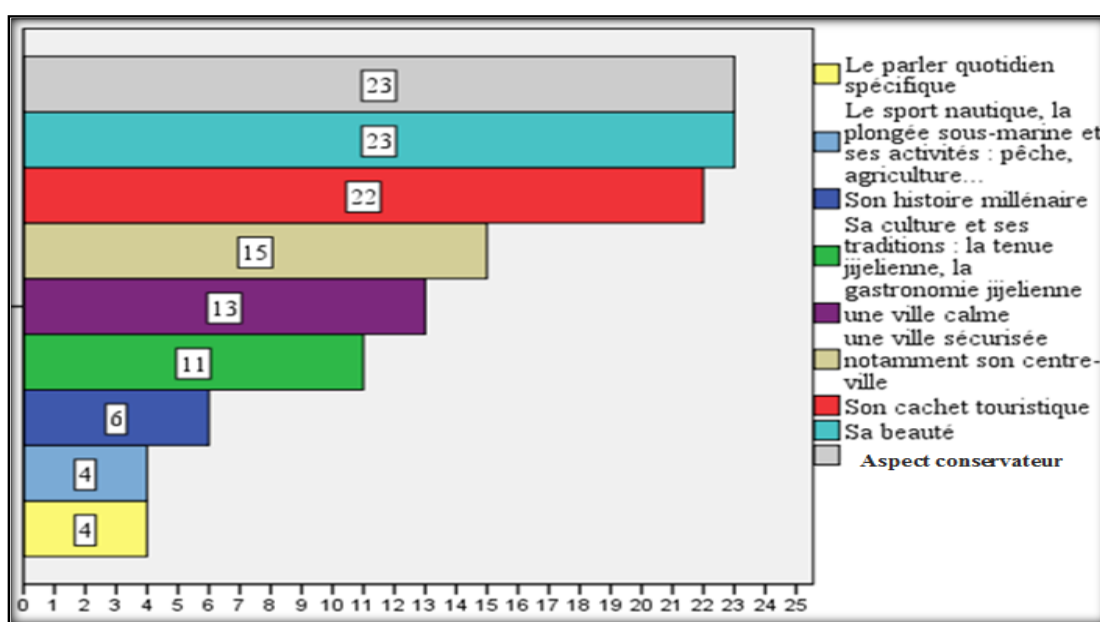


Figure 5.27. Les éléments immatériels constitutifs de l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon.
Source. Etabli par l'auteur (2019).

Selon les informations recueillies, cette ville riche par sa situation stratégique, l'unicité de ses caractéristiques naturelles, physiques, paysagères et ses potentialités multiples, est une destination touristique privilégiée d'un certain nombre d'algériens (notamment les familles), malgré l'absence des infrastructures touristiques conséquentes, car cette dernière est une ville conservatrice, belle, calme et sécurisée qui a gardé ses traditions. Chose confirmée par les résultats du sondage effectué par le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire, où Jijel s'est classée première destination touristique privilégiée pour les vacances en 2018 avec 21,34%.

5.1.5 L'identité de la ville de Jijel face aux mutations urbaines

Compte tenu des changements que Jijel a subis depuis l'indépendance, suivi de son processus de dysfonctionnement, quelles sont les implications sur son identité ? Evaluer ces effets en fonction de la vision de ses habitants, nous a amenées à poser la question suivante aux personnes interrogées : *Selon vous, Qu'est-ce qui a changé par rapport à autrefois ?*

Le regroupement des réponses des habitants, nous a permis de savoir *ce que Jijel a perdu* en termes de qualité, valeurs, pratiques et/ou tout autre élément significatif pour eux, et donc de dégager *l'identité de Jijel d'antan et ses valeurs référentielles*, comme le résume les graphes ci-après. Selon la population enquêtée, ces effets peuvent être classés en trois types :

- Les effets sur les éléments identitaires perçus par les habitants.
- Les effets sur le sentiment d'appartenance des habitants à leur ville.
- Les effets sur les pratiques des habitants.

5.1.5.1 Les effets sur les éléments identitaires perçus par les habitants

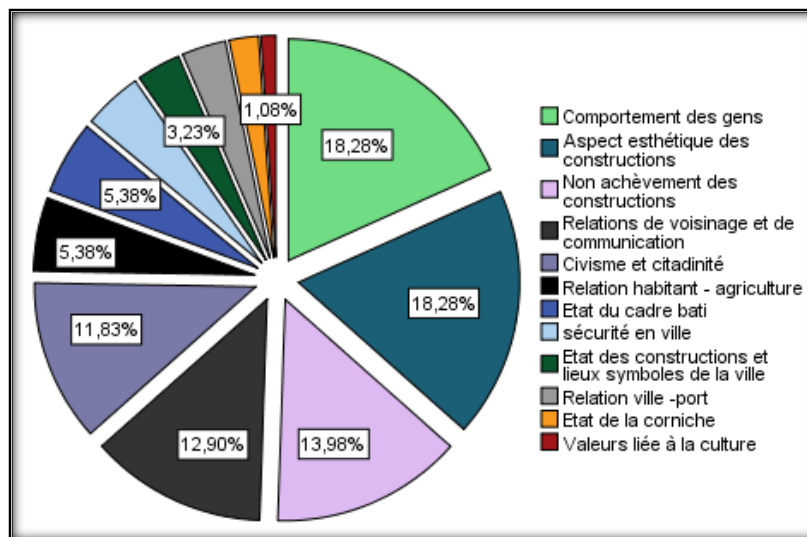


Figure 5.28. Les éléments identitaires de la ville de Jijel ayant eu des changements négatifs selon l'échantillon.

Source. Etabli par l'auteur (2019).

Selon les entretiens, tous les éléments d'identité de cette ville ou presque, n'ont eu que des changements négatifs. En fait, outre la détérioration des routes, des moyens du transport, des espaces publics et de la qualité des services et des équipements, **les éléments identitaires** mis à l'épreuve du processus de dysfonctionnement qu'a connu Jijel, sont en premier lieu, les valeurs liées au comportement des gens (18,28%), suivies par la

dégradation des aspects esthétiques des constructions (18,28%) majoritairement inachevées (13,98%), caractérisées par une architecture monotone, sans références ni âme, endommageant le paysage et l'image de la ville. Les valeurs liées au civisme et citoyenneté (11,83%) et les relations de voisinage (12,90%) sont aussi altérées.

5.1.5.2 Les effets sur le sentiment d'appartenance des habitants à leur ville

« *Le rapport aux lieux est vécu comme réciproque : un lieu est à nous parce qu'on est à lui, il fait partie de nous parce que nous faisons partie de lui* » (Cavaillé, 1999 cité par Ripoll and Veschambre, 2005)¹⁹⁷. Les liens entre les habitants et leur ville sont aussi influencés par la situation critique de cette ville, dont nous avons essayé d'examiner le niveau d'attachement des habitants à leur ville d'une manière générale puis à leurs quartiers d'une manière plus particulière.

« *Comment jugez-vous le fait de changer votre lieu de résidence ? Voulez-vous changer votre lieu de résidence ? Et pourquoi ?* » Telles sont les questions que nous avons posées aux interviewés pour pouvoir examiner le niveau d'attachement à leur ville de façon générale.

Le processus de disqualification de Jijel a **affaibli les liens entre certains habitants et leur ville** (17,39% peu attachés, alors que 28,26% non attachés). En effet, tous nos répondants qui ont une intention de quitter la ville ou la wilaya justifiaient cela par les mauvaises conditions de vie que leur offre cette ville, parmi lesquelles nous citons l'absence d'espaces de repos et de loisir, l'absence des équipements culturels et sportifs, l'absence d'infrastructures touristiques, etc.

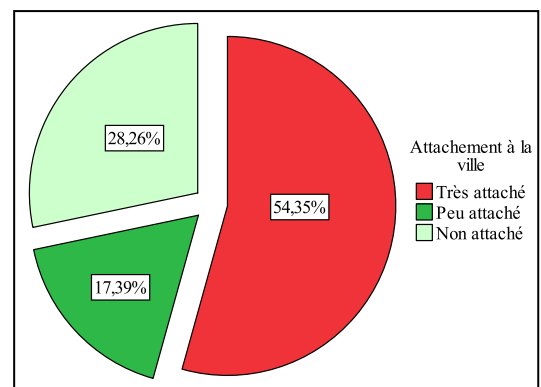


Figure 5.29. Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville. Établi par l'auteur (2018).

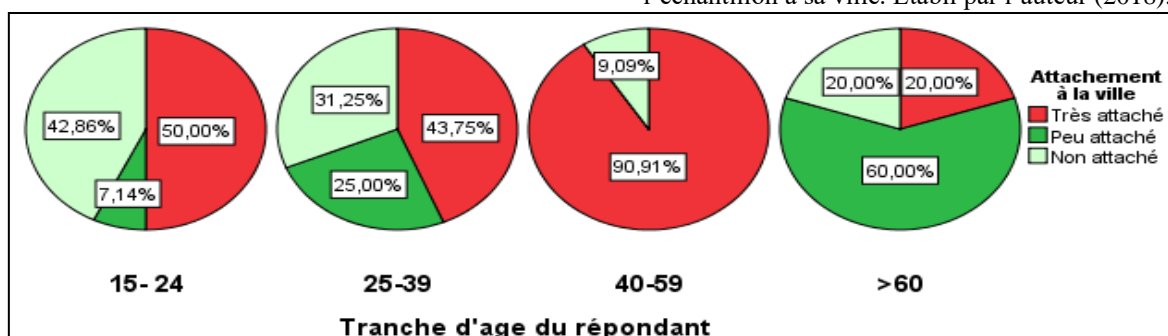


Figure 5.30. Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville par âge. Établi par l'auteur (2019).

¹⁹⁷ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

Selon les résultats, le sentiment d'appartenance est fortement influencé par l'âge du répondant. Ce sont les jeunes qui représentent les taux les plus élevés (de non attachement à leur ville), dont 42,86% sont entre 15 et 24 ans et 31,25% entre 25 et 39 ans. Les femmes sont plus attachées à leur ville que les hommes.

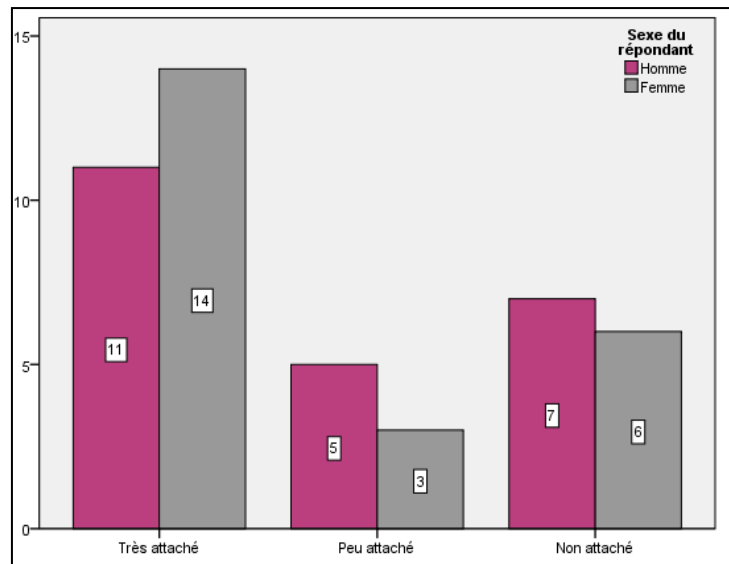


Figure 5.31. Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville par sexe. Etabli par l'auteur (2019).

Sentiment d'attachement des habitants Jijéliens à leur ville :

- **Très attaché** : L'habitant ne veut pas changer de résidence, pour 4 raisons principales :
 - Les spécificités de la ville (calme, sécurisée, nature, etc.)
 - Il se sent bien installé, stable et à l'aise
 - Ses souvenirs, ses relations familiales, amis, voisins et ses biens
 - Avoir peur des mentalités des habitants des autres villes.
- **Peu attaché** : Si l'habitant avait une occasion, et des meilleures conditions, il changerait sa résidence à cause des mauvaises conditions dans la ville, dont nous citons : l'absence d'espaces de repos et de loisir, absence des équipements culturels, etc.
- **Non attaché** : D'autres ne se sentent pas attachés à la ville, ils peuvent changer de résidence facilement, pour eux, Jijel est tout simplement un espace dans lequel ils ont grandi, un espace qui souffre de beaucoup de carences infrastructurelles comme : l'absence des équipements de sports, la dégradation de l'état de la voirie et de cadre bâti, etc.

Il est à noter que l'identité de la ville (ses spécificités) a été plus forte que sa situation critique pour la majorité, 54,35% des personnes interrogées qui sont contre le départ.

« Jijel pour moi, c'est toute une histoire, c'est moi, il y a quelque chose qu'on ne peut pas trouver ailleurs. C'est aussi la famille, les amis et le respect des traditions locales »¹⁹⁸.

¹⁹⁸Propos recueillis par un homme, 26 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

➤ **Attachement au quartier :**

Quant au quartier, nous constatons que parmi toutes les personnes interrogées, une seule personne ne veut pas changer sa résidence et son quartier car «*il a une situation stratégique, calme, au centre de la ville, et proche de tous* »

Mais, généralement la majorité des habitants ne trouvent aucun inconvénient à changer leur résidence, car d'après eux, il n'y a pas une grande différence entre les quartiers.

« *Quand on change de quartier, on ne sent pas le changement réellement du fait de l'envergure moyenne de la ville* »¹⁹⁹.

5.1.5.3 Les effets sur les pratiques des habitants

Quelles sont les activités que vous menez régulièrement sur votre espace ? Est la question que nous avons posée aux personnes interviewées. La restitution des résultats nous renseigne sur les pratiques quotidiennes ou temporaires des habitants de la ville de Jijel, c'est à dire leurs façons de s'approprier les différents espaces composants la ville (ses espaces publics, ses différents équipements, ses plages, etc.). Ces pratiques peuvent être résumées dans le diagramme suivant :

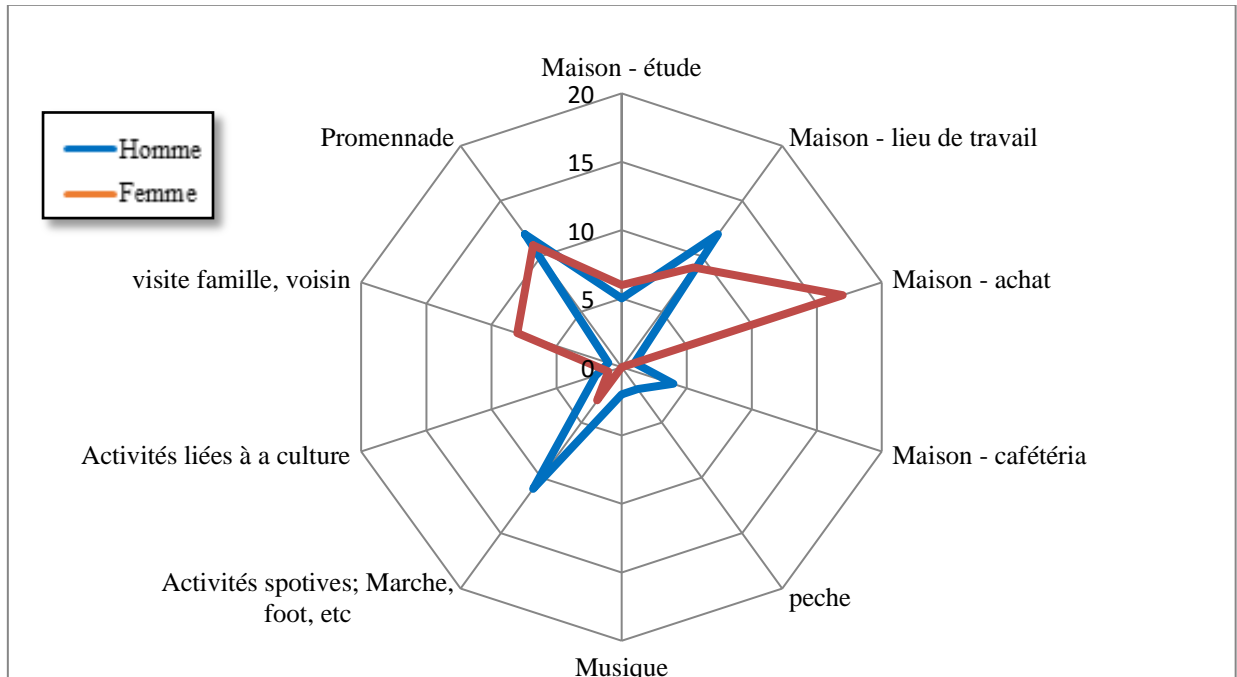


Figure 5.32. Activités et pratiques de notre échantillon.

Source : Etabli par l'auteur (2019).

¹⁹⁹Propos recueillis par une femme, 50 ans, native de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Il est évident que les pratiques des hommes et des femmes dans l'espace urbain soient différents, mais comment la qualité de l'espace influe-t-elle sur ces pratiques ?

Notre enquête nous a montré que la situation critique de la ville a un impact direct sur les pratiques et les usages de ses habitants, dont le manque d'espaces de repos, de loisir et des aires de jeux (le premier point le plus cité par les interviewés) rendent les activités régulières des habitants limitées souvent au trajet Maison – Travail/étude.

« Je passe ma journée entre le travail et la maison, et parfois je passe à la cafétéria, je ne fais rien d'autre, car il n'y a rien à Jijel »²⁰⁰.

Les facteurs -âge et sexe- sont déterminants pour l'étude des pratiques. Nous avons constaté que les jeunes ont plus d'opportunités et d'espaces pour se reposer, contrairement aux femmes et aux enfants qui n'ont pas d'espaces publics qui leurs sont directement dédiés (Réf : Figure 5.32, p. 174). Les espaces et les lieux présentant une valeur commerciale constituent la destination privilégiée de la population féminine. En fait, les espaces publics dédiés directement et clairement aux femmes, deviennent-t-ils une nécessité absolue dans la ville algérienne d'aujourd'hui ?

Le facteur « temps » est aussi indispensable, la saison estivale est la plus dynamique où tous les habitants se dirigent vers les plages, et c'est là où la caractéristique de Jijel en tant que ville côtière, remonte considérablement en surface.

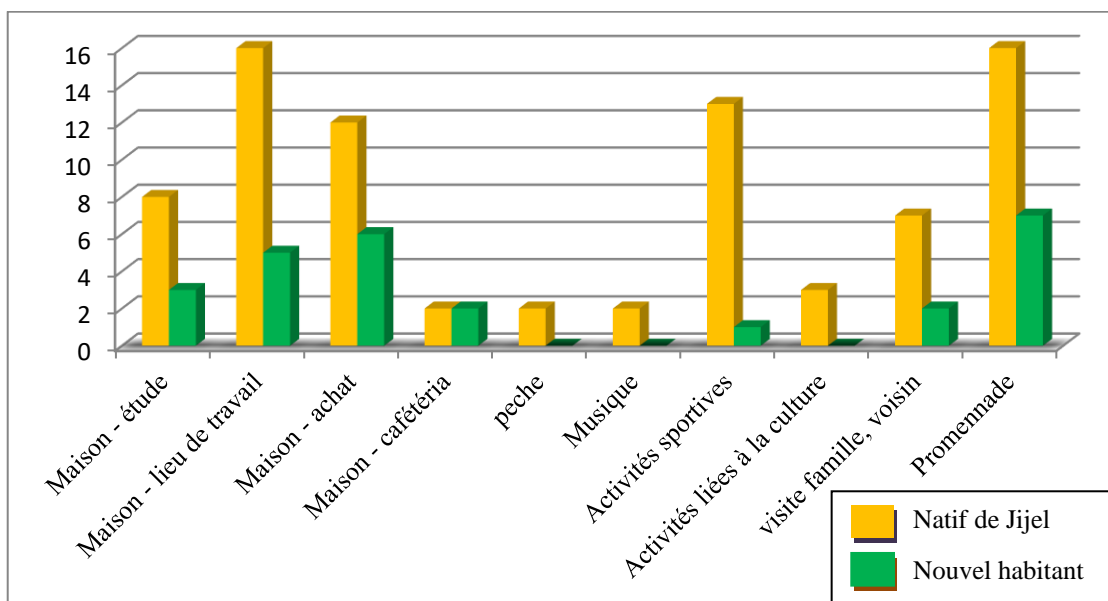


Figure 5.33. Activités et pratiques de l'échantillon selon les origines des personnes. Etabli par l'auteur (2019).

²⁰⁰Propos recueillis par un homme, 44 ans, il réside depuis 10 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Les anciens et les nouveaux habitants n'ont pas les mêmes pratiques et activités. Les anciens habitants de Jijel ont quelques pratiques et activités particulières qui agrémentent leurs modes de vie, comme la pêche, la musique, la culture botanique et les déplacements par vélo, contrairement aux nouvelles populations qui ne sont pas attirées par l'ensemble de ces pratiques.

Pour se reposer, la majorité des habitants (plus de 60%) se retrouvent dans l'obligation de se rendre vers les autres communes (53%) et parfois vers les autres wilayas (8%) ; vers le parc de Taza²⁰¹, les grottes merveilleuses²⁰², le barrage de Kissir, la campagne, hors wilaya (hammam) à 70 km de la ville. Par contre, une minorité (moins de 40 %) préfère rester à l'intérieur de la ville et choisit les bords de mer et Beaumarchais²⁰³.

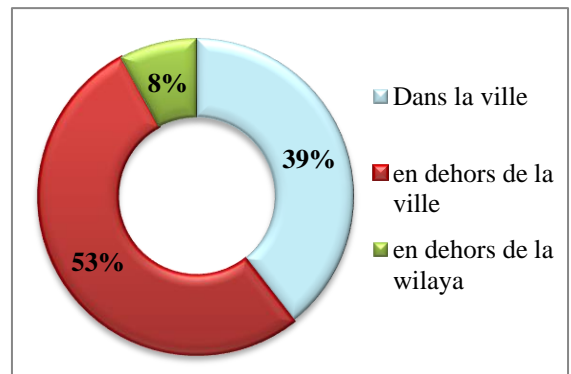


Figure 5.34. Les lieux de promenade préférés par l'échantillon. Etabli par l'auteur (2019).



Figure 5.35. Beaumarchais, la façade maritime Ouest de Jijel.
Source : <https://lamiss6713.skyrock.com/231028799-JIJEL-beaumarche.html>.

²⁰¹ Situé dans la commune d'El Aouana.

²⁰² Situées dans la commune de Zياما Mansourhia.

²⁰³ C'est une façade maritime de la ville de Jijel, elle contient une muraille composait les anciens remparts de la cité.

5.1.6 Les attentes des habitants de la ville de Jijel

À travers les propositions, les besoins et les attentes (aspirations) des personnes interrogées, nous avons dégagé les éléments sur lesquels il faut intervenir pour requalifier cette ville, que nous avons synthétisés dans le tableau ci-joint :

Tableau 5.2. Les attentes des personnes interrogées.

Besoins et attentes des habitants	Axe d'intervention
<i>Accessibilité et déplacement faciles (mobilité)</i>	Entretien du réseau viaire existant ; création des parkings, régler le problème d'encombrement notamment aux entrées de la ville
	Moderniser les moyens de transport : tramway, téléphérique
	Renforcer le réseau de transport maritime existant (des voyageurs)
<i>Activités et services de qualité</i>	Doter la ville des infrastructures touristiques nécessaires
	Faire revivre les activités sportives et culturelles (par les équipements nécessaires) (jeunes et sport)
	Développer l'agriculture et l'industrie notamment celle du liège
	Enrichir le commerce par de grands centres commerciaux
<i>Repos, loisirs et communication</i>	Améliorer la qualité des équipements existants notamment sanitaires et introduire la technologie dans tous les domaines
<i>Plaisir esthétique et confort visuel</i>	Amélioration des espaces publics existants, et création de nouveaux (pour les femmes et les enfants)
	Achèvement des constructions et entretiens des constructions existantes notamment leurs façades
	Propreté, mobilier urbain.
<i>Identité</i>	Donner une importance à l'architecture des constructions (constructions de prestige, grattes ciel, etc.)
<i>Ouverture de la ville (attractivité)</i>	Mise en valeur des constructions et lieux symboles de la ville
	Encourager l'investissement
	Désenclaver la ville
	Créer de grandes universités pour rendre la ville plus attractive

Source : Enquête sociologique menée par l'auteur en Avril 2017.

Pour une partie de la population Jijélienne, le développement de la ville est conditionné par :

- L'état de perception de ses habitants et leurs réactions aux changements pour qu'ils soient à la hauteur et faire des efforts, car la ville possède toutes les potentialités pour se développer.

- Il faut que les pouvoirs publics s'impliquent dans cette dynamique en faisant recours à des professionnels dans le domaine du tourisme, du marketing urbain, de la sociologie de l'espace.
- Les habitants s'impliquent davantage dans toute opération de requalification de leur ville en tant qu'acteur associé à la décision et qu'usagers de l'espace.

« Si ses habitants n'interviennent pas, elle ne s'améliorera jamais...les Jijéliens sont des fainéants, bien qu'ils aient de l'argent mais ils n'investissent pas pour développer leur ville »²⁰⁴.

- Un suivi strict et rigoureux de la part des pouvoirs publics en appliquant la réglementation selon les réponses recueillies.

« Si on applique la loi, nous pouvons dans 2 ou 3 ans être au niveau de développement de l'Europe »²⁰⁵.

- Et la nécessité de développer les autres communes pour minimiser l'exode rural.

D'autres répondants étaient pessimistes, et pensaient que Jijel telle qu'elle est, ne peut plus se développer, dont, on ne pourra jamais faire revivre l'ancienne ville ou lui rendre son identité d'antan, du moment où, la population ne veut pas de changements :

« On ne veut pas de changements, elle est bonne telle qu'elle est, si elle grandissait elle perdrait tous »²⁰⁶.

5.2 La ville de Jijel en tant qu'espace pratiqué par ses habitants

Le degré de satisfaction de l'habitant vis-à-vis de sa ville, sa perception et ses pratiques sont dans une interaction permanente, donnant lieu à *« une logique circulaire (en feedback) plutôt que dans une logique linéaire »* (Laudati, 2009). En fait, certaines pratiques sont choisies et adoptées en fonction du territoire et de la perception que les gens en ont (Riou, 2011, p. 148).

Comment réagissent les habitants de Jijel face à la situation difficile dans laquelle se trouve leur ville ? Cette situation provoque-t-elle un sentiment d'indifférence chez l'habitant ? Ou un sentiment de responsabilité qui va l'inciter à participer à améliorer son cadre de vie ?

²⁰⁴ Propos recueillis par une femme, 27 ans, native de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

²⁰⁵ Propos recueillis par un homme, 60 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

²⁰⁶ Propos recueillis par un homme, 44 ans, il réside depuis 10 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Répondre à ces questions, nécessite de faire appel à la méthode de l'enquête par la technique d'observation en situation (intra-muros) relatant les différentes pratiques présentes sur l'espace urbain de la ville de Jijel. Il s'agit d'observer l'habitant dans son environnement naturel et réel dans un contexte d'usage de l'espace. Cela dépasse la simple lecture et le listing des différentes pratiques que font les habitants mais aussi l'observation de quelques actions²⁰⁷ pour pouvoir décrypter les facettes non verbales par les habitants et de vérifier la réalité de la situation urbaine du point de vue « participation citoyenne ». En effet, après avoir donné la possibilité de s'exprimer aux habitants, savoir leurs perceptions de l'espace, l'image qu'ils en forgent, nous complétons cette première étape, par l'observation in situ (croiser perception des habitants et leurs pratiques réelles de l'espace).

Rappelons-nous les résultats de notre enquête, une catégorie de la population enquêtée (17.39% de nos répondants) juge que les problèmes, dans la ville de Jijel, sont accentués car il n'y a pas une volonté de la part des habitants pour développer leur ville (Réf : Figure 5.37 ci-dessous), dont la majorité est représentée par des personnes de plus de 40 ans.

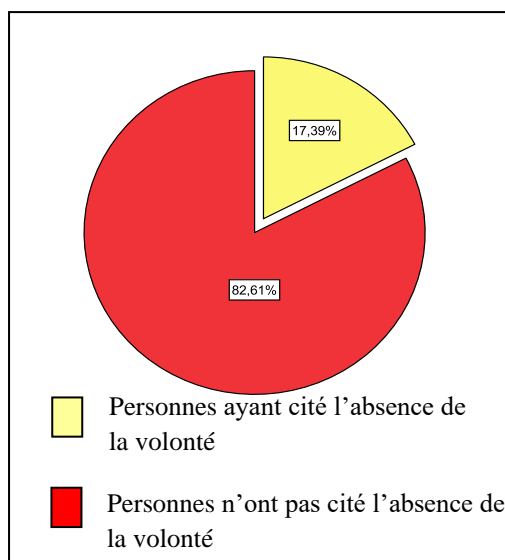


Figure 5.37. Personnes qui voient que l'absence de la volonté des habitants est un problème à Jijel.

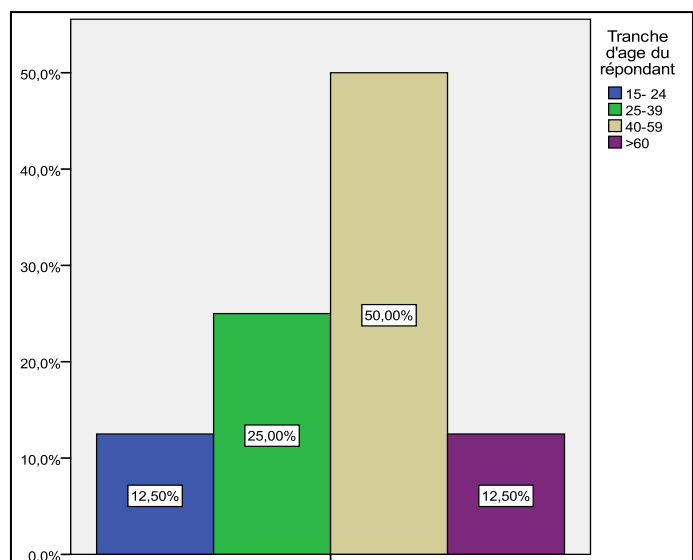


Figure 5.36. Personnes qui voient que l'absence de la volonté des habitants est un problème à Jijel selon l'indicateur âge.

Source. Etabli par l'auteur (2018).

Les citoyens Jijéliens participent-ils à améliorer cette situation critique ? En d'autres termes, peut-on dire réellement que tous les citoyens n'ont pas la volonté pour développer leur ville ?

²⁰⁷ L'observation et l'analyse de toutes les pratiques des habitants peuvent faire l'objet d'une thèse à part entière, pour cela nous nous sommes basées seulement sur les pratiques ayant une relation directe avec la requalification de la ville.

Ces derniers temps, depuis l'an 2014, la ville de Jijel connaît un phénomène intense de participation citoyenne à l'amélioration du cadre de vie sous forme d'une série d'interventions ponctuelles et volontaires de la part de ses habitants. Ces actions des habitants contribuent à la fabrique d'un cadre de vie agréable ressenti par tout visiteur et rapportés **par les réseaux sociaux spécifiques à la ville**. En tentant de comprendre la nature de ces actions et leurs répercussions sur la ville et son identité, nous évaluons ensuite la durabilité de ces actions en répondant à la question suivante :

Les actions volontaires et bénévoles entreprises pour l'amélioration du cadre de vie jijélien sont-elles durables dans le temps ou plutôt effet de mode qui disparaîtra d'ici quelques temps ?

Il est à noter que notre observation des pratiques des habitants s'est basée principalement sur l'exploitation des posts de la page de Facebook « JijelNews » spécifique à la ville de Jijel. Le choix de cette page revient en premier lieu au nombre de ses abonnés, qui dépassait un million (1 037 555 au 08.05.2021), ce qui en faisait la première page de la ville, ainsi que c'était la seule page qui a suivi de bout en bout toutes les pratiques des habitants des différents quartiers de la ville.

Les actions volontaires peuvent être classées, selon leur typologie, comme suit.

A. Actions effectuées par des personnes d'une façon individuelle



Ce jeune homme qui a fait la peinture de ce mur volontairement avec ses propres moyens, a contribué d'une façon directe à améliorer l'esthétique d'un bout de la ville.

Figure 5.38. Un jeune artiste jijélien célèbre Aïd al-Adha²⁰⁸ à sa manière.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews »
le 01/09/2017.

²⁰⁸ Appelé aussi Aïdel-kebir, qui signifie la grande fête, est une fête religieuse des musulmans qui a lieu le 10 du mois de dhou al-hijja (dernier mois du calendrier hégirien).

B. Actions effectuées par des groupes d'habitants

Ces jeunes ont essayé de participer à l'amélioration du cadre de vie de leur ville en nettoyant ses plages pour la préparer à recevoir les visiteurs pendant la saison estivale.



Figure 5.39. Une campagne de nettoyage des plages de Jijel par des jeunes jijéliens en été 2018. Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews » le 23/09/2018.

C. Actions proposées et soutenues par des associations/Clubs

Pour sa septième édition, le concours de « meilleurs balcons fleuris » a été reconduit par le Tennis Club de Jijel (T.C.J). Ce concours est ouvert à l'ensemble des quartiers de la ville, dans le but de développer cette culture à l'ensemble des habitants.

Selon son président « *L'objectif de notre projet est de motiver les habitants de chaque quartier, de construire un lien social par le biais de la communication, de mettre des passerelles avec d'autres quartiers issus des communes limitrophes de notre ville et de créer un esprit d'émulation entre voisins* » (Hocine, 2015)²⁰⁹.



Figure 5.40. Concours de meilleur balcon fleuri à Jijel. Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 08/06/2017.

En effet, cette initiative reconduite par le club a pour objectif non seulement d'améliorer l'**aspect esthétique** des habitations, d'encourager la culture d'implantation des plantes mais aussi de **faire revivre les relations de voisinage** qui se sont altérées comme le confirme les résultats de notre enquête. En effet, ils considèrent cette initiative comme une solution pour faire face à l'usage abusif des balcons –la dominance des paraboles, le linge qui sèche.-. Ils souhaitent qu'elle soit généralisée non seulement dans l'ensemble de la ville mais dans toutes les communes.

²⁰⁹ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

Les différentes actions pratiquées par les habitants peuvent être classées d'une autre manière, selon **la typologie de l'espace et l'aspect concerné** par ces dernières :(tout en entamant au fur et à mesure leurs effets sur la ville, son image et son développement) :

5.2.1 Actions qui touchent l'aspect esthétique des espaces publics

En premier lieu, il était suffisant qu'une initiative ait été prise volontairement par un jeune homme jijélien en 2014 consistant au nettoyage et à la peinture des escaliers de la Crête²¹⁰ à Jijel par ses propres moyens, pour montrer l'exemple aux autres quartiers de la ville.



Figure 5.41. Les escaliers de la Crête à Jijel après repeint par le jeune homme.
Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », 2014.

En effet, cette initiative du jeune citoyen n'a pas seulement amélioré l'image du quartier, elle l'a rendu agréable et dynamique, montrant aux habitants qu'ils peuvent se réapproprier leur espace.

Il faut noter le rôle des réseaux sociaux, car cette initiative ne peut être connue et célébrée si elle n'a pas été publiée par ce groupe de Facebook « JijelNews », montrant que les médias jouent un rôle prépondérant dans la propagation des actions.



Figure 5.43. Jijel reprend des couleurs, promouvoir l'écocitoyenneté.
Publiée par « Jijel Info », le 23/11//2014.



Figure 5.42. Dessin du jeune artiste sur un ancien mur au marché de fruit et légumes à Jijel.
Publiée par « JijelNews », le 14/06//2017.

²¹⁰ Ancien quartier populaire situé au centre-ville de Jijel.

5.2.2 Actions touchant les aspects liés à la propreté de la ville

Ces actions ont concerné plusieurs espaces, à savoir :

- Des quartiers entiers



Figure 5.45. Compagne de nettoyage au quartier El-Akabi à l'occasion du mois sacré de Ramadan.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 27/05/2017.



Figure 5.44. Un chantier de volontariat ouvert à la cité « cirque » à Bab Sour.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 17/01/2018.



Figure 5.47. L'APC entame une compagne de nettoyage de tous les quartiers de la ville (juste après l'initiative de la cité Cirque).

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 28/01/2018.



Figure 5.46. Compagne de nettoyage du quartier de Bourmel à Jijel.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 7/04/2018.

Le nettoyage du quartier El-Akabi avec peinture de ses rues et ses trottoirs par les jeunes habitants du quartier a donné l'idée aux autres des jeunes du quartier « Bourmel ». L'opération du chantier de volontariat ouvert à la cité « cirque » à Bab Sour a eu lieu après une réunion de ses jeunes habitants qui s'est terminée par le tracé d'un programme d'actions : nettoyage permanent, concertation auprès des autorités afin d'améliorer leur cadre de vie ; « *Il y a cette plate-forme qui nécessite des aménagements, des lampadaires*

défectueux à replacer, la peinture extérieure qui n'a pas été refaite depuis longtemps et beaucoup de choses encore à faire», affirment les jeunes du quartier²¹¹.

En effet, les habitants des différents quartiers ont pris le défi devant ce grand problème de pollution contribuant de façon directe à améliorer les conditions de vie de leur ville, son image, mais aussi de provoquer les décideurs à améliorer la situation. Cette dernière s'inscrit dans une logique de participation « bottom-up » ou « ascendante »²¹² comme le résume (S. Genevois, 2011) dans le schéma ci-après :

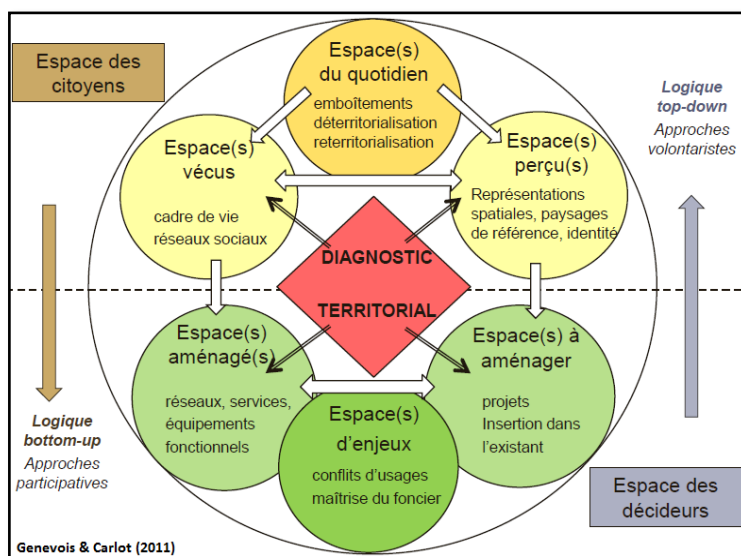


Figure 5.48. Le système territorial.
Source. (Genevois et Carlot, 2011).

- **Des espaces publics**

Afin d'améliorer l'image des rues de leur ville, des jeunes Jijéliens ont pris l'initiative d'enlever les affiches des élections précédentes qui se sont faites d'une manière nuisant l'image de toute la ville.



Figure 5.49. Des jeunes Jijéliens enlèvent les affiches du vote dans les rues de la ville.
Publiée par le groupe de Facebook « Jijel News », le 09/05/2017.

²¹¹ Selon la page de Facebook « JijelNews » : « Jijel : Un chantier de volontariat ouvert à la cité "Cirque" » posté le 17 Janvier 2018.

²¹² « Il existe deux dynamiques principales qui caractérisent la participation selon son origine : soit celle-ci a pour origine une initiative citoyenne, on parle alors de forme « ascendante » ou de « bottom up », soit la participation a pour origine une initiative des autorités publiques, on parle alors de forme « descendante » ou de « top down ». » (Hurard, 2011, p. 4).

- **Des équipements publics**



Figure 5.51. Opération « mosquée propre » avant le début du Ramadan²¹³.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 26/04/2017.



Figure 5.50. Large campagne de nettoyage au cimetière de Jijel.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 26/05/2018.

Les équipements publics ont aussi eu leur part de ces initiatives de nettoyage, ces derniers ont touché des mosquées et des cimetières avec l'arrivée du mois sacré de ramadan qui était un des éléments déclencheur de ces opérations.

- **Des plages pendant la saison estivale**



Figure 5.53. Une femme jijélienne nettoie une plage à Jijel.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 17/05/2018.



Figure 5.52. Compagnes de nettoyage des plages chaque matinée par des jeunes jijéliens.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 15/08/2018.

Les actions de nettoyage des plages ont été multiples et diversifiées faites par les toutes catégories de la population (femmes, hommes, jeunes, vieux).

²¹³Constituant le neuvième mois du calendrier hégirien (calendrier musulman), Ramadan, est le mois sacré de jeûne pour les musulmans.

5.2.3 Actions touchant les aspects liés à l'accessibilité et l'état de la voirie



Figure 5.55. Les habitants du quartier de village Moussa réparent une route « trouée ».
Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 30/05/2018.



Figure 5.54. Des habitants de « Jolie vue » nettoient leur quartier de la boue.
Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 10/11/2017.

La non-mobilisation des acteurs décideurs pour améliorer la situation, suivie par la difficulté d'accès, a incité les habitants à trouver des solutions et à régler les problèmes avec leurs propres moyens.

5.2.4 Actions touchant les aspects liés à la verdure dans la ville

Dans la cadre de la célébration de la journée nationale de l'arbre, des jeunes hommes de la cité 40 hectares ont pris l'initiative de planter des arbres afin d'améliorer l'aspect esthétique de leur cité en créant de la verdure.



Figure 5.56. Jijel : Des arbres plantés par des jeunes de la cité 40 hectares.

Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 02/11/2017.

5.2.5 Actions touchant des aspects invisibles (pour but la solidarité, la convivialité) dans la ville

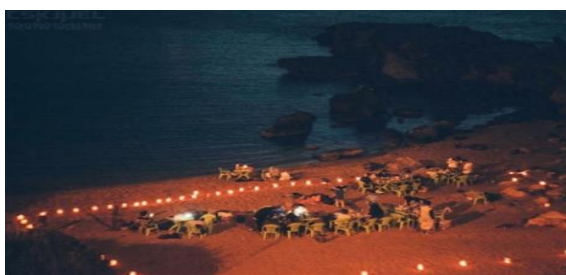


Figure 5.58. Jijel : Iftar²¹⁴ en bord de la mer organisé par le Club Kotama.

Publiée par « JijelNews », le 25/05/2018.



Figure 5.57. Jijel, Ramadan 2018 : la solidarité au rendez-vous.

Publiée par « JijelNews », le 21/05/2018.

²¹⁴C'est le repas pris chaque soir par les musulmans au coucher de soleil après toute une journée de jeûne pendant tout le mois de Ramadan.

Chaque année, au mois sacré du Ramadan, ce sont les valeurs liées au voisinage et à la solidarité qui sont au rendez-vous. A cet effet, des restaurants de la « Rahma »²¹⁵-supervisés par les services publics de la wilaya ou bien ouverts à l'initiative de bienfaiteurs-ouvrirent leurs portes pour nourrir des jeûneurs sur la route ou dans des quartiers.



Figure 5.59. Carte de synthèse des différents quartiers et lieux des différentes actions menées par les habitants de la ville de Jijel.

Source. Google Earth + traitement de l'auteur (2018).

D'après la carte de synthèse, nous constatons que les actions menées par les habitants de la ville de Jijel, ne sont pas limitées à un quartier, ou une partie de la ville, mais plutôt, elles ont touché la moitié des quartiers et même des plages de cette ville touristique. De ce fait, « **la requalification de la ville par ses habitants eux-mêmes** » a touché le centre-ville ancien mais aussi sa périphérie. Force est de constater que la marginalisation du citoyens jijélien par les décideurs dans tout processus de requalification a provoqué un double sentiment –contradictoire : en premier d'indifférence laissant l'espace livré à lui-même puis de responsabilité où le citoyen-usager s'empare de son espace et commence à l'aménager à sa manière.

Nous pouvons dire que l'insatisfaction de l'habitant envers la situation et l'état de son espace, l'encourage et lui donne la volonté pour essayer de le changer vers le meilleur, ce

²¹⁵Ce mot qui est d'origine arabe, signifie « la clémence ».

qui confirme l'idée de Riou (2011) à propos de la relation d'interdépendance entre les deux notions de « pratiques » et de « représentations ».

La majorité des personnes ayant pris ces initiatives est formée de jeunes hommes de moins de 40 ans expliquant en partie qu'une minorité seulement de cette catégorie de personne ont cité l'absence de la volonté des habitants jijéliens pour développer leur ville et améliorer ses espaces.

En effet, l'engagement territorial des jijéliens a touché la majorité des grands problèmes qu'a connu la ville –les problèmes cités par les habitants eux même ayant répondu à notre enquête- à savoir : la qualité des espaces publics, l'accessibilité, l'état de la voirie, l'hygiène et la propreté, l'aspect esthétique des constructions et de la ville d'une façon générale, les relations de voisinage, le comportement des gens. Ce qui confirme que le citoyen n'est pas toujours la cause des dégâts qui menacent sans cesse son héritage.

Les différentes initiatives ou les différentes formes d'engagement territorial existantes dans notre cas d'étude, ayant touché différents aspects et espaces de la ville de Jijel, ont conduit à améliorer en partie l'état de certaines fractions (quartiers) de la ville, valoriser leurs images et les conditions de vie ; et ont également mobilisé de nombreux habitants en suivant les étapes de leurs précédents, tout en faisant revivre les concepts de solidarité et de voisinage qui se sont altérés.

Nous pouvons dire que nous sommes en face d'une génération plus consciente, responsable et dynamique. Cependant, ces initiatives ne peuvent pas être généralisées et célébrées sans l'aide des réseaux sociaux²¹⁶, à savoir ; la page de Facebook « JijelNews » confirmant le rôle et l'importance des réseaux sociaux et leur contribution à la requalification des villes, l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et leur encouragement.

Nos résultats rejoignent avec ceux de Riou (2011, p. 174), qui stipule que ce phénomène peut être assimilé à « un effet boule de neige ». En effet, Dans **des réseaux sociaux publics**, un individu qui s'engage pour une première fois, dit « *personne moteur, active et dynamique* », peut entraîner l'engagement des autres et même de donner plus. En revanche, dans le dictionnaire de l'aménagement du territoire (2009, p.119), l'auteur attire

²¹⁶ Grâce aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), dont Internet, ils permettent aux individus d'échanger des messages, des photos, des vidéos, etc. (Riou, 2011, p. 173).

l'attention sur la nécessité d'adapter la gestion urbaine aux nouvelles données de la mondialisation, des médias et de l'innovation.

D'après notre enquête, nous nous sommes rendu compte du rôle important de l'habitant non seulement comme acteur qui fait partie de la décision dans les opérations de requalification qui touchent son cadre de vie, comme usager de l'espace mais comme acteur qui peut seul développer son cadre de vie.

A l'issue de cette observation, **les habitants jijéliens** ayant pris le défi devant les problèmes multiples de leur ville, ont participé directement au développement de leur ville, mais de façon volontaire. Ce principe « **d'engagement territorial** » prend deux formes :

- **Individuelle** : qui se fait par une seule personne par ses propres moyens.
- **Collective** : qui se fait par des groupes de personnes.

Cet engagement territorial et selon les résultats de notre étude peut être actionné par l'arrivée des fêtes religieuses (en particulier le mois sacré de Ramadan qui a été l'un des éléments déclencheur de ces opérations), ou suggéré et soutenu par des associations ou des clubs afin de mobiliser les citoyens. Ces actions peuvent être réalisées d'une manière individuelle spontanée ou par le biais d'opérations qui ont lieu après une réunion d'un groupe d'habitants qui se termine souvent par le tracé d'un programme d'actions (comme le cas de l'opération de nettoyage du quartier « Cirque »).

Au terme de tout cela, une question se pose : cette nouvelle forme de participation citoyenne Jijélienne va-t-elle durer dans le temps et prendre un effet permanent ? Va-t-elle cesser et reprendre selon les occasions ?

Dans le but de répondre à cette question, nous avons poursuivi notre observation et mesuré l'impact de ce phénomène, en prenant des photos des anciens espaces requalifiés et d'autres nouveaux.



Figure 5.61. Nettoyage des escaliers par des citoyens.
Source : Photo prise par l'auteur le 28.02.2020



Figure 5.60. Une affiche pour sensibiliser les citoyens à la propreté du quartier de Belhaine.
Source : Photo prise par l'auteur le 28.02.2020.



Figure 5.63. Nettoyage de la plage Kotama par des étudiants et jeunes habitants (Mars 2019).
Source : article de presse El Watan (25.03.2019).



Figure 5.62. Quartier Belhaine toujours en bon état, dont la première initiative était en 2016.
Source : Photo prise par l'auteur le 28.02.2020.



Figure 5.64. Peinture d'un mur au centre-ville de Jijel par des jeunes habitants (2019).
Source : Photo prise par l'auteur le 28.02.2020.

Ces photos nous montrent que les actions de peinture des murs et de nettoyage des quartiers et des plages se poursuivent, dont ces dernières sont soutenues par les collectivités locales. En revanche, il convient de noter que l'action de Nettoyage de la plage Kotama a été initiée par des étudiants de l'université de Jijel sur les réseaux sociaux, à savoir Facebook et Instagram.

Ces derniers mois, des initiatives de graffiti ont pris une grande ampleur par rapport aux autres actions, et pour comprendre les causes de ce phénomène, nous avons soutenu nos images en interviewant une personne qui a directement participé à ce phénomène.



Figure 5.65: Peinture et dessin des murs par le Bataillon d'art de la rue de Jijel.

Source : photos prises par le bataillon d'art de la rue (2020).

L'entretien avec le jeune homme « Zitouni, A » nous a permis de se rendre compte, qu'il faisait partie d'un bataillon de quatre jeunes hommes Jijéliens, appelé « le bataillon d'art de la rue ». Ce dernier est né avec le mouvement du Hirak qu'a vécu l'Algérie depuis février 2019. Selon lui, ce type de dessin appelé « graffiti » était interdit avant cette date car il cache sous ses beaux dessins des messages politiques.

Selon lui, le but de ces initiatives est « *de valoriser l'image de la ville en premier lieu, de développer et de diffuser leurs talents, ainsi que de créer des espaces culturels conviviaux et partagés* ». En fait, ces initiatives ne se limitent pas à la peinture murale, mais ils font appel à des jeunes musiciens, magiciens, etc. lors de la peinture, pour faire du spectacle, de l'ambiance et de permettre aux habitants et aux enfants de participer à ces actions. « *Nous organisons même de petits ateliers, pour les enfants, pour les encourager à dessiner* » dit Amine.

Le choix des murs ou des endroits pour réaliser ce graffiti dépend de trois éléments principaux :

- La superficie de l'espace, dont ils préfèrent des endroits vastes et publics pour donner aux habitants la possibilité d'en profiter et de prendre des photos.
- Avoir une autorisation pour dessiner (selon la nature juridique du bien).
- La taille du mur et son adaptabilité avec le dessin souhaité.

Il est à noter que ces actions sont effectuées, en grande partie, par les propres moyens de ces jeunes hommes, ainsi que grâce au soutien de certains résidents qui participent directement à l'achat de matériel du dessin. Selon lui, **ces initiatives se poursuivaient à l'avenir** dans cette ville.

Le but de cette observation est d'apporter un éclairage et de mettre en lumière ces actions, leur nature, leurs formes, et leurs répercussions, pour une meilleure prise en charge de cette question qui pourrait apporter une plus-value en matière de requalification de nos villes algériennes. Soutenir ces actions, comme le cas du concours de meilleur balcon fleuri encourage les habitants à donner un nouveau visage à nos bâtiments en intégrant de la verdure (plantes) dans leurs façades, pour cela nous recommandons :

- Promouvoir les actions qui concernent les quartiers en organisant des concours de « meilleur quartier », « le plus beau quartier », cela encourage les habitants, par le sens de la compétition.
- Soutenir ces actions par des associations et les acteurs publiques est essentiel pour assurer leur pérennité.

CONCLUSION DU 5^{ème} CHAPITRE

« *Construire la ville comme objet d'étude signifie la nécessité de rompre avec la vision de la ville réduite à un cadre spatial, pour la penser comme société* » (Belguidoum, 2008, p.

3). En fait, placer les habitants au cœur du système d'évaluation de la question traitée, nous a permis de révéler les constatations suivantes :

La perception de la situation actuelle de ville par ses anciens habitants, et ceux qui connaissent son histoire n'est pas la même que celle des nouveaux habitants, en effet, la ville de Jijel ne signifie pas l'espace disqualifié pour tous ses habitants, mais seulement pour ses anciens habitants qui connaissent son histoire et son image telle qu'elle était avant. D'après notre échantillon, les problèmes à Jijel sont multiples. Nous les avons classés en 4 catégories selon le degré d'importance accordé par les répondants. Les plus grands problèmes sont ceux du surpeuplement de la ville, l'état critique des espaces publics et des espaces verts ainsi que l'état dégradé de la voirie. En deuxième degré, nous trouvons les problèmes liés au services offerts, à savoir ; le manque des infrastructures touristiques, l'insuffisance des équipements sportifs, la difficulté d'accessibilité vers et à l'intérieur de la ville, des problèmes liés au confort visuels, pollution, absence de l'aspect esthétique des constructions, l'altération des valeurs liées aux comportements des gens, la perte des notions de citoyenneté et de civisme, l'altération des relations de voisinages due à l'exode rural (selon la population enquêtée).

Le processus de disqualification de Jijel a affaibli les liens entre certains habitants et leur ville. En effet, tous nos répondants qui ont une intention de quitter la ville ou la wilaya justifiaient cela par les mauvaises conditions de vie que leur offre cette ville. Notre enquête nous a montré également que la situation critique de la ville a eu un impact direct sur les pratiques et les usages de ses habitants, dont le manque d'espaces de repos, de loisir et des aires de jeux (le premier point le plus cité par les interviewés) rendent les activités régulières des habitants limitées souvent au trajet Maison – Travail/étude.

Les éléments constitutifs de l'identité de cette ville, dégagés suite aux réponses des habitants, outre que son cachet conservateur, sont d'abord d'ordre naturels (ses potentialités naturelles) à savoir : sa corniche et ses montagnes, formant ensemble des paysages identitaires uniques à l'échelle nationale et renforçant le cachet touristique de la ville. A ces éléments s'ajoutent les lieux ayant une valeur historique, le caractère sécuritaire de la ville, le calme et les valeurs liées à sa culture.

Parmi les besoins et les attentes des personnes interrogées, nous citons :

- Entretien du réseau viaire existant, création des parkings.

- Régler le problème d'encombrement notamment aux entrées de la ville et moderniser les moyens de transport.
- Renforcer le réseau de transport maritime existant (des voyageurs).
- Mise en valeur des constructions et lieux symboles de la ville.
- Doter la ville des infrastructures touristiques nécessaires.
- Faire revivre les activités sportives et culturelles.
- Donner une importance à l'architecture des constructions (constructions de prestige, grattes ciel, etc.).

Force est de constater que la marginalisation du citoyens jijélien par les décideurs dans tout processus de requalification conjugué par la situation critique de la ville, ont provoqué un double sentiment –contradictoire : en premier d'indifférence laissant l'espace livré à lui-même puis de responsabilité où le citoyen-usager s'empare de son espace et commence à l'aménager à sa manière. D'après notre enquête, nous nous sommes rendu compte du rôle important de l'habitant non seulement comme acteur qui fait partie de la décision dans les opérations de requalification qui touchent son cadre de vie, comme usager de l'espace mais comme acteur qui peut seul développer son cadre de vie. Les actions menées par les habitants de la ville de Jijel, ne sont pas limitées à un quartier, ou une partie de la ville, mais plutôt, elles ont touché la moitié des quartiers et même des plages de cette ville touristique. Le but de cette observation est d'apporter un éclairage et de mettre en lumière ces actions, leur nature, leurs formes, et leurs répercussions, pour une meilleure prise en charge de cette question qui pourrait apporter une plus-value en matière de requalification de nos villes algériennes. Soutenir ces actions par des associations et les acteurs publics est essentiel pour assurer leur pérennité.

Afin de prendre une distance par rapport à notre contexte national et ses logiques habituelles, et par conséquent, d'obtenir plus d'attention et de clarté sur ce qui semble plus logique et plus évident sur la question à l'étude, nous complétons notre analyse par une étude des exemples similaires dans notre environnement maghrébin et ailleurs, des stratégies utilisées et qui ont donné des résultats et où les impacts ont été mesurés ou bien facilement identifiables. Le choix des villes qui ont été requalifiées obéissent à des critères que nous définissons dans le chapitre VI.

CHAPITRE VI

MARSEILLE, CASABLANCA ET TOULON... TROIS VILLES REQUALIFIEES ...TROIS STRATEGIES

INTRODUCTION

Comme nous l'avons vu au deuxième chapitre, la requalification de la ville et l'identité des territoires, ainsi que l'interaction entre elles, varie d'un contexte à l'autre et d'une ville à l'autre. Nous tenterons de décortiquer ces deux concepts en étudiant trois exemples concrets de requalification de villes portuaires, aux caractéristiques assez similaires à notre cas d'étude (ville de Jijel en tant que ville portuaire). L'intérêt d'une telle comparaison a pour but de fournir des stratégies de requalification que nous pourrions utiliser par la suite dans notre cas d'étude, à condition bien sûr que les critères de comparabilité existent bel et bien et que ces stratégies sont sous protection juridique de la réglementation algérienne.

L'approche comparative constitue une méthode d'investigation, en étudiant l'exemple de la ville de Marseille en France (ville européenne ; portuaire, proche de notre cas d'étude), l'exemple de la ville de Casablanca au Maroc (ville portuaire, africaine, maghrébine), et la ville de Toulon en France (ville portuaire, de taille moyenne, aux caractéristiques naturelles diversifiées), qui avaient des contextes urbains similaires à la situation actuelle à Jijel, en examinant leur discours et leurs stratégies de requalification. Mais avant cela, nous tenterons de comprendre leurs contextes urbains et les éléments qui ont déclenchés les stratégies de requalification. Le passé de ces trois villes avant le processus de métropolisation, représente le présent (situation actuelle) de la ville de Jijel. Cela nous permettrait de soutenir notre approche théorique basée sur le contexte urbain d'une façon générale, et non sur les villes portuaires en tant que cas particulier, car ces dernières ont leurs particularités. Finalement, en croisant en premier lieu les stratégies de requalification des trois villes, nous tenterons de déterminer les points communs entre eux ; ceux issus d'un contexte européen et les autres issus d'un contexte maghrébin. En second temps, nous croisons les résultats de l'approches théorique avec les résultats de l'approche comparative, le but est de consolider les critères et les dimensions théorique par des moyens concrets.

6.1 Construction de la comparabilité, les critères du choix de nos exemples, leur passé est notre présent ...

L'approche comparative consiste à comparer des faits, des phénomènes, des situations... Elle est considérée en sciences sociales, comme une méthode fondamentale par certains sociologues comme Auguste Comte, Durkheim et M. Grawitz. Le choix est porté sur les trois villes de Marseille, Casablanca et Toulon.

« *Aucun système n'est identique à un autre* » (Barrué-Belou, 2011, p. 1). Pour cet auteur, la comparabilité se construit à travers un choix effectué, par le comparatiste, des objets à comparer. En effet, cette méthode ne soit valable que lorsque les situations choisies pour la comparaison présentent un certain degré d'analogie (Loubet del Bayle, 2000, p. 207).

6.1.1 Le choix de la ville de Marseille, Ville portuaire méditerranéenne européenne ...

En termes de ressemblance, Marseille (ville française méditerranéenne) a connu un déclin économique, suivi d'un exode rural massif, conduisant à la déqualification de la ville sur tous les plans : économique, social et urbain, donnant lieu à la perte de la relation ville-port d'une part, et à un centre-ville répulsif d'une dégradation avancée et à une périphérie plus attractive et plus dynamique d'autre part. En effet, la délocalisation spatiale de l'activité portuaire en dehors du périmètre communal a aggravé la situation. C'était le point déclencheur d'une série de projets successifs d'aménagement et de modernisation, dont le plus pertinent est celui d'EUROMED qui a changé l'échelle et l'image de la ville. Au fait, elle a pu non seulement se repositionner à l'échelle de son pays mais à l'échelle de toute la méditerranée. La situation de Marseille avant l'arrivée d'EUROMED, ressemble en grande partie à la situation actuelle de notre objet d'étude Jijel, qui vit maintenant entre une périphérie plus dynamique et attractive, et un centre en déclin et en dégradation assez avancée, mais qui dispose en contrepartie d'une infrastructure très importante tel le cas du port de Djen Djen (Essor économique dû au port et la zone de Bellara). En plus de cela, d'autres critères et indicateurs peuvent être résumés dans le tableau ci-après :

Tableau 6.1. Les critères de choix de Marseille (les points communs entre les deux villes).

Ville	Statut	Situation	Activité portuaire	Contexte urbain		
Marseille	Chef-lieu	Ville portuaire méditerranéenne	Mutation spatiale de l'activité portuaire en dehors du périmètre urbain	Explosion démographique et exode rural	Centre urbain dégradé et répulsif	Une périphérie plus attractive et plus dynamique
Jijel						

Tableau 6.2. Les indicateurs du choix de la ville de Marseille.

Superficie		Caractéristique du port		
Marseille	Jijel	Superficie	Marseille	Jijel
Agglomération			604,75 km ² , 2 398 Km ²	Près de 10 000 ha
ACL		78,52 millions de tonnes (en 2014)		
			Capacité	Capacité théorique estimée à 1,55 millions EVP par an
		Tirant d'eau		
240,62 km ²	62,38 km ²			

Source. Etablis par l'auteur (2020).

6.1.2 Le choix de la ville de Casablanca (Maroc) : Ville portuaire maghrébine ...

Dans un second temps, le choix est porté sur une ville qui a connu une sorte de « refondation » d'origine coloniale (Cattedra, 2003) celle de Casablanca – comme c'est le cas de Jijel –. **Sur le plan architectural et urbanistique**, Casablanca est une ville millénaire qui n'a pas conservé les traces des différentes civilisations qu'elle a connues. Bien qu'elle ait été décrite comme « **ville sans âme** » (Cattedra, 2003), elle a pu acquérir un statut d'une ville patrimoniale. En outre, l'identité matérielle (sur le plan urbanistique) de la ville de Jijel est presque inexistante en raison de son effacement par le séisme de 1856, et depuis lors, la ville n'a qu'un centre urbain d'une architecture coloniale et d'une périphérie sans âme ni homogénéité (esthétique)–chose confirmée par les résultats de notre diagnostic. Alors comment redonner une identité à cette entité urbaine où ses fondements historiques et identitaires sont altérés ? Tirer des idées à partir de Casablanca ; **Quelles stratégies ?**

Sur le plan économique, grâce à son grand port, Casablanca est devenue le principal pôle de drainage et de diffusion des flux au Maroc, donnant lieu à de multiples mutations spatiales, sociales et économiques. Ce qui est en train d'avoir lieu à Jijel (en pleine mutations).

Tableau 6.3. Les critères de choix de Casablanca (les points communs entre les deux villes).

Ville	Statut	Situation	Facteurs urbains et architecturaux			
Casablanca	Chef-lieu	Ville portuaire maghrébine (colonisée)	Explosion démographique et exode rural	Centre urbain Colonial dégradé	Une périphérie souffre de problèmes multiples	Sur le plan architectural, elle demeure sans identité
Jijel						

Tableau 6.4. Les indicateurs du choix de la ville de Casablanca.

Superficie de l'agglomération		Caractéristique du port		
Casablanca	Jijel		Casablanca	Jijel
1 615 km²	2 398 Km²	Superficie	450 ha	Longueur linéaire totale 2 080 m
			256 ha de terre-pleins et plus de 8 km de linéaire de quai	Surface des terre-pleins 150 ha, Surface du bassin de 180 ha
		Capacité	Capacité théorique 38,1 millions de tonnes/an	Capacité théorique 30 millions de tonnes/an (5 millions de tonnes en 2016)
			Capacité globale de 1,6 million conteneurs EVP	Capacité estimée à de 2 millions conteneurs EVP dont 49% en transbordement.
Tirant d'eau	De 7 m à 14 m de profondeur	19 m de profondeur		

Source. Etablis par l'auteur (2020).

6.1.3 Le choix de la ville de Toulon (France) : Ville portuaire, européenne, méditerranéenne ... aux richesses naturelles diversifiées

Toulon possède de multiples caractéristiques qui se ressemblent en grande partie à notre objet d'étude (Jijel). En effet, c'est une ville **côtière portuaire** avec **une base navale militaire** et l'autre **civile**. Longeant **le bassin méditerranéen**, les **caractéristiques physiques** de cette ville sont constituées de deux entités naturelles : la **plaine** et la **montagne** qui forment l'identité naturelle de cette ville **aux paysages naturels indéniables**, renforçant sa **vocation touristique**. A ces critères s'ajoutent d'autres indicateurs, nous les résumons comme suit :

Tableau 6.5. Les indicateurs du choix de la ville de Toulon

Ville	Statut	Ville		Agglomération	
		Superficie	Taille de pop (1.1.2019)	Superficie	Taille de pop
Toulon	Chef-lieu	42.84 km ²	171 643	366,41 km ²	611 237
Jijel	Chef-lieu	62,38 km ²	161 989	2 398 Km ²	765 197

Source. Etabli par l'auteur (2020).

Selon Figeac et al dans leur article « villes portuaires », bien que les processus et les expériences historiques soient bel et bien diversifiés, « *des problématiques communes propres à une période ou à un espace considérés* »²¹⁷ peuvent être constatées.

A travers ces trois exemples, nous visons l'étude des stratégies suivies faces à des situations passées, comparables à celle de la ville de Jijel aujourd'hui. Le choix des deux villes, « Marseille et Casablanca », se base sur les plusieurs critères, à savoir ; villes portuaires en mutation, le port essentiel dans la transformation urbaine et les stratégies suivies et les résultats. Pour ce qui est du cas de Toulon, l'objectif est d'étudier le processus de requalification d'une ville portuaire, où les caractéristiques de son port sont assez comparables à celui de Jijel ville, et non les caractéristiques du port de Djen Djen.

En termes de taille et de densité de population, les deux premières villes ne peuvent pas être comparées dans leur état actuel à Jijel, car les deux premières sont aujourd'hui des métropoles alors que la ville de Jijel est encore une grande ville. Grâce aux potentialités dont elle dispose ; son port qui va devenir le premier au niveau de l'Afrique, son aéroport international, les projets économiques d'envergure qui sont en cours de réalisation et ses potentialités naturelles et touristiques, Jijel est dans une démarche prospective pouvant suivre le même profil. Alors la question posée est ; **quelles stratégies et quels résultats sont susceptibles d'être valables dans le développement de Jijel ?**

6.2 Marseille : EUROMED, une affaire d'Etat... un tournant dans l'histoire de la ville

²¹⁷ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

6.2.1 Présentation de la ville de Marseille

Métropole du Sud-Est de la France, Marseille est le chef-lieu du département des Bouches-du-Rhône et de la région Sud. Elle s'étend sur une superficie de 240,62 km² soit une densité de 3 555 habitants/km², dont la superficie constructible ne représente que 150 km²²¹⁸. Par voies express, elle est à 775 km de Paris et 316 km de Lyon.



Figure 6.1. Marseille dans son département.

Source : <https://www.rtl.fr>.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, Marseille est le siège de la métropole d'Aix-Marseille-Provence avec 1 859 922 habitants.

Plus que son ouverture sur la Méditerranéenne à l'ouest, et son grand port qui est le premier port français et le deuxième port méditerranéen pour le secteur de la croisière. La ville possède de nombreux autres atouts tels que la mer, la nature, les espaces verts et naturels qui s'étendent tout autour de la ville, ainsi que sa culture, son architecture et son potentiel d'enseignement supérieur et de recherche scientifique faisant d'elle une ville touristique avec une histoire très riche, aux paysages variés et surprenants. Labélisée « ville d'art et d'histoire »²¹⁹, le commerce et le tourisme constituent des piliers fondamentaux de son économie.

6.2.2 Évènements marquants de l'histoire Marseillaise, effet sur sa morphologie urbaine et sa dynamique

6.2.2.1 Le port de Marseille, élément clé de l'émergence et de développement de la ville

Une des plus anciennes villes françaises, la fondation de Marseille remonte à environ 600 av. J.-C. par des marins grecs, originaires de Phocée en Asie mineure, venus s'installer à **son port**, ce qui lui vaut aujourd'hui encore l'appellation de "Cité phocéenne". Le port était considéré comme élément structurant de l'armature urbaine de la ville, dont

²¹⁸ Parce qu'elle est entourée de massifs montagneux du nord, de l'est, du sud et du sud-est.

²¹⁹ <https://forestfire.irstea.fr/fr/about-marseille/> (Présentation de Marseille)

l'urbanisation s'est développée initialement sur la rive nord de l'actuel Vieux-Port, puis s'étalait autour de lui (Réf : Figure 6.2 ci-après).

De plus, des docks ont été construits dans les années 1860, des digues au 19ème, aussi que la rue de la République, boulevard haussmannien, qui relie le Vieux Port aux nouveaux bassins afin de renforcer cette relation entre la ville et le port (Brehier et al, 2011) (Réf : les 4 figures ci-dessous). Une vie animait le port, son hinterland et ses habitants.



Figure 6.2. La cité Phocéenne.
Source : <http://www.expression-francaise.fr/la-cite-phocenne/>



Figure 6.4. Marseille, le quai du port, et rue de la république



Figure 6.3. Marseille, les docks, les Docks Village, Centre d'Affaires et Commercial



Figure 6.6. Le quai des Belges, vieux port de Marseille



Figure 6.5. Marseille, le vieux port-débarquement d'oranges

Source des photos. <http://www.geneprovince.com/10-images-anciennes-du-vieux-port-marseille/>

Sur le plan urbanistique, du fait de ses caractéristiques physiques et topographiques (desserrement de la ville-centre)²²⁰, qui ont largement façonné sa morphologie urbaine (Douay, 2008, p. 102), son d'urbanisation s'est développée initialement autour des centres

²²⁰Dont la moitié de la superficie représente un territoire naturel non constructibles.

urbains existants, le long des couloirs topographiques et des grandes voies routières et autoroutières, donnant lieu à un phénomène de périurbanisation, un espace urbain éclaté et des inégalités spatiales et sociales entre le Nord et le Sud²²¹. Au fait, l'étalement de la ville est accentué dans la période 1950-1970, s'est caractérisé par un essor démographique sans précédent, ayant un solde positif de 250 000 habitants²²² (Douay, 2008) dû principalement à l'arrivée en masse des « pieds noirs » (Prelorenzo, 2010). Cependant, depuis 1975 jusqu'à 1990, la ville a connu une période de déclin et de régression démographique²²³. Le développement économique de la ville de Marseille a toujours été associé à son port. Grâce à ce dernier, et plus particulièrement au 19ème siècle, où l'infrastructure portuaire était soutenue par un nouveau port à la joliette, le développement portuaire a connu un nouvel essor (Brehier et al, 2011). La ville a joué un rôle rayonnant dans le bassin méditerranéen en termes de commerce, d'échanges culturels et économiques. Alors, quels rebondissements sur les plans urbain et social ?

6.2.2.2 La délocalisation spatiale de l'activité portuaire, vers une régression économique... effets sur la dynamique urbaine de la ville

En vue d'augmenter les capacités d'accueil du port de Marseille, du fait de l'accroissement des marchandises et la nécessité absolue d'accueillir les hydrocarbures, l'extension de la zone portuaire (débutée dans l'entre-deux-guerres) a été dirigée vers l'ouest jusqu'à Fos-sur-Mer, en dehors du périmètre communal en créant une Zone industrialo-portuaire ZIP²²⁴ en 1968 (*le golfe de Fos et les nouveaux bassins dits « Ouest »*). Ce qui a abouti à un glissement du territoire portuaire de Marseille vers Fos-sur-Mer (*ibid.*).

²²¹ Les quartiers privilégiés sont concentrés au sud, tandis que les quartiers les plus populaires et des primo-arrivants sont concentrés au Nord (Brehier et al, 2011).

²²² Sa population passant de 660 000 habitants à 905 000 habitants.

²²³ Entre 1975 et 1999, elle a perdu plus de 15% de sa population et de ses emplois, entraînant l'émergence de 35 000 logements vacants vétustes, situés principalement en centre-ville (Douay, 2008).

²²⁴ Situé à environ 50 kilomètres du Vieux-Port par la route et au moins quarante minutes de voiture (Brehier et al, 2011).

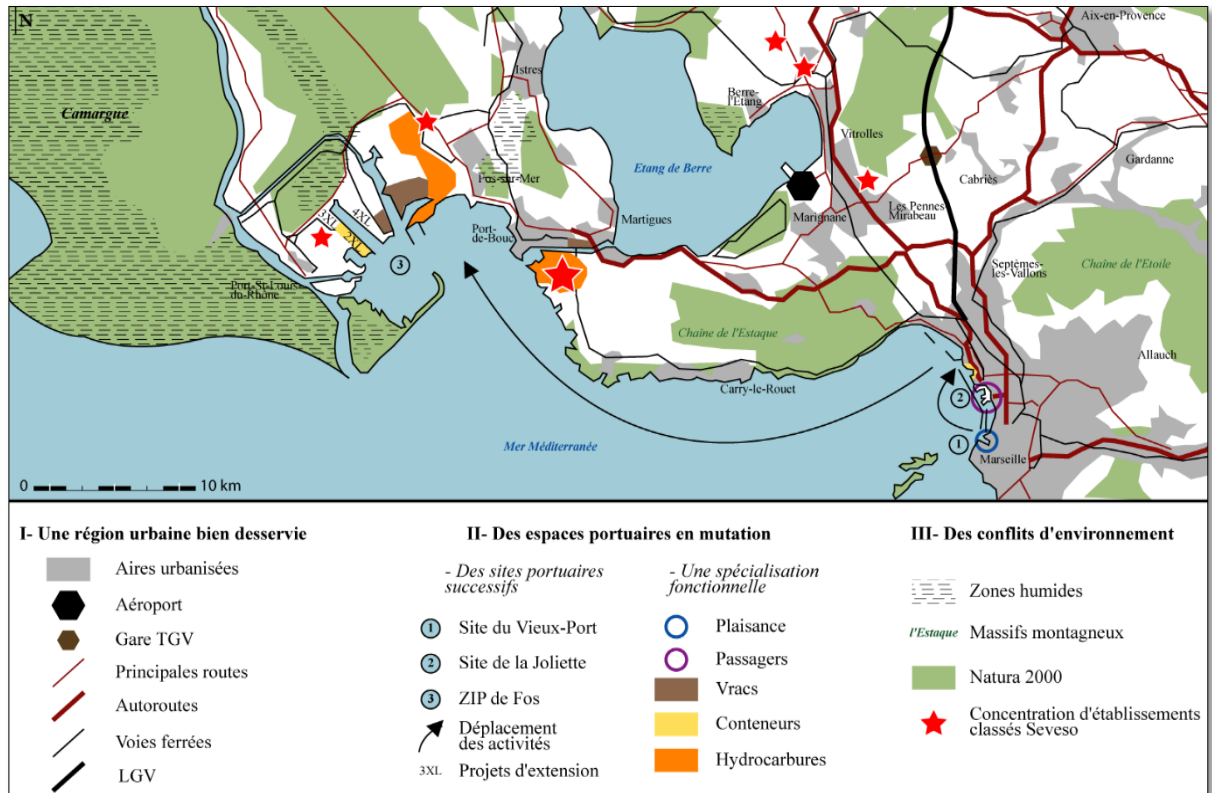


Figure 6.7. Le GPM²²⁵ de Marseille-Fos : un port en mutation ?

Source. (C.E. Libouret, 2011 cités par Brehier et al, 2011)²²⁶.

A partir des années 1970, l'activité portuaire est désormais en crise, chose qui s'est peu à peu étendue à la ville²²⁷. Au fait, le glissement ou la **délocalisation spatiale de l'activité portuaire** du Sud de la ville aux nouveaux terminaux à conteneurs situés à Fos-sur-Mer, avait des rebondissements négatifs sur la ville et son dynamisme comme le confirme (Ronai, 2009 cité par Brehier et al, 2011).



Figure 6.8. Système de barrières séparant l'emprise portuaire de la ville.

Source : <http://www.geographie.ens.fr/Deplacement-des-activites.html>

Cette opération de grande ampleur a abouti à l'**apparition des friches portuaires** dont les plus emblématiques sont le silo et les docks, **la perte de la relation ville-port** (Capellari and Libourel, 2011) (Réf : Figure 6.8) conduisant à « une déqualification tant symbolique

²²⁵Le Grand Port maritime de Marseille (GPM).

²²⁶ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.-

²²⁷ « En vingt ans, le port recule de la 24^e à la 84^e place mondiale pour le trafic de conteneurs, et du 1^{er} au 11^e rang en Méditerranée » (Brehier et al, 2011).

que foncière » de l'emprise portuaire (Jourdan, 2008)²²⁸, la « **paupérisation croissante** » du centre-ville marseillais (Berry-Chikhaoui and Deboulet, 2007), et la **montée en puissance d'une périphérie plus attractive**. En effet, ce phénomène est aggravé par le départ des couches moyennes et aisées (salariés) vers la périphérie (à proximité des nouveaux bassins d'emplois), laissant derrière eux des espaces, qui ont été progressivement remplacés par des migrants venus de tout le bassin méditerranéen.

Le vieux port qui était depuis longtemps un moteur économique de la ville de Marseille est désormais occupé par des navires de plaisance²²⁹, et les docks historiques près de la Place de la Joliette sont désormais réservés à l'activité de transport de passagers.

Face à cette situation économique et urbaine extrêmement difficile, Marseille « *ne parvient qu'à se spécialiser dans des activités tertiaires* » n'apportant pas de réelles valeurs ajoutées à son économie (Morel, 1999 cité par Jourdan, 2008), et, ne parvenant pas à pallier aux besoins de la ville, conduisant à une baisse significative de l'emploi, la propagation du chômage²³⁰ et l'accentuation des phénomènes d'exclusion sociale. Cette ville a été décrite « *une ville à faible ressources structurellement déséquilibrées* » (Ronai, 2009, p. 138) en raison de son appui sur les principales zones d'activités qui l'entourent²³¹. D'après le même auteur, cette situation critique s'est aggravée, dans les années 1980-1990, par le phénomène d'exode des résidents aisés et l'hésitation des investisseurs porteurs de nouvelles activités jusqu'à l'arrivée d'Euromed.

Dans ces circonstances, Marseille *a perdu* « *le rôle correspondant à son histoire, à son poids démographique, et à sa vraie place dans la région urbaine Marseille/Aix-en-Provence* » (Ibid., p. 128). Elle s'est retrouvée à l'écart du processus de métropolisation jusqu'aux années 1990.

6.2.3 Les stratégies de requalification de Marseille : EUROMED, une affaire d'Etat... un tournant dans l'histoire de la ville

²²⁸ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

²²⁹ L'activité principale est désormais la croisière.

²³⁰ Le taux de chômage était supérieur de 5 à 6 points par rapport à la moyenne française.

²³¹ Dont la principale zone commerciale de l'agglomération située en dehors de la communauté (Ronai, 2009, p. 139).

Considéré comme une solution pour rattraper le retard qu'a vécu Marseille par rapport aux autres grandes villes en termes de métropolisation, le projet Euroméditerranée²³² s'étalait sur une superficie initiale de 310 ha avant d'être étendue à 480 ha en 2007. Le périmètre initial de ce projet a été délimité en 1995, comprenant les cinq zones – quartiers- (8 arrondissements) situées directement en arrière du port ; Arenc, Belle de Mai, rue de la République, Saint-Charles et Joliette.



Figure 6.9. Le périmètre du projet Euro-méditerranée.
Source. (Brehier et al, 2011)²³³.

Ronai (2009) affirme que depuis plus de vingt ans et avant l'arrivée d'Euromed, cette ville avait vu de nombreux « plans centre-ville » voués à l'échec. En effet, l'action urbaine existe depuis toujours dans la ville de Marseille dans le but de remédier aux problèmes existants, mais jamais aboutie²³⁴, car la situation qu'a vécue Marseille notamment sur le plan social n'a pas favorisé un développement et une réussite des projets à petite échelle, en fait, la situation réclame un projet de grande envergure, d'une réelle volonté et un sérieux.

Le processus de métropolisation de Marseille est passé par de grandes phases nous les résumons comme suit :

²³² Nommé aussi Opération d'Intérêt National (OIN).

²³³ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

²³⁴ En 1969, un schéma d'aménagement de la Métropole marseillaise a été élaboré, et resté sans suite durant plus de cinquante ans. Cependant, il fut l'acte fondateur du concept d'« aire métropolitaine » (Ronai, 2009, p. 142).

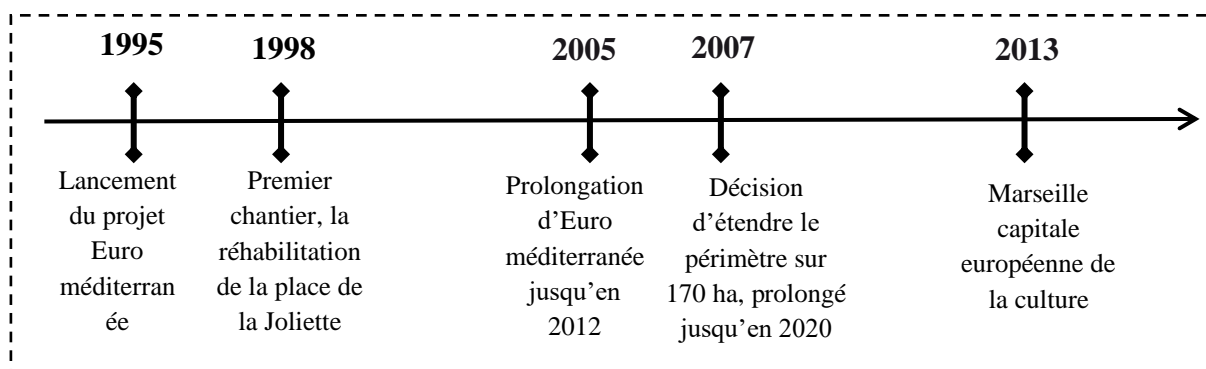


Figure 6.10. Les grandes phases de mutations de Marseille.
Source. Etabli par l'auteur (2019).

➤ **Euromed 01 : une ambition de provoquer une révolution structurelle à Marseille au-delà du local...métropolisation et développement durable**

Situé en plein centre-ville, (sur une longue façade maritime) à la lisière d'une installation portuaire en déclin, le large front de mer de Marseille, a bénéficié, en 1995, de la première opération d'intérêt national « Euroméditerranée », pilotée par l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM), dans l'objectif de créer « une nouvelle vitrine pour la ville » (Brehier et al, 2011). Étendue en profondeur jusqu'à la gare Saint-Charles, le périmètre du projet Euromed constitue un territoire riche, regroupant à la fois, de grandes infrastructures tels que : le port de commerce, l'actuelle gare de TGV , ainsi qu'une diversification de types de bâti qui émaillent la zone, entre des quartiers d'habitation d'un potentiel architectural intéressant, notamment « *le plus bel ensemble haussmannien de Marseille* » du XIXe siècle, et d'anciennes zones industrielles héritées de l'apogée économique et culturels marseillais (devenues des friches industrielles et portuaires après le retrait de l'activité portuaire en la zone, entrepôts, etc.). Cet espace hétérogène dans son ensemble²³⁵, devient une opportunité et un catalyseur pour promouvoir le développement de la ville. En effet, le port, symbole des difficultés de la ville, devient l'espace du nouveau métropolitain (*ibid.*).

➤ **Euromed 02, une ambition de s'affirmer et de rehausser la qualité ... développement durable et technologie**

En 2007, Avec l'avènement du projet Euroméditerranée 2, qui vient compléter le programme ambitieux d'Euromed 01, s'étalant sur une superficie de 170 ha, au Nord du

²³⁵ Qui regroupait à la fois des populations aux revenus modestes issues principalement de l'immigration, des services et des activités commerciales (de proximité, de gros et de détail).

périmètre initial, deux piliers de la métropolisation (du XXIème siècle) ont été adoptés, à savoir : **développement durable** et **ville technologique**. L'ambition était de faire de Marseille, une ville méditerranéenne du 21e siècle, en lui offrant une dimension **durable** et **innovante**, suite à la création de 20 000 nouveaux emplois, l'implantation de 15 000 nouveaux logements soit près de 30 000 habitants supplémentaires (Brehier et al, 2011), tout en créant de nouveaux pôles d'attractivité économique, touristique et technologique, basés sur la transformation « *des territoires délaissés en de nouveaux morceaux de ville inclusifs et durables* »²³⁶. En effet, en novembre 2009, Euroméditerranée est labélisée Ecocité. À cet égard, une charte de l'aménagement et du développement durable d'Euroméditerranée a été rédigée dans l'objectif d'encadrer les transformations et les développements futurs (*ibid.*) et plusieurs éco quartiers ont vu le jour.

➤ **Marseille, capitale européenne de la culture ... des répercussions sur le développement urbain de la ville**

Le 12 janvier 2013, le label de « Capitale européenne de la culture », attribué à Marseille-Provence par l'Union européenne en septembre 2008/Mai 2009, est enfin lancé. Plusieurs questions ont été abordées, dont la plus importante est celle de l'accès à **l'activité culturelle** pour tous et sa pérennisation après la fin de cet événement, l'amélioration des transports publics, jugé très insuffisants en la période, tout en donnant une attention particulière à la question de Participation Citoyenne (APC). À cet égard, un programme a été entrepris dont l'accent a été mis sur la construction, le développement et la rénovation de grands équipements culturels.

En synthèse, les **principaux** enjeux et stratégies adoptées pour développer/métropoliser Marseille peuvent être résumés comme suit :

²³⁶ (*Les Fabriques : un nouvel écoquartier pour Marseille* , 2018) - Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

Tableau 6.6. Les stratégies de requalification de la ville de Marseille.

Enjeux	Stratégies	Grands projets/actions
Remédier aux difficultés socio-économiques et accélérer le développement et l'attractivité de la ville sur tous plans tout en valorisant (et transformant) l'image de la ville et de ses quartiers	Développer une offre résidentielle diversifiée, requalifier et redynamiser le centre-ville tout en respectant l'équilibre des trois fonctions de la ville : logement, travail, et loisirs ainsi que la revalorisation de la richesse architecturale haussmannienne.	Création de nouvelle habitation et intervention sur l'existant par : une Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) qui a permis la restauration de 5200 logements et le renouvellement de son animation commerciale, des opérations de rénovation urbaine, de restauration et de réhabilitation au niveau de la rue de la république.
	Tisser des liens entre les 5 quartiers constitutifs du périmètre d'Euromed 1	Redessiner les espaces publics autour du Vieux-Port et de la mairie.
	Restaurer le contact entre la ville (et son centre-ville) et son port par une nouvelle « corniche » qui surplomberait le port (logique de water front) basée sur la recherche d'une mixité de formes et de fonctions ; la réhabilitation du front de mer marseillais	Reconversion des anciens sites industriels et des docks en réhabilitant leur image ; (les docks sont désormais réservés à l'activité de transport de passagers et libéralisation des terrains situés au bord de la mer et leur réintégration au centre ancien par des opérations adéquates conformes aux modes de vie contemporains
	Changement du paysage et de la silhouette marseillaise ; « renouveau de la skyline marseillaise »	Mise en place de trois grandes tours à grande hauteur, à savoir ; la Tour CMA CGM de Zaha Hadid, MuCEM et la tour de logements H99
	Offrir un point de vue vers la Méditerranée	Création de grands parcs longeant le ruisseau des Aygalade, et le long d'une terrasse surplombant l'autoroute A55, Aménagement du parc d'un hectare au cœur du quartier de la gare TGV.
	Restructuration et de modernisation des infrastructures de transport tout en donnant plus d'importance aux transports collectifs afin de faciliter la mobilité et le déplacement à la fois des voyageurs et des marchandises	Installation d'une immense gare multimodale, qui est « devenue la porte d'entrée majeure dans la ville depuis l'arrivée du TGV en 2006, Implantation du tramway au cœur de la cité à la fin 2007 ainsi que l'enfouissement de la voie littorale, et quelques pénétrantes autoroutières, faisaient figure de barrière physique entre le port et le centre-ville et la création des parkings. Encourager les voitures électriques
	Offrir une véritable bouffée d'air frais aux habitants, et donner plus de place aux piétons, aux vélos et aux espaces publics	Semi-piétonisation du Vieux-Port, création des parcs et des espaces publics en lien avec la mer tout en valorisant l'existant, requalification des grandes artères urbaines.
	Promouvoir le développement durable et la technologie	Création d'éco quartiers écologiques tels que « les Fabriques »

	et améliorer la qualité de vie	Attribuer à une portion de la ville (friche de Belle de Mai) un rôle de « pôle de développement et d'innovation » à l'échelle de toute la ville
	Redynamiser la zone et la rendre plus attractive en créant une attractivité économique, touristique et culturelle. Satisfaire la demande touristique et répondre aux aspirations culturelles et artistiques de la population marseillaise	Redynamisation du commerce (création de centres commerciaux haut de gamme), construction de nombreux équipements culturels et ludiques et multiplication des manifestations culturelles de grande envergure. Mise en place de plusieurs équipements scolaires et culturels de haut niveau, tels que : la bibliothèque inter universitaire, l'agrandissement de l'école EMD, création des espaces d'exposition, d'une résidence d'artistes et une pépinière d'entreprises de l'audiovisuel et des nouvelles technologies. Reconversion de plusieurs espaces en de vastes lieux d'exposition
Inscrire Marseille dans la compétition métropolitaine, et la repositionner au niveau international, tout au moins européen	Comblent le retard en termes du processus de métropolisation et construire une nouvelle identité (vitrine) économique et culturelle de la ville de Marseille par l'encouragement de l'installation des fonctions métropolitaines supérieures.	Une cité de tertiaire supérieur (un quartier d'affaire) a été implantée le long des emprises portuaires, nommée « la Cité de la Méditerranée », le programme de bureaux Euromed Center (les immeubles de bureaux). la construction, le développement et la rénovation de grands équipements culturels tels que: le MUCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), la salle de spectacle du Silo ainsi que celle du centre commercial et de services des Terrasses du Port, et la tour CMA-CGM dessinée par Zara Hadid, création de Villas Méditerranées, Le bâtiment du Fonds régional d'art contemporain (FRAC), création de plusieurs musées comme : le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, le musée d'histoire de Marseille, le Centre régional de la Méditerranée dédié aux échanges culturels entre les deux rives de la Méditerranée, le nouveau conservatoire de musique, etc.
	Créer un lien physique entre Euromed 1 et Euromed 2	Aménagement des Quais d'Arc et création du parc de Bougainville au pied de la cité Felix Piat (avec des pistes cyclables, des zones de pique-nique, des équipements sportifs et des jeux d'enfants).

Source. Etabli par l'auteur sur la base des données de (Bertoncello and Girard, 2001; Jourdan, 2008; Ronai, 2009 ; Capellari and Libourel, 2011)²³⁷.

²³⁷ Ainsi que le site web : <http://www.popsu.archi.fr/>



Figure 6.12. Le Mucem, la villa méditerranéenne et la tour CMA-CGM en arrière-plan.
Source : (Grésillon, 2013)²³⁸.



Figure 6.11. La reconversion des silos en salle de spectacle : le marketing urbain de la réhabilitation du front de mer.
Source : (Brehier et al, 2011)

Allant vers une perspective de combinaison entre trois piliers de métropolisation **d'une ville portuaire** « des thèmes classiques du renouvellement urbain » (Brehier et al, 2011), à savoir ; **la reconquête du front de mer (waterfront), le développement durable (écocité), ville technologique**, les opérations conduites dans le cadre de l'OIN Euromed, révèlent une stratégie basée principalement sur des actions qui ont à la fois un effet local et d'autre international. Ses répercussions sur la ville et son identité sont à la fois positives et négatives (autrement dit ; inabouties ou bien les limites de l'OIN), nous les résumons comme suit :

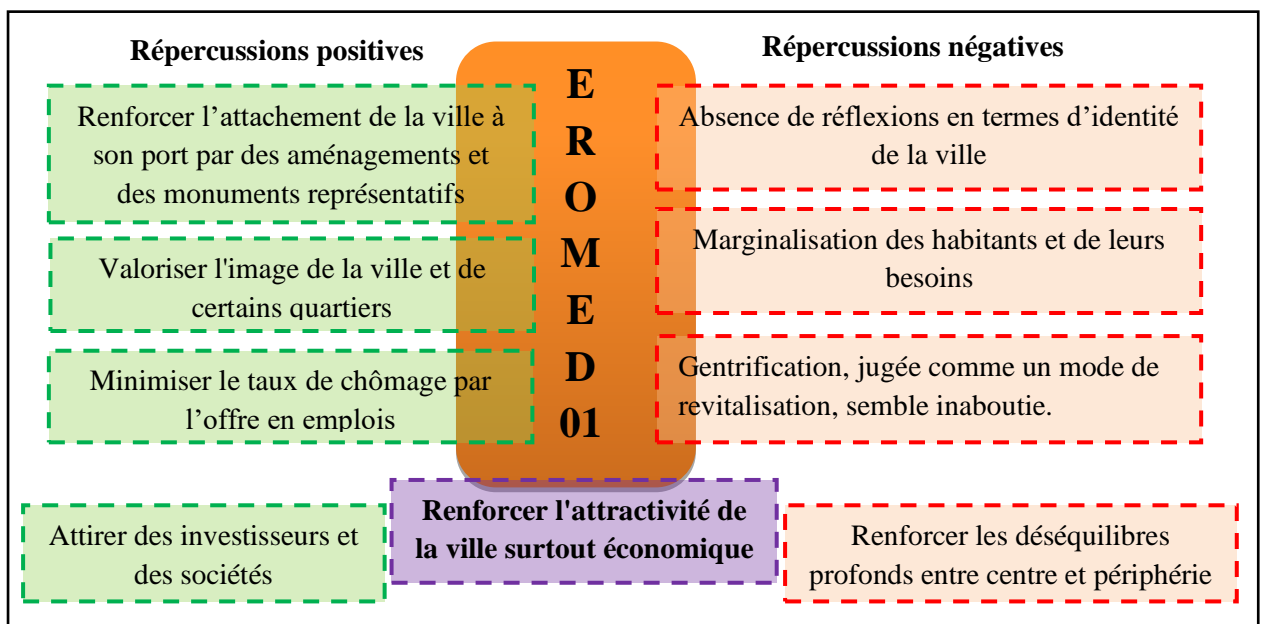


Figure 6.13. Répercussions des opérations conduites dans le cadre de l'OIN Euromed.
Source. Etabli par l'auteur sur la base des données fournies par (Prelorenzo, 2010 ; Ronai, 2009 ; Douay, 2008).

²³⁸ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.-.

L'événement « Marseille, capitale européenne de la culture » a été considérée comme un levier pour accélérer les opérations d'aménagement et une vaste opération culturelle en premier lieu mais aussi économique et urbaine. En fait, un nouveau « waterfront culturel » est apparu dans cette ville. Cet impact positif sur la ville et son développement comme le juge Grésillon (2013), a contribué au développement de la vie nocturne, notamment à l'occasion de grandes manifestations d'art de rue dans l'espace public et dans la soirée qui s'arrêtait à 22h 30. Ce qui a changé même les modes d'appropriation des espaces publics par les habitants jusque tard dans la soirée.

La forte attention accordée par les acteurs décideurs au front de mer et au centre-ville (Bertoncello and Girard, 2001), par le renforcement de la relation ville/port à travers divers projets, la valorisation de l'image de la ville, et l'offre d'emploi²³⁹ au détriment d'autres aspects et d'autres problèmes de la ville, n'a fait que créer d'autres problèmes tels que : la gentrification, jugée comme un mode de revitalisation (Jourdan, 2008), semble inaboutie à l'exception de quelques petites portions du territoire Marseillais, dont l'effet ne dépasse pas l'échelle de l'espace public voir de l'ilot, la marginalisation du citoyen-habitant mettant à l'écart ses besoins et ses aspirations dans la recherche de construire une ville internationale attrayante pour les étrangers (en particulier des investisseurs et des touristes) plus que pour ses habitants. Au fait, l'augmentation du prix du mètre carré a entraîné à la fois l'immigration de la population pauvre vers d'autres quartiers, voire vers d'autres villes, donnant lieu au phénomène de vacance de logements et de gentrification au centre-ville, et des mouvements de résistance (depuis le début des années 2000) (Brehier et al, 2011) suite à l'insatisfaction des anciens habitants qui se voient marginalisés. En fait, il n'a finalement abouti qu'à renforcer l'attractivité surtout économique de la ville et plus particulièrement du water front au détriment des autres aspects et besoins des habitants qui réclament des espaces verts et de loisirs de proximité avec de grands parcs aux alentours (Prelorenzo, 2010, p. 161).

*« Euromed » est encore vécue comme **une guerre de position** entre la ville et le port, entre les pauvres et les riches, entre la modernité, la tradition et la dénaturation de l'identité marseillaise, plus que comme un levier du renouveau indispensable »* (Ronai, 2009, p. 133). Au fait, plusieurs obstacles ont empêché la réussite de ce projet, comme la réalité sociale marseillaise qui pose un énorme problème, entre un centre-ville paupérisé et une

²³⁹ Dont le quartier d'affaire, quant à lui seulement, offre plus de 37 000 emplois privés, et 6 500 emplois publics.

périphérie plus au moins riche, une contradiction qui ne favorise pas la concrétisation de l'objectif de la mixité sociale au sein du centre-ville. Aussi, la question de l'identité urbaine marseillaise s'impose comme un grand défi, entre la préservation de « *l'identité populaire, laborieuse, rebelle et portuaire traditionnelle* » de Marseille ou d'aller vers un urbanisme d'affaires, vers le tourisme, les loisirs, où le centre-ville a été reconquis par les plus riches (*op.cit.*, p. 134). Force est de constater que ce processus de métropolisation a été accompagné, dès l'automne 2009, par l'implantation d'un centre dédié à la modernisation des politiques publiques marseillaises²⁴⁰ (*ibid.*, p. 136).

6.3 Casablanca, d'un petit port de pêche au principal pôle de drainage et de diffusion des flux, des répercussions sur la ville et son identité ...

6.3.1 Présentation de la ville de Casablanca

Surplombant l'océan Atlantique, la capitale économique du Maroc, Casablanca, se situe au centre ouest du pays, à environ 80 km au sud de la capitale du pays, Rabat. Elle s'étend sur une superficie de 384 km² (Centre Régional D'Investissement, 2017).



Figure 6.14. Situation géographique de Casablanca.
Source. (Courrier International, 2010)²⁴¹.

D'une petite casbah de 25 000 habitants au début du 19^{ème} siècle (Rochd, 1990, p. 113), elle est devenue la plus grande ville marocaine avec une population estimée à 3 359 818 d'habitants (Monographie de la Région, 2015). Aujourd'hui, Casablanca se présente comme une métropole contemporaine, disposant d'une richesse colossale en matière d'infrastructures aéroportuaire, portuaire, du tertiaire, d'industrie, etc. faisant d'elle le premier pôle industriel du Maroc, dont elle emploie 46% de la population active du Maroc travaillant dans différents secteurs. Première zone portuaire du Maroc, elle possède 60% des échanges commerciaux du pays, 39% de ses unités productives, 30% de son réseau bancaire (première place financière au pays) et 60% de la main d'œuvre industrielle.

²⁴⁰ Avec le concours de la Banque mondiale et de la Banque européenne d'investissement.

²⁴¹ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

6.3.2 Les évènements marquants de l'histoire de Casablanca

Contrairement au premier exemple (celui de Marseille), le port n'était pas la raison principale de l'émergence de cette ville. En fait, Anfa était un ancien port de pêche, mais très riche grâce à son arrière-pays agricole, petit à petit, la ville s'est ouverte au monde grâce à son port.

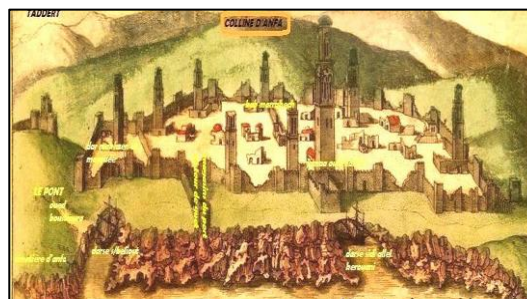


Figure 6.15. La ville d'Anfa après son bombardement par la flotte portugaise en 1468.

Source: <http://histoiredecasablanca.ma/?p=3465>.

Casablanca, cette ville antique nommée « Anfa »²⁴², a été témoin de plusieurs opérations de destruction et de reconstruction, dont la plus importante a été menée par le sultan Mohammed Ben Abdellah vers 1780, suivie de la période sous le régime de protectorat français et enfin de l'indépendance à nos jours. Tous ces événements importants ont eu un impact significatif sur le développement de la ville et son identité (Belkadi, 2015).

6.3.2.1 Période de protectorat français

Cette période représente un tournant majeur dans l'histoire de la ville de Casablanca. En fait, elle a vu l'émergence de deux grands plans, à savoir :

A. Le plan de l'architecte Henri Prost 1918 ... une ville nouvelle à Casablanca

Fondée sur le principe de la division fonctionnelle de l'espace et de la hiérarchie de l'habitat, une ville nouvelle nommée « ville européenne » a été construite²⁴³ autour du port et de la médina (Daoud and Guennoun, 2005), selon le modèle radioconcentrique, suivant les directions du premier plan d'urbanisme moderne « plan Prost » (Rochd, 1990). Cette ville « qui par la suite occupera une position très importante dans l'organisation générale de l'espace casablançais » (Nejmi, 2018, p. 37).

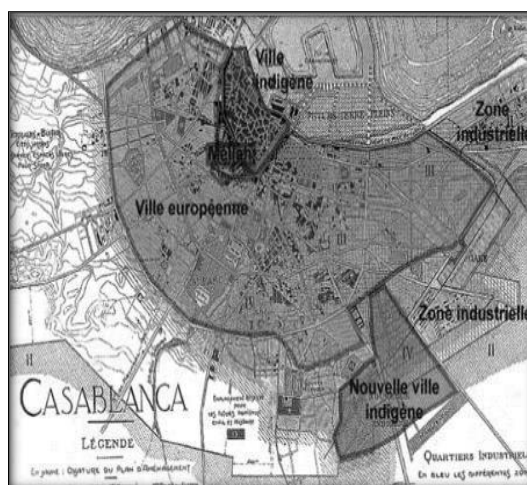


Figure 6.16. Plan Prost 1917.
Source : (Nejmi, 2018, p. 38).

²⁴²La capitale du royaume hérétique des berbères Berghwata au Moyen-Age.

²⁴³ Dotée d'un héritage architectural sans équivalent sur le continent.

La séparation quasi totale entre la population européenne et la population marocaine était un fondement de ce régime, considérée comme « démarche de la planification urbaine » (*op.cit.*, p. 38), donnant lieu à une ségrégation spatiale et sociale.

B. Le plan de Michel Ecochard 1952 ...

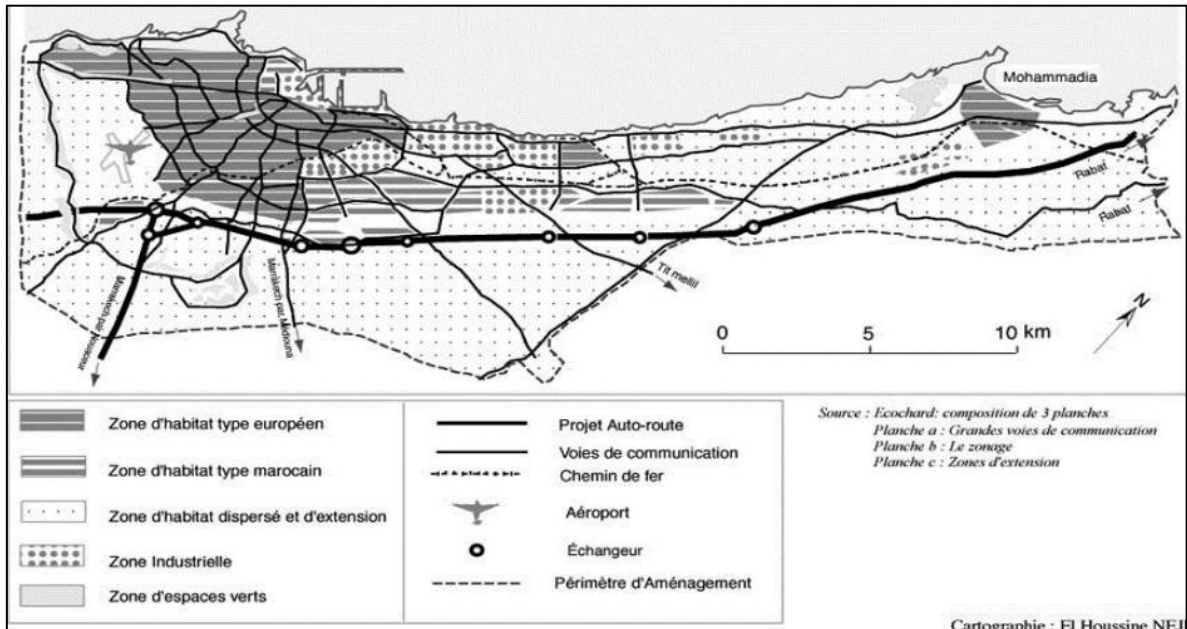


Figure 6.17. Le plan d'Ecochard 1952.
Source : Nejmi (2018, p. 38).

D'une forme linéaire qui concrétise la cité linéaire industrielle, et d'un programme aussi riche et diversifié (logements, extensions du port et des zones industrielles, réseau autoroutier, espaces verts, etc.) (Rochd, 1990), le plan d'Ecochard, est venu pour résoudre les problèmes que la ville rencontrait à l'époque. En fait, afin d'éliminer ou de réduire le phénomène de discrimination hérité du précédent plan, Michel Ecochard suggéra de créer des logements pour les européens, sous forme de vastes programmes d'habitation à bon marché, et pour les marocains, sous forme de cités satellites dans la périphérie²⁴⁴. L'objectif est de créer une certaine « cohésion sociale » et « déségrégation sociale » en diversifiant les types d'habitats de chaque programme (Nejmi, 2018, p. 40), même s'il présente des limites selon cet auteur ; « on voit bien que ce type de programme, sous forme de cités satellites d'habitat adapté, a abouti à un aménagement qui se traduit par une segmentation de l'espace urbain ce qui a accentué la "fragmentation de la ville » (*ibid.*, p. 41).

²⁴⁴Une volonté de loger les "masses laborieuses" vivant dans les bidonvilles à la périphérie de la ville et de lutter contre la spéculation foncière.

Ala fin de cette période coloniale, Casablanca se retrouvait comme « *une marque profonde de l'Europe sur le sol marocain* » (Joly, 1948)²⁴⁵, de par sa structure urbaine, et son architecture ; structurée autour d'un centre d'affaires, commercial, financier et industriel, des zones résidentielles réservées à une population très aisée et une masse de logements populaires (Rochd, 1990).

6.3.2.2 Période post indépendance

Cette période peut être elle-même divisée en trois grandes phases ayant marqué le processus d'urbanisation de cette ville. **De 1960 à 1974**, elle a connu un phénomène de « *redéploiement de la ville sur elle-même englobant ainsi les zones interstitielles et intégrant les « cités satellites autonomes » construites dans les marges périphériques de la ville* » (Nejmi, 2018, p. 42). Entre **1975 et 1983**, la **phase d'extension spatiale démesurée**, qui se faisait d'une manière spontanée sans aucun respect des orientations du plan Ecochard, conduisant à la multiplication par deux de la superficie urbaine²⁴⁶ (Rochd, 1990). Sur le plan économique, en 1980, d'après le même auteur, elle draine 75 % du trafic national. A ce titre, Casablanca est le deuxième grand port du continent africain après celui de Johannesburg.

Depuis 1984, la politique urbaine de la ville marocaine a pris un nouvel essor, avec d'une part, **l'apparition des instruments de planification urbaine** (schéma directeur en 1984 et les plans d'aménagement en 1989), suite aux émeutes de 1981²⁴⁷, et d'autre part, la **division de la métropole casablancaise** en 4 préfectures en 1981, en 5 préfectures en 1985, et finalement en 6 en 1990, dans le but d'assurer « *une visibilité spatiale et par conséquent la paix sociale* » (Rachik, 1994, p. 225), et de garantir une meilleure maîtrise et un meilleur contrôle du champ socio-spatial. En parallèle, le nombre de population reste en augmentation progressive, il a passé de 1 500 000 (en 1971) à 2 950 000 habitants et représentant 20.5% de la population urbaine marocaine en 2004 (Nejmi, 2018). De ce fait, Casablanca est devenue la première ville marocaine en termes de taille de population.

6.3.2.3 La relation éternelle ville-port et ses répercussions sur la ville : Casablanca, l'essor économique du port au détriment de la vie urbaine

²⁴⁵ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

²⁴⁶ Passant de 4500 hectares en 1960 à plus de 9260 hectares en 1982.

²⁴⁷ Ces émeutes ont été provoquées lors d'un appel à la grève générale lancé par la CDT (Confédération Démocratique du Travail) après l'augmentation des prix des denrées alimentaires de première nécessité.

Depuis le Traité de 1912, de par son grand port, Casablanca est devenue le principal centre du négoce maritime et des industries de transformation²⁴⁸, faisant d'elle la « *base de la pénétration coloniale depuis 1912* » et le premier lieu privilégié d'immigration²⁴⁹ (Rochd, 1990). De ce fait, la ville est entrée dans une période de prospérité dans la mise en œuvre de grands projets, notamment la planification de grands axes routiers, la construction de grands bâtiments, la mise en place de lignes de transport maritime régulières, etc.

Le premier grand port moderne du royaume, le deuxième port d'Afrique, Casablanca, est devenue par la suite le « **principal pôle de drainage et de diffusion des flux** » (*ibid.*, p. 113), dont son chiffre d'affaires a atteint 82% de l'ensemble national, en 1976, ce qui confirme sa primauté dans l'espace marocain (Réf : Figure 6.18 ci-dessous). Cependant, ses industries sont principalement concentrées à l'Est de la ville, engendrant de multiples problèmes de circulation et de déplacements pendulaires domicile/ travail (*ibid.*).

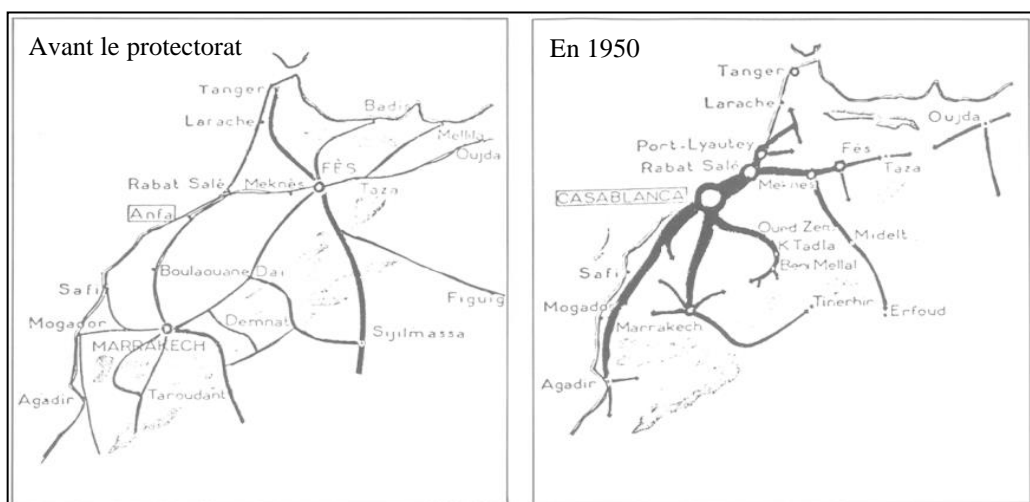


Figure 6.18. Les voies d'échanges commerciaux au Maroc, avant et après 1912 (le rapport avec la côte).
Source. Rochd (1990, p. 114).

Riche en infrastructures et en activités diverses (comme le Central Business District qui regroupe les activités du secteur tertiaire)²⁵⁰, Casablanca, est devenue une zone économiquement attractive. En effet, le processus d'urbanisation de cette ville est étroitement lié aux mutations économiques qu'a connues son port, entraînant de grands bouleversements dans la structure démographique et le fonctionnement de la ville.

²⁴⁸ Entre 1918 et 1932, le nombre d'établissements industriels est passé de 157 à 1 932 unités (Rochd, 1990).

²⁴⁹ Les flux migratoires se composent de notables marocains, d'hommes d'affaires et de colons européens.

²⁵⁰ Qui sont : des banques, compagnies d'assurance, sociétés d'import-export, directions des entreprises industrielles, bureaux d'études.

Durant le 19^{ème} siècle, la ville a connu un développement classé « *des plus spectaculaires*» (Aljem, 2018). Elle est passée d'une petite ville de 20000 habitants en 1900, à une ville d'un million d'habitants au recensement général de logement et d'habitat en 1960, et une ville à 2 millions 500000 habitants en 1987 (seule au Maroc) (Joumady, 1988). Cette **explosion démographique exceptionnelle** (exode rural, et attractivité économique) a conduit à l'apparition de nombreux problèmes d'ordre spatial, social et économique, rendant la maîtrise du phénomène urbain en cette ville très compliquée, notamment dans ses zones périphériques (Nejmi, 2018). Sur le plan spatial, avec une grave **crise du logement**, la ville a connu une **dégradation de sa médina**, une **dégradation du bâti** de l'ensemble **du centre-ville** (Cattedra, 2003), **et une prolifération de l'habitat informel**, dans la périphérie, sous deux formes (les plus répandues), à savoir : les bidonvilles qui sont devenus une marque de l'espace urbain casablancais et « l'habitat non réglementaire construit en dur »²⁵¹. Le renforcement du phénomène **d'exclusion sociale** s'est accentué surtout pour les habitants de revenus modestes, qui habitent dans la périphérie et se sentent marginalisées, exclus, bien que les tentatives de l'Etat pour résoudre cette situation critique ont échoué, « *On est donc devant une gestion chaotique de la ville; et celle-ci s'est trouvée à l'aube du 21ème siècle confrontée à la nécessité d'une mise à niveau sévère pour faire face à la mise en place urgente de bonnes infrastructures de circulation; de transport, d'équipement et d'espace de production, de récréation et de loisir et d'une politique de logement social pour une ville trois fois millionnaire.On peut ajouter aux causes de ses disfonctionnements une autre raison, qui est celle de la gestion foncière, avec l'existence d'une forte spéculation foncière sur les terrains* » (Nejmi, 2018, p. 47). À tous ces problèmes, s'ajoutent ceux des réseaux divers²⁵², d'accessibilité et de l'incapacité des moyens de transport à s'adapter aux besoins des habitants, compte tenu de la concentration de l'offre de service dans le centre-ville et de son insuffisance en périphérie. En effet, sa première place en matière d'attrait des investissements dans le pays et son rôle de locomotive économique du Maroc cachent « *plusieurs disparités sur le plan humain et social* » (Belkadi, 2015)²⁵³.

²⁵¹ « *Cette nouvelle forme d'urbanisation s'est faite soit sous forme d'occupation illégale de terrains, avec auto-construction de logements, soit sous forme de lotissements ne respectant pas les règlements d'urbanisme* » (Nejmi, 2018, p. 46).

²⁵²Le taux d'épuration des eaux usées atteint à peine 45% , tandis que le taux d'alimentation en eau potable ne dépasse pas 77% (Belkadi, 2015).

²⁵³ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

6.3.3 Les stratégies de requalification : Casa à la recherche d'une nouvelle image, 1984, la reprise de l'action sur la ville ...

Selon Cattedra (2003), l'intérêt pour la question urbaine casablancaise est apparu à la fin des années 1970, sans vraiment porter ses fruits jusqu'aux années 1980, suite aux émettes de 1981, alors qu'il y a eu une réelle reprise en main de la ville en **1984**²⁵⁴. Dans un premier temps, les politiques d'aménagement de la ville ont basé sur la stabilisation (fixation) des populations rurales dans leur communes²⁵⁵ (Gadal, 2005) afin de réduire la croissance urbaine de la ville.

Outre les projets de logements sociaux destinés principalement aux couches les plus défavorisées (Rochd, 1990), et dans un espace déjà caractérisé par la ségrégation sociale, depuis la période coloniale, le SDAU de Casablanca 1984, et dix ans après sa mise en œuvre, n'a pas apporté de solutions à ce problème (de ségrégation), au contraire, il l'a accentué en raison du traitement inégal des besoins (tant quantitatifs que qualitatifs) en termes d'équipements entre le centre et la périphérie (Chouiki, 1997, p. 97). En revanche, ce SDAU, venu apaiser les problèmes existants, a apporté une nouvelle ambition, celle de **métropolisation**²⁵⁶ et **d'internationalisation de la ville**.

En ce qui concerne la question de l'identité de la ville, le rôle du roi Hassan II a été décisif, dont ses discours, notamment sur le thème de la ville et de l'architecture, ont pris de l'ampleur. Il a insisté sur la nécessité absolue de créer une identité spécifique de la ville de Casa, en disant : « *la fierté que nous tirons de notre marocanité, la sauvegarde de notre authenticité et de notre civilisation pour permettre à nos enfants d'être fiers de ce que nous leur aurons légué* » et par « *notre profonde conviction que l'environnement matériel - abstraction faite des considérations familiales - marque d'un cachet indélébile tout individu* » (Extrait du discours du Roi Hassan II - 1979) cité par (Garret, 2003)²⁵⁷.

À Casablanca, la question de la valorisation patrimoniale liées aux valeurs affectives et historiques émanant des « lieux de mémoire » (Cattedra, 2003) était également l'une des

²⁵⁴ Sur les plans sécuritaire, urbanistique et gestionnaire (Cattedra, 2003).

²⁵⁵ Grâce à une stratégie qui vise à transformer une agriculture de survie en une agriculture fruitière et maraîchère d'exportation. Chose qui a conduit à stabiliser les habitants pendant un certain moment.

²⁵⁶ « Dans le plan de 1984, l'accent porte également sur les modalités pratiques de réalisation des objectifs d'aménagement de la métropole : mise en place d'une agence urbaine, définition de la demande solvable, résorption de l'habitat insalubre avec l'aide de la Banque Mondiale (100 000 habitants à Ben M'sick) » (Nejmi, 2018).

²⁵⁷ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie. En revanche, il a critiqué l'absence de caractère spécifique de la ville marocaine lorsqu'il a dit : « *si nous parachutions un citoyen marocain dans certains de nos villages, il se croirait dans un pays étranger* ».

priorités des pouvoirs publiques, dont ils ont commencé par dénombrer les bâtiments "à protéger"²⁵⁸ dans le cadre du SDAU²⁵⁹. Cependant, cette liste ne figurait pas dans le SDAU tel qu'il est approuvé en 1985, et des années plus tard, aucun bâtiment ne bénéficiait du classement comme monument historique (*op.cit.*). Force est de constater que l'ouvrage de l'architecte Jean-Michel Zurfluh sur la ville de Casa, qui a été publié en 1985, a permis « *la formulation de la première reconnaissance explicite d'un héritage architectural issu du colonialisme* » pour lequel une grande partie (de l'ouvrage) a été consacré aux bâtiments construits pendant cette période (Garret, 2003). En 1995, une association dénommée « CasaMémoire » engagée à la sauvegarde du patrimoine architectural de Casablanca a vu le jour, dont ses membres ne sont intéressés que par la sauvegarde des bâtiments issus du colonialisme. D'autre part, certaines actions urbaines touchant des édifices d'une valeur esthétique affirmée, dans l'ancien médina, ont été mise en place, telles que : la restauration des remparts (les limites de la ville ancienne), et la refabrication ex-nihilo de la Tour de l'Horloge, étant donnée un élément symbolique qui a disparu (Cattedra, 2003). En effet, selon ce dernier, au cours des années 1990, la ville est devenue remarquable pour son architecture coloniale.

Emanant de la volonté du roi Hassan II et de la logique d'internationalisation de la ville (Berry-Chikhaoui, 2007), une grande mosquée nommée Hassan II est née. Par sa conception, son emplacement et son style, ce monument est devenu l'élément structurant d'une centralité renouvelée et un moyen d'expression de l'art et des traditions architecturales du Maroc²⁶⁰ (Cattedra, 2003), combinant les valeurs du patrimoine marocain (culturel, religieux, artistique et historique), et les outils fonctionnels et technologiques de la modernité (*ibid.*). En fait, il est devenu l'élément fondateur d'une « reconfectionnalisation » de la ville (Berry-Chikhaoui, 2007, p. 150).

Suite à la réalisation de ce grand projet, quatre espaces ont façonné finalement l'évidence patrimoniale de Casa « *hiérarchisés de la manière suivante par les critères d'intérêt de ses fameuses étoiles : Mosquée Hassan II***, Centre-ville**, « Casablanca Art déco »**, quartier des Habous* et Ancienne Médina (sans étoile)* » (Cattedra, 2003)²⁶¹.

²⁵⁸ Tels que : des bâtiments construits durant la période du Protectorat, des mosquées de l'ancienne médina, etc. (Garret, 2003).

²⁵⁹ Le Schéma directeur d'urbanisme réalisé entre 1981 et 1985 par le cabinet Pinseau.

²⁶⁰ Des milliers d'artisans ont travaillé à son décor.

²⁶¹ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

Entre 1994 et 2002, afin de maîtriser le processus de métropolisation et de croissance urbaine, dans le cadre d'une politique de contrôle du territoire, ont été développés des pôles urbains secondaires dotés d'infrastructures et de services nécessaires, à savoir : services administratifs, bancaires, hospitaliers, scolaires, infrastructure de télécommunications, etc. Ces pôles destinés à accueillir les migrants issus de l'exode rural²⁶², sont devenus « des lieux symboles de la politique de décentralisation instituée par l'Etat marocain » (Gadal, 2005)²⁶³, dont l'appartenance physique de ces pôles à la Métropole casablancaise a été renforcée par la mise en place d'une seconde « ceinture autoroutière ». En améliorant la mobilité et l'accessibilité, les autorités ont tenté de renforcer le sentiment d'appartenance des populations locales à un même territoire métropolisé (*Ibid.*).

L'émergence des premiers grands projets à Casablanca remonte à la fin des années 1980²⁶⁴, et cette logique a connu un grand élan depuis l'année 2005 « du fait de l'arrivée de capitaux financiers provenant principalement des pays du golf » (Aljem, 2018)²⁶⁵. En fait, elle a été jugée comme une sorte de solution efficace à l'échec des actions antérieures, et pour surmonter « les blocages dus à la rigidité des outils de l'urbanisme classique », la généralisation des grands projets à Casablanca a été interprétée avec une réelle volonté d'ouverture sur l'international, de promotion de son attractivité, notamment en termes d'investissements, et de donner une nouvelle image d'un Maroc moderne en mouvement tout en donnant une marque symbolique à cette métropole économique (*ibid.*). Ils sont devenus les principaux outils des politiques sectorielles élaborées en marge des documents d'urbanisme. Les stratégies des politiques publiques en matière de développement et de planification de la ville de Casa peuvent être résumées comme suit :

²⁶² En effet, *l'exode rural ne représentant plus que 2 à 3 % du total du solde de croissance annuelle de la population* (Gadal, 2005).

²⁶³ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

²⁶⁴ Dont ils n'ont jamais atteint le stade de la réalisation, en raison de nombreux problèmes, tels que : l'incapacité du système de gouvernement classique de la ville à gérer et à mettre en œuvre de grands projets, l'absence d'ingénierie sociale, etc. (Aljem, 2018).

²⁶⁵ Agissant en partenariat avec les holdings locales notamment la CDG développement. Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

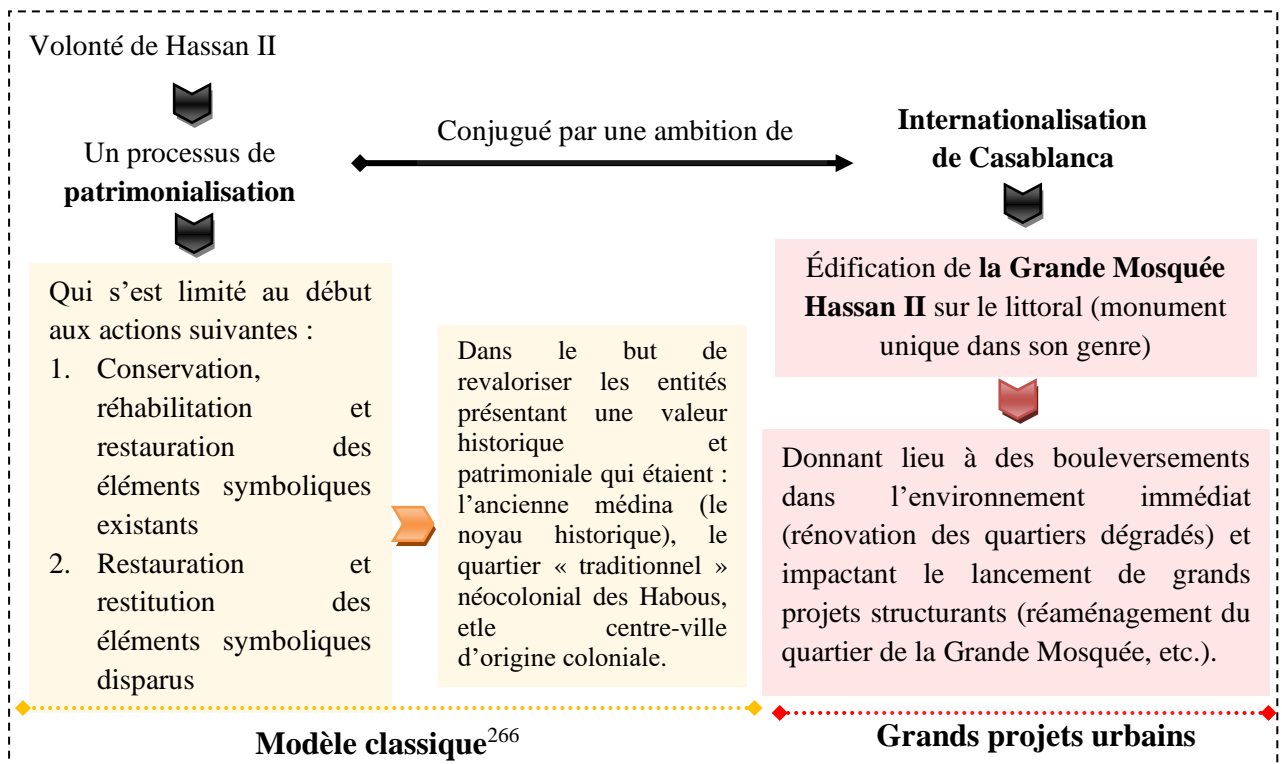


Figure 6.19. Les politiques publiques d'intervention urbaine à Casa : du modèle classique à la logique des grands projets urbains²⁶⁷.

Source : établie par l'auteur (2020).



Figure 6.21. La mosquée Hassan II.



Figure 6.20. La réhabilitation de l'ancienne Médina

Source : (e-Madina, 2015)²⁶⁸.

²⁶⁶ Selon un urbanisme prévisionnel sur la base des outils d'urbanisme réglementaire (SDAU, PA, PZ, PDAR), où le principal acteur est l'Etat et ses différents démembrés.

²⁶⁷ qui relèvent des instruments de l'urbanisme opérationnel, gérés par des institutions ad-hoc dédiées à assurer le portage et la conduite des projets (Aljem, 2018).

²⁶⁸ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

Tableau 6.7. Les stratégies de requalification de la ville de Casablanca.

Enjeux	Stratégies	Grands projets/actions
<p>Internationalisation de Casa en renforçant son attractivité et sa compétitivité et en essayant de donner à la ville une dimension durable et innovante</p>	<p>Revalorisation stratégique de la façade maritime</p>	<p>Edification sur le littoral casablancais de la mosquée Hassan II (première référence à l'international) et sa mise en valeur comme élément structurant d'une centralité renouvelée à travers ; la rénovation des quartiers dégradés environnants et la requalification de son environnement immédiat ; réaménagement des boulevards, aménagement d'espaces verts entre le bassin de plaisance et la muraille de la médina, renforcement des réseaux.</p>
	<p>Renforcer la dynamique de développement de Casablanca en attirant les investisseurs étrangers</p>	<p>Se tourner vers un tourisme d'affaire par la création des hôtels modernes, des tours sièges à louer en espaces bureaux d'une architecture moderne.</p>
	<p>Asseoir un rôle économique durable dans l'économie mondiale, et attirer des activités à forte valeur ajoutée et des personnes compétentes</p>	<p>« Recyclage » de certains espaces comme la zone Est et le port</p>
	<p>Métropolisation de Casablanca à travers des programmes immobiliers ambitieux et le développement durable</p>	<p>Mise à niveau permanente des structures urbaines d'accueil et d'attraction des investissements nationaux et étrangers</p>
<p>Réhabiliter la vocation océane de Casablanca (assurer l'ouverture de la ville sur l'océan)</p>	<p>Valoriser le front d'eau (la façade maritime) : rénover sa corniche faisant du front de mer un espace convivial à travers les aménagements de haut niveau tout en assurant le plus de dégagement visuel possible sur le port de plaisance</p>	<p>Projet de la Marina : développé autour du port de plaisance, décomposé en 4 secteurs ; Marina, Remblas, portes Océanes et jardins de la mosquée. Il est constitué notamment d'espace sans voitures, principalement dédié aux activités d'affaires, de tourisme, de commerce, d'animation et de loisirs, dont il abrite généralement des équipements de haut standing, tels que : des hôtels 5 étoiles, un palais des congrès, un yacht club, des restaurants, des centres commerciaux, des espaces verts aménagés en promenades piétonnes, des activités nautiques liées au port de plaisance, etc. Le sous-sol est réservé pour le stationnement.</p>
	<p>Protéger les espaces non construits et garantir une accessibilité de l'océan pour tous d'Est en Ouest</p>	<p>Construction d'une des plus longues avenues du monde (de la mosquée jusqu'en direction de l'aéroport Mohamed V)</p>
	<p>Réorganiser en profondeur le réseau de transport et moderniser ses moyens afin de répondre aux besoins croissants de mobilité engendrés par le développement de la ville</p>	<p>Création d'un port de plaisance, en offrant à ses habitants et aux touristes une promenade piétonne exceptionnelle tout le long de son front de mer entre le port et la grande Mosquée.</p>
<p>Rattraper les retards accumulés dans tous les domaines</p>	<p>Réorganiser en profondeur le réseau de transport et moderniser ses moyens afin de répondre aux besoins croissants de mobilité engendrés par le développement de la ville</p>	<p>Renforcer les infrastructures de déplacement : Le Programme de Déplacement Urbain (PDU) mis en place en 2004, création de tramway, des gares multimodales, autoroute, deux gares ferroviaires multimodales, etc.</p>

Mise à niveau généralisée des infrastructures et des services urbains fondée sur les grands projets structurants à fort impact économique et social	La réalisation de nouvelles centralités urbaines.
Reconversion de friches et revitalisation des zones dégradées	La réhabilitation de l'ancienne Médina (en se basant sur trois volets : bâti, jardins et espaces publics)
Des actions publiques sous forme de réaménagement urbanistique, de requalification architecturale, ou de véritable rénovation urbaine	La démolition de constructions voire même d'îlots entiers d'immeubles de rapport ou de villas d'époque coloniale tels que : le théâtre Mohammed V, l'Hôtel d'Anfa, des cinémas, des cafés, etc. qui sont remplacés par des résidences haut standing.
Renforcer le potentiel commercial et touristique de Casablanca	L'implantation des centres commerciaux comme MORROCO MALL, ANFAPLACE, TECHFINECENTER, MARINAMALL, TWINCENTER, etc.
	Créer un projet d'espace récréatif : le projet Sindibad, créer une nouvelle centralité : le Projet Anfa.
Assurer une connexion entre les quartiers périphériques et le centre-ville	Création d'une relation « Marina – Médina » par la mise en place d'un réseau de transport en commun au niveau du boulevard urbain existant entre eux.

Source. Etabli par l'auteur sur la base des données de (Cattedra, 2003 ; Berry-Chikhaoui, 2007 ; Barthel, 2010 ; Aljem, 2018 ; Nejmi, 2018).



Figure 6.22. Le Grand Théâtre de Casablanca.



Figure 6.23. La marina.

Source : (e-Madina, 2015)²⁶⁹.

²⁶⁹ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

- **Impacts des politiques publiques sur l'identité de la ville de Casa**

La création de la mosquée Hassan II a permis à la ville d'acquiescer une dimension patrimoniale, au moment où elle « *a été décrite comme **une ville sans culture et « sans citoyens », ville sans âme, ville d'émeutes à l'occasion, qui s'est faite par l'argent et les métiers de l'industrie** » (Cattedra, 2003)²⁷⁰. Bien que d'autres chercheurs comme Daoud & Guennoun (2005) aient un regard complètement différent quand ils disent : « *On dit Casablanca sans histoire. C'est faux : Casablanca a une longue histoire... La ville, fondée par les Phéniciens, et anciennement dénommée Anfa, est successivement occupée par les Almoravides, les Almohades, les Génois, les Portugais* » (ibid., p. 203).*

Contrairement à son père, Hassan II²⁷¹, l'implication de Mohamed VI dans les questions urbaines a contribué à accélérer le développement de grands projets d'aménagement par le biais des investissements étrangers (Barthel, 2010). En fait, à l'exception du projet de la mosquée Hassan II, qui représente une expression des traditions artistiques et architecturales du Maroc ainsi que l'ancienne médina (le noyau historique), le quartier « traditionnel » néo-colonial des Habous ou Nouvelle médina²⁷², le centre-ville d'origine coloniale d'architecture art déco moderne qui représentent et renforcent « une identité culturelle marocaine », le recours à cette logique d'urbanisme par les grands projets a eu de multiples impacts sur la ville et son identité. Certes, il a réussi à renforcer la spécificité de la ville en tant que ville portuaire et océanique par la valorisation de sa façade maritime, mais il a également créé de nombreux problèmes. Organisation incohérente de la ville.

En ce qui concerne les éléments matériels qui composent l'identité de cette ville, ces politiques ont conduit à la création de nouveaux projets qui rompent complètement avec les anciens tissus (le modèle idéal de la ville arabo-musulmane). Le manque de cohérence et d'homogénéité entre eux et leur environnement immédiat, est l'une des principales caractéristiques de ces projets. En effet, ces nouveaux grands projets, majoritairement de haut standing, posent des problèmes d'intégration dans leur environnement, conduisant à des ruptures autant spatiales que fonctionnelles (Aljem, 2018), comme le souligne également Cattedra (2003) : « *les objets que l'on retrouve aujourd'hui étalés sur la vitrine patrimoniale de la ville n'attestent ni de la même origine ni de la même logique* ».

²⁷⁰ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

²⁷¹ Peu impliqué à la fin de son règne dans les affaires urbaines du royaume.

²⁷² Construite entre les années 1920-1940, exemple présumé d'urbanité musulmane.

Pour ce qui est d'éléments immatériels constitutifs de l'identité de cette ville, ces politiques ont changé l'image de la ville, longtemps véhiculée dans la mémoire de ses habitants, et affaibli le sentiment d'appartenance et d'appropriation des habitants casablancais de leur ville. En effet, de multiples mouvements de repli de population (de revenus faibles et moyens) vers la périphérie de la ville, en raison de la hausse des prix accompagnant ces grands projets (comme le projet de réhabilitation de l'ancienne Médina). Le réaménagement du quartier de la Grande Mosquée a entraîné à lui seul la démolition d'un secteur de 50 hectares (plus de la moitié de la médina, considéré comme insalubre et sur-densifié) et la délocalisation de 100 000 habitants (Cattedra, 2003). En centre-ville également, il y'a eu la destruction de vieilles bâtisses coloniales et récupération des parcelles pour en faire des hôtels modernes, des tours sièges à louer en espaces bureaux, d'une architecture moderne. Le centre-ville se vide de l'habitat et renforce l'adjectif de quartier d'affaires autour du port et des gares ferroviaires comme Casa port. On assiste au phénomène de gentrification. Le citoyen se retrouve marginalisé et à l'écart de tout processus de concertation dans les phases amont de définition des projets (Aljem, 2018). Selon cet auteur, les espaces publics proposés sont réduits en termes de la densité de leurs programmes, offrant peu d'espace d'urbanité et d'échanges. La mauvaise gestion de la ville, incarnée par des retards dans la mise en œuvre des programmes socio-économiques, ainsi que les difficultés sociales sont des raisons qui ont provoqué les problèmes mentionnés ci-dessus.

6.4 Toulon (France), une ville portuaire aux richesses naturelles indéniables...

6.4.1 Présentation de la ville de Toulon

Ville méditerranéenne située au Sud-est de la France, Toulon, est la commune chef-lieu du département du Var et le siège de sa préfecture. Elle s'étend sur une superficie de 42,84 km² et abrite une population estimée à 176 198habitants selon le recensement de 2018 (INSEE, 2018) soit une densité de 4 113hab/km². Toulon est également le siège de la communauté d'agglomération « Toulon Provence Méditerranée » (TPM) et le moteur économique du VAR.



Figure 6.25. Situation de Toulon par rapport à son pays.

Source : Wikipédia.



Figure 6.24. Situation de Toulon dans son département (Var).

Source : Wikipédia.

Au bord de la Méditerranée, Toulon s'est créée le long de la plus grande rade d'Europe. En effet, la structure exceptionnelle du site a fortement marqué l'histoire et la composition

spatiale de cette ville. Entourée de hautes collines de calcaire²⁷³ et nichée entre la longueur de la mer et la montagne, Toulon bénéficie de nombreux atouts naturels donnant lieu à des paysages naturels exceptionnels.



Figure 6.26. Vue de la ville de Toulon, sa rade et son port depuis le Mont Faron.

Source : <https://www.lesbateliersdelarade.com/histoire-rade.html>

À travers sa base navale (le plus grand port militaire français), Toulon est considérée comme la capitale économique du Var, dont les secteurs de l'administration (publique ou privées), de services, de commerce, de tourisme et de la recherche constituent l'essence de l'économie de cette ville. Elle partage avec Hyères-les-Palmiers un aéroport par lequel transitent environ 500000 passagers par an.

6.4.2 Les évènements marquants de l'histoire de Toulon

Anciennement connue sous le nom de « Telo Martius », sa fondation remonte au premier siècle avant JC (PaSquaLini, 2000, p. 35), dont le rôle et l'histoire de la ville étaient étroitement liés à sa rade. Pendant longtemps, c'était un port de pêche de taille très

²⁷³(Les bateliers de la Rade, 2019).

modeste, considéré comme un débouché important pour son arrière-pays riche par son agriculture. L'histoire de cette rade a vraiment commencé avec les rois de France après le rattachement du royaume de Provence à celui de France en 1481 (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009).

6.4.2.1 Spécificité du port de Toulon, caractéristiques physiques et fonctions diversifiées ...

Considérée comme la plus belle rade de la Méditerranée, la particularité de cette rade réside dans sa situation géographique et dans la spécificité de ses caractéristiques physiques (un site exceptionnel)²⁷⁴, qui permettent une défense militaire efficace sur 360 degrés.

En plus de sa vocation commerciale, cette rade est devenue plus tard un grand port militaire²⁷⁵ après la mise en place d'un arsenal Maritime au XVI^{ème} siècle (PaSquaLini, 2000, p. 35). Cela a permis à la vocation militaire de la ville de remonter à la surface. Il a été désigné en 1666 comme le premier port de guerre du Levant (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009).

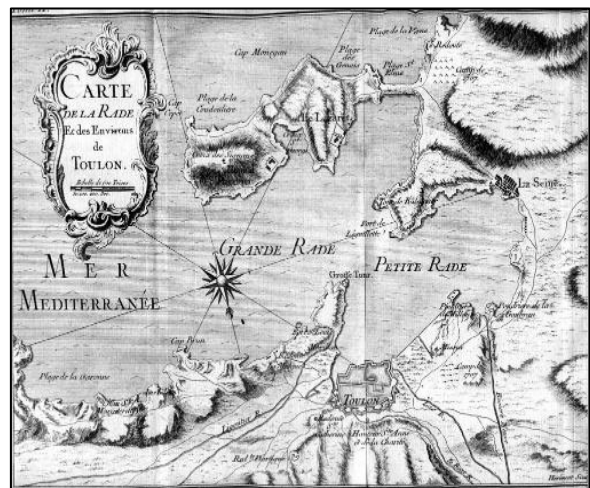


Figure 6.27. La rade de Toulon.
Source : (Les bateliers de la Rade, 2019)²⁷⁶.

Le port militaire a joué un rôle rayonnant dans le bassin méditerranéen dans l'histoire de la marine française depuis 1789. Ce n'est qu'en 1962, avec la fin de la période de la colonisation française en Algérie, que l'activité militaire intensive de Toulon a pris fin. La grande complexité de cette rade réside dans le lien étroit entre activités portuaires civiles « classiques » (fret, ferry, plaisance...) d'une part, et activités militaires de premier rang au niveau national, d'autre part.

6.4.2.2 L'après-guerre et l'apparition de problèmes multiples...

²⁷⁴Un abri remarquable de grandes profondeurs d'eau pour l'accueil des navires.

²⁷⁵Le premier établissement militaire en Méditerranée devant Marseille.

²⁷⁶ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

Située au fond de la rade²⁷⁷, la ville s'est développée le long de la mer au pied des collines (Girault, 1986, p. 215) et du mont Faron (PaSquaLini, 2000, p. 34), cloisonné par un relief marqué. Le transport par voie maritime a été largement préféré car moins onéreux, au transport terrestre (*ibid.*, p. 35). Grâce à l'ampleur du port, la construction et les activités ont été étendues (*ibid.*, p. 38).

Sur le plan spatial et urbanistique, la problématique de l'urbain a pris naissance après la seconde guerre mondiale, où la ville a été reconstruite après la destruction de parties entières de celle-ci, conduisant à l'émergence de nombreux problèmes : urbanisme anarchique, absence de mise en valeur des vieux quartiers du port, le front de mer cache la rade, ainsi que l'apparition d'un quartier situé au bas de la vieille ville appelé le « Petit Chicago »²⁷⁸ donnant une mauvaise image et une mauvaise réputation à la ville dans les années 1950, qui a duré longtemps.

Cette problématique est aggravée par la fin de la période de colonisation française en Algérie, qui a donné lieu à des afflux intenses des pieds-noirs, et par conséquent une forte demande en logement²⁷⁹, autour d'une vieille ville qui ne cesse de se dégrader. Ces problèmes sont traduits par de nombreux maux urbains et socio-économiques. En effet, la forte déprise économique et sociale, qui a commencé dans les années 1970, a conduit à l'élévation du taux de chômage²⁸⁰, le développement de la délinquance, en particulier dans le centre-ville qui était en plein délabrement, la paupérisation du cœur de la ville et la fermeture successive de ses commerces, des problèmes d'accessibilité et de déplacement dues à la saturation du trafic routier²⁸¹ et l'apparition des friches urbaines. À tout cela, s'ajoutent des problèmes de la mauvaise gestion de la ville, notamment sous le mandat du maire Maurice Arreckx²⁸².

Pendant cette période de domination du front national, la situation critique de la ville ne s'est pas améliorée, au contraire, elle a été marquée par l'isolement institutionnel de la commune et la faible activité de l'équipe municipale (Samson, 1997 cité par Artioli, 2014). Critiquant la mauvaise situation de cette ville, le journaliste Benoît Helme (2019) a dit :

²⁷⁷ L'Arsenal militaire se situe en plein cœur du centre-ville.

²⁷⁸ « Petit Chicago » ou simplement « Chicago », surnom fut donné par les pêcheurs.

²⁷⁹ La construction à la hâte de nouveaux logements (collectifs).

²⁸⁰ Le taux de chômage à Toulon dépassait les 20 % de la population active en 1999 (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009).

²⁸¹ Lié à la mauvaise politique des transports de l'agglomération.

²⁸² Qui ont contribué à la victoire du Front national aux élections municipales de 1995, ce dernier a gouverné la ville jusqu'en 2001.

« *Façon odyssee de l'échec pourtant, le Front national accusait en 2001 un lourd bilan* », dont il a cité de nombreux problèmes tels que ; taux de chômage élevé, absence d'investissement, endettement de la ville, dépérissement du centre-ville par le vide, etc. Ce n'est qu'après les élections de 2001 et l'arrivée du maire « Hubert Falco » que la ville a connu un nouveau souffle, une nouvelle démarche et de nouvelles ambitions.

6.4.3 Les stratégies de requalification : Toulon à la recherche d'une nouvelle image

Au début du XXI^e siècle et depuis son premier mandat, Hubert Falco s'est engagé à adopter une démarche visant à améliorer l'image de Toulon, et à l'affirmer comme une véritable métropole régionale à travers de grands projets. Le processus de métropolisation de Toulon est assuré par la conjugaison et mobilisation de divers outils tels que le PDU et le projet Rade. Force est de constater que le port a été au centre de multiples projets, a subi une phase de changement profond²⁸³, en passant de l'économie productive à l'économie résidentielle (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009). Le processus de métropolisation de Toulon ne s'est pas seulement limité au centre-ville, mais il a touché la rade et ses communes environnantes, ce qui lui a valu l'appellation « Grand Projet Rade ».

Compte tenu des spécificités de cette ville, et afin de miser davantage sur la valeur ajoutée de chaque opération engagée, des notions clés et des approches particulières ont été adoptées fixant les priorités des acteurs décideurs et qui sont : développement durable²⁸⁴, développement des entreprises de haute technologie au bord de la Méditerranée, développement d'un enseignement supérieur de qualité²⁸⁵, soutien à la création et à l'installation des entreprises²⁸⁶.

« Ouvrir la ville sur le port en rendant ce dernier aux habitants », sur la base de ce principe, le port était au cœur du renouveau urbain de la ville de Toulon. Les stratégies suivies pour la requalification de cette ville étant diversifiées et nombreuses. Nous résumons les plus emblématiques dans le tableau suivant :

²⁸³ Ce qui coïncide avec la remise à plat du schéma de gouvernance local (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009).

²⁸⁴ Adopter une démarche durable, à l'aide d'un référentiel « développement durable » qui guide chaque porteur dans sa démarche, dont il est exigé de faire une étude d'opportunité sur la mise en œuvre d'une démarche de type Approche Environnementale de l'Urbanisme pour chaque opération, afin d'assurer une meilleure maîtrise des conséquences environnementales des opérations engagées.

²⁸⁵ Dont plusieurs laboratoires sont associés à de nombreux projets, des pôles de compétitivité, avec la Fondation Méditerranéenne des Études Stratégiques, des pépinières et hôtels d'entreprises en cours d'installation.

²⁸⁶ Notamment celles créatrices des espaces urbains sensibles, permettant de maximiser les chances de développer et de pérenniser les projets.

Tableau 6.8. Les stratégies de requalification de la ville de Toulon.

Enjeux	Stratégies	Grands projets/actions	
<p>Renforcer la vocation maritime de la ville, ses fonctions métropolitaines supérieures, sa compétitivité et son attractivité, en se basant sur les axes du développement durable, de la haute technologie, de l'innovation, de la grande plaisance et la recherche scientifique</p>	<p>Développer les activités maritimes allant de la grande plaisance à l'implantation d'entreprises spécialisées afin de promouvoir : les technologies marine et sous-marines et le secteur de la santé</p>	<p>Création des pôles de compétitivité : Pôle Mer, pôle technologique de plaisance, Pôle des énergies non génératrices de gaz à effet de serre CapÉnergies, Pôle Santé Eurobiomed, etc.</p> <p>Création du Centre d'Essais et d'Expertises en Mer Profonde (CEEMP), développement d'observatoires scientifiques sous-marins et des champs en Offshore profond et ultra profond ainsi que le développement des énergies marines renouvelables</p> <p>Contrat de baie de la rade de Toulon (signé en 2002): Outil essentiel pour une politique de haute qualité environnementale (il a permis de rassembler tous les acteurs de la vie de la rade autour d'objectifs communs).</p>	
	<p>Dynamiser le port et assurer une nouvelle « ouverture maritime" par la réalisation des équipements portuaires favorisant l'intégration ville/port et la réappropriation du port par la population</p>	<p>Protection de la rade par l'aménagement de la grande jetée de Toulon, amélioration de la qualité des eaux de la rade et des milieux aquatiques, développement d'un parc d'activités consacré aux hautes technologies marines et sous-marines et au secteur du yachting professionnel.</p> <p>Modernisation de la gare maritime Toulon, réaménagement du Quai du port de commerce (y compris aménagement des espaces de promenades, parking, etc).</p>	
	<p>Déployer un système d'enseignement supérieur et de recherche de haut niveau en favorisant la croissance de l'offre de formation en quantité et en qualité, en renforçant les connexions avec les filières économiques d'excellence du territoire tout en plaçant l'innovation au cœur du développement économique et scientifique</p>	<p>Création d'un Quartier labilisé "de la créativité et de la connaissance" en plein centre-ville de Toulon, contenant : une école supérieure d'art et de design, un business school, des bureaux du Conseil départemental, une nouvelle médiathèque, etc.</p> <p>Nouveau Schéma Universitaire qui comprend des opérations de construction de bâtiments universitaires et de résidences pour étudiants ainsi que des acquisitions d'équipements scientifiques : Institut des Sciences de l'Ingénieur de Toulon, La Maison de la Recherche Euro-méditerranéenne, l'Institut Ingémédia, Un site scientifique à visibilité internationale pour les équipements sous-marins.</p>	
	<p>Promouvoir le secteur du tertiaire supérieur</p>	<p>Création d'un centre d'activités et d'affaires à vocation métropolitaine : destiné à l'accueil de fonctions tertiaires supérieures, de sièges d'entreprises, etc.</p>	
	<p>Assurer une meilleure mobilité dans une logique durable de renouvellement urbain</p>	<p>Assurer un système de transports performant à l'échelle métropolitaine et une meilleure accessibilité vers et dans la ville</p>	<p>Création d'un tramway et d'une ligne LGV, réaménagement et création de voiries d'entrée ouest de l'agglomération, réalisation d'un équipement de transport collectif en site propre</p>
		<p>Développer des liaisons maritimes : afin d'adapter l'offre à la demande croissante</p>	<p>Développer le transport maritime urbain (bateau bus) ou navettes maritimes, par une desserte plus étendue et des fréquences plus élevées notamment par une évolution du parc de bateaux (navettes propres et hybrides), une modernisation des points d'accostage actuels et la réalisation d'une nouvelle gare maritime.</p>

	Développer un transport de marchandises durable	Transférer sur navire, des camions ou leurs remorques qui empruntent traditionnellement la route
La promotion touristique du territoire	Promouvoir les secteurs de la croisière et de la plaisance plus intégrées à proximité du centre-ville	Création d'un nouveau port de plaisance et reconversion des friches en espaces dédiés au tourisme balnéaire.
Devenir un site culturel de « renommée nationale et internationale »	Revaloriser la culture et animer la vie culturelle de la ville par la création de grands équipements culturels en renforçant les institutions existantes	Inauguration du théâtre Liberté en 2011 – labellisé scène nationale : Qui plus que la richesse de ses programmes culturels, il est devenu un lieu de débats entre citoyens, dont il organise différentes discussions au sujet de tendances émergentes.
		Organisation d'une expo Picasso, rénovation du musée d'art de Toulon, création d'un Conservatoire national à Rayonnement Régional (CNRR), création de plusieurs musées et Halles de concert, L'École Supérieure d'Art (ESA), La villa Tamaris Centre d'art, etc.
	Organiser des événements et des festives diversifiés et encourager les activités liées à la culture toulonnaise (tout en revalorisant le front de mer)	Fêter le cinéma à tarif réduit.
		Rénovation d'une rue située en centre-ville en une rue des Arts (Inaugurée en mai 2017), où s'installent des ateliers d'artistes, de stylistes, de musiciennes, de galeries, de créateurs, etc.
		Organisation des soirées festives comme le festival Design Parade, une expo Depardon dans le Musée de la Marine, le Festival International de Mode et de Photographie, etc.
Redynamiser le centre-ville et lui conférer à nouveau vitalité et attractivité	Redonner envie aux Toulonnais de venir consommer dans le centre-ville	L'opération commerciale de la rue Pierre-Semard dédiée à la culture et aux arts de la décoration
	Prise en compte des questions du logement, et dans une moindre mesure celle des crèches et d'autres services sociaux.	Rénovation du centre-ville, ses façades (opération lancée depuis 2002) et de l'ancien quartier surnommé « Chicago »
		Développer d'une politique de logement permettant d'accueillir les salariés
Préserver son patrimoine et mettre en valeur l'architecture de sa vieille ville en particulier.	Établissement d'une réglementation : Privilégier les restitutions à l'identique pour éviter les anachronismes. Les ornements, les enduits, les teintes et les menuiseries des façades doivent être conformes à l'état d'origine. Il est toujours indispensable de faire valider un choix de couleur avant d'entreprendre des travaux ou une rénovation.	

Préserver la nature	Laisser une place importante aux espaces verts, avec plus de cinq cents hectares au grand air et la mise en place d'une véritable stratégie de préservation et de mise en valeur des terres agricoles sur son territoire	Préserver les espaces naturels, aménager les Monts et les massifs de la ville et assurer leur accessibilité en leurs dotant d'activités pour le public : zoo, mémorial du débarquement, aires de pique-nique, sentier de randonnées, etc.
---------------------	--	---

Source : (Provence Méditerranée, 2015 ; Actualité Maritime, 2016 ; Guillaume de Saint Vulfran, 2016 ; Guide, 2018 ; Chaffin, 2018 ; Var-Matin, 2019).



Figure 6.30. La place de la liberté à Toulon, où se situe le théâtre Liberté.

Source : (Benoît Helme, 2019)²⁸⁷.



Figure 6.28. L'évènement TallShips Regatta.

Source : (Nice-matin, 2013)²⁸⁸.



Figure 6.29. Châteauvallon - Scène Nationale.

Source : <https://metropoletpm.fr/culture/article/chateauvallon-scene-nationale>

²⁸⁷ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

²⁸⁸ Page non indiquée, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

Dans une stratégie basée sur la revalorisation et l'exploitation des spécificités de la ville, en tant que ville portuaire, disposant du plus grand port militaire de la Méditerranée, la politique de développement urbain de cette ville, s'appuyait sur plusieurs sources dont les plus importants sont celles de la Marine Nationale qui sont à la fois : les espaces réservés aux activités militaires²⁸⁹, le foncier et ses ressources de savoir et de technologie (marine et sous-marines)²⁹⁰ (Artioli, 2014). Ces ressources sont considérées comme créatrices de valeur ajoutée dans le développement de la ville. En effet, selon cet auteur, dans le but d'intégrer la Marine Nationale dans un projet métropolitain, elle était considérée comme « *le berceau de l'expertise et des technologies utiles au développement local* ». La base navale de cette ville est devenue plus tard une référence en matière d'industrie et de la recherche scientifique de très haute technologie à l'échelle mondiale.

Concernant le port (civil), ses activités, et après son intégration dans le processus de développement de la ville, parallèlement au port militaire, la fonction portuaire commerciale, longtemps négligée, entravée par sa mauvaise accessibilité terrestre et quasiment déconnectée avec l'activité industrielle locale (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009), a finalement été intensifiée, connaissant une des plus fortes progressions en termes d'accueil de croisières. En effet, le port de commerce est devenu le premier port français pour la desserte de la Corse avec plus de 65 % du trafic. Non seulement le commerce, mais aussi, la plaisance²⁹¹ et les loisirs sont présents dans la rade de Toulon (qui s'étale sur 45.3km de linéaire côtier)²⁹². Contrairement à la pêche, qui est restée une activité patrimoniale à l'état résiduel, le domaine du passager s'est développé et est devenu une force dans cette ville. La rade est devenue un lieu touristique privilégié, abritant de nombreux navettes et bateaux touristiques permettant la possibilité de visiter toute la région.

En revanche, comme le déclarait Hubert Falco, Président de Toulon Provence Méditerranée dans le document « Un territoire d'avenir - Une métropole de compétitivité »²⁹³ en disant : « *Dans une économie mondialisée où la technologie et la*

²⁸⁹ En particulier ceux situés en front de mer.

²⁹⁰ Conjuguées avec celles de l'entreprise de construction navale DCNS.

²⁹¹ « *Les divers ports de la rade abritent de petites flottes de navire de pêche de faible tonnage, laissant peu à peu la place aux navires de plaisance, voiliers et yachts de luxe en escale* » (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009).

²⁹² cela a donné lieu à « *des activités d'échelle très variée : nationale (Marine), macro-régionale (trafics passager et fret vers la Corse, et dans une moindre mesure vers l'Afrique du Nord ; projets portant sur la croisière et la grande plaisance) et locale (petite plaisance)* » (*ibid.*).

²⁹³ Voir la référence (Provence Méditerranée, 2015) dans la bibliographie.

connaissance jouent un rôle crucial, Toulon Provence Méditerranée souhaite favoriser le développement d'un enseignement supérieur de qualité, axé sur des domaines de compétences reconnus et en adéquation avec les besoins recensés des entreprises » (p. 17). En effet, afin de promouvoir la recherche scientifique, plusieurs écoles supérieures, pôles compétitifs, et laboratoires de recherche ont été créés, devenant des leviers pour développer des activités technopolitaines (pépinières, hôtels d'entreprises, plate-forme d'accès mer, etc. Le développement durable et la haute technologie (marines, sous-marines) sont leurs priorités ainsi que le développement du secteur du tourisme et de la santé.

Dotée de plusieurs équipements culturels de dimension régionale (opéra, conservatoire national de région, théâtre Liberté, etc), « *la ville est devenue agréable à vivre et ouverte à une culture métissée...elle devient une référence culturelle et festive sur le long chemin escarpé de la Côte d'Azur* » disait le journaliste Benoît Helme (2019).

En termes de valorisation du centre-ville, et afin d'assurer la réussite des opérations de rénovation urbaine, des immeubles ont été largement rachetés²⁹⁴ en vue d'assurer la maîtrise du foncier, à l'aide d'un contrat signé avec la société d'économie mixte Var Aménagement Développement (VAD), dont la mission est d'aménager 23 ha de la vieille ville. Répondre aux besoins et aux aspirations des Toulonnais, ne concerne pas seulement sa population civile, mais aussi les militaires qui y résident. En effet, « *À Toulon, donner aux militaires qui viennent ici un endroit décent pour vivre est une priorité pour la Préfecture Maritime dans le cadre d'une pression sur le marché du logement toulonnais qui a augmenté au cours des dernières années* » (Artioli, 2014)²⁹⁵.

Unique par sa richesse naturelle (mer, montagnes) et la beauté de ses paysages, la politique de la ville s'est engagée à la préservation de cette richesse. Toutes les actions économiques menées sur ce territoire sont inscrites dans la recherche d'un équilibre entre « assurer un développement économique et urbain et protéger l'environnement de la ville ». Au fait « *ce territoire a su garder son éclat naturel* » affirme Hubert Falco²⁹⁶. En revanche, la ville est devenue le théâtre de grands événements, à titre d'exemple, depuis l'escale des TallShips' Races, l'agglomération toulonnaise est devenue une référence en matière d'accueil de grands et prestigieux voiliers en Méditerranée française ; elle accueille aussi de nombreux

²⁹⁴ Dont « *il a fallu préempter, négocier avec les propriétaires, exproprier et reloger la population concernée* »(Artioli, 2014).

²⁹⁵ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

²⁹⁶ Dans le document « Un territoire d'avenir - Une métropole de compétitivité ».

événements nautiques toute l'année comme le Tour de France à la voile ou la semaine olympique française de voile qui réunit près de 1000 compétiteurs et 400 embarcations.

6.5 Synthèse des trois exemples : croisement de regard entre les trois villes

Le passé des trois villes étudiées, avant leur requalification, se ressemble en grande partie au présent (situation actuelle) de la ville de Jijel. En termes de comparaison, les trois villes (Marseille, Casablanca et Toulon) ont suivi des stratégies basées sur une logique des grands projets urbains visant à transformer et revaloriser l'image de leur ville, leurs fonctionnements et leurs identités « la symbolique de la ville » (Berry-Chikhaoui, 2007). Ces trois villes ont suivi des stratégies différentes mais bénéfiques pour l'espace urbain ; en transport, en fluidité, en modernité Le port étant le lieu noyau qui joue le rôle de pivot attirant et distribuant les flux autour de lui.

Partant de la perspective de combinaison entre des piliers de métropolisation d'une ville portuaire « des thèmes classiques du renouvellement urbain », à savoir : la reconquête du front de mer (water front) et le développement durable, chaque ville a conçu sa stratégie et son avenir tout en renforçant sa spécificité de ville portuaire en alliant son passé, son histoire et ses traditions avec les nouvelles exigences de modernité. L'aboutissement aux objectifs prédéfinis, dans chaque exemple, s'est fait grâce à la conjugaison de plusieurs facteurs notamment :

- L'essor économique du port (son rôle important).
- La volonté politique de chaque ville de se repositionner au niveau régional et à l'international.
- Penser à la ville globalement et ne pas se concentrer sur un seul aspect/secteur. Au fait, la prise en charge de tous les composants de la ville, depuis son front de mer, son centre-ville jusqu'à sa périphérie, est indispensable.
- Valoriser l'image de la ville comme objectif principal.

En revanche, la valorisation de la spécificité de chaque ville elle-même était un enjeu crucial pour chacune d'elles, et, il semble inabouti en particulier dans le cas de Casablanca, qui tend à moderniser la ville par le biais de grands projets structurants d'une architecture moderne. Force est de constater également que dans les deux premiers exemples, la population se retrouve marginalisée, alors que dans le dernier exemple, elle a été plus au moins intégrée dans sa stratégie de développement.

Les stratégies adoptées dans les 3 exemples sont résumées dans le schéma ci-après :

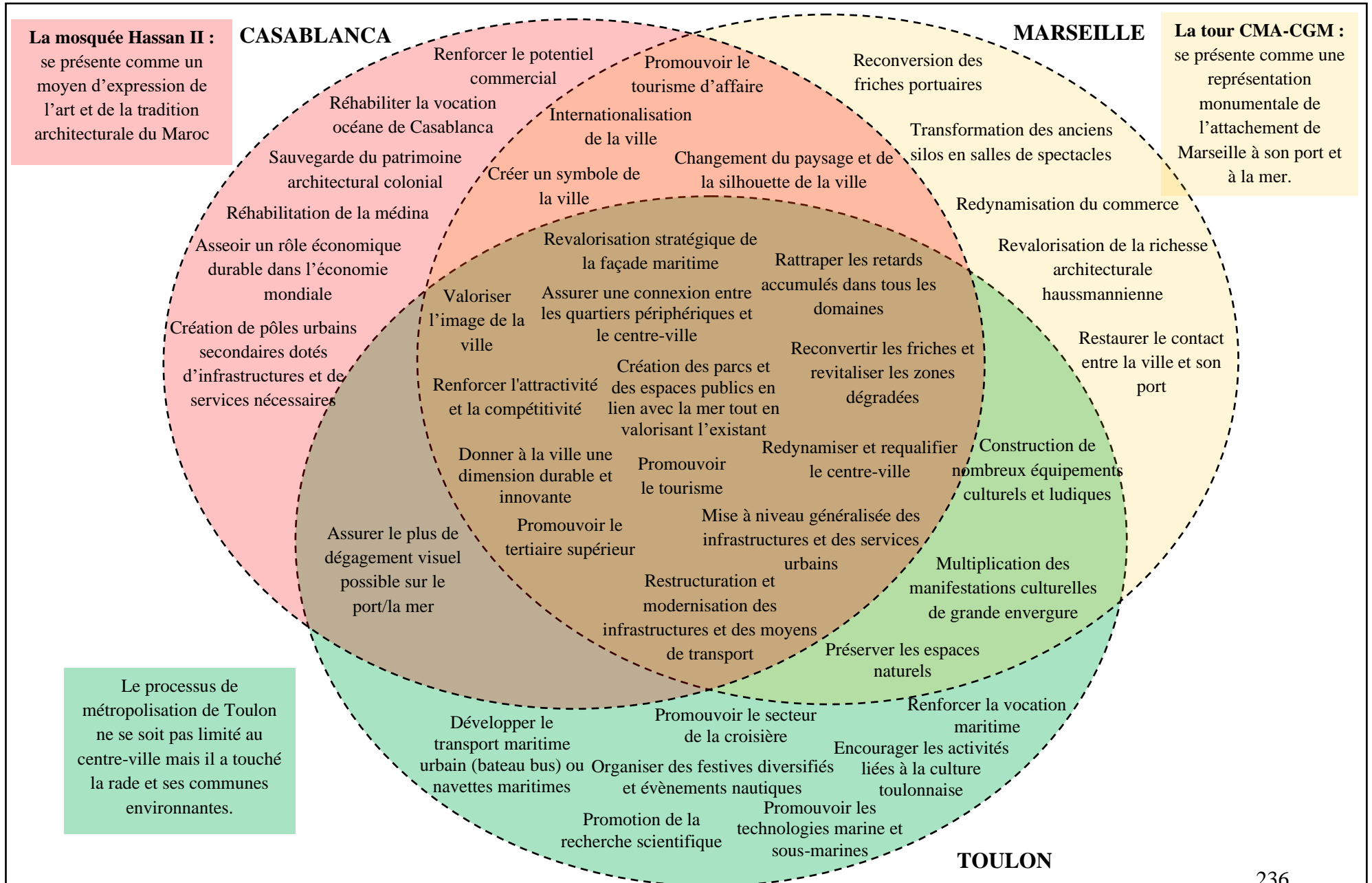


Figure 6.31. Les principaux enjeux/stratégies adoptés dans les processus de métropolisation des trois villes. Etabli par l'auteur (2020).

CONCLUSION DU 6^{ème} CHAPITRE

« le port apporte à une ville, un département, une région, un espace national en fonction de l'usage que l'on en fait » (Debrie and Lavaud-Letilleul, 2009)²⁹⁷.

Le port dans la dynamique urbaine de ces trois villes, représente le cœur de l'organisation et la structuration de leur armature urbaine. En effet, les trois ports sont passés par des moments de succès et de régression, ayant affecté le processus du développement urbain, conjugué par l'exode rural massif, qu'ont connu plus particulièrement les deux villes de Marseille et de Casablanca, a conduit à la dégradation et la déqualification des villes sur tous les plans. Cependant, grâce à l'essor économique de leurs ports, conjugué par la volonté politique, elles ont pu non seulement remédier aux problèmes locaux, mais sont arrivées à se repositionner à l'échelle nationale, régionale voire même internationale entraînant une mobilité de biens, de personnes et de services.

Le port, cette infrastructure maritime, en tant qu'opportunité d'ouverture sur l'extérieur voire même d'internationalisation et de métropolisation, peut changer l'image et le destin de toute une ville. Certes, cette infrastructure maritime peut hisser l'attractivité et la compétitivité de la ville au rang de grandes villes, cependant, elle reste une attraction économique si elle ne soit pas accompagnée d'un projet global qui place les défis et enjeux urbains au premier plan.

Le grand journaliste BECHIR BENAHMED in revue REVOLUTION AFRICAINE s'adressant au monde arabe et particulièrement les maghrébins (Algérie, Tunisie, Maroc) en pointant du doigt les pays européens a dit : « *leur passé c'est votre présent, leur présent c'est votre futur...Vous avez devant vous les résultats, prenez ce qui vous soit utile et vital et négligez les accessoires* ». Ceci s'applique-t-il à JIJEL ???

Par rapport à notre cas d'étude : Jijel est en train de survivre un essor économique et les infrastructures qui en découlent - Quelles stratégies adoptées ailleurs peuvent-elles servir notre aire d'étude ? Comment pouvons-nous tirer profit pour Jijel ? Dans une approche prospective, basée sur les enseignements tirés de cette approche comparative, nous jetterons un regard croisé entre les stratégies de requalification de ces trois villes avec celles de Jijel au chapitre VII de la présente thèse, afin de mieux anticiper son avenir et en tirer profit.

²⁹⁷ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

CHAPITRE VII

DISCUSSION : REGARDS CROISES ENTRE PREOCCUPATIONS HABITANTES ET LOGIQUES INSTITUTIONNELLES DE LA VILLE DE JIJEL ... VERS LA CONCEPTION D'UN OUTIL D'AIDE A LA DECISION

INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous procédons à la discussion en croisant les résultats de notre enquête auprès des habitants de la ville de Jijel avec les conclusions tirées de l'analyse du terrain d'étude et des logiques institutionnelles qui dessinent l'avenir de cette ville, ainsi que celles tirées de l'approche théorique et des expériences des trois exemples étudiés. L'objectif se décompose en deux éléments.

- Identifier les critères (informations utiles pour les décideurs) qui favorisent une meilleure approche dans la prise de décision dans l'intervention sur cette ville, en se référant aux demandes des habitants.
- Définir une démarche participative, permettant **l'intégration de la question de l'identité et l'implication des habitants** dans tout le processus des opérations urbaines, allant de la définition des objectifs, à l'élaboration du programme jusqu'à l'approche d'aménagement et les choix « stratégiques ».

7.1 Croisement de regards et la vision future de Jijel, stratégies et implications ...

La ville de Jijel, objet de notre étude, est en pleine mutation, nous interrogeons ses stratégies de requalification et de développement à deux niveaux.

- Dans un premier temps, nous croisons ces stratégies avec les résultats de notre enquête, afin de savoir à quel niveau répondent-elles réellement aux préoccupations de la population.
- Une deuxième lecture s'appuie sur une comparaison entre les stratégies suivies par les acteurs décideurs de la ville de Jijel et celles adoptées dans les trois exemples (Marseille, Casablanca et Toulon). Le but est de tirer profit pour consolider nos stratégies.

7.1.1 Jijel entre visions des décideurs et aspirations des citoyens ...regards croisés

Dans une vision de lecture critique des stratégies de requalification de la ville de Jijel, et compte tenu de la question de l'identité des territoires, nous procédons à une lecture croisées tridimensionnelles entre les **problèmes et dysfonctionnements urbains** que connaît la ville de Jijel, les principaux **programmes et projets des politiques publiques** qui dessinent l'avenir de cette ville et enfin les **besoins et aspirations des habitants** tout en répondant aux questions suivantes.

- Les politiques publiques appliquées sur la ville de Jijel, à travers leur stratégie de requalification urbaine, répondent-elles réellement aux besoins et aux aspirations de la population ?
- Ces stratégies vont-elles vraiment requalifier Jijel et résoudre ses problèmes ?
- L'identité de cette ville a-t-elle été prise en compte dans ces stratégies ?

Au fait, outre le caractère souvent très vague et général des orientations et le décalage existant entre les stratégies et visions des deux outils PAW et PDAU (chose que nous avons signalé dans le 4^{ème} chapitre de cette thèse), dont de nombreuses orientations du PAW n'ont pas été prises en compte par le PDAU de la commune de Jijel, les enjeux ne font pas toujours l'objet de programmes réels et opérationnels, à titre d'exemple :

- Lutter contre les inégalités spatiales et sociales, et assurer une hiérarchie des différents centres composant le tissu urbain en assurent leur articulation par des fonctions intermédiaires : ces orientations issues du PAW de Jijel et du PDAU de la commune de Jijel sont intéressantes certes, mais trop généralisées et ne font pas l'objet d'une lecture approfondie et d'une réelle prise en charge. Le PDAU en tant qu'outil d'aménagement de la commune, n'aborde pas une lecture approfondie pour montrer un classement ou un zoning des différentes entités en fonction de caractéristiques qualitatives, par exemple : préciser le niveau et la qualité des équipements par zone, déterminer les zones déficitaires en termes de transport, qualité de services... cette lecture globale pourrait être un levier pour atteindre les objectifs précités. Par ailleurs, Le PDAU n'a fait qu'une quantification et une présentation de logements, des équipements existants sans prendre en considération les effets induits. Bref, les enjeux et objectifs susmentionnés restent lettre morte, sans véritable programme pour les atteindre.

Pour que la lecture croisée soit précise et efficace, nous avons jugé utile de la résumer dans les tableaux suivants :

A. Accessibilité et déplacement, une sous-utilisation des capacités infrastructurelles ?

Tableau 7.1. Accessibilité et déplacement entre besoins des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'état de la voirie - Difficulté d'accessibilité et de déplacement vers et à l'intérieur de la ville - Détérioration des moyens du transport - Absence des aires de stationnement. - Incompatibilité des structures routières avec le volume du trafic - Surface des chaussées ne correspond pas à la taille du mouvement des piétons - Non aménagement des carrefours 	<ul style="list-style-type: none"> - Dédoublage du boulevard Rouibah Houcine - Création d'un grand parking à étages pour décongestionner le centre-ville - Création de la nouvelle gare de Jijel (échanges) - Création d'avenues urbaines transversales à partir de l'évitement sud (à long terme) - Amélioration de l'état et de la qualité du réseau routier existant et aménagement des carrefours 	<ul style="list-style-type: none"> - Entretien du réseau viaire existant - Création des parkings - Régler le problème d'encombrement notamment aux entrées de la ville - Moderniser les moyens de transport : tramway, téléphérique - Renforcer le réseau de transport maritime existant (transport des voyageurs) - Adaptation des services de transport collectif existant (horaires, notamment le soir et la nuit)

Source : établi par l'auteur (2021).

Une lecture critique de ce tableau révèle les résultats suivants :

- Bien que Jijel dispose d'une richesse en matière d'infrastructures d'accueil et de déplacement, le recours au transport routier reste en augmentation. En effet, le PDAU ne prend en compte que le réseau routier dans sa stratégie de développement.

- Le PDAU n’apporte pas de solutions à tous les problèmes dont souffre la ville comme le problème de congestion, l’absence des aires de stationnement (un seul parking à étage proposé au centre-ville), alors que le problème touche toute la ville. Nous constatons également des zones difficiles d’accès en raison de la présence d’équipements et de services du niveau communal et wilaya, et de la non compatibilité de la chaussée avec le volume du trafic, alors que les stratégies des acteurs institutionnels visent à renforcer l’attractivité de ces dernières en installant de nouveaux équipements dans ces zones, tel est le cas du grand centre commercial, implanté à la cité Ayouf qui connaît déjà une saturation du trafic routier pendant les heures de pointe (Réf Figure 7.1 ci-dessous). A cela s’ajoutent la mise en place de grands équipements de niveau régional à l’entrée Est de la ville, ainsi que d’importants équipements dans le centre-ville colonial. En revanche, une réelle étude et réorganisation du réseau routier existant n’existe pas, à l’exception de quelques opérations ponctuelles d’aménagement de carrefours, d’amélioration de la qualité de la voirie et de création de nouvelles voies souvent à la périphérie de la ville.

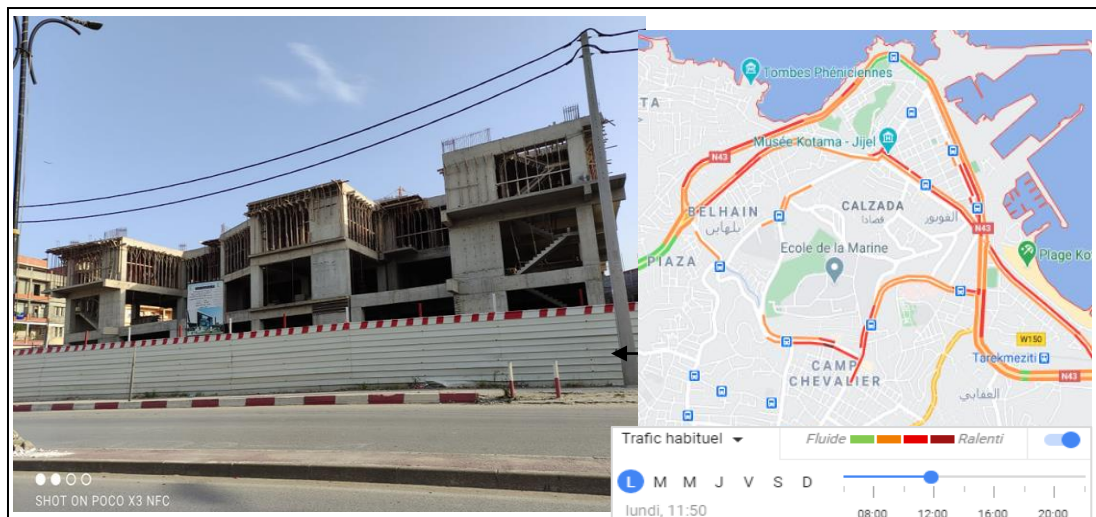


Figure 7.1. Le centre commercial du plateau Ayouf (emplacement et état d’avancement).
Source : Google Map- photo prise par l’auteur (2021).

- Aucune mesure n’a été entreprise concernant la qualité des moyens de transport en commun (problème cité par les habitants interrogés).
- La modernisation des moyens de transport (tramway, téléphérique) en tant que demande des habitants, n’est pas considérée comme une priorité chez les acteurs institutionnels.

- Adaptation des services du transport collectif existant (horaires, notamment le soir et la nuit) comme demande des habitants et bien qu'elle constitue une des directives du PAW de Jijel, le PDAU ne l'a pas pris en compte.

Bref, Le PDAU de la commune de Jijel et ses stratégies ne répondent pas réellement aux besoins et aux aspirations de la population Jijélienne en matière d'accessibilité et de déplacement.

B. Activités et services : visions assez proches

Tableau 7.2. Activités et services entre besoins des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des Jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> - Manque des infrastructures touristiques - Manque des équipements culturels - Manque des équipements sportifs - Equipements éducatifs - Qualité des services sanitaires - Réseaux divers - Un taux de chômage élevé notamment en centre-ville - Insuffisance des d'équipements de la formation professionnelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Doter la ville en équipements supérieurs (notamment en tourisme, éducation, recherche et/ou tourisme d'affaire) - Déplacer toutes les activités présentant des degrés de nuisance vers le couloir logistique d'industries - Renforcement de la couverture en infrastructures déficitaires et la mise à niveau et modernisation des équipements et services de base/publics existants 	<ul style="list-style-type: none"> - Doter la ville des infrastructures touristiques nécessaires - Faire revivre les activités sportives et culturelles (par la création de nouveaux équipements de jeunes et de sport) - Développer l'agriculture et l'industrie notamment celle du liège - Enrichir le commerce par de grands centres commerciaux - Améliorer la qualité des équipements existants notamment sanitaires et introduire la technologie dans tous les domaines

Source : établi par l'auteur (2021).

D'une manière générale, nous pouvons dire que le PDAU de la commune de Jijel répond relativement aux besoins et aux aspirations d'habitants en matière d'équipements et de services. Mais dans un avenir proche, les besoins des générations futures seront d'un autre ordre en corrélation avec la mondialisation et leur arrivée à travers les médias et l'internet.

C. Espaces et lieux de repos et de loisirs : Manque flagrant et réponse limitée ...

Tableau 7.3. Aires de repos, entre besoins des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des Jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'état des espaces publics et des espaces verts - Insuffisance d'espaces de repos et de loisir existants 	<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement des espaces publics centraux (centre colonial). 	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des espaces publics existants - Création de nouveaux (pour les femmes et les enfants).

Source : établi par l'auteur (2021).

Bien que le PAW de Jijel préconise de réaménager les espaces publics existants (et les espaces extérieurs des immeubles) en les rendant plus conviviaux, de multiplier les espaces publics structurants et attractifs (du centre colonial et au niveau des différents quartiers), le PDAU ne met l'accent que sur les espaces publics situés en plein centre-ville colonial. En revanche, les femmes interrogées lors de notre enquête, ont demandé des espaces publics aménagés pour elles-mêmes et leurs enfants.

D. Le paysage urbain : entre un chaos total et une marginalisation institutionnelle

Tableau 7.4. Le paysage urbain, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des Jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> - Problème de pollution - Absence de l'aspect esthétique des constructions - Non achèvement des constructions - Un paysage urbain hétérogène : une diversité de formes, de styles et des hauteurs des constructions - Absence de points d'appel clairs dans la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion des déchets et amélioration du cadre environnemental - Traitement des entrées de la ville et des espaces publics par des aménagements adéquats pouvant assurer une intégration harmonieuse du bâti en privilégiant la mise en valeur des paysages. 	<ul style="list-style-type: none"> - Achèvement des constructions - Entretien des constructions existantes notamment leurs façades - Propreté, mobilier urbain - Donner une importance à l'architecture des constructions (constructions de prestige, grattes ciel, etc.)

Source : établi par l'auteur (2021).

Face à la multiplication de formes et de styles et par conséquent un paysage urbain hétérogène, aucune volonté réelle ou mesures bien précises n'ont été prises pour résoudre ce problème.

E. Les spécificités de la ville : richesses multiples et diversifiées face à la sous-estimation et à la non exploitation ...

Tableau 7.5. Les spécificités de la ville, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des Jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> -Dégradation de l'état des constructions et lieux symboles de la ville - Dégradation de l'état de la corniche - Perte de la relation ville-port - Altération des valeurs liées à la culture locale - Altération de la relation habitant - agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> - Protection et valorisation des principales richesses et ressources naturelles et protection des sols fertiles - Aménagement de la bande côtière (façade maritime) Est en espace touristiques, alliant affaires-tourisme, création de la route Bleue (d'oued kissir jusqu'au 3ème km), port de plaisance et d'attractions dans le 3eme KM. Projection d'un musée de la Mer avec un grand aquarium et des espaces d'expositions, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en valeur des constructions et lieux symboles de la ville - Faire revivre la relation habitant - agriculture - Faire revivre la relation ville-port ; interface et front maritime - Faire revivre des valeurs liées à la culture locale - Protections des ressources naturelles de la ville et d'en assurer une meilleure exploitation par des aménagements appropriés - Mettre en valeur la vocation touristique de la ville

Source : établi par l'auteur (2021).

Malgré la diversité des ressources naturelles, patrimoniales et culturelles de la ville de Jijel, le PDAU de cette commune n'a pris en compte, dans ses stratégies de développement, que ses ressources naturelles, notamment sa corniche (Réf : Figure 7.2ci-après).



Figure 7.2. Aménagement de la façade maritime Beaumarchais (travaux en cours et vue 3D du projet final).
Source : Photos prises par l'auteur (2021).

En revanche, selon la loi 06-06 (article 02), la ville est considérée comme « *un espace de création et d'expression culturelle* », d'où la sauvegarde, la préservation, la protection et la valorisation de son patrimoine matériel et immatériel qui devient une nécessité absolue. Malheureusement, le PDAU n'envisage pas de grandes mesures pour mieux exploiter cette richesse, à l'exception de la création de nouveaux équipements culturels. Néanmoins, le PAW de Jijel prend des mesures, à savoir : promouvoir les activités culturelles et

développer des métiers en rapport avec la préservation de l'environnement et du patrimoine, la motivation des jeunes à l'action culturelle sous toutes ses formes.

Développer et soutenir les activités de pêche en tant qu'une des spécificités de cette ville portuaire, en assurant la compétitivité du secteur, ne fait pas partie de la stratégie du PDAU de cette commune.

F. Cadre bâti et cadre de vie des habitants ...

Tableau 7.6. Cadre bâti et cadre de vie des habitants, entre préoccupations des habitants et stratégies de requalification.

Problèmes	Stratégies d'acteurs institutionnels	Besoins et aspirations des Jijéliens
<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité en ville - Surpeuplement de la ville - Perte des notions de civisme et de citoyenneté - Absence de volonté de certains habitants à développer leur ville - Dégradation de l'état du cadre bâti notamment dans le centre-ville - Altération des relations de voisinage et de communication - Altération des valeurs liées aux comportements des gens - Des inondations en saison hivernale - Dépeuplement du centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Rénovation et restauration du vieux bâti - Requalification totale de la périphérie (à long terme) - Création d'un « Cœur de ville » - Hiérarchisation des différents centres composant le tissu urbain en assurant leur articulation par des fonctions intermédiaires - Restructuration des zones périphériques d'habitat (à moyen terme) - Protection de la ville contre les inondations par la réalisation des collecteurs de drainage des eaux pluviales 	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager l'investissement - Désenclaver la ville - Créer de grandes universités pour rendre la ville plus attractive - Faire de Jijel un pôle d'excellence dans les spécificités maritimes et agricoles (aspirations des jeunes dans un discours informel)

Source : établi par l'auteur (2021).

A l'issue de ce tableau, nous notons que les stratégies de requalifications sont trop générales. Au moment où une intervention de requalification urbaine vise principalement à **répondre aux besoins et aux attentes de la population concernée**, les stratégies adoptées par les acteurs décideurs de Jijel ne répondent pas réellement aux besoins et aux aspirations de la population Jijélienne. Une stratégie globale et équitable qui vise à requalifier la ville

de Jijel n'existe pas. Malgré les directives du SNAT et du SEPT Nord Est qui proclament la nécessité d'assurer une équité territoriale, le PDAU concentre ces propositions au centre-ville et à l'entrée Est de la ville, alors que sa périphérie présente de nombreuses lacunes. En revanche, nous notons également la primauté du quantitatif sur la dimension qualitative dans la vision du PDAU. Au fait, ce dernier vise principalement à satisfaire les besoins quantitatifs de la population en termes de logement, d'équipement et de surface urbanisable.

Nous avons commencé par affirmer que la politique urbaine algérienne est l'une des principales raisons de la problématique de la ville algérienne, pour arriver aux constatations suivantes infirmant plus ou moins l'idée :

- La politique algérienne, à travers ses lois et décrets, est très riche et donne de nombreuses directives qui peuvent apporter des solutions concrètes à de nombreux problèmes dont souffrent Jijel et les autres villes algériennes. Néanmoins, **c'est la prise en compte de ces directives** qui diffère d'un outil à l'autre. D'une échelle à l'autre, du global ou local, certaines directives sont ignorées, d'autres ne sont pas prises en charge, rendant l'aboutissement des objectifs une affaire très délicate. D'après les résultats de notre investigation, ce n'est pas la politique algérienne qui pose problème en soi, **mais plutôt la manière de transcrire ces directives en projets concrets qui pose problème créant un hiatus rupture entre enjeux (visions) et projets (programme réel).**
- La place de l'habitant algérien, en tant que bénéficiaire, est d'emblée centrale dans toute intervention urbaine touchant son cadre de vie, nous affirmons que la stratégie de requalification de la ville de Jijel adoptée par ses acteurs décideurs **ne répond pas réellement aux besoins et aux aspirations des Jijéliens.** Au fait, deux constatations se croisent, au niveau du PAW, la stratégie est assez acceptable, dont il prend en considération presque la moitié des problèmes de la ville de Jijel, alors que le PDAU ne les prend pas dans son intégralité.
- Le rôle de l'habitant en tant qu'acteur qui a le droit de faire part à la décision, et malgré l'institutionnalisation de sa participation, reste toujours en marge des décisions qui concernent son cadre de vie. Après avoir questionné la place de l'habitant dans la littérature, nous nous sommes rendu compte que c'est **la manière de faire impliquer le citoyen algérien qui pose problème.** Ailleurs, au moment où le degré d'implication atteint la concertation et la codécision, en Algérie et selon

sa législation **les formes d'implication du citoyen se limitent souvent à des processus d'information, de consultation et de participation à la gestion**, ce qui laisse l'habitant dans la position d'un simple bénéficiaire qui accepte ou refuse les propositions et le programme déjà établi par l'État et ses services déconcentrés, sans pouvoir partager son vécu et exprimer ses besoins et ses aspirations. Bref, la législation algérienne, bien qu'elle insiste sur la nécessité de faire participer l'habitant dans toute intervention concernant son cadre de vie, ne lui donne pas les moyens et les processus pour une réelle concertation et codécision.

- Le SNAT et le SEPT Nord Est adoptent une vision plus au moins globale qui touche presque toutes les composantes d'un territoire contrairement au PDAU. Au fait, nous constatons que la primauté de la dimension matérielle n'est pas liée seulement à la production de l'espace urbain algérien comme le confirme Chouadra (2008) aussi à l'intervention sur cet espace. Cette constatation met en évidence les limites des politiques publiques d'intervention aux objectifs et ambitions purement techniques, mettant de côté toute condition de création de convivialité et de satisfaction des aspirations des habitants. Ces résultats se rejoignent avec ceux de Belguidoum (2008), qui affirme, pour sa part, que l'approche techniciste et la primauté du cadre bâti sur les pratiques sociales ont conduit à la mise en question des politiques publiques des villes algériennes.

SYNTHESE DE LECTURE

La législation algérienne (à travers ces lois et décrets exécutifs - textes réglementaires-) portant sur l'aménagement du territoire et le SNAT, restent le cadre de référence sur lequel doit se construire toute intervention urbaine et tout projet d'aménagement du territoire. À partir des résultats de nos lectures internes et externes au chapitre IV de la présente recherche, nous avons constaté que ce cadre référentiel est aussi riche que varié, donnant des lignes directives qui peuvent construire une ville de qualité. Ces directives détaillées ensuite dans le SEPT Nord Est, donne des orientations bien précises, entre autres « **la satisfaction des besoins des habitants** » et « **l'identité urbaine** » qui, nous le rappelons, constituent l'un des principaux piliers de la politique de la ville assignée. En revanche, la réalité sur le terrain et le PDAU s'orientent vers une autre réalité. À une échelle plus réduite, celle de la commune ou de la ville, les opérations visant à intervenir sur les tissus existants manquent d'une vision globale de requalification. Elles concernent plutôt des

opérations urbaines touchant des parties de la ville de manière isolée, dont le logement et les équipements prévalent sur les autres aspects.

A l'issue de ce constat, des questions se posent :

- Le problème réside-t-il dans le processus de conception de ces projets ? dans les concepteurs eux-mêmes (leurs capacités ? leurs savoir-faire ?)
- Est-ce le problème des BET (bureau d'étude technique) qui ne prennent pas en considération, dans l'étude et la conception des projets urbains, les ambitions étatiques en qualité et en diversité ?
- Le problème réside-t-il dans le processus de mise en œuvre de ces projets sur le terrain ?

Dans notre recherche, nous avons focalisé notre investigation sur le contenu de ces politiques, leur nature, leurs enjeux... Nous suggérons d'étudier le processus de conception de ces projets : par qui ? Comment ? De telles études peuvent-elles répondre à nos questions ?

La ville algérienne est à la recherche de nouveaux procédés qui permettent de penser la ville de manière globale. Elle a besoin d'une boîte à outils nouveaux pour gérer équitablement les politiques urbaines sur papier et les souhaits des usagers.

« La règle du temps long impose toujours de passer par une prospective à 20 ou 30 ans, pour définir les caps à viser dans les choix de gestion urbaine à court terme. Mais la rapidité croissante du changement conduit à accorder beaucoup plus d'importance aux indicateurs avancés, et notamment à ceux qui peuvent annoncer la nécessité de prévoir des actions de requalification urbaine de toutes natures » (Wachter and Emelianoff, 2009, p. 119).

7.1.2 L'avenir de la ville de Jijel en vision prospective, enjeux et scénarii futurs

« Le recours à des exemples similaires, réalisés dans d'autres villes et dont les effets sont déjà ressentis pourrait aider à faire ressortir les impacts surtout si le contexte s'y prête » (Hecham- Zehioua, 2010, p. 256). En s'appuyant sur les résultats du diagnostic effectué au troisième chapitre et les enseignements tirés de l'approche comparative (chapitre VI de cette thèse), nous essayons de simuler l'impact des stratégies adoptées par les acteurs décideurs de Jijel sur la ville, son développement et son identité. Pour sa part, Gaston Berger a souligné la nécessité de considérer « l'avenir non plus comme une chose déjà

décidée et qui, petit à petit, se découvrirait à nous, mais comme une chose à faire »,
J'observe que l'avenir n'est pas déjà fait, prédéterminé, qu'il est, au contraire, ouvert à plusieurs futurs possibles : les futuribles » cité par (Jouvenel, 2004, p. 38). En effet, nous devons répondre à deux questions principales comme le soulignent Loinger, Spohr & Godet (2004, p. 25) : « *Que peut-il advenir ? Que pouvons-nous faire ?* »

Dans une vision prospective, tant que Jijel est un espace urbain en pleine mutation, d'où différents projets d'envergure sont en cours de réalisation, nous faisons recours à la technique de l'analyse de contenu qui « *permet la possibilité d'études comparatives et évolutives* » (Hecham- Zehioua, 2010, p. 256), afin d'anticiper la vision future de Jijel. Nous pouvons résumer les effets que pourraient entraîner les grands projets en cours de réalisation comme suit :

7.1.2.1 Ouverture de Jijel aux niveaux national et international à travers de grands projets structurants

Avant d'anticiper la vision future de Jijel, il est particulièrement important de discuter son aire d'influence d'aujourd'hui. En effet, selon le SEPT Nord - Est (Tome 01, p. 75) « *La ville de Jijel exerce une influence sur un territoire excessivement montagneux, pauvre et sous équipé, qui couvre, outre son arrière-pays, la partie Nord de la wilaya de Mila ... Sur les plans économique et social le sous-système de Jijel fonctionne principalement avec Constantine, Bejaia et Alger* ».

Le choix s'est porté sur 3 grands projets considérés par le SEPT Nord - Est 2009 (Tome 2, p. 39) comme « *un espoir pour le développement économique et social de Jijel et son arrière-pays* » à savoir ; la pénétrante autoroutière Jijel – Sétif, le port de Djen-Djen et le complexe sidérurgique de Bellara.

A. La pénétrante autoroutière Jijel - Sétif

Considérée comme une solution au problème d'enclavement de la ville Jijel, la réalisation effective de la pénétrante autoroutière, permettra non seulement de relier le port de Djen Djen à l'autoroute Est-Ouest (l'objectif principal de ce projet), d'intensifier son activité économique en favorisant les échanges inter-wilayas, mais sera également une opportunité qui permettra d'ouvrir la ville sur l'extérieur. En fait, ce projet aura d'autres répercussions que nous résumons ici.

- Ouverture de la ville sur le corridor national Est-ouest, et les hauts plateaux.

- Renforcement de l'attractivité économique de Jijel.
- Création d'une dynamique économique via la liaison de la ville de Sétif, le port de Jijel (Djen Djen) et la zone industrielle de Bellara.
- Amélioration de l'accès et les déplacements en minimisant la durée et le coût du trajet.
- Gestion rationnelle des flux des personnes et des marchandises.
- Encouragement des investissements publics et privés.
- Promotion de l'activité commerciale à Jijel et plus particulièrement dans son chef-lieu. Rappelons-nous nos discussions avec les marchands d'El Elma à Sétif, en 2015, lors de nos achats d'appareils électroménagers dans cette ville, où certains marchands nous ont dit :« *Nous attendons la réalisation de la pénétrante autoroutière Jijel-El Elma pour développer notre activité afin de l'installer dans votre ville, maintenant, ce sont les problèmes d'accessibilité à la ville et la longueur du trajet qui nous empêchent* ».
- Contribution à promouvoir les services, l'agriculture et les activités touristiques dans la wilaya de Jijel, comme le confirme également Bouhelouf-berretima & Hadjiedj (2018).

B. Le port de Djen Djen ... le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et d'eau profonde

Doté d'une position géographique stratégique²⁹⁸, « *de 36° 51' Nord et 005° 54' Est, à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar* » (EPJ Djen Djen, 2014)²⁹⁹, le port de Jijel doit profiter de cette opportunité liée à sa position maritime stratégique. Elle n'est pas son unique atout mais c'est également la présence d'une « *réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement* » (Ibid.).

D'ici 2030, la modernisation de cette infrastructure d'envergure intensifiera le trafic à 30 millions de tonnes / an contre environ 5 millions de tonnes en 2015. De par ses caractéristiques, notamment son tirant d'eau de 19 mètres de profondeur, le plus important dans le bassin méditerranéen, son terre-plein de 120 ha et sa zone d'extension de plus de

²⁹⁸Le port de Djen-Djen se situe à moins de 250 km à vol d'oiseau du port d'Alger, il se trouve sur la même voie nautique que ce dernier « la Mare nostrum », une des plus anciennes voies de navigation au monde, empruntée depuis le temps des romains (Aouissi, 2016, p. 173).

²⁹⁹ Site officiel du port, voir le lien dans la bibliographie.

40 ha, il deviendra certainement « *la principale future plate-forme portuaire d'Algérie* » (Aouissi, 2016, p. 173). En effet, il est appelé à devenir un hub pour les trafics transcontinentaux, et un concurrent des ports euro-méditerranéens (Aidat and Messaci, 2017, p. 50), en contournant les capacités du port d'Alger (Réf :Tableau 7.7 ci-dessous) qui est actuellement le premier port commercial national. Ce dernier, à l'instar des ports d'Annaba et d'Oran, souffre de problèmes d'accessibilité terrestre du fait de sa situation dans le périmètre urbain de la ville contrairement à celui de Djen Djen qui se situe dans un site suburbain. Cette vocation et ce rôle que le port de Djen Djen est appelé à jouer, permettant de redynamiser l'économie locale de la wilaya, aura certainement des incidences sur la ville et son développement de façon globale.

Tableau 7.7.Evaluation des atouts pour la compétitivité du port d'Alger et le port de Djen-Djen.

Critères	Situation géographique : accessibilité maritime	Situation géographique : accessibilité terrestre	Disposition de ZIP	Disposition de bassins en eau profonde	Possibilité d'extension future	Total
Le port d'Alger	++	+	0	0	0	3+
Le port de Djen-Djen	++	++	+	++	++	9+

Légende : ++ : Très favorable, + : favorable, 0 : nulle

Source : (Aouissi, 2016, p. 173).

C. Le complexe sidérurgique de Bellara et la centrale thermique, vers un nouveau visage économique de Jijel...

La réalisation effective de tous ces projets fera de Jijel une zone compétitive par rapport aux grandes villes comme Annaba et Skikda non seulement dans le tourisme mais aussi dans l'industrie et d'autres domaines. Avec la future zone de BELLARA, avec les futurs projets structurants en voie de réalisation, avec la programmation de différents hôtels privés et publics, avec l'agrandissement du port de Djen Djen, la ville réputée être une ville louée (en haute saison car les habitants louent leurs maisons aux estivants et vont ailleurs) deviendra un aimant surtout si les infrastructures seront mises aux normes en dédoublant les routes et les rocades. L'ouverture de Jijel sur le monde extérieur lui permettra, à travers ces projets, de « *retrouver son rôle d'antan, celui d'une « zone de transit » entre le nord et le sud de la Méditerranée* » (Abdelaziz, 2015)³⁰⁰. Cependant, il convient de noter que ces projets ont également des effets négatifs car ils entraînent des risques pour l'environnement

³⁰⁰ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web –Voir le lien dans la bibliographie.

(pollution, circulation, etc.), d'où la nécessité à des études d'impacts afin de minimiser ces impacts négatifs.

Outre ces effets, que nous qualifions « d'absolus », d'autres répercussions peuvent se produire. À ce propos, deux scénarii peuvent être déduits :

7.1.2.2 Jijel, un développement économique au détriment de sa vie urbaine ?

Tel était le cas de Casablanca. En fait, l'essor économique du port et des industries renforcera l'attractivité de la zone en termes de création d'emplois, générant des flux supplémentaires, rendant le déplacement dans la ville plus difficile et conduisant à une augmentation de la prolifération de logements non planifiés, et de personnes s'installant à proximité des bassins générateurs d'emplois (Intensification du phénomène d'exode rural). Ce premier scénario se limite à la réalisation de ces projets. La forte attractivité économique d'un espace n'est pas toujours un vecteur de développement de ce dernier, mais elle peut aussi être génératrice d'exode rural et par conséquent d'effets durablement négatifs sur l'espace.

Il importe également de souligner que la politique de requalification et de développement de la ville de Jijel telle que définie par son PDAU semble conduire aux mêmes problèmes que nous avons constatés lors de l'étude de l'exemple de Marseille, où la forte attention accordée par les acteurs décideurs de cette dernière au front de mer marseillais et au centre-ville a contribué à créer de nombreux problèmes tels que :

- La marginalisation du citoyen-habitant mettant à l'écart ses besoins et ses aspirations.
- La construction d'une ville attrayante pour les étrangers (en particulier des investisseurs et des touristes) plus que pour ses habitants.
- Le renforcement de l'attractivité surtout économique et touristique de la ville et plus particulièrement du waterfront au détriment des autres aspects et besoins des habitants Jijéliens.
- L'accentuation du problème de circulation en installant de nouveaux grands équipements dans des zones qui souffrent déjà de ce problème sans les accompagner par de réelles solutions en matière d'accessibilité.

7.1.2.3 Inscription de Jijel au rang des grandes métropoles modernes, compétitives et attractives ?

Dans ce cas-là, nous pouvons considérer tous ces projets comme un premier pas vers une réelle **métropolisation de Jijel** inscrivant son devenir dans une vision globale de métropolisation, émanant d'une réelle **volonté politique** pour positionner Jijel à l'échelle régionale et nationale comme nous avons vu dans les cas de Marseille, Casablanca et Toulon. En fait, le développement économique et tous les impacts prospectifs que nous avons conclus ne peuvent pas seuls construire une métropole, mais doivent être soutenus par d'autres stratégies, à savoir : valoriser l'image de la ville, renforcer son identité de ville portuaire en revitalisant son front de mer (water front) en offrant des espaces agréables à la population et en rétablissant le contact entre la ville et son vieux port, en donnant à la ville une dimension durable et innovante, en développant le tourisme, le tertiaire supérieur, en dotant la ville des équipements de haut standing ... , mais surtout et avant tout en essayant de répondre aux besoins et aux aspirations de sa population.

7.2 Les éléments constitutifs de l'identité d'un territoire ... des leviers pour révéler sa spécificité ...

L'identité des territoires comme levier de requalification, quelle approche pour une meilleure prise en charge ?

Pour répondre à cette question, nous nous sommes référés aux travaux de recherche de Edouard (2019), qui stipule que les villes moyennes et petites sont plus susceptibles de dépeindre leur processus de requalification, afin de renforcer leur attractivité, d'une manière originale et identitaire en soulignant : « *L'attractivité organisée par les petites villes s'intègre-t-elle aux champs de la gestion locale (culture, urbanisme, développement local, image). Elle acquiert donc une plus grande dimension stratégique dans la mesure où elle autorise un approfondissement des spécificités locales. Elle pourrait permettre un positionnement plus original basé sur une meilleure différenciation de l'offre par rapport aux autres échelons territoriaux, voire entre les petites villes* »³⁰¹.

Dans un monde caractérisé par une concurrence intense entre les villes, l'identité des territoires est devenue « *un enjeu politique* », « une plus-value économique » et un levier de différenciation (Ben Jemia, 2014). En effet, l'identité d'un territoire (d'une ville, d'une

³⁰¹ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie.

région ou d'un quartier) peut être révélée à travers des opérations de requalification urbaine, classiques et selon la logique des grands projets urbains. Force est de constater qu'il faut inscrire tout processus de requalification dans une logique alliant deux enjeux à la fois : la nécessité de construire « une cohésion interne » (Bautès and Guiu, 2010) au même niveau que la recherche d'une attractivité et une lisibilité externe.

La prise en charge de la question d'identité n'est pas une affaire facile, mais elle est très délicate. **Tenir compte des spécificités locales de l'espace en question constitue une clé pour révéler son identité.** A l'issue de nos lectures, nos résultats de l'enquête sur terrain et les résultats de l'approche comparative, nous pouvons dire que l'identité d'une ville peut être révélée à travers les points suivants :

7.2.1 Les LIEUX SYMBOLES DE LA VILLE, entre préservation de l'ancien et création de nouveau

« Le patrimoine urbain » ou la dimension visuelle d'un espace incarnée par des constructions multiples faites de mains d'architectes est un langage qui parle de son environnement. D'ailleurs, l'architecture, l'aménagement et le design urbain sont des moyens pour révéler l'identité matérielle d'un territoire et de la protéger de toute sorte de perte, cela peut prendre deux formes :

7.2.1.1 Préserver les lieux présentant une valeur historique et un aspect esthétique affirmés

Il s'agit de préserver et revaloriser une des composantes de l'identité « les lieux symboles » déjà existants. Aussi, il faut assurer leur utilisation bénéfique et adéquate; des espaces (lieux) et constructions présentant une valeur historique, tels que les monuments historiques, les bâtiments ayant une dimension/richeesse architecturale et esthétique affirmée, sous formes de processus de : patrimonialisation, sauvegarde, valorisation, restauration, réhabilitation ou réglementation de la construction en ces lieux en créant des guides précisant la hauteur, couleur, voire même la nature des matériaux (tel était le cas de Toulon. En effet la ville a inventé l'établissement d'une réglementation afin de préserver son patrimoine et mettre en valeur l'architecture de sa vieille ville en privilégier les restitutions à l'identique-). Cela concerne, en grande partie, les espaces qui sont souvent situés dans le centre-ville. Cet espace, gage d'identité, d'histoire et de valeurs patrimoniales, est consigné dans le cas de l'ancienne médina de Casablanca, le centre-ville

de Toulon et celui de Marseille³⁰² bien qu'il soit paupérisé, sans oublier le centre-ville de Jijel qui a pu acquérir une importance chez la population Jijélienne en raison de son aspect architectural spécifique.

La valorisation de ces espaces redynamise son environnement et donc sa ville, valorise son image, préserve également « *la ville du passé* » (Cattedra, 2003). Force est de constater que la majorité de ces espaces sont classés comme patrimoine, alors qu'il est nécessaire de bien comprendre et de saisir avec précision la nature de l'opération à mener. En effet, préserver les monuments anciens d'une ville qui en font son cachet et son esprit c'est préserver « la personnalité » de cette dernière comme le confirme l'archéologue Benssenouci El Ghaouti dans l'article de presse « *La gouvernance urbaine, le défi des villes algériennes* ».

7.2.1.2 Créer de nouveaux espaces modernes sur la base des valeurs culturelles, architecturales et historiques

« *Dans les recompositions se joue ainsi la production de références identitaires modernes, ajustées à un contexte global* » (Fourny, 2008, p. 110).

L'exemple de la mosquée Hassan II est le meilleur exemple pour montrer que non seulement les espaces anciens ayant une histoire peuvent former à eux seuls une identité matérielle d'une ville, mais que de nouveaux endroits le font également. En fait, bien qu'il ait été construit récemment (dans les années 1990), il a pu acquérir de l'importance en tant qu'élément structurant d'une centralité renouvelée et un moyen d'expression de l'art et des traditions architecturales du Maroc, comme le confirme (Cattedra, 2003). En raison de sa conception, de son emplacement, et de son style qui allie entre valeurs architecturales marocaines enracinées et critères de modernité, ils ont pu créer un nouvel espace moderne, beau à la base de leur histoire, de leur valeur, de leur culture et de leur religion.

Unique par son architecture et sa position qui en fait un point d'appel largement visible depuis plusieurs endroits, la tour de Zaha Hadid à Marseille, borde la ville et son port, en fait une marque de l'identité de cette ville en tant que ville portuaire fortement attachée à son port depuis les temps anciens.

L'architecture et l'aménagement urbain sont des outils et des moyens pour construire et donner à une ville sa personnalité et sa spécificité. Il est nécessaire de créer de nouveaux espaces modernes et agréables en se basant sur les valeurs spécifiques de l'espace

³⁰²Notamment le plus bel ensemble haussmannien.

concerné, leur donnant une marque et une identité particulière comme le confirment aussi de leur part Sénécals, Malézieux & Manzagol (2002) en soulignant : « ...*la construction des symboles est un ingrédient du façonnement de l'espace* » (p, 3). Le choix **d'emplacement** (assurer une meilleure visibilité), de **la forme** (assurer l'unicité de son aspect architectural) et du **style** (assurer une refondation des valeurs culturelles et architecturales) sont des critères fondamentaux.

7.2.2 LA QUALITE DES PAYSAGES... un vecteur d'identité indispensable

Par paysage nous entendons paysages urbain, paysages naturels... C'est en quelque sorte le reflet concret de l'histoire, de la culture et des caractéristiques naturelles d'un espace formé d'entités différentes mais spécifiques. En critiquant les politiques d'intervention urbaine mises en œuvre jusqu'à présent et leur impacts négatifs sur la qualité des paysages, Safri & Labii (2017, p. 149) stipulent que « *L'urbanisme traitant l'espace urbain au cas par cas, se limitant au plan de masse comme simple outil d'intervention, est révolu en faveur de démarches globales et intégrées tels les projets urbains paysagers* ». Dans le cadre des opérations de requalification urbaine, le rôle du paysagiste est devenu incontournable dans la construction de paysages urbains de qualité. En effet, la mise en place de trois tours à grande hauteur, à savoir : la Tour CMA CGM de Zaha Hadid, le MuCEM et La tour de logements H99 à Marseille, ont conduit au changement du paysage et de la silhouette de cette ville « le renouveau de la skyline marseillaise ».

Penser à **la cohérence d'ensemble**, assurer **l'intégration de nouveaux projets dans leur environnement immédiat**, constitue des principaux enjeux du paysagiste, participant à la valorisation de l'image de l'espace en question et renforcement du sentiment d'appropriation et d'appartenance des résidents à leur territoire. En effet, dans le cas de la ville de Casablanca, l'absence d'intégration des nouveaux grands projets dans leur environnement a conduit à assurer l'aspect fonctionnel du projet au détriment du paysage urbain, des valeurs d'urbanité et d'identité (Aljem, 2018).

À Jijel, l'une des principales raisons du mécontentement des habitants face à la situation actuelle de leur ville, est la dégradation de l'état et la mauvaise qualité de l'environnement bâti (non achèvement des constructions, caractérisées par une architecture monotone) qui nuisent à l'image et au paysage de leur ville. Il faut noter et rappeler que l'insatisfaction de certains habitants a affaibli le sentiment d'appartenance à leur ville (selon les résultats de notre enquête).

Encourager toute forme d'architecture patrimoniale propre à chaque région (ville), ainsi qu'un urbanisme adapté à chaque territoire en fonction de son microclimat et de sa culture locale et assurer l'insertion de tout nouveau projet dans son environnement immédiat, sont des recommandations possibles pour faire face au phénomène de « *dématérialisation des lieux* » (Chouadra, 2008). L'article 55 de la loi 90.29 y fait référence.

7.2.3 L'IMAGE DE LA VILLE, miroir de sa spécificité ...une nécessité de valorisation

A la différence des paysages d'une ville qui ne s'expriment qu'à travers la dimension physique matérielle, l'image est beaucoup plus globale. L'image de la ville n'est pas seulement liée à l'aspect visuel, c'est-à-dire aux paysages perçus, mais aussi à d'autres caractéristiques de la ville qui peuvent être d'ordre social et qui agrémentent le cadre de vie de ses habitants. Par exemple, à Jijel, selon les résultats de notre enquête, nous avons constaté que le sentiment de sécurité dans la ville, en particulier dans son centre-ville, ainsi que le calme, sont des caractéristiques qui ne sont pas citées uniquement par ses habitants, faisant également de cette ville une destination privilégiée pour certains touristes.

La perception d'une ville par ses résidents ou par ses visiteurs reflète une partie essentielle de son identité. En effet, l'agencement de différentes entités, des espaces publics, des vides et des pleins, constituent ensemble l'image de cette ville. C'est une traduction visuelle et concrète de la spécificité de chaque espace. Bien que cette perception varie entre hommes et femmes, adultes et personnes âgées, résidentes et visiteurs, il existe toujours des points communs entre ces perceptions. En effet, **La présence** d'éléments remarquables, uniques, clairs et faciles à identifier et à percevoir, ancrent une image reconnaissable telle que celle de Marseille, qui a pu donner une image identifiable tandis que **leur absence** donne une image négative comme dans notre cas d'étude où les résidents portent généralement une image négative de leur ville, immergée dans des constructions inachevées, dans l'anarchie et l'absence de cohérence globale donnant lieu à un désordre visuel total. Seulement, en dehors du périmètre urbain de la ville de Jijel, sa beauté naturelle y domine.

Dans un système concurrentiel entre villes, « *l'image revêt une importance primordiale pour le positionnement des villes* » (Sénécal, Malézieux and Manzagol, 2002, p. 3). Le recours à des grands projets urbains constitue un outil pour revaloriser cette image, qui

«...doit personnifier la ville, au besoin corriger une image défavorable ou terne, la doter de qualité spécifiques » (op.cit.) comme nous l'avons vu dans le cas de Marseille en construisant la tour..., dans le cas de Casablanca en construisant la mosquée Hassan II...

7.2.4 LA SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA VILLE... une opportunité à exploiter

L'emplacement géographique d'une ville lui confère une spécificité portuaire, physique, naturelle lui donnant de l'importance et de la particularité tant sur le plan économique, que dans l'organisation et le fonctionnement de la ville. Les caractéristiques qui en découlent de cette position géographique à savoir : nature du relief, richesses naturelles : mer, montagne, corniche..., donnent lieu à des paysages naturels époustouflants. Dans ce cas-là, nous considérons le territoire (le site) lui-même comme « **producteur d'identité** » (Fourny, 2008, p. 111), et par notre action sur ce dernier, cette identité peut être détruite, renforcée ou transformée comme le confirme (Chouadra, 2008, p. 5) :

7.2.4.1 La position géographique, une spécificité en tant que telle

Faire de l'emplacement géographique une opportunité pour révéler l'identité de la ville telle était le cas de nos exemples, où la relation « ville-port » a joué un rôle important dans le changement de l'image et du fonctionnement de toute une ville voire même d'une région. Ils ont profité de leur emplacement en tant que ville portuaire (d'une vocation maritime affirmée) en mettant en œuvre de grands projets qui leur ont permis de se positionner au niveau national voire international. En effet, la création d'une nouvelle vitrine pour la ville de Marseille à travers le projet d'Euromed, l'édification de la mosquée Hassan II sur le littoral casablançais, sont des exemples pertinents en matière de valorisation des façades maritime des villes.

En revanche, à Toulon, la nature du terrain et sa situation géographique ont favorisé le développement de liaisons maritimes importantes, et donc le développement du transport maritime urbain, ce qui a permis, en plus de renforcer sa vocation maritime, de décongestionner les trafics routiers. Le domaine du passager s'est développé et est devenu une force dans cette ville.

7.2.4.2 Les richesses et les paysages naturels...

Il s'agit de rechercher une meilleure prise en charge des caractéristiques issues de la situation géographique de la zone concernée, en vue de faire la différence. Comme nous

l'avons vu dans le cas de Toulon, ville abritant diverses ressources et richesses naturelles, elle a essayé d'exploiter cette spécificité en protégeant d'abord cette richesse, en organisant des festivités au bord de la mer pour renforcer et montrer son attachement à la mer, en faisant des sentiers et des circuits touristiques, et en aménageant un espace boisé « Châteauvallon », qui est devenu une référence tant au niveau national qu'international, et une scène de nombreux spectacles. Cela contribue à protéger, promouvoir et assurer une meilleure exploitation. Le projet de la Marina, les activités nautiques liées au port de plaisance à Casablanca le sont aussi.

Développer des activités associées aux caractéristiques issues de la situation géographique peut également révéler l'identité, comme le cas des événements des bateaux à Toulon qui sont devenus par la suite un événement mondial, la plongée sous-marine à Jijel qui est aujourd'hui encore à plus petite échelle.

A Jijel, le mariage entre plages, forêts et montages du fait de la nature topographique du terrain (accidenté), la présence de ports, sa situation stratégique... sont autant de caractéristiques qui découlent de son emplacement géographique. Leur prise en charge et une meilleure exploitation (à travers le développement du secteur de la croisière par exemple, des aménagements adéquats avec les spécificités du terrain), pourrait mettre en valeur et renforcer l'identité de cette ville.

7.2.5 PATRIMOINE, CULTURE ET HISTOIRE : mémoire du passé et opportunités d'avenir

Selon l'archéologie Benssenouci El Ghaouti³⁰³, la mémoire collective permet la reconstitution du passé in situ. En effet, tout espace, qu'il soit quartier, ville ou région, se distingue par sa propre culture, son histoire et son patrimoine, une particularité qui fait appel à la mémoire collective et que nous ne pouvons pas trouver ailleurs. Afin de faire de l'espace habité un lieu significatif et signifiant pour ses habitants ou ses visiteurs sur la base de ses propres valeurs culturelles, historiques et patrimoniales, nous pouvons recourir, selon les résultats de notre recherche, aux procédures suivantes :

³⁰³ Dans un article de presse de Nawel. D (2010).

7.2.5.1 Promouvoir des événements culturels à l'échelle régionale, nationale et internationale (faire des événements culturels une marque identitaire)

Les événements culturels à grande échelle peuvent non seulement réactualiser la vie culturelle au sein de l'espace concerné, permettre à ses habitants de réapproprier leur espace, mais également de devenir une marque à l'extérieur, comme le montre les deux exemples de Toulon et de Marseille, où les événements et les manifestations culturels (de grande envergure) sont devenus des promoteurs de l'attractivité et de l'identité culturelle de ces villes. Ceci est consolidé par la création de vastes lieux d'exposition et de grands équipements culturels d'échelle régionale et nationale.

7.2.5.2 Promouvoir les activités commerciales liées à la culture et aux traditions spécifiques à la région

Comme nous avons vu dans l'étude de nos exemples ainsi que les résultats de notre enquête, les valeurs liées aux aspects traditionnels de la ville sont souvent négligées par toute politique d'aménagement et d'urbanisme, alors qu'elles peuvent constituer de véritables leviers pour révéler l'identité urbaine et culturelle. En fait, à l'exception de l'exemple de Toulon, où la rénovation d'une rue située en centre-ville en une rue des Arts (Inaugurée en mai 2017), où s'installent des ateliers d'artistes, de stylistes, de musiciens, de galeries, de créateurs, a permis la promotion d'activités liées à la culture de la ville (L'opération commerciale de la rue Pierre-Semard dédiée à la culture et aux arts de la décoration).

Ce type d'opération offre une opportunité non seulement d'assurer la pérennité de ses activités et de les protéger de toute sorte de perte mais aussi de donner aux visiteurs l'occasion de voir et d'en apprendre davantage sur l'un des éléments indispensables de l'identité urbaine, celui de la culture et les traditions (découvrir des caractéristiques propres au territoire). Face au défi de la mondialisation, encourager le commerce associé aux valeurs culturelles propres à chaque ville comme : promouvoir la gastronomie locale en créant des restaurants qui servent des plats traditionnels spécifiques à l'espace, encourager les commerces qui proposent des tenues traditionnelles locales, des arts plastiques... dans **un cadre planifié et réglementé**, peut constituer un levier pour révéler l'identité de chaque territoire.

Les traditions, la gastronomie, l'artisanat, les tenues traditionnelles et toute autre caractéristique associée à la culture de la ville sont des leviers pour assurer la pérennité de

l'identité d'une ville. A Jijel, si la gastronomie Jijélienne et leurs traditions sont très riches et variées, elles ne sont mentionnées que par ses habitants, alors qu'elles ne présentent aucun intérêt particulier pour ses visiteurs. La prise en compte de ses spécificités culturelles dans toute action urbaine visant à requalifier la ville de Jijel pourrait les mettre en évidence tant pour la population endogène que la population exogène.

7.2.5.3 Les équipements culturels, un espace de culture partagée

Il est évident que les équipements culturels sont des lieux de culture partagée. Faire de ces équipements un levier pour révéler l'identité culturelle devrait s'inscrire dans une vision d'assurer la visibilité de ces derniers à une plus grande échelle. En effet, la création de petits équipements culturels à l'échelle du quartier et de la ville, peut certes revitaliser la vie culturelle dans cette dernière mais cela reste à une échelle plus réduite, alors que la nécessité de se différencier des autres et d'être visible est une nécessité absolue à l'ère actuelle. La création d'équipements culturels **d'envergure** et de **haut niveau** en assurant leur meilleure utilisation peut être également révélateur de l'identité du territoire concerné. L'échelle d'influence des équipements culturels et leur niveau (qualité) sont des indicateurs indispensables.

Ces trois procédures pourraient redynamiser la ville concernée, valoriser son identité et la rendre plus attractive en créant une attractivité à la fois économique, touristique et culturelle, mais également satisfaire la demande touristique et répondre aux aspirations culturelles et artistiques de sa population. Relier ces activités culturelles à la vocation maritime de cette ville, comme ce fut le cas à Marseille, où un « waterfront culturel » a vu le jour, pourrait renforcer également son identité culturelle et maritime.

7.2.6 Faire de L'ACTIVITE ECONOMIQUE, un vecteur d'identité

La promotion des activités économiques, notamment celles liées à l'exploitation des produits locaux de la ville (ou de la région) comme sa Richesse poissonnière, peuvent révéler l'identité urbaine. En effet, dans le cas de la ville de Toulon, avec le développement de l'activité sous-marine, la promotion du secteur de la croisière, et le développement et la multiplication des pôles liés à la marine sur la base des potentialités de la région, la ville est devenue parmi les pionniers dans ces secteurs non seulement au niveau régional mais dans tout le pays. Dans le cas de notre ville Jijel, la promotion d'un tourisme adéquat avec les potentialités de la région, le développement de l'activité des tanneries à Jijel, et la

culture de fraises, peuvent non seulement développer la région économiquement mais devenir des marques identitaires de toute la wilaya. En effet, devenue ces dernières années une des villes leader dans la production de fraises au niveau national³⁰⁴, Jijel célèbre chaque année la fête de la fraise avec la participation de diverses communes de la wilaya en organisant un concours pour le meilleur producteur de gâteaux aux fraises et le meilleur exposant de fraises.



Figure 7.3. Jijel célèbre la Fête de la Fraise dans sa 17ème édition.

Source : Photos publiées par le groupe de Facebook « JijelNews ». Le 08 Avril 2021.

7.2.7 LE SAVOIR ET LE SAVOIR-FAIRE, au profil de l'urbanisme

La valorisation des savoirs et des savoir-faire par la mise en place de grands équipements comme les universités et les centres de formation, peut certes développer le niveau du secteur éducatif dans le territoire concerné, renforcer également son attractivité, mais, associer ce secteur stratégique au développement des particularités de la région peut servir de support pour renforcer son identité. Telle était le cas de Toulon, où ses politiques publiques ont adopté des stratégies pour déployer un système d'enseignement supérieur et de recherche de haut niveau en favorisant la croissance de l'offre de formation en quantité et en qualité, et en renforçant **les connexions** avec les filières économiques d'excellence du territoire. En effet, afin de promouvoir la recherche scientifique, plusieurs écoles supérieures, pôles compétitifs, et laboratoires de recherche ont été créés, et qui sont devenus des leviers pour développer « des activités technopolitaines (pépinières, hôtels d'entreprises, plate-forme d'accès mer...). L'ensemble de ces opérations a conduit au

³⁰⁴Elle a été classée première en 2017 avec une production de 52 mille quintaux et une superficie totale de 175 hectares. Force est de constater également que les quantités abondantes de production de fraises ont permis à cette ville de les exporter vers les pays arabes du Golfe et la Russie ces dernières années, selon un article (publié en arabe) de Bourenen (2017).

développement des activités spécifiques à la région comme le secteur de la marine, sous-marine, etc.

7.2.8 LES PRATIQUES ET LES COMPORTEMENTS SOCIAUX, une opportunité à exploiter

«...les lieux acquièrent de l'importance à travers ce que les gens en pensent, font, et en disent» (Stein, 2003, p. 13). Les pratiques des résidents et leurs comportements peuvent également être des supports pour révéler l'identité d'un territoire, dont ils donnent du caractère à ce dernier. Comme nous avons constaté que l'une des marques de la ville de Jijel « une ville conservatrice », selon ses visiteurs, et le comportement de ses gens, faisant de Jijel leur destination préférée, selon un reportage de la chaîne TV algérienne « Numidia » en Aout 2019.

En revanche, les initiatives prises par les jeunes Jijéliens au cours de la période récente ont contribué à valoriser l'image de certaines portions de la ville et à leur conférer une marque et une particularité. La mise en valeur de ces pratiques, qui animent leur vie quotidienne, peut marquer l'identité et la particularité de la ville, en revalorisant son image comme le confirme Forêt (2007) en disant :« ... la possibilité de trouver chez les autres habitants du quartier quelque chose de soi qui fait qu'on se sent "d'ici" même lorsque l'on vient d'ailleurs » (p. 7). Au fait, l'encadrement adéquat des initiatives locales, visant à intéresser et à inciter les citoyens à participer au règlement de leurs problèmes et à l'amélioration de leurs conditions de vie, fait l'objet de l'article 12 de la loi 11-10.

7.2.9 LES ESPACES PUBLICS, support d'identité, vers une meilleure appropriation

Les espaces publics en tant que lieu d'échange, de rencontre et de communication, peuvent contribuer à renforcer l'identité du territoire concerné. En effet, la création d'espaces publics qui répondent **aux besoins et aux aspirations de la population** permet aux habitants de réapproprier leurs espaces, et de faire revivre les notions de voisinage, de bien-être et de convivialité. Des grands parcs périphériques (tel est le cas du projet récréatif du Ghaba Parc³⁰⁵ à Kissir Réf Figure 7.4ci-après) au petit parc urbain et jardins publics, leur création est une nécessité absolue tout en offrant une véritable bouffée d'air frais aux habitants, et en donnant plus de place aux piétons et aux vélos.

³⁰⁵Qui est en cours de réalisation.



Figure 7.4. Le projet récréatif à Kissir, entrée en service de sa première tranche le 12 Mars 2021.
 Source : Photos du projet publiées par le groupe de Facebook « JijelNews » en Février 2021 annonçant son ouverture prochaine.

Synthèse : outre la nécessité de répondre aux besoins logiques de ses habitants, à savoir la nécessité de disposer de logement de qualité, d'un accès facile par des moyens modernes et adéquats, ainsi que de bons services et de bonnes infrastructures, la question de l'identité doit être aussi prise en compte dans toute politique d'aménagement et d'urbanisme. Une meilleure prise en charge des éléments identitaires précités dans les processus de requalification urbaine pourrait révéler son identité. Or, souvent, les politiques publiques ne prennent pas en considération toutes les dimensions de l'identité, comme le confirme (Forêt, 2007, p. 7), mais seulement celles qui visent la valorisation, la protection et la préservation du patrimoine urbain (en tant que composant identitaire de toute ville), en particulier des immeubles et constructions d'intérêt historique et culturel partagé, ce qui permettra de préserver l'identité culturelle de la ville.

7.3 Vers la conception d'un outil d'aide à la décision en matière requalification urbaine : le business model Canvas au service de l'urbanisme

Rappelons-nous que la prise en charge de la question d'identité dans les opérations de requalification d'une ville demeure une nécessité absolue qui pourrait apparaître comme une « solution alternative » pour affronter le phénomène de mondialisation. Ce concept complexe (d'identité), qui se caractérise par son ambiguïté, dont il contient de nombreux éléments constitutifs, à la fois matériels et immatériels, la question reste de savoir comment trouver un équilibre acceptable et accepté entre ses différentes composantes.

En revanche, pour qu'une opération de requalification urbaine soit réellement réussie et efficace, elle doit répondre aux besoins et aux aspirations de la population concernée.

Pour répondre à une telle préoccupation, et après avoir analysé le territoire de façon détaillée, accordé une attention particulière à la voix de ses habitants (leurs besoins et leurs pratiques) en vue d'intégrer leurs avis dans toute opération future qui peut être envisagée pour requalifier leur ville, et enfin d'identifier les éléments sur lesquels il faut agir pour lutter contre le processus de perte d'identité (à travers les enseignements tirés de notre approche comparative), nous concluons notre travail de recherche par une suggestion.

En l'absence d'une stratégie/réflexion globale sur la ville (*Cattedra, 2010*), et une démarches appropriées permettant de requalifier un espace urbain dysfonctionné tout en assurant une meilleure prise en charge de son identité, les besoins et les aspirations de ses habitants. Notre suggestion vise à identifier les critères (informations utiles pour les décideurs) qui favorisent une meilleure approche dans la prise de décision dans l'intervention sur cette ville, en se référant aux demandes des habitants et en assurant une meilleure prise en charge des spécificités de l'espace concerné. Il s'agit de définir une démarche participative, permettant **l'intégration de la question de l'identité et l'implication des habitants** dans tout le processus des opérations urbaines, allant de la définition des objectifs, à l'élaboration du programme jusqu'à l'approche d'aménagement et les choix « pensés ».

Force est de constater qu'une opération de requalification doit répondre à une série de questions, que nous résumons comme suit :

- **Qui ?** Toute opération d'intervention sur un espace donné doit répondre aux besoins et aux attentes des personnes qui y résident de façon permanente ou temporaire, nous parlons ici de : résidents permanents, touristes, étudiants universitaires, investisseurs, etc.
- **Quoi ?** la réponse à cette question résume les enjeux et les objectifs de ces opérations urbaines, ce qu'ils apporteront au cadre de vie actuel pour satisfaire la population, solutions aux problèmes, valeur ajoutée, etc.
- **Comment ?** La réponse à cette question requiert à la fois une complémentarité de : besoins de la population, les éléments constitutifs de l'identité du territoire concerné (ses ressources et ses activités clés) sur lesquels il faut baser tout processus de requalification et finalement les partenaires nécessaires pour assurer une concertation efficace, en tenant compte de tous les acteurs concernés.

La transition d'un discours scientifique à un instrument opérationnel nécessite l'adoption de moyens et d'outils appropriés pour incarner nos défis, objectifs et approches. Pour cette

raison, nous avons inspiré notre outil d'aide à la décision d'un outil économique labélisé « business model canvas » qui est facile à utiliser et qui répond parfaitement à nos objectifs. Nous adaptons cet outil à notre contexte.

7.3.1 L'adaptation de l'outil au contexte d'étude : Le business model Canvas au service des opérations de requalification urbaine : pourquoi et comment ?

Comme nous avons dans le 2^{ème} chapitre de la présente thèse, les principales spécificités et caractéristiques de cet outil « **business model canvas** », qui est destiné essentiellement au domaine de l'économie, de business et du marketing, résident en la recherche de se démarquer par rapports aux différents concurrents (Carre, 2018) et à construire un modèle économique et lancer une offre ou un service sur la base des activités et de ressources clés d'une entreprise. Il permet de transcrire et par conséquent de donner une forme concrète d'ambitions et des éléments clés dans le cadre d'un projet organisé « *en un tout, d'abord cohérent, ensuite pertinent, voire innovant* » (*ibid.*)³⁰⁶.

Rappelons-nous que la question qui a déclenché notre réflexion était : comment peut-on offrir aux habitants un cadre de vie agréable et unique au sein de leur ville grâce au processus de requalification urbaine ? En d'autres termes, comment révéler l'identité d'une ville lors des opérations de sa requalification ? Et par quels moyens ?

L'objectif de notre travail de thèse est de montrer comment est-ce que les opérations de requalification urbaine peuvent révéler l'identité d'une ville, et que cette identité, quant à elle, est un moteur et un levier de développement de la ville tout en lui offrant son caractère unique et ses spécificités dans un monde concurrentiel, d'où la nécessité de se démarquer est indispensable.

En effet, l'adoption de cet outil dans le domaine de l'urbanisme, et plus particulièrement pour requalifier une ville, permet de donner **une vision globale**, complète et efficace des stratégies adoptées en mettant en évidence les ressources et les activités clés du territoire. En d'autres termes, cet outil nous permettra de mettre en évidence les particularités du territoire concerné et ses ressources qui lui permettront d'évoluer d'une manière originale et spécifique. Créer un modèle de requalification tout en mettant en évidence les éléments clés du projet en un coup d'œil.

³⁰⁶ Numéro de page non indiqué, car il s'agit d'un article publié sur le Web – Voir le lien dans la bibliographie-.

En revanche, la participation de tous les acteurs concernés est une nécessité absolue pour assurer la réussite de toute opération de requalification. L'adoption de cet outil nous permettra aussi d'identifier tous ces acteurs et de les mettre en relation avec la stratégie de développement en leur garantissant une meilleure implication.

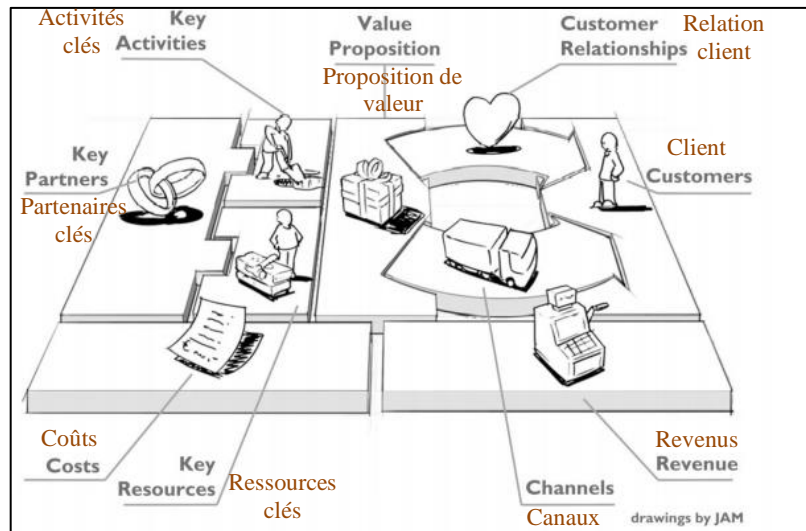


Figure 7.5. Le business Model Canevas - le modèle basique.

Source : (Hong and Fauvel, 2013, p. 28).

Nous pouvons résumer nos objectifs de l'adoption de cet outil en termes de requalification urbaine comme suit :

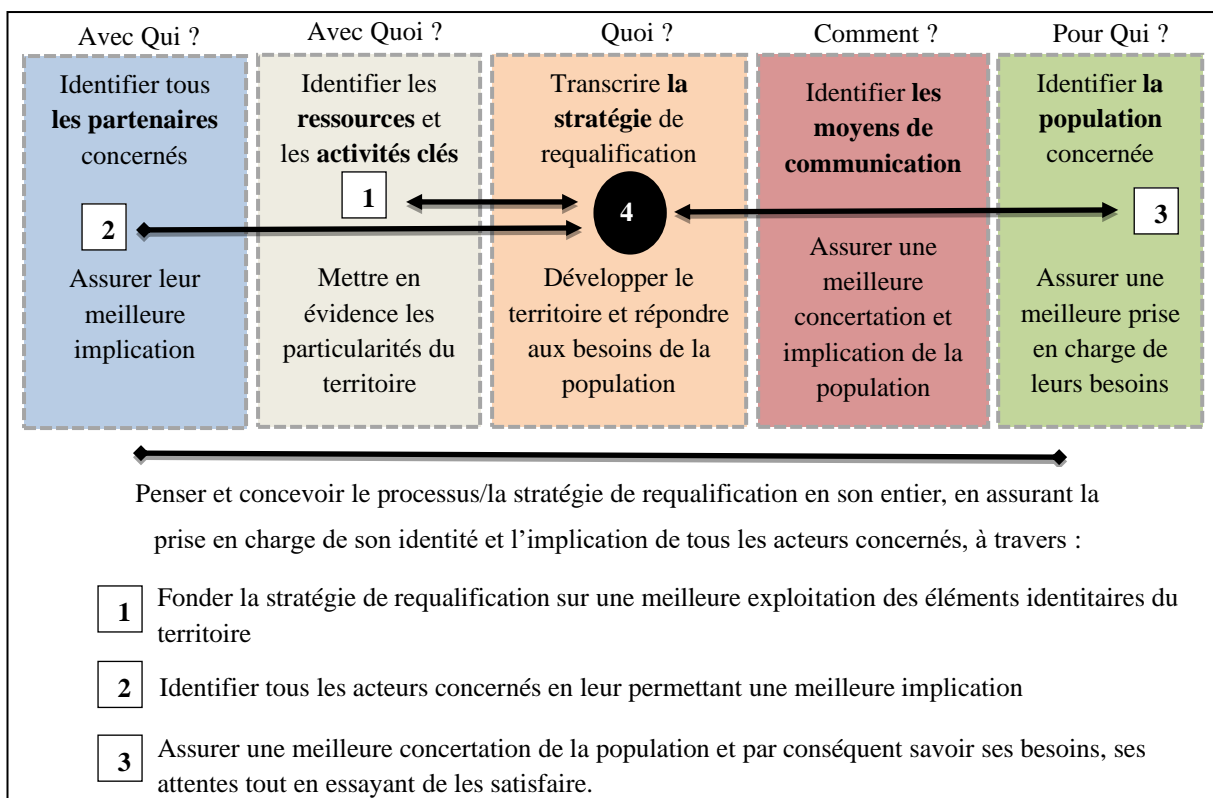


Figure 7.6. Adaptation de business model canevas au service des opérations de requalification urbaine.

Source : établi par l'auteur (2020).

Il est à noter que les deux dernières cases liées à l'aspect financier (comme le montre le tableau 7.8 ci-après), c'est-à-dire la case de structure de coûts et celle des flux de revenus reste du domaine des spécialistes en économie et qui dépasse nos prérogatives. Notre recherche en premier lieu est de proposer une démarche/approche assez complète des opérations de requalification qui permet de révéler son identité. En fait, notre objectif est de savoir comment procéder à requalifier un territoire quel que soit son échelle : ville, quartier...

Tableau 7.8. Élimination des deux dernières cases liées à l'aspect financier de l'outil.

Partenaires clés	Activités clés	La proposition de valeurs	Relation client	Segments client
Avec qui ?	Quoi ?	Quoi et pourquoi ?	Comment ?	Pour qui ?
	Ressources clés		Canaux de distribution	
	Avec quoi ?		Comment ?	
Structure de coûts Combien ?	Domaine des économistes à consulter pour une meilleure prise en charge et un affinement de l'outil.		Flux de revenus Combien ?	

Source : établi par l'auteur (2020).

Il convient également de noter que les trois cases ; « **activités clés** », « **ressources clés** » et « **segments client** », sont indissociables de la case « **proposition de valeurs** ». En fait, l'absence de l'une des trois premières peut conduire à un échec de la stratégie de requalification, tandis que l'interaction effective et efficace entre les 4 cases peut donner une stratégie de requalification urbaine complète, basée sur une réflexion plus stratégique mettant en interaction tous les ingrédients nécessaires à sa réussite.

La pertinence de cet outil réside dans sa forme et son principe de **synthèse** et d'**interaction entre les différentes cases**. En effet, la présence de tous les éléments nécessaires pour requalifier un territoire sur une même feuille, permet de donner **un regard complet et global**, de **prendre en charge tous les éléments sans risque d'oublier, de négliger et / ou de dominer un élément sur l'autre, en s'appuyant sur le principe de l'égalité de chance (dans la prise en charge) entre tous les éléments**. Donner une idée claire, rapide et complète des objectifs du projet de requalification urbaine, et la manière de procéder pour les atteindre, est une chose indispensable à la

réussite des opérations de requalification urbaine, qui reste un défi selon les résultats de notre recherche.

7.3.2 Cet outil est-il généralisable ?

Notre recherche dotera les villes (et les collectivités locales) d'une approche et des moyens ; un outil d'aide à la décision, pour pouvoir assurer la prise en charge de la question d'identité, des besoins et des attentes des habitants algériens dans les opérations de requalification de leurs villes, en assurant **un équilibre acceptable entre ses différentes composantes identitaires**. En effet, cet outil peut être utilisé comme modèle dans les processus de requalification des villes algériennes en l'adaptant au contexte et aux spécificités de chaque ville, c'est-à-dire à ses ressources et ses activités clés.

Il est particulièrement indispensable de mettre en évidence la dimension spatiale du mot « territoire » lorsque celui-ci est lié au concept d'identité. A l'issue de nos lectures dans deuxième chapitre et sachant que l'identité d'un territoire peut être d'une échelle plus réduite ; celle d'un quartier, ou d'une autre plus globale jusqu'à d'un pays, nous pouvons également dire que cet outil peut aussi être adapté à des territoires de différentes échelles, c'est-à-dire à l'échelle d'un quartier, d'une commune et/ou d'une wilaya, en l'adaptant au contexte de chacun.

À l'issue de nos résultats de diagnostic, les résultats de l'approche comparative, conjugués par les résultats de notre enquête auprès des habitants Jijéliens et l'observation en situation de la ville en tant qu'espace vécu et pratiqué par ses habitants, nous pouvons résumer la stratégie de requalification de cette ville en faisant recours au business model canvas comme suit :

Tableau 7.9. Requalifier la ville de Jijel à l'aide du Business model canvas.

Partenaires clés	Activités clés	La proposition de valeurs (La valeur ajoutée/ offre)	Relation client	Segments client	
<p>Identification des acteurs concernés :</p> <p>1. Les acteurs décideurs : l'Etat et ses services déconcentrés ; chargés de la mise en place et la veille sur le respect des orientations.</p> <p>2. Les bureaux d'études et les spécialistes du domaine : chargés de la conception du projet.</p> <p>3. Investisseurs</p> <p>4. Université</p> <p>5. Habitant (individuel, sous forme d'associations et/ou de comités de quartiers) : dans ce cas, nous le considérons comme acteur efficace. Selon les résultats de notre enquête, nous devons aller au-delà de le considérer comme un simple bénéficiaire, mais l'impliquer davantage dans le processus de requalification, par un encadrement adéquat de ses initiatives locales.</p>	<p>Pour une opération de requalification urbaine stratégique et révélatrice des spécificités de la ville de Jijel, les activités clés à prendre en considération sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tourisme * Pêche * Croisière * Administration (tertiaire et tertiaire supérieur) * Commerce * Agriculture * Enseignement supérieur 	<p>Les opérations de requalification de la ville de Jijel doivent prendre en considération les points suivants :</p> <p>1. Fonder une stratégie de requalification pour et avec les habitants.</p> <p>2. Répondre aux besoins et aux aspirations de sa population, à cet effet, les décideurs doivent prêter attention non seulement à tous les besoins exprimés par ses résidents permanents (Réf Tableau 5.2, p.177- attentes des personnes interrogés-), mais également à ceux de ses résidents temporaires. Savoir les attentes de ces derniers, c'est-à-dire avoir un regard depuis l'extérieur pourrait aider à mieux affiner ce processus.</p> <p>3. Prendre en charge les points essentiels à la révélation de l'identité que nous avons dégagés dans ce chapitre, pp. 255-265, parmi lesquels nous citons :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Création de nouveaux espaces modernes sur la base des valeurs culturelles, architecturales et historiques ; * Promouvoir les activités commerciales liées à la culture et aux traditions spécifiques à la région * Multiplication des événements culturels à grande échelle, etc. <p>Source : établi par l'auteur (2021).</p>	<p>Deux étapes sont à la fois complémentaires et indispensables pour assurer une communication efficace entre les décideurs et l'habitant-citoyen en tant que bénéficiaire :</p> <p>1. Information : à travers : des banderoles, des affiches, des annonces sur web (écrit, vidéo, audio), etc.</p> <p>2. Concertation : faire part des décisions - savoir les besoins des clients et essayer de les satisfaire à travers : des entretiens (enquête), des comités de quartiers, des associations culturelles, etc.</p>	<p>Identifier à qui s'adresse le projet de requalification urbaine :</p> <p>1. Les résidents (Hommes, femmes) :</p> <p>1.1. Permanents :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Personnes âgées * Adules * Enfants <p>D'une tranche d'âge à l'autre les besoins se diffèrent.</p> <p>2.1. Temporaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Etudiants (hors wilaya, hors communes) : du fait de la présence d'université et des centres de formation. * Investisseurs * Travailleurs * Touristes : <p>Jeunes Familles Une ville réputée par son cachet conservateur, qui en a fait une destination touristique prisée des familles algériennes.</p>	
	<p>Ressources clés</p>		<p>1. Infrastructures : Port, Aéroport.</p> <p>2. Humaines (une population jeune)</p> <p>3. Potentialités naturelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mer ; plages, corniches * Montagnes et forêts * Paysages naturels * Faunes et flores * Ressources en eau <p>4. Economiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> * richesses halieutiques : poissons, crustacés * Produits agricoles : comme les fraises * ovins et bovins <p>5. Culturelles et patrimoniales :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Gastronomie Jijélienne * Fêtes religieuses et nationales * Artisanat et traditions * Sites archéologiques et historiques <p>6. Socio-économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Ville calme, conservatrice et sécurisée * Population accueillante 		<p>Canaux de distribution</p> <p>Workshop, Réseaux sociaux, Page officielle de la ville, Forums de discussion, Radio, TV, etc.</p>

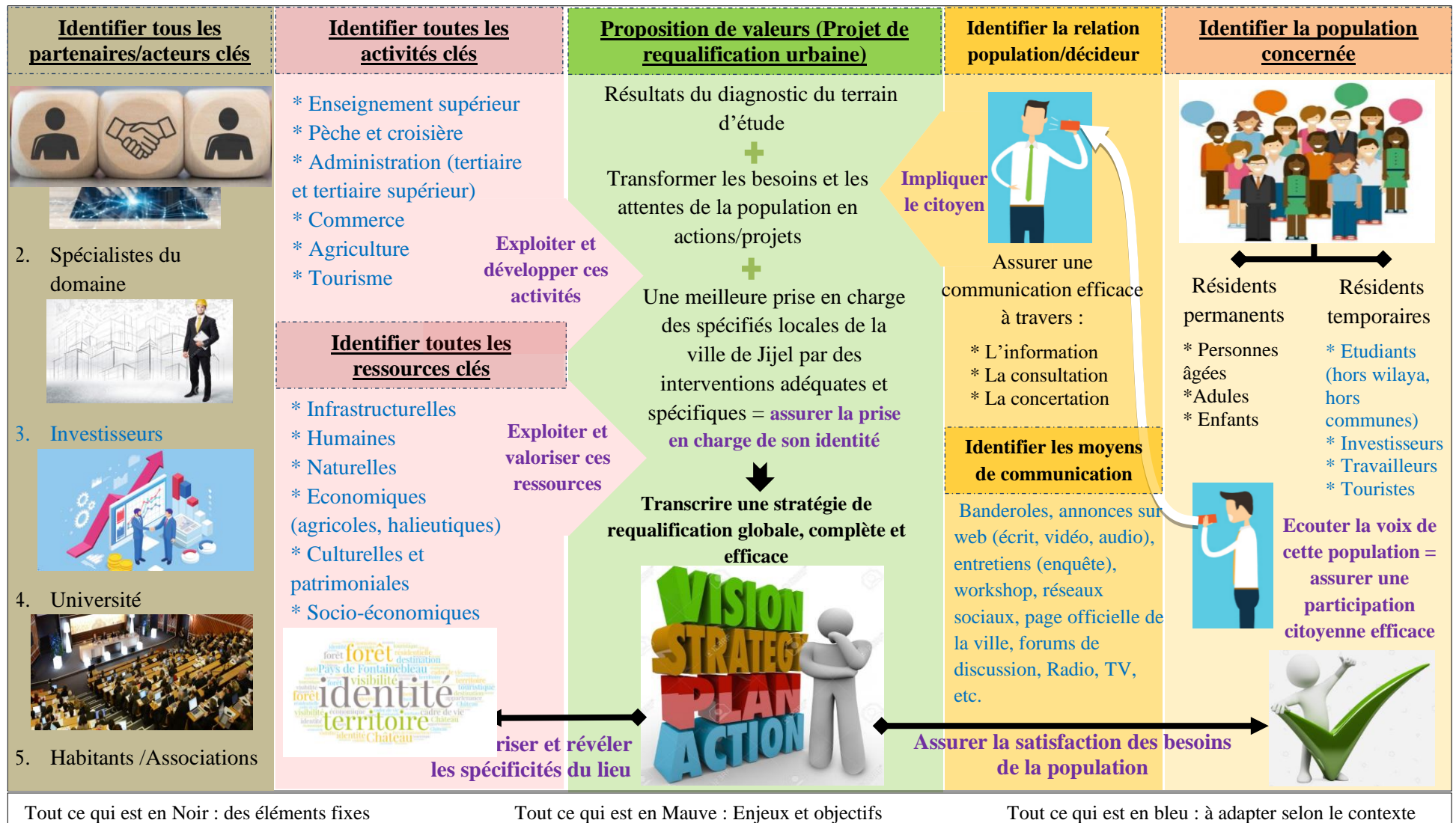


Figure 7.7. Le business Model Canvas : un outil d'aide à la décision pour requalifier la ville de Jijel. Conçu par l'auteur (2021).

CONCLUSION DU 7^{ème} CHAPITRE

Les stratégies adoptées par les pouvoirs publics pour requalifier la ville de Jijel, même si elles répondent partiellement aux besoins de ses habitants, elles ne prennent pas en considération tous ses éléments identitaires. En comparant ces stratégies avec celles adoptées dans les trois exemples, nous constatons que cette ville abrite toutes les potentialités nécessaires pour devenir une métropole. En fait, la réalisation effective des tous ces projets feront de Jijel une zone compétitive par rapport aux grandes villes comme Annaba et Skikda non seulement dans le tourisme mais aussi dans l'industrie et d'autres domaines. Avec la future zone de BELLARA, avec les futurs projets structurants en voie de réalisation, avec la programmation de différents hôtels privés et publics, avec l'agrandissement du port de Djen Djen, la ville réputée être une ville louée (en haute saison car les habitants louent leurs maisons aux estivants et vont ailleurs) deviendra un aimant surtout si les infrastructures seront mises aux normes en dédoublant les routes et les rocades. En revanche, nous pouvons considérer tous ces projets comme un premier pas vers une réelle **métropolisation de Jijel** inscrivant son devenir dans une vision globale de métropolisation, émanant d'une réelle **volonté politique** pour positionner Jijel à l'échelle régionale et nationale comme nous avons vu dans les cas de Marseille, Casa et Toulon.

La prise en charge de la question d'identité n'est pas une affaire facile, mais elle est très délicate. Tenir compte des spécificités locales de l'espace en question constitue une clé pour révéler cette identité. La transition d'un discours scientifique à un instrument opérationnel nécessite l'adoption de moyens et d'outils appropriés. Pour cela, nous nous sommes eu recours à un outil économique labélisé « **business model canvas** » qui est facile à utiliser et qui répond parfaitement à nos objectifs. **La pertinence de cet outil réside** dans sa forme et son principe de **synthèse** et d'**interaction entre les différentes cases**, en effet, la présence de tous les éléments nécessaires pour requalifier un territoire sur une même feuille, permet de donner un regard complet et global, de prendre en charge tous les éléments sans risquer d'oublier, de négliger et de dominer un élément sur l'autre.

CHAPITRE VIII

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

En tant qu'urbaniste de formation, nous sommes parties d'une problématique générale dont souffre la plupart des villes algériennes, à l'instar des autres villes, celle du dysfonctionnement urbain suivi par un processus de perte de leur identité. En effet, entre le problème d'étalement urbain démesuré, laissant derrière lui des vieux centres abandonnés et des espaces périphériques sans âme ni références identitaires, et avec le phénomène de mondialisation, la ville peine aujourd'hui à se démarquer et à trouver sa singularité dans un monde en perpétuelle mutation où la concurrence entre villes est intense. La question de départ était : comment peut-on offrir aux habitants un cadre de vie agréable et unique au sein de leur ville grâce au processus de requalification urbaine ? En d'autres termes, comment révéler l'identité d'une ville lors des opérations de sa requalification ? Et par quels moyens ?

L'étude de cette question de point de vue théorique nous a permis de déduire ce qui suit :

- La requalification urbaine est une intervention qui a pour objet le retour à la ville. Elle s'intéresse souvent aux territoires dysfonctionnés, qui ne répondent ni aux besoins, ni aux aspirations de sa population. Elle concerne des territoires à différentes densités et de différentes échelles. De ce fait, elle peut prendre deux principales formes selon le contexte ; des interventions classiques dans le cadre des instruments d'urbanisme (revalorisation, reconversion, restauration, réhabilitation, restructuration, etc.) ou la requalification par les grands projets urbains. Elle vise à améliorer les conditions de vie, et à redéfinir, affecter et donner une identité à un site précis dans un cadre institutionnel bien précis.
- Etant donné que l'identité d'un territoire est une question complexe, son appréhension et son étude nécessitent sa décomposition en éléments de base, en l'étudiant individuellement, puis en ensemble, pour pouvoir enfin identifier les éléments sur lesquels il faut intervenir pour lutter contre le processus de perte d'identité. Ce concept traite davantage de l'aspect physique et visible, mettant en exergue le sentiment d'appartenance des habitants à un lieu.

Requalifier un territoire tout en prenant en considération son identité spécifique ne peut être fait que par l'étude et l'approche de ce territoire avec tous ses composants matériels et immatériels dans une perspective dynamique et globale, d'où la participation de tous les

acteurs concernés de façon directe ou indirecte et indispensable. La marginalisation de l'acteur citoyen explique en partie l'échec de la plupart des opérations de requalification urbaine menées jusque-là dans les différentes villes.

Pour traiter de cette préoccupation majeure, et en tant qu'habitante de la ville de Jijel, le choix est porté sur cette ville qui est en pleine mutation. Cette dernière, qui possède toutes les potentialités pour être une ville de qualité, se présente actuellement comme un territoire dysfonctionné, souffrant de problèmes multiples mettant en péril le paysage de cette ville, son image et le cadre de vie de ses habitants, à savoir : la prolifération de l'habitat spontané, la rareté des réserves foncières, la dégradation du centre ancien, la perte de la relation ville-port, le manque de plusieurs équipements notamment hôteliers, culturels, touristiques, de jeunesse et de sport, ainsi que des problèmes d'accessibilité et de congestion, en particulier aux heures de pointes et pendant la saison estivale, etc. Ces problèmes reviennent en grande partie à la marginalisation de la ville par l'Etat pendant 12 ans (1962 -1974), conjugué par le mouvement d'exode rural massif qu'a connu la ville depuis son indépendance et les problèmes de mauvaise gouvernance de la part des élus locaux.

Nous sommes parties de l'objectif de savoir d'abord comment les stratégies de requalification, adoptées par ses acteurs décideurs, vont influencer sur cette ville, sur son identité, et sur ses habitants. A travers l'approche historique et sa technique d'analyse de contenu, la lecture du cadre juridique, des différents outils, instruments d'urbanisme et des différentes stratégies adoptées pour requalifier cette ville révèle les points suivants :

- Jijel est appelée à devenir un pôle de développement régional (2030) (selon le SEPT Nord Est et le PAW de Jijel) ; un pôle d'équilibre régional et pôle touristique et environnemental (2038) selon le PDAU de Jijel (approuvé en 2019).
- Outre la maîtrise du processus d'urbanisation de Jijel et la satisfaction des besoins (quantitatifs) de ses habitants en termes de logement, d'équipements, de surfaces urbanisables, d'infrastructures et des réseaux divers, les stratégies de requalification de cette ville se concentrent majoritairement au centre-ville colonial (pour conforter son caractère de centralité et d'attractivité) et à l'entrée Est de cette ville, d'où de nombreux projets d'intérêt régional sont prévus, dont : une grande mosquée pôle, un musée régional, un théâtre régional, une salle omnisports, etc.
- Le tourisme se présente comme un secteur clé pour la requalification de cette ville. En effet, les actions prioritaires du PDAU (à court et moyen terme) sont les

aménagement attractifs et touristiques et l'achèvement des grands projets, tandis que la requalification des zones périphériques est prévue sur le long terme.

A ces projets situés à l'intérieur du périmètre de notre aire d'étude (l'ACL de la commune de Jijel), s'ajoutent d'autres grands projets en voie de réalisation situés hors périmètre ; dans les communes environnantes, mais ayant des impacts directs et/indirects sur la question traitée, à savoir : la modernisation du port de Djen Djen, la réalisation d'une pénétrante autoroutière la reliant à l'autoroute Est-Ouest, le grand projet du complexe sidérurgique Algéro-Qatari à Bellara, etc. A la lumière de ce constat, il s'avère évident que ces grands projets et les différentes actions, prévus et en cours, vont donner une nouvelle dynamique et une nouvelle image à la ville de Jijel, mais la question qui se pose : Où sont les habitants et leurs besoins dans ces discours ?

Requalifier la ville de Jijel pour ses habitants en premier lieu et avec ses habitants, nous a amené à placer les habitants au cœur du système d'évaluation de la question traitée. Dans un premier temps, nous avons donné la parole aux habitants, pour mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes et savoir leurs perceptions de l'espace, l'image qu'ils en forgent, ainsi que les éléments constitutifs de son identité qui leur intéressent. Pour cela, nous avons eu recours à la méthode d'enquête par la technique d'entretien. En second temps, nous avons complété cette enquête par une observation en situation (intra-muros) relatant les différentes pratiques habitantes présentes sur l'espace urbain de la ville de Jijel, dans l'objectif de questionner le rôle du citoyen dans toute action touchant la requalification et l'amélioration de son cadre de vie. Les résultats de notre enquête nous a permis de révéler les constatations suivantes :

La perception de la situation actuelle de ville par ses anciens habitants, et ceux qui connaissent son histoire n'est pas la même que celle des nouveaux habitants, en effet, la ville de Jijel ne signifie pas l'espace disqualifié pour tous ses habitants, mais seulement pour ses anciens habitants qui connaissent son histoire et son image telle qu'elle était avant. D'après notre échantillon, les problèmes à Jijel sont multiples., nous citons entre autre ; l'état critique des espaces publics et des espaces verts ainsi que l'état dégradé de la voirie, le manque des infrastructures touristiques, l'insuffisance des équipements sportifs, la difficulté d'accessibilité vers et à l'intérieur de la ville, des problèmes liés au confort visuels, pollution, absence de l'aspect esthétique des constructions, l'altération des valeurs liées aux comportements des gens, la perte des notions de citoyenneté et de civisme, l'altération des relations de voisinages due à l'exode rural.

Le processus de disqualification de Jijel a affaibli les liens entre certains habitants et leur ville. En effet, tous nos répondants qui ont une intention de quitter la ville ou la wilaya justifiaient cela par les mauvaises conditions de vie que leur offre cette ville. Notre enquête nous a montré également que la situation critique de la ville a eu un impact direct sur les pratiques et les usages de ses habitants, dont le manque d'espaces de repos, de loisir et des aires de jeux (le premier point le plus cité par les interviewés) rendent les activités régulières des habitants limitées souvent au trajet Maison – Travail/étude.

Le développement de cette ville qui réclame une action globale de requalification urbaine, est conditionné selon ses habitants par l'implication des pouvoirs publics et des habitants dans cette dynamique en faisant recours à des professionnels dans le domaine du tourisme, du marketing urbain et de la sociologie de l'espace, et par un suivi strict et rigoureux de la part des pouvoirs publics en appliquant la réglementation.

Les éléments constitutifs de l'identité de cette ville, dégagés suite aux réponses des habitants, outre que son cachet conservateur, sont d'abord d'ordre naturels (ses potentialités naturelles) à savoir : sa corniche et ses montagnes, formant ensemble des paysages identitaires uniques à l'échelle nationale et renforçant le cachet touristique de la ville. A ces éléments s'ajoutent les lieux ayant une valeur historique, le caractère sécuritaire de la ville, le calme et les valeurs liées à sa culture.

Force est de constater que la marginalisation du citoyens jijélien par les décideurs dans tout processus de requalification conjugué par la situation critique de la ville, ont provoqué un double sentiment –contradictoire : en premier d'indifférence laissant l'espace livré à lui-même puis de responsabilité où le citoyen-usager s'empare de son espace et commence à l'aménager à sa manière. D'après notre enquête, nous nous sommes rendu compte du rôle important de l'habitant non seulement comme acteur qui fait partie de la décision dans les opérations de requalification qui touchent son cadre de vie, comme usager de l'espace mais comme acteur qui peut seul développer son cadre de vie. Les actions menées par les habitants de la ville de Jijel, ne sont pas limitées à un quartier, ou une partie de la ville, mais plutôt, elles ont touché la moitié des quartiers et même des plages de cette ville touristique. Le but de cette observation est d'apporter un éclairage et de mettre en lumière ces actions, leur nature, leurs formes, et leurs répercussions, pour une meilleure prise en charge de cette question qui pourrait apporter une plus-value en matière de requalification de nos villes algériennes. Soutenir ces actions par des associations et les acteurs publiques est essentiel pour assurer leur pérennité.

Afin de prendre une distance par rapport à notre contexte national et ses logiques habituelles, et par conséquent, d'obtenir plus d'attention et de clarté sur ce qui semble plus logique et plus évident sur la question à l'étude, nous avons complété notre analyse par une étude des exemples similaires dans notre environnement maghrébin et ailleurs, des stratégies utilisées et qui ont donné des résultats et où les impacts ont été mesurés ou bien facilement identifiables. Le choix n'est pas fortuit mais bel et bien justifié et justifiable. La ville de CASABLANCA (ville côtière, africaine, maghrébine), la ville de MARSEILLE (ville européenne ; côtière, proche de notre cas d'étude) et la ville de TOULON (ville côtière, portuaire, aux richesses naturelles diversifiées) ont été sélectionnées.

En dernier temps, nous avons procédé à la discussion en croisant les résultats de notre enquête auprès des habitants de la ville de Jijel, avec les conclusions tirées de l'analyse du terrain d'étude, et des logiques institutionnelles qui dessinent l'avenir de cette ville, ainsi que celles tirées de l'approche théorique et des expériences des trois exemples étudiés. Ce croisement nous a permis de déduire les constatations suivantes :

Les stratégies adoptées par les acteurs décideurs pour requalifier la ville de Jijel ne répondent pas réellement aux besoins et aux aspirations de la population Jijélienne, et elles ne prennent pas en considération tous ses éléments identitaires. En comparant ces stratégies avec celles adoptées dans les trois exemples, nous constatons que cette ville abrite toutes les potentialités nécessaires pour devenir une métropole. En fait, la réalisation effective des tous les projets en cours, feront de Jijel une zone compétitive par rapport aux grandes villes comme Annaba et Skikda non seulement dans le tourisme mais aussi dans l'industrie et d'autres domaines. Elle deviendra un aimant surtout si les infrastructures seront mises aux normes en dédoublant les routes et les rocade. En revanche, nous pouvons considérer tous ces projets comme un premier pas vers une réelle métropolisation de Jijel inscrivant son devenir dans une vision globale de métropolisation, émanant d'une réelle volonté politique pour positionner Jijel à l'échelle régionale et nationale comme nous avons vu dans les cas de Marseille, Casa et Toulon.

Nous avons commencé par affirmer que la politique urbaine algérienne est l'une des principales raisons de la problématique de la ville algérienne, pour arriver aux constatations suivantes infirmant plus ou moins l'idée :

- La politique algérienne, à travers ses lois, décrets et outils portant sur l'aménagement du territoire, est très riche et donne de nombreuses directives qui

peuvent apporter des solutions concrètes à de nombreux problèmes dont souffrent Jijel et les autres villes algériennes. Néanmoins, c'est la prise en compte de ces directives qui diffère d'un outil à l'autre. D'une échelle à l'autre, du global ou local, certaines directives sont ignorées, d'autres ne sont pas prises en charge, rendant l'aboutissement des objectifs une affaire très délicate. D'après les résultats de notre investigation, ce n'est pas la politique algérienne qui pose problème en soi, mais plutôt la manière de transcrire ces directives en projets concrets qui pose problème créant un hiatus rupture entre enjeux (visions) et projets (programme réel).

- Après avoir questionné la place de l'habitant dans la littérature, nous nous sommes rendu compte que c'est la manière de faire impliquer le citoyen algérien qui pose problème. Ailleurs, au moment où le degré d'implication atteint la concertation et la codécision, en Algérie et selon sa législation les formes d'implication du citoyen se limitent souvent à des processus d'information, de consultation et de participation à la gestion, ce qui laisse l'habitant dans la position d'un simple bénéficiaire qui accepte ou refuse les propositions et le programme déjà établi par l'État et ses services déconcentrés, sans pouvoir partager son vécu et exprimer ses besoins et ses aspirations.

A l'issue de ce constat, des questions se posent :

- Le problème réside-t-il dans le processus de conception de ces projets ? dans les concepteurs eux-mêmes (leurs capacités ? leurs savoir-faire ?) ou dans le processus de mise en œuvre de ces projets sur le terrain ?

Dans notre recherche, nous avons focalisé notre investigation sur le contenu de ces politiques, leur nature, leurs enjeux... Nous suggérons d'étudier le processus de conception de ces projets : par qui ? Comment ? De telles études peuvent-elles répondre à nos questions ?

La prise en charge de la question d'identité n'est pas une affaire facile, mais elle est très délicate. Tenir compte des spécificités locales de l'espace en question constitue une clé pour révéler cette identité. La transition d'un discours scientifique à un instrument opérationnel nécessite l'adoption de moyens et d'outils appropriés. Pour cela, nous nous sommes eu recours à un outil économique labélisé « business model canvas » qui est facile à utiliser et qui répond parfaitement à nos objectifs. La pertinence de cet outil réside dans

sa forme et son principe de synthèse et d'interaction entre ses différentes cases, en effet, la présence de tous les éléments nécessaires pour requalifier un territoire sur une même feuille, permet de donner un regard complet et global, de prendre en charge tous les éléments sans risquer d'oublier, de négliger et/ou de dominer un élément sur l'autre. Il permet de donner une vision globale, complète et efficace des stratégies adoptées en mettant en évidence les particularités du territoire concerné et ses ressources qui lui permettront d'évoluer d'une manière originale et spécifique tout en assurant l'implication des acteurs concernés.

Notre recherche, malgré les approches employées, nous pensons qu'elle présente des limites, dont nous voulions consolider nos résultats de l'enquête auprès des habitants par d'autres entretiens auprès des acteurs décideurs pour mieux cerner leur vision. Au fait, nous avons abordé cette question du point de vue des stratégies adoptées et des besoins de la population, alors qu'une étude de la même question mais du point de vue des procédures de mise en œuvre, c'est à dire auprès des acteurs décideurs et des spécialistes de domaine pourrait affiner nos résultats.

Finalement, notre présent travail de recherche ouvre, devant les chercheurs, les perspectives suivantes :

- L'urbanisme participatif s'impose comme un impératif absolu pour garantir des interventions urbaines efficaces, acceptables et acceptées.
- La relation ville-port est l'un des piliers pour révéler l'identité des villes portuaire, dont le port, ou autrement dit l'infrastructure portuaire, a dépassé son rôle d'infrastructure dédiée au transport de voyageurs et de marchandises, et comme un levier d'ouverture sur l'extérieur mais est devenu un élément de recentrage et de remodelage urbain.
- L'effet des médias, en particulier des réseaux sociaux, sur l'action urbaine est devenu une question pertinente à prendre en charge.

CHAPITRE IX

BIBLIOGRAPHIE

Abbadie, M. (2001) *La Politique nationale de l'habitat : La requalification participative dans les grands ensembles- cas de la cité SOUMMAM Bab-Ezzouar*". Mémoire de Magister, Département de Géographie et Aménagement du Territoire. Université des Sciences et Technologie Houai Boumedienne.

Abdelaziz, S. (2015) 'Enclavement montagnard et développement. Le cas de Jijel (Algérie)', *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, (26). Available at: <https://journals.openedition.org/emam/1001>.

Actualité Maritime (2016) *Toulon : comment la ville dynamise son port ?* . Available at: <https://actumaritime.com/2016/04/25/toulon-comment-la-ville-dynamise-son-port/> (Accessed: 19 April 2021).

Aidat, A. and Messaci, N. (2017) 'Désenclavement et attractivité du territoire de Jijel : rôle et impacts du port de Jijel', *Sciences & Technologie D*, (45), pp. 49–60.

Algerian Qatari Steel (2019) *Site officiel de la zone industrielle Bellara, El-Milia, Jijel, Algérie*. Available at: <https://aqs.dz/> (Accessed: 17 April 2021).

Aljem, S. (2018) 'Politique des grands projets et gouvernance urbaine à Casablanca', *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, (30). Available at: <https://journals.openedition.org/emam/1446>.

Amor, Z. (2017) *Usine sidérurgique de Bellara (Jijel) : Première production expérimentale du rond à béton*, *El Watan.com*. Available at: <https://www.elwatan.com/edition/actualite/usine-siderurgique-de-bellara-jijel-premiere-production-experimentale-du-rond-a-beton-20-10-2017> (Accessed: 17 April 2021).

Amor, Z. (2018) 'Jijel : La première tranche du troisième pôle universitaire bientôt livrée', *El Watan.com*, 13 June. Available at: <https://www.elwatan.com/pages-hebdo/etudiant/jijel-la-premiere-tranche-du-troisieme-pole-universitaire-bientot-livree-13-06-2018> (Accessed: 17 April 2021).

Amor, Z. (2021) 'Retard dans l'achèvement du pôle universitaire d'El-Aouana (Jijel) : Un projet qui risque le gel', *Journal LIBERTÉ*, 7 April. Available at: <https://www.liberte-algerie.com/est/un-projet-qui-risque-le-gel-356837> (Accessed: 17 April 2021).

André, C. (1987) 'Changer l'image d'une ville', *Politiques et management public*, 5(4), pp. 51–64.

Angers, M. (1997) *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines*. Casbah université, Alger.

Aouissi, K. B. (2016) *Le clivage ville/port: Le cas d'Alger*. Connaissan. Edited by 0 édition Connaissances & Savoirs. 0 édition Connaissances & Savoirs. Editions Publibook.

APS (2015) *Port de Djendjen : perspectives encourageantes malgré la baisse du trafic véhicules*, *Radio Algérienne*. Available at: <https://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20150529/42161.html> (Accessed: 17 April 2021).

APS (2019) *Ouverture début 2020 d'une forêt récréative à Kissir (Jijel)*, *Djazairiess*. Available at: <https://www.djazairiess.com/fr/liberte/424761> (Accessed: 17 April 2021).

- APS (2021) *Complexe sidérurgique de Bellara : Exportation prochaine de plus de 17 000 tonnes de paillettes* / *El Watan*, Article publié dans le journal *El Watan.com* Le 25 Avril. Available at: <https://www.elwatan.com/edition/economie/complexe-siderurgique-de-bellara-exportation-prochaine-de-plus-de-17-000-tonnes-de-paillettes-25-04-2021> (Accessed: 24 May 2021).
- APS, (Algérie Presse Service) (2016) *Une liaison maritime Jijel-Bejaia-Alger opérationnelle en juin prochain* / *Radio Algérienne, Radio Algérienne* 'www.radioalgerie.dz'. Available at: <https://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20160517/77753.html> (Accessed: 16 April 2021).
- Ardourel, A., Bretagne, E., Decuq, J.M., Khainnar, S., Laudati, P., Mesquita, M., Rey, M. and Reznikoff, M. (no date) *Éco-construction d'un bâtiment à énergie positive - Approche croisée, UVED - Université de lorraine, production audiovisuelle et multimédia, Direction du Numérique*. Available at: http://ecoconstruction.rpn.univ-lorraine.fr/co/Module_UVEDTEST_270.html (Accessed: 14 April 2021).
- Arnould, E. (2017) *La cohérence et la qualité urbaine à l'épreuve des jeux de pouvoir et de la négociation*. Université Grenoble Alpes, France. In Sylvain Crampe. Les grands projets urbains à l'épreuve des territoires fragilisés : le cas du quartier créatif Manufacture-Plaine Achille à Saint-Étienne. Architecture, aménagement de l'espace. Available at: [dumas-02179652](https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02179652) <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02179652> Submitted on 11 Jul 2019.
- Artioli, F. (2014) 'Comment gouverner une population invisible?' Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02396128>.
- Bachar, K. (2015) *L'intégration des dimensions environnementales et sociales dans les pratiques urbaines en Algérie: enjeux et perspectives*. Thèse de Doctorat. Université du Maine.
- Bailly, A. (1977) *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'études, leur utilisation dans la recherche urbanistique*. Thèse de doctorat d'Etat. Université de Paris.
- Bailly, J.-P. (2004) *Prospective, débat, décision publique*. Les DOCS d. Editions des Journaux officiels.
- Barrué-Belou, R. (2011) 'Méthodes et enjeux de la comparaison: la question de la comparabilité', in *8e congrès français de droit constitutionnel NANCY 2011*.
- Barthel, P.-A. (2010) 'Casablanca-Marina: un nouvel urbanisme marocain des grands projets', *Autrepart*, (3), pp. 71–88. Available at: <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2010-3-page-71.htm>.
- Basille, A. (2004) *Réhabilitation ou requalification, Un projet urbain pour une réponse à l'insécurité d'un quartier*. Université Lumière Lyon 2 École doctorale : Sciences humaines et sociales (SHS). Available at: http://doc.sciencespo-lyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/DEASPMRR/basille_a/pdf/basille_a.pdf.
- Les bateliers de la Rade (2019) *L'histoire de la rade de Toulon*. Available at: <https://www.lesbateliersdelarade.com/histoire-rade.html> (Accessed: 19 April 2021).
- Bautès, N. and Guiu, C. (2010) 'Cheminelements autour de l'identité urbaine', *M. Gérardot. La France en ville, Atlande. Clefs concours, Géographie des territoires*. fhal-00523340f, pp. 119–126.

- Bédard, M. and Breux, S. (2011) 'Non-lieux et grands projets urbains. Une inéluctable équation? Perspectives théoriques et propositions analytiques», in *Annales de géographie*. Armand Colin, pp. 135–156.
- Belguidoum, S. (2008) 'La ville en question-analyse des dynamiques urbaines en Algérie', in *Penser la ville-approches comparatives*, pp. 1–13. Available at: https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00380510/file/Microsoft_Word_-_La_ville_en_question_-_analyse_des_dynamiques_urbaines_en_.pdf.
- Belguidoum, S., Cattedra, R. and Iraki, A. (2015) 'Villes et urbanités au Maghreb', (12), pp. 11–32. Available at: <https://doi.org/10.4000/anneemaghreb.2361>.
- Belguidoum, S. and Mouaziz, N. (2010) 'L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne: politiques urbaines et légitimité sociale', *Espaces et sociétés*, (3), pp. 101–116.
- Belhedi, A. (2006) 'Territoires, appartenance et identification. Quelques réflexions à partir du cas tunisien', *LEspace géographique*, 35(4), pp. 310–316.
- Belkadi, E. (2015) 'Identité de la marque Casablanca', *Organisation et Territoires*, (1). Available at: <https://revues.imist.ma/index.php/Organisation-Territoires/article/view/4033/2966>.
- Bendjelid, A. (2010) 'Villes d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement', *Lectures, Publications reçues*.
- Benifoughal.com (2009) *Tremblement de terre à Jijel en 1856 (tsunami) - benifoughal.com*. Available at: <https://www.benifoughal.com/histoire/histoire-regionale/tremblement-de-terre-de-jijel-en-1856-tsunami/> (Accessed: 16 April 2021).
- Benoît Helme (2019) *Toulon, modèle de résilience après les années Front national / Slate.fr*. Available at: <http://www.slate.fr/story/179934/toulon-resilience-apres-annees-mairie-front-national-ouverture-culture-diversite> (Accessed: 19 April 2021).
- Berry-Chikhaoui, I. (2007) 'Les citoyens face aux enjeux d'internationalisation de la ville.', *Autrepart*, (1), pp. 149–163.
- Berry-Chikhaoui, I. (2009) 'Les notions de citoyenneté et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe. Essai de clarification', *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, (18), pp. 9–20. Available at: <https://doi.org/10.4000/emam.175>.
- Berry-Chikhaoui, I. and Deboulet, A. (2007) 'Restructurations urbaines à Marseille à l'heure de l'internationalisation. Tensions et régimes d'action', *chapitre*, 8, pp. 140–150.
- Bertoncello, B. and Girard, N. (2001) 'Les politiques de centre-ville à Naples et à Marseille: quel renouvellement urbain?', *Méditerranée*, 96(1), pp. 61–70.
- Beuret, J.-E. (2012) 'Mieux définir la concertation: du pourquoi au comment', *Négociations*, (1), pp. 81–86.
- Blais, P., Boucher, I. and Caron, A. (2012) *L'urbanisme durable: Enjeux, pratiques et outils d'intervention*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Available at: https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands_dossiers/developpement_durable/guide_urbanisme_durable.pdf.
- BNEDER (2009) *Schéma des espaces de planification territoriale (SEPT) Nord - Est*. Le Bureau National d'Études pour le Développement Rural, Algérie.
- Bonnin, J.-B., Bruxelles, Y. and Pelapat, C. (2012) 'Affirmer l'identité du territoire: Une

démarche de valorisation du littoral au Pays Marennes-Oléron’, *Éducation relative à l’environnement. Regards-Recherches-Réflexions*, Volume 10. Available at: <https://journals.openedition.org/ere/1069>.

Boubacha, E., Davoult, D. and Gueguen, E. (1997) *Ville et port: mutation et recomposition: note de synthèse et bibliographie*. Paris: Les Editions Villes & Territoires.

Bouchebra, H. (2018) ‘الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة’, *Sciences & Technologie D*, 47, pp. 99–115.

Boucherit, S. (2017) *L’Utilisation du projet urbain dans la requalification des grands ensembles.(Un passage d’une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique)*. Mémoire de Magister, département d’architecture et d’urbanisme. Université Mentouri – Constantine.

Boudjabi, H. N. (2005) *Les Stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville*. Mémoire de Magister, département d’architecture et d’urbanisme. Université Mentouri – Constantine.

Bougassa, A. (2009) *Le Foncier urbain dans la petite région de Taher; disponibilité, mobilisation et contentieux*. Mémoire de magister, Département de géographie et de l’aménagement du territoire. Université Mentouri –Constantine.

Bouhali, M. C. (2016) *Jijel le port de Djenjen: Le terminal à conteneursun projet prometteur, jijel.info*. Available at: <https://www.jijel.info/index.php/national/15-economie/2654-jijel-le-port-de-djenjen-le-terminal-a-conteneurs-un-projet-prometteur> (Accessed: 17 April 2021).

Bouhelouf-berretima, Y. and Hadjiedj, A. (2018) ‘Djen Djen new port and the metropolisation of Jijel city (Algeria)’, *Cinq continents*, 8(18), pp. 149–168.

Boukerzaza, H. and Acherard, S. (2011) ‘La mobilité dans les montagnes littorales algériennes: caractéristiques et organisation territoriale. Cas de la wilaya de Jijel’, *Insaniyat/إنسانيات. Revue algérienne d’anthropologie et de sciences sociales*, (53), pp. 41–58. Available at: <https://journals.openedition.org/emam/1001>.

Bouraoui, H. I. (2007) *La Mixité urbaine dans les quartiers d’habitat contemporains (cas de Ayouf-Jijel)*. Mémoire de Magister, département d’architecture et d’urbanisme. Université Mentouri –Constantine.

Bourenen. Y (2017) *بالفيديو.. الفراولة.. الفاكهة المدللة بعبيدين في الجزائر, العين الاخبارية* Available at: <https://al-ain.com/article/the-strawberry-algeria> (Accessed: 19 April 2021).

Brangier, É., Dinet, J. and Bastien, J. M. C. (2009) ‘La méthode des staffs d’experts de communautés’, *Document numérique*, 12(2), pp. 111–132.

Brehier et al (2011) *Composer avec les héritages , - Département de Géographie de l’ENS*. Available at: <http://www.géographie.ens.fr/Composer-avec-les-heritages.html?lang=fr> (Accessed: 18 April 2021).

Capellari, B. and Libourel, E. (2011) *Le port de Marseille : Introduction, Département de Géographie de l’ENS*. Available at: <http://www.géographie.ens.fr/introduction-354> (Accessed: 18 April 2021).

Carre, N. (2018) *Le Business Model Canvas : concrétiser le business model de l’entreprise, CCI Business Builder*. Available at: <https://business-builder.cci.fr/guide-creation/le-business-model/agir-definir-votre-business-model> (Accessed: 15 April 2021).

Cattedra, R. (2003) ‘Casablanca: la réconciliation patrimoniale comme enjeu de l’identité

urbaine’, *Rives méditerranéennes*, (16), pp. 61–77. Available at: <https://journals.openedition.org/rives/436>.

Cattedra, R. (2010) ‘Chapitre I. Les grands projets urbains à la conquête des périphéries’, *Les Cahiers d’EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, (19), pp. 58–72. Available at: <https://journals.openedition.org/emam/114>.

CENEAP, C. national d’études et d’analyses pour la population et le développement (2012) ‘Le plan d’aménagement de la wilaya de Jijel’, p. Phase 01, 02, 03 et 04.

Centre Régional D’Investissement (2017) *Province de Casablanca, Centre Régional d’Investissement Casablanca-Settat / CRI*. Available at: <https://www.casainvest.ma/fr/casablanca-settat/provinces> (Accessed: 19 April 2021).

Chaffin, Z. (2018) *Toulon : un laboratoire pour la rénovation des centres-villes français*. Available at: <https://www.capital.fr/economie-politique/toulon-un-laboratoire-pour-la-renovation-des-centres-villes-francais-1302012> (Accessed: 19 April 2021).

Chelzen, H. and Pech, P. (2012) ‘Quelle image de la ville pour un projet de développement urbain durable? L’exemple d’Aubervilliers’, [*Vertigo*] *La revue électronique en sciences de l’environnement*, 11(3). Available at: <https://journals.openedition.org/vertigo/11509>.

Chouadra, S. (2008) ‘De la fragmentation à la recomposition: cas de la ville algérienne’, in. Khenchela, Algérie: *Penser la ville - approches comparatives*, p. 14.

Chouiki, M. (1997) ‘La ségrégation sociospatiale à Casablanca’, *L’Homme et la société*, 125(3), pp. 85–105.

Cobo, I. R. (2016) *l’incertitude comme levier de co-construction au prisme du projet urbain: L’émergence d’un mode de conception" transitionnel" des espaces urbains: entre pratiques institutionnelles et pratiques alternatives*. Université Grenoble Alpes. France.

Côte, M. (1988) *L’Algérie, ou l’espace retourné*. Edited by Paris. Flammarion.

Courrier International (2010) *étape 2: habiter Casablanca, - EMC*. Available at: <http://emcalvaraes.over-blog.com/2018/12/etape-2-habiter-casablanca.html> (Accessed: 19 April 2021).

Crampe, S. (2019) ‘Les grands projets urbains à l’épreuve des territoires fragilisés: le cas du quartier créatif Manufacture-Plaine Achille à Saint-Étienne’, *Architecture, aménagement de l’espace. Université Grenoble Alpes*.

Cusin, J.-F. and Damon, J. (2010) ‘Les villes face aux défis de l’attractivité’, *Futuribles*, 367, pp. 25–45.

D’Entreprise, C. (2016) *Qu’est-ce qu’un business model ?*, *Chefdentreprise.com*. Available at: <https://fiches-pratiques.chefdentreprise.com/Thematique/strategie-1104/FichePratique/est-business-model-305044.htm> (Accessed: 15 April 2021).

Daoud, Z. and Guennoun, S. (2005) *Casablanca en mouvement:[des innovateurs dans la ville]*. Ed. Autrement.

Debrie, J. and Lavaud-Letilleul, V. (2009) ‘La décentralisation des ports en France: de la recomposition institutionnelle aux mutations fonctionnelles. L’exemple de Toulon’, in *Annales de géographie*. Armand Colin, pp. 498–521. Available at: <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-5-page-498.htm>.

Décret exécutif n° 16-55 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1er février 2016 fixant les conditions et modalités d’intervention sur les tissus urbains anciens. (2016).

- Alger, Algérie. Available at: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/alg166420.pdf>.
- Décret exécutif n° 83-684 : du 26 novembre 1983 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant* (1983). Alger, Algérie. Available at: <https://www.joradp.dz/HFR/Index.htm>.
- Decroly, J. M. (no date) 'Introduction à l'entretien semi-directif. Recherches dirigées en géographie humaine'. Consulté sur http://homepages.ulb.ac.be/~jmdecrol/Upload_enseignement....
- Didier Févre, C. (2013) 'Ces lieux qui nous habitent. identité des territoires, territoires des identités'. *Les Clionautes*. Available at: <https://cdf.hypotheses.org/75#:~:text=L%27appropriation%20demande%20de%20se,de%20connaissances%20historiques%20et%20géographiques>.
- DK News (2015) *Jijel : Le trafic du port de Djendjen passera à 30 millions de tonnes d'ici 2030*, DK News - *Quotidien national d'information*. Available at: <http://dknews-dz.com/article/51459-jijel-le-traffic-du-port-de-djendjen-passera-a-30-millions-de-tonnes-dici-2030.html> (Accessed: 17 April 2021).
- Douay, N. (2008) 'La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation: enjeux, acteurs et stratégies à Marseille et à Montréal', *Géographie. Université Paul Cézanne - Aix-Marseille III; Université de Montréal, 2007. Français*. Available at: <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00348703>.
- DPSB Jijel (2019) 'l'annuaire statique de la wilaya de Jijel (jusq' à 31.12.2018)'. Direction de programmation et de suivi de budget (DPSB) de Jijel.
- Dubos, R. (1970). The human landscape. *Bulletin of the Atomic Scientists*, 26(3), 31–37.
- Ducruet, C. (2018) 'Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio-économique local: bilan et retour d'expérience', *Alexis N'Guessan; Akou Loba. Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, EMS Editions. Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01952045/document>.
- e-Madina (2015) *Grands projets , e-Madina. The Smart City Cluster*. Available at: <https://www.e-madina.org/casablanca/grands-projets/> (Accessed: 19 April 2021).
- Edouard, J.-C. (2019) 'L'attrait des petites villes, une chance pour redynamiser leur centralité?. Réflexions à partir du cas des petites villes auvergnates', *Belgeo. Revue belge de géographie*, (3). Available at: <https://journals.openedition.org/belgeo/34295?lang=de>.
- Eleb-harlé, N. and Berthier, S. (2007) 'Construire la ville sur la ville : l' affaire d' une génération', *l'ouvrage collectif: European France 1988-2007 : Innover Dialoguer Réaliser éd. Jean Michel Place,*.
- EPJ Djen Djen (2014) *Présentation du port, Entreprise Portuaire de Djen Djen*. Available at: <http://www.djendjen-port.com/present.php> (Accessed: 16 April 2021).
- Figeac et al (no date) *Villes portuaires : identités et territoires des villes portuaires (XVIe-XXe siècle)*, CEMMC – Accueil. Edited by Saint-Denis La Plaine: Eds. de la DIV. Available at: <https://cemmc.hypotheses.org/villes-portuaires> (Accessed: 18 April 2021).
- Filippova, E. and Guérin-Pace, F. (2008) *Ces lieux qui nous habitent. Identité des territoires, territoires des identités*. La Tour d'Aigues, Ined-éditions de l'Aube.
- Le Floch, S. (2011) 'Le riverain, le citoyen et l'habitant: trois figures de la participation dans la turbulence éolienne', *Natures Sciences Sociétés*, 19(4), pp. 344–354.

- Fodil, S. (2016) *Ligne Ferroviaire Jijel-Sétif, approbation de l'étude*, *L'écho de Jijel | Actualités du pays des Babors | Algérie | جيجل*. Available at: <http://jijel-echo.com/Ligne-Ferroviaire-Jijel-Setif> (Accessed: 17 April 2021).
- Fodil, S. (2019) 'Complexe sidérurgique de Bellara (Jijel) : Le projet en phase finale', *El Watan.com*, 5 August. Available at: <https://www.elwatan.com/edition/economie/complexe-siderurgique-de-bellara-jijel-le-projet-en-phase-finale-05-08-2019> (Accessed: 17 April 2021).
- Forêt, C. (2007) *Travail de mémoire et requalification urbaine*. Edited by Saint-Denis La Plaine : Eds. de la DIV.
- Fouquet, A. (2009) 'L'évaluation des politiques publiques. Concepts et enjeux', *Évaluer les politiques publiques pour améliorer l'action publique*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, pp. 21–33.
- Fourny, M.-C. (2008) 'Identité et aménagement du territoire . Modes de production et figures de l'identité de territoires dans les recompositions spatiales', *Les stratégies identitaires de conservation et de valorisation du patrimoine*, pp. 101–114.
- François, C. and Julien, D. (2010) 'L'attractivité des villes: définitions, enjeux et mesures', *Futuribles*. Available at: <https://www.futuribles.com/fr/document/lattractivite-des-villes-definitions-enjeux-et-mes/>.
- Gadal, S. (2005) *Urbanisation et dynamiques de peuplements: Casablanca, 1994-2002*. UMR. Available at: https://www.researchgate.net/profile/Sebastien_Gadal/publication/215463651_Dynamiques_de_peuplements_et_urbanisation__Casablanca/links/00d63694d81a430f95cee27b.pdf.
- Galland, B. et al. (1993) *Identités urbaines. Genève-Lausanne: duo ou duel?* Georg.
- Galland, B. (1993) 'Les identités urbaines', *Cultures, sous-cultures et déviances*. Available at: <http://www.er.uqam.ca/nobel/s21223/publications/pdfs/IdUrbArticle1.pdf>.
- Garret, P. (2003) 'A propos d'identité (s) marocaine (s) et du (faux) paradoxe de la patrimonialisation de l'héritage architectural issu de la colonisation à Casablanca.', in *Colloque "Fabrication, gestion et pratiques des territoires"*, Ecole d'Architecture de Paris-Val de Seine. Nanterre, France. Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00137861/file/PascalGarretCasablanca3.pdf>.
- Gasnier, A. (2004) 'Requalification, ré-appropriation et urbanité', *Travaux et documents de ESO*, (21), pp. 35–39.
- Gaullier, P. and Gardesse, C. (2016) 'L'implication des citoyens dans l'action publique urbaine : enjeux et modalités de la participation', *Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT)*, pp. 1–25.
- Girault, J. (1986) 'Banlieue toulonnaise ou région toulonnaise? Habitat et emploi entre les deux guerres', *Villes en Parallèle*, 10(1), pp. 214–230.
- Godet, M. (1989) 'Prospective et stratégie: approche intégrée', *Futuribles*, 137, pp. 5–14.
- Grésillon, B. (2013) *Marseille-Provence 2013, analyse multiscale d'une capitale européenne de la culture*, *Géoconfluences - Ressources de géographie pour les enseignants*. Available at: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires-en-mutation/articles-scientifiques/marseille-provence-2013-analyse-multiscale-d2019une-capitale-europeenne-de-la-culture> (Accessed: 19 April 2021).

- Griffin, A. and Hauser, J.-R. (1991) *The Voice of the Customer*. MIT Marketing Center, Working paper n°91-2, Cambridge.
- Grimes, S. (2003) *Le Tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral : Cas de la ville de Jijel*. Université Mentouri –Constantine.
- Grumbach, A. (1998) 'La ville sur la ville', *Projet Urbain, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.*, (15), pp. 1–28.
- Guérin-Pace, F. (2006) 'Sentiment d'appartenance et territoires identitaires', *Espace Géographique*, 35(4), pp. 298–308. doi: 10.3917/eg.354.0298.
- Guérin-Pace, F. and Guermond, Y. (2006) 'Identité et rapport au territoire', *LEspace géographique*, 35(4), pp. 289–290.
- Guermond, Y. (2006) 'L'identité territoriale: l'ambiguïté d'un concept géographique', *LEspace géographique*, 35(4), pp. 291–297.
- Guide (2018) *Le guide des couleurs de fenêtres et volets à Toulon, Nuancier du Plan Local d'Urbanisme – Ville de Toulon*. Available at: <https://www.guide-fenetres-volets.fr/guide-couleurs-volets-toulon/> (Accessed: 19 April 2021).
- Guillaume de Saint Vulfran (2016) *Quel avenir pour le centre-ville de Toulon ?* Available at: <http://www.lamarseillaise.fr/var/politique/45475-quel-avenir-pour-le-centre-ville-de-toulon> (Accessed: 19 April 2021).
- Hafiane, A. (2007) 'Les projets d'urbanisme récents en Algérie', in *43 rd ISOCARP Congress*, pp. 1–12.
- Halleux, J.-M. et al. (2003) 'Reconstruire la ville sur la ville', *rapport final de la subvention 2002-2003. GUIDE/CREAT/LEPUR*.
- Hecham- Zehioua, B. (2010) *Impacts des projets inscrits à Constantine et évaluation de son image de marque, pour un projet urbain à effet structurant*. Thèse de Doctorat d'Etat. Département d'architecture et d'urbanisme, Université Mentouri - Constantine.
- Hocine, R. (2015) *5ème édition concours meilleurs balcons fleuris de la ville de Jijel, L'écho de Jijel | Actualités du pays des Babors | Algérie | جيجل*. Available at: <http://jijel-echo.com/5eme-edition-concours-meilleurs> (Accessed: 18 April 2021).
- Hong, Y. C. and Fauvel, C. (2013) 'Criticisms, variations and experiences with business model canvas', *European Journal of Agriculture and Forestry Research*, 1(2), pp. 26–37.
- Hurard, M. (2011) *La participation citoyenne au développement durable à l'échelle locale en Europe*. Collection Working paper, Bruxelles.
- INSEE (2018) *Population de Toulon (83000), Linternaute.com d'après l'INSEE*. Available at: <https://www.linternaute.com/ville/toulon/ville-83137/demographie> (Accessed: 19 April 2021).
- Ben Jemia, I. (2014) 'L'identité en projets: ville, architecture et patrimoine. Analyse de concours à Québec et à Toronto', *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, pp. 173–181. Available at: <https://doi.org/10.4000/crau.412>.
- Joly, F. (1948) 'Casablanca. Éléments pour une étude de géographie urbaine', *Les Cahiers d'outre-mer*, 1(2), pp. 119–148. Available at: https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1948_num_1_2_1560.
- Joumady, K. (1988) *Casablanca: métropole économique du Maroc*. Thèse de Doctorat d'Etat. Université de Bordeaux 3.

- Jourdan, S. (2008) 'Un cas aporétique de gentrification: la ville de Marseille', *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, (111), pp. 85–90. Available at: <https://journals.openedition.org/mediterranee/2788>.
- Jouvenel, H. De (2004) 'Un bref guide méthodologique', *Les DOCS d'ALEPH - N°7*, 65(1), pp. 37–48.
- Kihal, H. (2005) *Devenir des villes portuaires moyennes historiques cas de Jijel*. Mémoire de magister. Université Ferhat Abbas de Sétif U.F.A.S - Algérie.
- La loi n°06 – 06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville* (2006). Alger, Algérie. Available at: <https://www.interieur.gov.dz/index.php/fr/le-ministere/le-ministere/textes-legislatifs-et-reglementaires/40-le-dispositif-legal-regissant-la-wilaya-et-la-commune/398-la-loi-n°06—06-du-20-février-2006-portant-loi-d'orientation-de-la-ville.html> (Accessed: 14 April 2021).
- Lakhdar Hamina, Y. and Abbas, L. (2015) 'Évolution des instruments de planification spatiale et de gestion urbaine en Algérie', *Cinq Continents*, 5(11), pp. 104–129.
- Laudati, P. (2000) *Perception de l'image de la ville et qualification sémantique des espaces*. Thèse de doctorat en Sciences de l'information et de la communication. Valenciennes.
- Laudati, P. (2009) *Identité urbaine et sûreté : la (ré) appropriation des lieux par la mixité des usages*.
- Laudati, P. (2015) 'Images de la ville: construits de sens par les agents', *Epistémè : revue internationale de sciences humaines et sociales appliquées / Center for applied cultural science, Korea university, Séoul, 2015, Writing, narrative, Senses and Images of Urban Space*, (13). Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01811755/document>.
- Laudati, P. and Boulekbache Mazouz, H. (2008) 'Identification des attributs de la qualité sémantique de l'image de la ville par la méthode EBAHIE', *Chapitre, 5*, pp. 171–210.
- Leleu-Merviel, S. and Courbet, D. (2008) *Objectiver l'humain? LA VOISIER*. Hermès Science Publ.
- Les Fabriques : un nouvel écoquartier pour Marseille* (2018) BNP Paribas Real Estate. Available at: <https://www.bnppre.fr/actualites/marche-immobilier/les-fabriques-un-nouvel-ecoquartier-pour-marseille.html> (Accessed: 19 April 2021).
- Loi n° 11-10 du 20 Rajab 1432 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune* (2011). Alger, Algérie. Available at: <https://www.interieur.gov.dz/index.php/fr/le-ministere/le-ministere/textes-legislatifs-et-reglementaires/40-le-dispositif-legal-regissant-la-wilaya-et-la-commune/400-loi-n°-11-10-du-20-rajab-1432-correspondant-au-22-juin-2011-relative-à-la-commune.html> (Accessed: 14 April 2021).
- Loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme* (1990). Alger, Algérie. Available at: <https://www.ogef.dz/pdf/files/Loi-90-29.pdf> (Accessed: 14 April 2021).
- Loinger, G., Spohr, C. and Godet, M. (2004) 'Prospective et planification territoriales: état des lieux et propositions', *Notes du Centre de prospective et de veille scientifique. Equipement*, (19).
- Loubet del Bayle, J.-L. (2000) 'Initiation aux méthodes des sciences sociales', *Paris - Montréal : L'Harmattan*.

- Louvet, N. (2005) *Les conditions d'une concertation productive dans l'action publique locale: le cas des plans de déplacements urbains.*, Ecole des Ponts ParisTech. Thèse présentée pour l'obtention du diplôme de Docteur de l'école nationale des ponts et chaussées. école doctorale - ville et environnement. Available at: <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00086554/document>.
- Lussault, M. (1997) 'Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine', *Annales de géographie (Paris)*, 106(597), pp. 522–530.
- Masbongi, A. (1998) 'Recycler le territoire', *Projet urbain: Faire la ville sur la ville, ville durable, ville mutable*, (15), pp. 3–5.
- Mata Barreiro, C. (2004) 'Identité urbaine, identité migrante', *Recherches sociographiques*, 45(1), pp. 39–58.
- Di Meo, G. (2008) 'Le rapport identité/ espace . Eléments conceptuels et épistémologiques', *Hal*, pp. 1–13. Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00281929/document>.
- Di Méo, G. (2002) 'L'identité: une médiation essentielle du rapport espace/société', *Géocarrefour*, 77(2), pp. 175–184.
- Mériguet, Y. (2014) *Le business model des smart cities françaises | BEAGLE CONSULTING*. Available at: <http://beagle-net.com/etude-du-business-model-des-smart-cities-francaises/> (Accessed: 15 April 2021).
- Meziane, A. (2009) *La ville algérienne face au défi de sa régression urbaine*, *Le Quotidien d'Oran*. Available at: <https://www.djazairss.com/fr/lqo/5127734> (Accessed: 17 April 2021).
- Ministère des Travaux Publics et des Transports (no date) *ATLAS ROUTIER, Ministère des Travaux Publics et des Transports. Algérie*. Available at: <http://ae.mtp.gov.dz/atlas/algerie.html> (Accessed: 16 April 2021).
- Monographie de la Région (2015) *A propos de la Wilaya .. Monographie de la Région 2015, Royaume du Maroc*. Available at: http://casablanca.ma/Page_Centrale.aspx?Id_Page=5290 (Accessed: 19 April 2021).
- Morisset, L. K. (2001) 'Des identités urbaines', pp. 5–18.
- Nawel, D (2010) 'La gouvernance urbaine, le défi des villes algériennes', *Algérie 360°*. Available at: <https://www.algerie360.com/la-gouvernance-urbaine-le-defi-des-villes-algeriennes/> (Accessed: 15 April 2021).
- Nejmi, E. L. houssine (2018) 'Casablanca: de la ville projet urbain à la ville projet social, quelle lecture des documents d'urbanisme', *Espace Géographique et Société Marocaine*, (22), pp. 35–50.
- Nice-matin (2013) *Tall Ships Regatta à Toulon: le programme de ce samedi* . Available at: <https://www.nicematin.com/faits-divers/tall-ships-regatta-a-toulon-le-programme-de-ce-samedi-333290> (Accessed: 19 April 2021).
- Norberg-Schulz, C. (1997) *Genius loci: paysage, ambiance, architecture*. Editions Mardaga.
- Noyer, J. and Raoul, B. (2008) 'Concertation et «figures de l'habitant» dans le discours des projets de renouvellement urbain', *Études de communication. langages, information, médiations*, (31), pp. 111–130. Available at: <https://journals.openedition.org/edc/766>.

- Nyeck, C. (2014) 'Politique publique', *Dictionnaire d'administration publique*, pp. 384–385.
- ONS (1977) 'Recensement général de la population et de l'habitat'. Office national des statistiques, Algérie.
- ONS (1987) 'Recensement général de la population et de l'habitat'. Office national des statistiques, Algérie.
- ONS (1998) 'Recensement général de la population et de l'habitat'. Office national des statistiques, Algérie.
- ONS (2008) 'Recensement général de la population et de l'habitat'. Office national des statistiques, Algérie.
- Ouramdane, M. (2019) *Le complexe sidérurgique de Bellara opérationnel d'ici fin 2019 - Algerie Eco, ALGERIE ECO*. Available at: <https://www.algerie-eco.com/2019/04/28/le-complexe-siderurgique-de-bellara-operationnel-dici-fin-2019/> (Accessed: 17 April 2021).
- PaSquaLini, M. (2000) 'Les ports antiques d'Olbia (Hyères) et Toulon, environnement historique et géographique', *Méditerranée*, 94(1), pp. 33–38.
- 'PDAU -Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme- de la commune de Jijel,' (2009). Direction de l'urbanisme et de la construction, fait par l'atelier d'architecture et d'urbanisme Boubzar Nassimi, Jijel. Algérie.
- 'PDAU -Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme- de la commune de Jijel' (révisé en 2018, approuvé en 2019). Direction de l'urbanisme et de la construction, fait par Cabinet d'architecture et d'urbanisme Boubezari Nassim, Jijel. Algérie.
- Perrocheau, C. (2012) 'Enjeux, apports et perspectives de la requalification', in *Compte-rendu de la soirée-débat du 15 mars 2012 à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville*. Available at: http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/soiree_ENSAPB.pdf.
- Pflieger, G. and Castells, M. (2006) 'De la ville aux réseaux: Dialogues avec Manuel Castells', *Presses polytechniques et universitaires romandes*.
- Pinson, D. (2001) 'Le renouvellement urbain des grands ensembles: pour quelles formes urbaines, et avec quelle place pour l'habitant?', *Frédéric Winter. Quelles nouvelles formes architecturales et urbaines pour les grands ensembles? (collection " Les dossiers ")*, *Urbaponts en collaboration avec la DGUHC, la CDC et l'ENPC, CDU. Dialogue de Soirée.*, pp. 41–55.
- Pinson, G. (2005) 'L'idéologie des projets urbains : L'analyse des politiques urbaines entre précédent anglo-saxon et "détour" italien.', *Sciences de la Société, Presses universitaires du Midi*. Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00514388/document>.
- Pinson, G. (2009) *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris, Presses de Sciences PO.
- Poirot, J. and Gérardin, H. (2010) 'L'attractivité des territoires: un concept multidimensionnel', *Mondes en développement*, (1), pp. 27–41.
- 'POS -Plan d'occupation du sol' (révisé en 2017, approuvé en 2019). Direction de l'urbanisme et de la construction, fait par Bureau d'études d'architecture et d'urbanisme Guiatni Mounia, Jijel. Algérie.
- Prelorenzo, C. (2010) 'Le retour de la ville portuaire', *Cahiers de la Méditerranée*, (80),

pp. 157–167.

Provence Méditerranée, T. (2015) *Un territoire d'avenir - Une métropole de compétitivité*. Available at: <https://metropoletpm.fr/sites/new.tpm-agglo.fr/files/territoireavenirtpm2015-light.pdf> (Accessed: 19 April 2021).

Quertier, C. (2008) 'La construction des identités urbaines dans les villes méditerranéennes à la fin du Moyen Âge'.

Rachik, A. (1994) 'Périphérie, émeutes et politique urbaine: le cas de Casablanca', *Horizons Maghrébins-Le droit à la mémoire*, 25(1), pp. 224–235.

Raynaud, M. M., Hubert, M. and Lewis, P. (2014) *Les grands projets urbains: territoires, acteurs et stratégies*. Les Presses de l'Université de Montréal. Available at: [https://books.google.dz/books?hl=fr&lr=&id=e489DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=\(Raynaud,+Hubert+and+Lewis,+2014&ots=inK1utGoKv&sig=PzNCQzQy914c6H1jKtfIO3q6LYI&redir_esc=y#v=onepage&q=\(Raynaud%2C+Hubert+and+Lewis%2C+2014&f=false](https://books.google.dz/books?hl=fr&lr=&id=e489DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=(Raynaud,+Hubert+and+Lewis,+2014&ots=inK1utGoKv&sig=PzNCQzQy914c6H1jKtfIO3q6LYI&redir_esc=y#v=onepage&q=(Raynaud%2C+Hubert+and+Lewis%2C+2014&f=false)

Rédaction Nationale (2014) 'Les travaux du pôle universitaire d'El Aouana enfin lancés', *LIBERTE-algerie.com*, 2 April. Available at: <https://www.liberte-algerie.com/lalgerie-profonde/les-travaux-du-pole-universitaire-del-aouana-enfin-lances-203561> (Accessed: 17 April 2021).

Riou, Y. (2011) *Représentations, participation, ancrage, identité: quatre piliers pour penser l'inscription territoriale. Le cas du Berry*. Thèse pour obtenir le grade de : Docteur de l'université d'Orléans. Sociology.

Ripoll, F. and Veschambre, V. (2005) 'Introduction. L'appropriation de l'espace comme problématique', *Norois. Environnement, aménagement, société*, (195), pp. 7–15. Available at: <https://journals.openedition.org/norois/477#:~:text=L%27appropriation+de+l%27espace+n%27est+pas+seulement,ressource+ou+capital+in%C3%A9galement+distribu%C3%A9>

Rizzani de Eccher (2013) *Rizzani de Eccher remporte un contrat de marche de 1,65 milliards d'euros pour la construction d'une autoroute en Algérie*, *Rizzani de Eccher _News*. Available at: <http://www.rde.it/fra/scheda-news.asp?recordID=1426> (Accessed: 17 April 2021).

Rochd, N. (1990) 'Une métropole portuaire d'Afrique du Nord: Casablanca. Explosion urbaine et planification', in *Les Annales de la recherche urbaine*. Centre de Recherche d'Urbanisme, pp. 113–118.

Ronai, S. (2009) 'Marseille: une métropole en mutation', *Hérodote*, (4), pp. 128–147.

Safar-Zitoun, M. (2001) 'Alger ou la recomposition d'une métropole', *La pensée de midi*, (1), pp. 30–35.

Safar Zitoun, M. (2011) 'Les politiques d'habitat et d'aménagement urbain en Algérie ou l'urbanisation de la rente pétrolière', *Papier présenté à: «Les politiques d'habitat et d'aménagement urbain en Algérie ou l'urbanisation de la rente pétrolière*.

Safri, S. (2008). *Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin. Cas du centre-ville de Jijel*. Mémoire de magister, département d'architecture et d'urbanisme. Université Mentouri –Constantine.

Safri, S. and Labii, B. (2017) 'Quelles alternatives en matière de développement urbain en zones côtières? Le cas de l'espace côtier Jijel–El Aouana.', *Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre*, (45), pp. 141–155.

Saidouni, M. (1999) *Éléments d'introduction à l'urbanisme*. Edited by Casbah. Casbah éd.

- Salama, P. (1995) 'Djidjelli.(Igilgili, Jijel)', *Encyclopédie berbère*, (16). Available at: <https://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/2193>.
- Saou, M. (2015) 'Elle sera projetée au rang de véritable pôle industriel. Plusieurs projets structurants pour Jijel', *Journal LIBERTE*, 16 June. Available at: <https://www.liberte-algerie.com/est/plusieurs-projets-structurants-pour-jijel-227617> (Accessed: 17 April 2021).
- Schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Jijel* (2013). Bureau d'étude technique en urbanisme, aménagement urbain, et environnement « Guettiche Ghania », Algérie.
- Sénécal, G., Malézieux, J. and Manzagol, C. (2002) *Grands projets urbains et requalification*. 1st edn. Presses de l'Université du Québec.
- Sidi Boumedienne, R. and Guerroudj, T. (2013) *Echec des instruments ou instruments de l'échec? Ed, Les alternatives urbaines., France P.*
- 'SIG de Jijel dédié à la gestion urbaine' (2012). Sarl CARTA.
- Souilah, M. (2016a) *jijel.info - Une liaison maritime Jijel-Bejaia-Alger opérationnelle en juin prochain, Jijel.info*. Available at: https://jijel.info/index.php?option=com_content&view=article&id=3188:une-liaison-maritime-jijel-bejaia-alger-operationnelle-en-juin-prochain&catid=8&Itemid=147 (Accessed: 16 April 2021).
- Souilah, M. (2016b) *Le tracé de la future voie ferrée Jijel-Sétif adopté, Jijel.info*. Available at: <https://www.jijel.info/index.php/local/3347-le-trace-de-la-future-voie-ferree-jijel-setif-adopte> (Accessed: 17 April 2021).
- Souilah, M. (2019) *Jijel sous la pluie et les inondations., jijel.info Portail visant à promouvoir la willaya de Jijel : actualités, culture, rencontres et tourisme*. Available at: <https://www.jijel.info/index.php/local/7028-jijel-sous-la-pluie-et-les-inondations> (Accessed: 16 April 2021).
- Stein, V. (2003) *La reconquête du centre-ville: du patrimoine à l'espace public*. Thèse de doctorat : Univ. Genève.
- Temporal, F. and Larmarange, J. (2006) 'Déroulement des enquêtes quantitatives et/ou qualitatives', 20.
- Thoenig, J.-C. (2010) 'Politique publique', *Boussaguet L. et al., Dictionnaire des politiques publiques, Editions de Sciences Po*, pp. 420–427.
- Thouément, H. and Charles, E. (2011) 'L'identité, frein ou moteur de développement territorial? Une méthodologie d'analyse; Exemples de la Région capitale de Bruxelles et de Québec', in *Ière Conférence Intercontinentale d'Intelligence Territoriale "Interdisciplinarité dans l'aménagement et développement des territoires"*. Gatineau, Canada, pp. 1–17. Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00958349/document>.
- Troin, J. F. (1990) 'Les villes du monde arabe: a la recherche d'un modele', *Bulletin - Societe Geographique de Liege*, 26, pp. 53–62.
- Turgeon, J. and Savard, J.-F. (2012) 'Politique publique', *Le Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique*.
- Var-Matin (2019) *Les grands projets qui vont transformer la métropole de Toulon en 2019*. Available at: <https://www.varmatin.com/vie-locale/les-grands-projets-qui-vont-transformer-la-metropole-de-toulon-en-2019->

288582?t=NzM5MDJmN2VkYTAwNTAxNjBhNTBmNzU5YTgyYmE1ZjBfMTU0NjU4OTU5NDE1MV8yODg1ODI%3D&tp=viewpay (Accessed: 19 April 2021).

Vermeulen, S. and Hardy, M. (2016) 'Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains', *Portfolio*, 1, pp. 111–119.

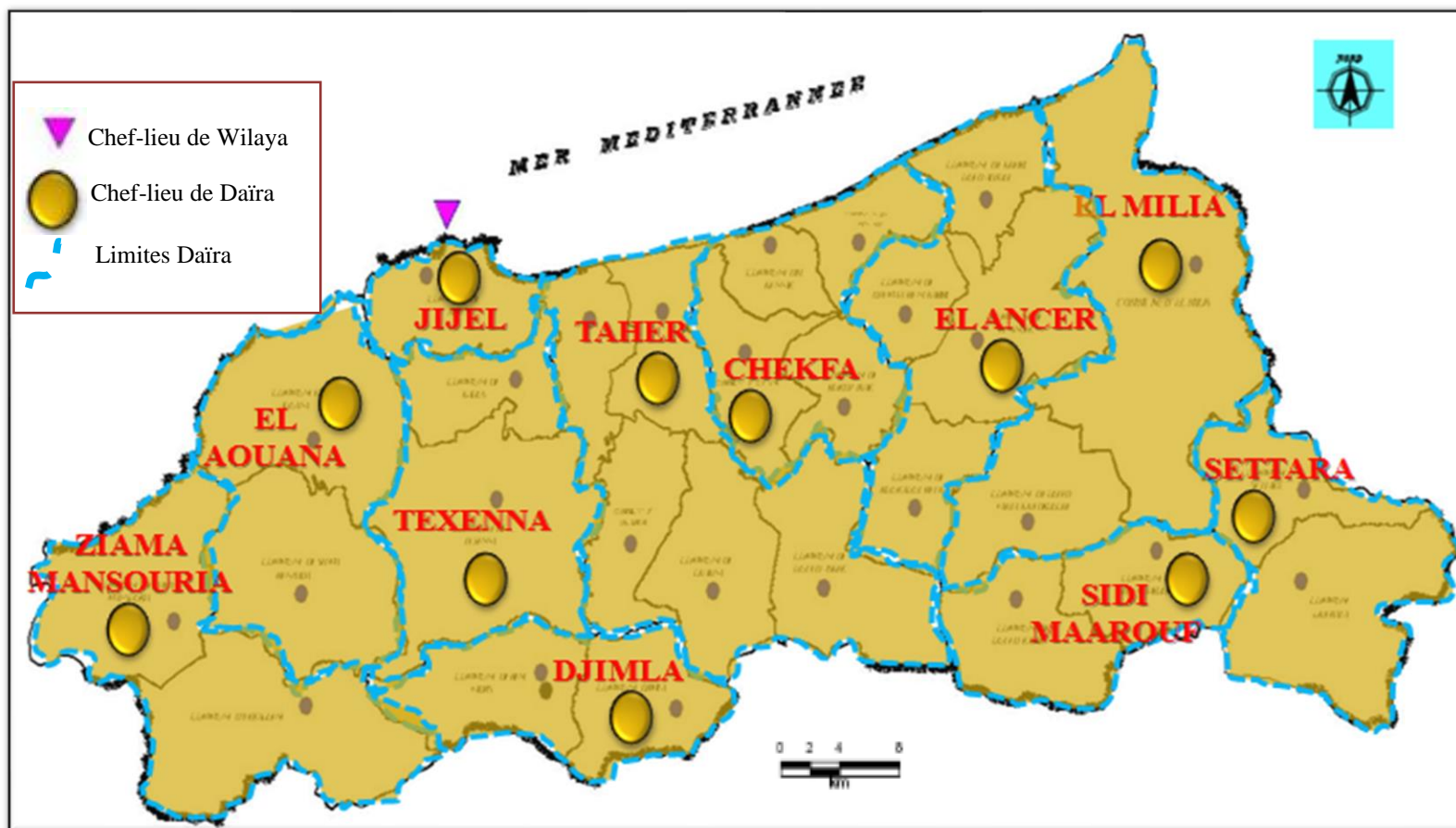
Wachter, S. and Emelianoff, C. (2009) *Dictionnaire de l'aménagement du territoire: état des lieux et prospective*. Edited by Broché. Belin. Available at: <https://books.google.dz/books?id=orxGPgAACAAJ>.

Zeggar, A. (2012) *La concertation dans les projets de villes nouvelles en Algérie. L'apport des images de synthèses dans l'implication des futures habitants-citoyens de la ville nouvelle de Bougezhoul*. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme-Hocine Aït Ahmed, Alger.

Zitoun, M. S. (2011) 'Les évolutions récentes dans la politique urbaine à Alger', in *L'action urbaine au Maghreb, enjeux professionnels et politiques*. KARTHALA Editions, pp. 97–116. Available at: [https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=AH7FS15VbSwC&oi=fnd&pg=PA2&dq=L%27action+urbaine+au+Maghreb,+enjeux+professionnels+et+politiques&ots=FgwRG5STiX&sig=6KumlsVXi1A2Uf6tL-1K7Nqf-Hw#v=onepage&q=L'action urbaine au Maghreb%2C enjeux professionnels et.](https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=AH7FS15VbSwC&oi=fnd&pg=PA2&dq=L%27action+urbaine+au+Maghreb,+enjeux+professionnels+et+politiques&ots=FgwRG5STiX&sig=6KumlsVXi1A2Uf6tL-1K7Nqf-Hw#v=onepage&q=L'action%20urbaine%20au%20Maghreb%20enjeux%20professionnels%20et)

ANNEXES

Annexe A : Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras



La wilaya de Jijel est structurée en 11 Daïras, dont la plus grande surface est celle de Taher et la plus petite est celle de Jijel.

Figure 0.1. Découpage administratif de la wilaya de Jijel en Daïras.

Source : établie par l’auteur sur fond de carte du schéma directeur d’aménagement touristique de la wilaya de Jijel (2013, phase 01, p.7).

<u>Superficies des Daïras en Km²</u>		
❖ Daira de Jijel : 62,38	❖ Daira de Texenna : 177,71	❖ Daira de Chekfa : 227,63
❖ Daira d’El Aouana : 261,26	❖ Daira de Djimla : 145,37	❖ Daira d’El Ancer : 263,94
❖ Daira de Zياما MAnsouria : 246,01	❖ Daira de Taher : 350,51	❖ Daira de Sidi Maarouf : 136,84
		❖ Daira de Settara : 184 ,33
		❖ Daira d’El Milia : 340,65

Annexe B : Découpage administratif de la wilaya de Jijel en communes

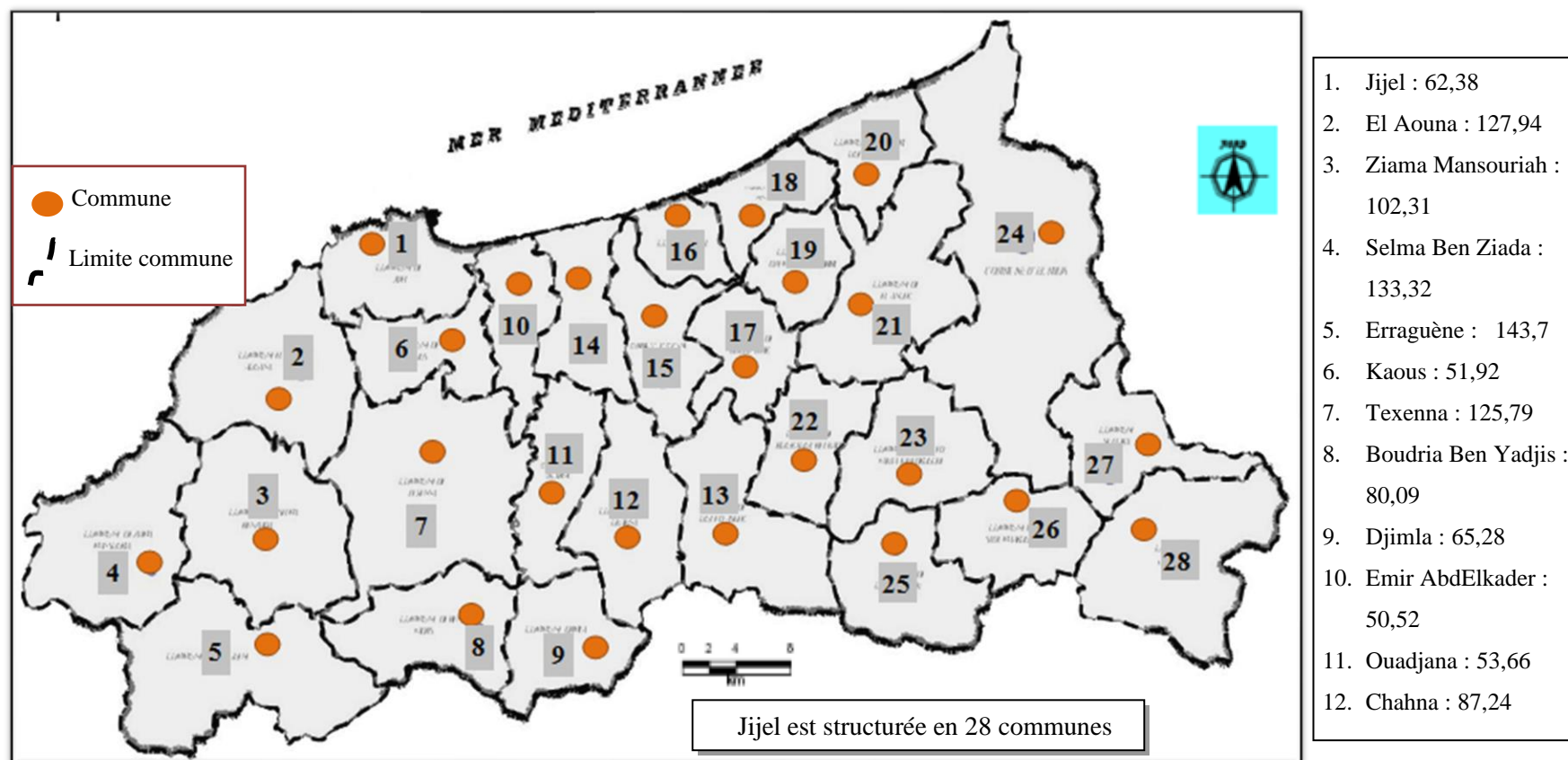


Figure 0.2. Découpage administratif de la wilaya de Jijel en communes.

Source : établie par l'auteur sur fond de carte du schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Jijel (2013, phase 01, p.7).

Désignation des communes et leurs superficies (en Km²) :			
13. Ouled Askeur : 94,21	17. Bordj Thar : 68,17	21. El Ancer : 97,44	25. Ouled Rabah : 74,95
14. Taher : 64,88	18. Sidi AbdElaziz : 50,47	22. Bouraoui Belhadef : 64,38	26. Sidi Maarouf : 61,89
15. Chekfa : 52,46	19. Djemaa Beni Habibi : 48,75	23. Ouled Yahia : 134,37	27. Settara : 57,63
16. El kennar Nouchfi : 65,53	20. Oued Adjoul : 53,37	24. El Milia : 206,28	28. Ghebala : 126,70

Annexe C : Les infrastructures portuaire existantes dans la wilaya de Jijel



Figure 0.3. Les ports existants dans la wilaya de Jijel

Source : Logiciel Google Earth (image 2016) + Traitement de l'auteur



Tableau 0.1. Les caractéristiques des ports existants dans la wilaya de Jijel

Nom du port	Djen-Djen	Bouddis	Ziama Mansouriah	El- Aouana
Etat	Existants			En voie d'achèvement
Fonction	Commerce	Pêche		Pêche et plaisance
Capacité d'accueil	4,5 Millions tonnes/an	135 unités 12000 tonnes/an	90 unités 3000 tonnes/an	210 unités
Cases Pêcheurs	/	135	31	/

Source : établi par l'auteur à partir du PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019).

Annexe D : Processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel entre 1977 et 2008

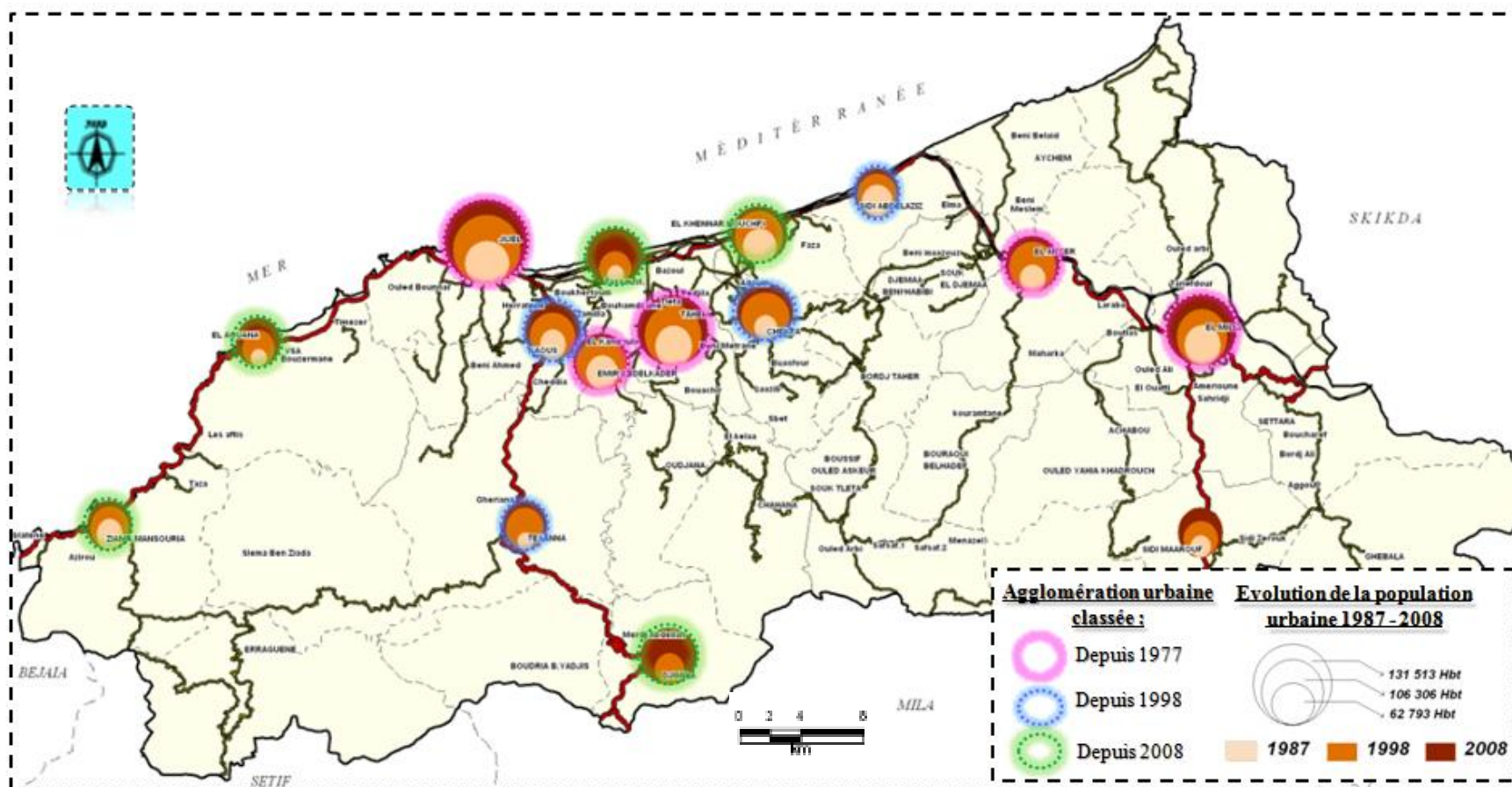


Figure 0.4. Processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel entre 1977 et 2008.

Source : Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, page 229) + traitement de l'auteur.

Annexe E : Evolution de la population jijélienne entre 1977 et 2008 par commune

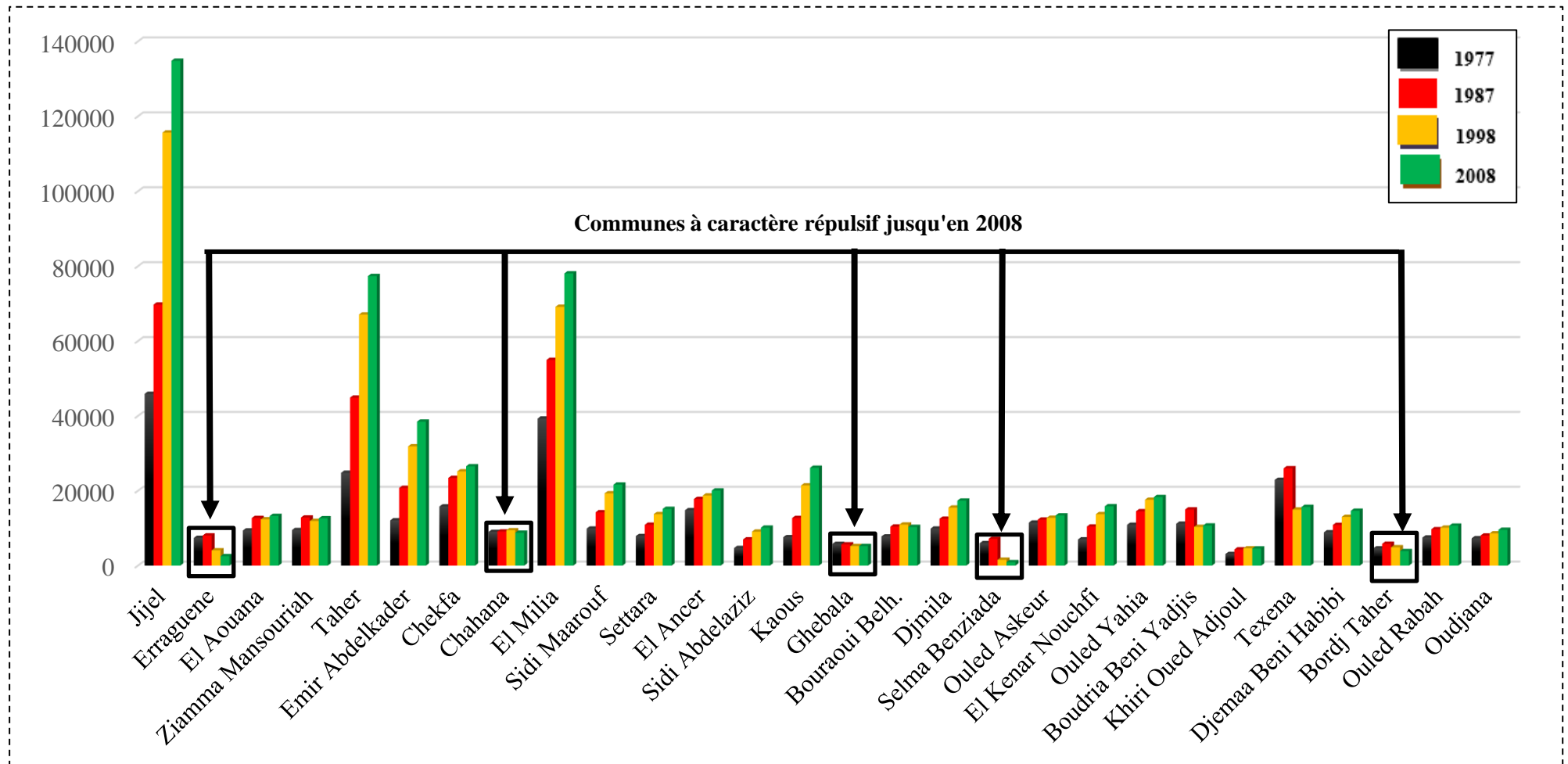


Figure A.5. Evolution de la population jijélienne entre 1977 et 2008 par commune.

Source : Traitement de l'auteur à partir des données des RGPH.

Annexe F : Evolution de la population Jijélienne entre 2008 et 2015 par commune

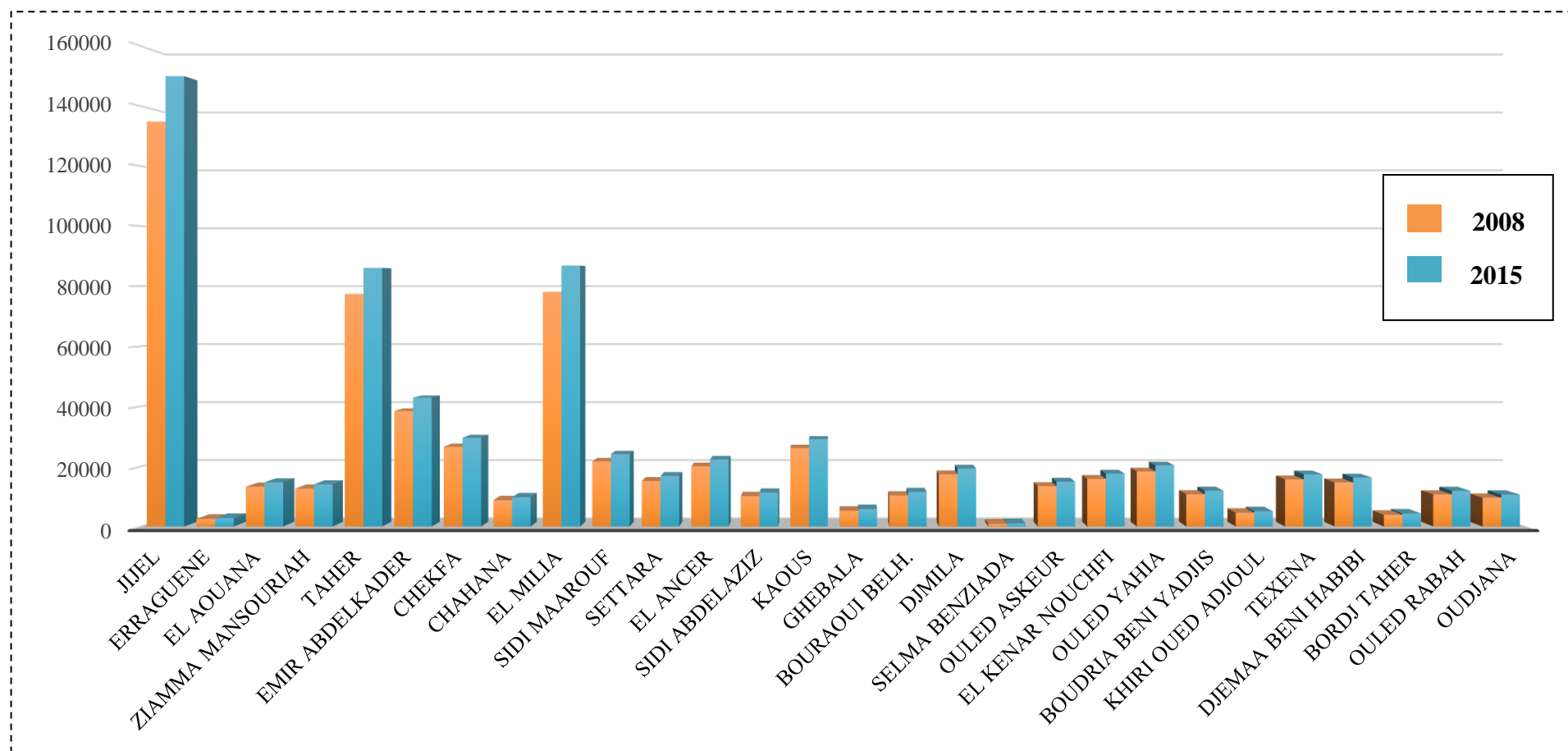


Figure 0.6. Evolution de la population jijélienne entre 2008 et 2015 par commune.

Source : traitement de l'auteur sur la base des données du RGPH 2008 et de l'annuaire statistique de la wilaya de Jijel du 31.12.2014.

Annexe G : Les grandes infrastructures de la wilaya de Jijel

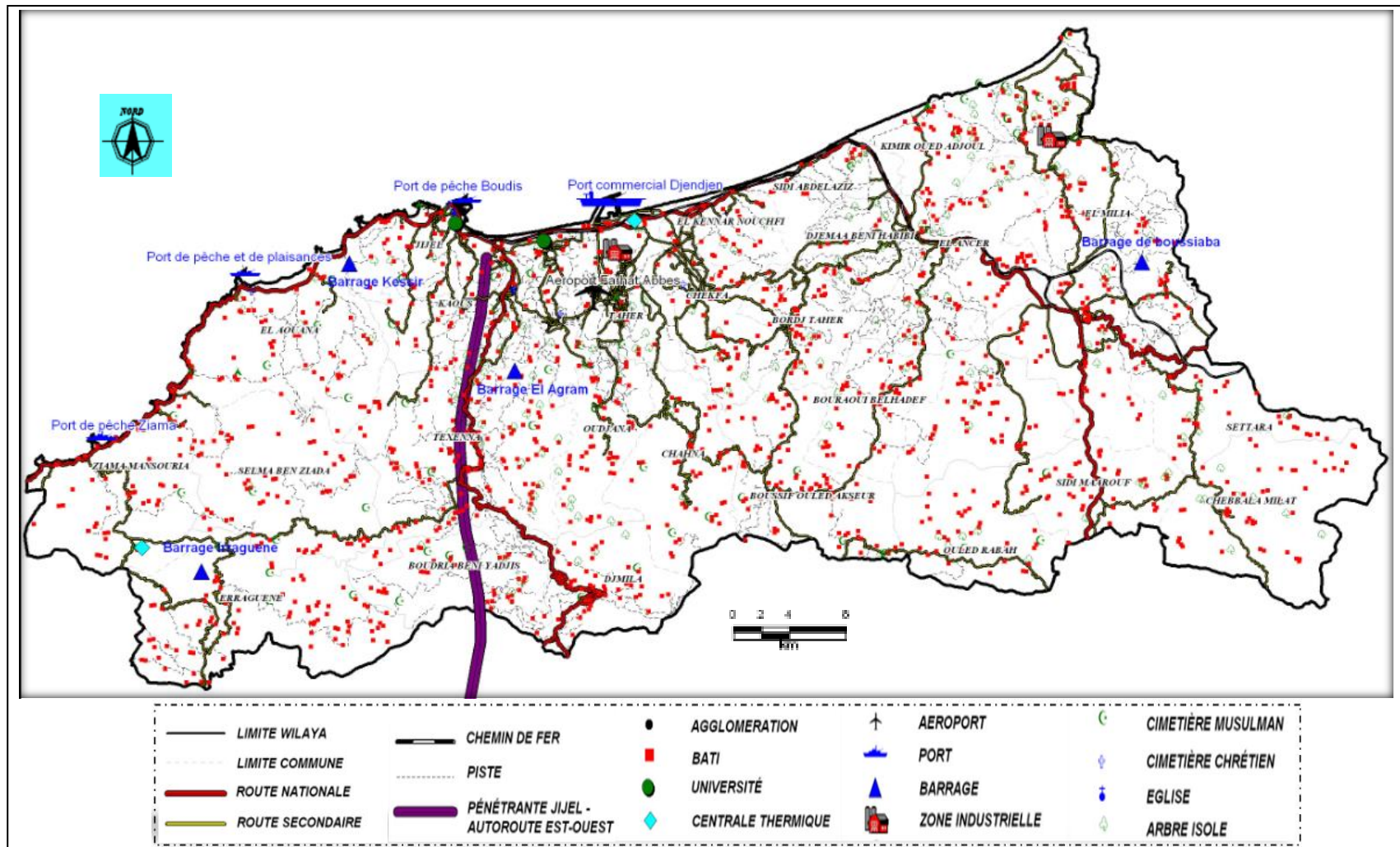


Figure A.7. Répartition des grandes infrastructures de la wilaya de Jijel.

Source. Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, p. 63).

Annexe H : Difficultés d'accessibilité de certaines communes de Jijel

En termes de transport intercommunal, l'accessibilité de quelques communes est remise en cause. En effet, bien que la wilaya dispose d'une infrastructure diversifiée très importante, certains espaces restent mal desservis, voire isolés (communes montagneuses du Sud à l'image de la commune d'Irraguène).

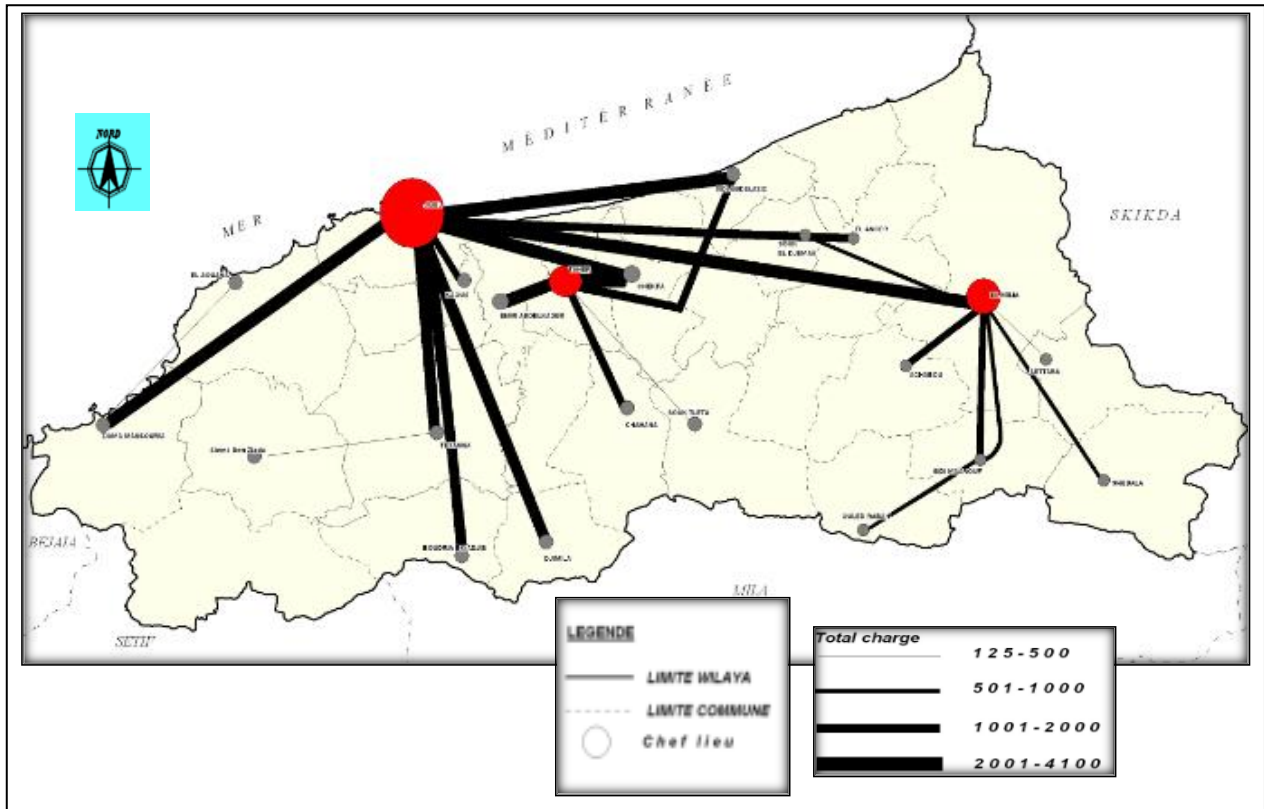


Figure 0.8. Transport intercommunal de Jijel : les flux des voyageurs.

Source. Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, p. 255).

Tableau 0.2. Taux de raccordement aux différents réseaux (AEP, assainissement, électricité et gaz naturel) par commune.

Commune	Taux de raccordement					
	AEP		Réseau d'assainissement		Électricité	Gaz naturel
	Commune	ACL	Commune	ACL		
Jijel	99,5	100	97	98	%99,50	%90,24
Taher	95	100	97	100	%99,90	%93,09
Chahna	83	100	96	90	%98,90	%0,00
Ouled Askeur	92	100	72	99	%97,30	%0,00
Emir Abd Elkader	78	100	95	100	%99,80	%94,94
Ouadjana	85	100	95	100	%98,00	%66,87
Ziama Mansouriah	90	100	90	100	%98,20	%0,00
Erraguène	86	100	30	100	%74,40	%0,00
El Aouna	70	100	88	100	%99,60	%57,46
Selma Ben Ziada	98	100	52	80	%90,60	%0,00
Texenna	98	100	90	100	%96,70	%86,92
Kaous	98	100	90	100	%99,90	%97,49
Djimla	75	100	74	97	%94,90	%0,00
Boudria Ben Yadjis	30	100	17	100	%93,50	%0,00
Chekfa	88	96	55	96	%98,90	%80,09
El kennar Nouchfi	70	90	91	95	%99,80	%88,59
Sidi Abd Elaziz	95	95	60	60	%98,70	%70,03
Bordj Thar	78	92	24	93	%95,80	%0,00
El Ancer	80	100	84	95	%97,70	%49,96
Djemaa Beni Habibi	98	98	60	95	%97,70	%69,15
Bouraoui Belhadeif	60	95	42	90	%95,30	%30,95
Oued Adjoul	60	98	90	92	%97,40	%0,00
Ouled Yahia	62	90	19	84	%69,60	%24,10
Ouled Rabah	30	60	95	91	%87,10	%0,00
Sidi Maarouf	91	99	93	99	%99,30	%54,33
Ghebala	90	99	45	95	%90,70	%61,75
El Milia	94	98	70	94	%99,50	%57,72
Settara	93,6	95	81	99	%99,00	%79,31
TOTAL	%84,50	96,71%	%79,50	%94,36	%98,70	%68,06

Source. DPSB de Jijel (annuaire statistique de la willaya de Jijel du 31.12.2018).

Annexe I : Potentialités de la wilaya de Jijel

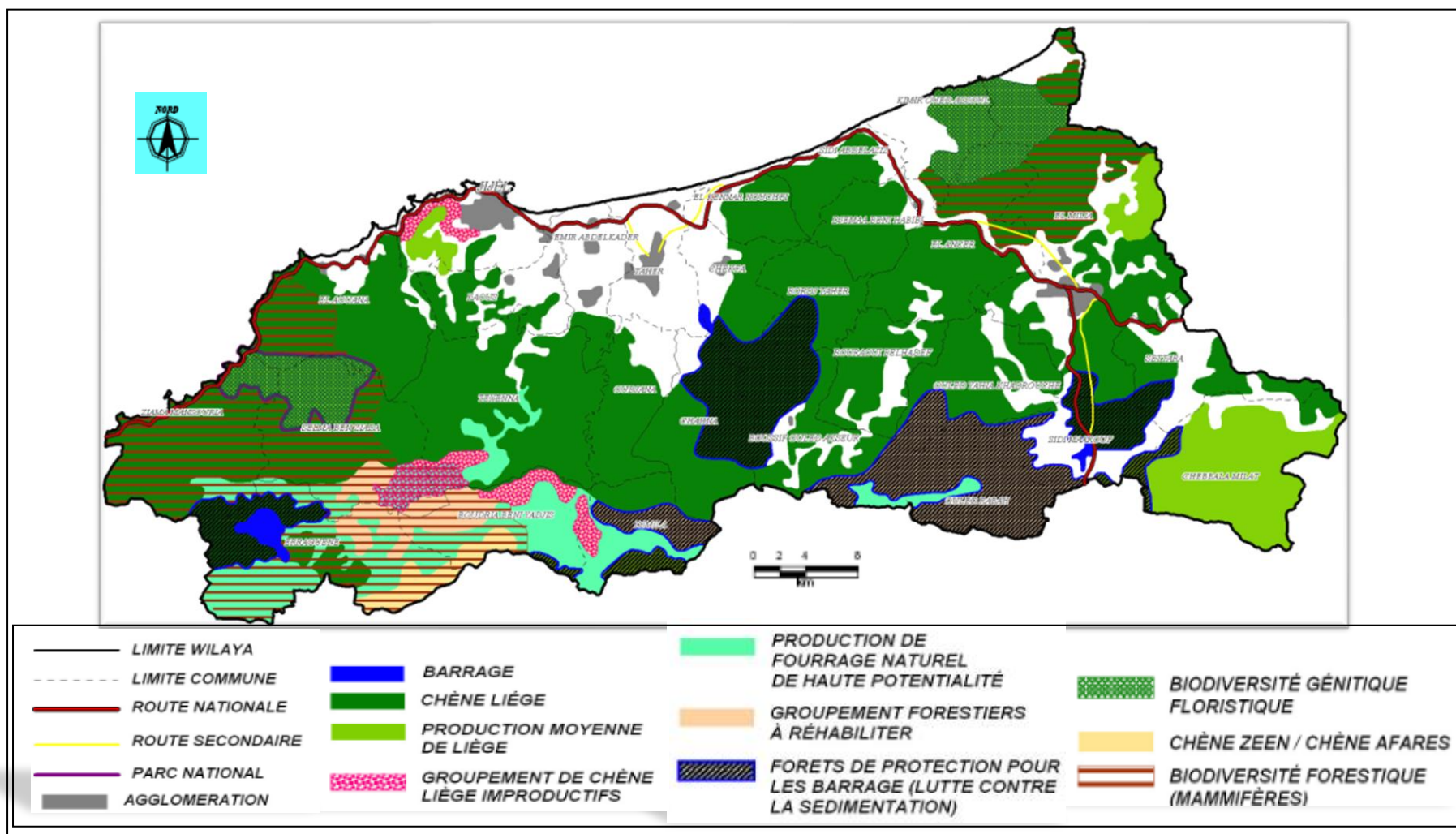


Figure 0.9. Couvert végétal forestier de la wilaya de Jijel.

Source. Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, page 68).

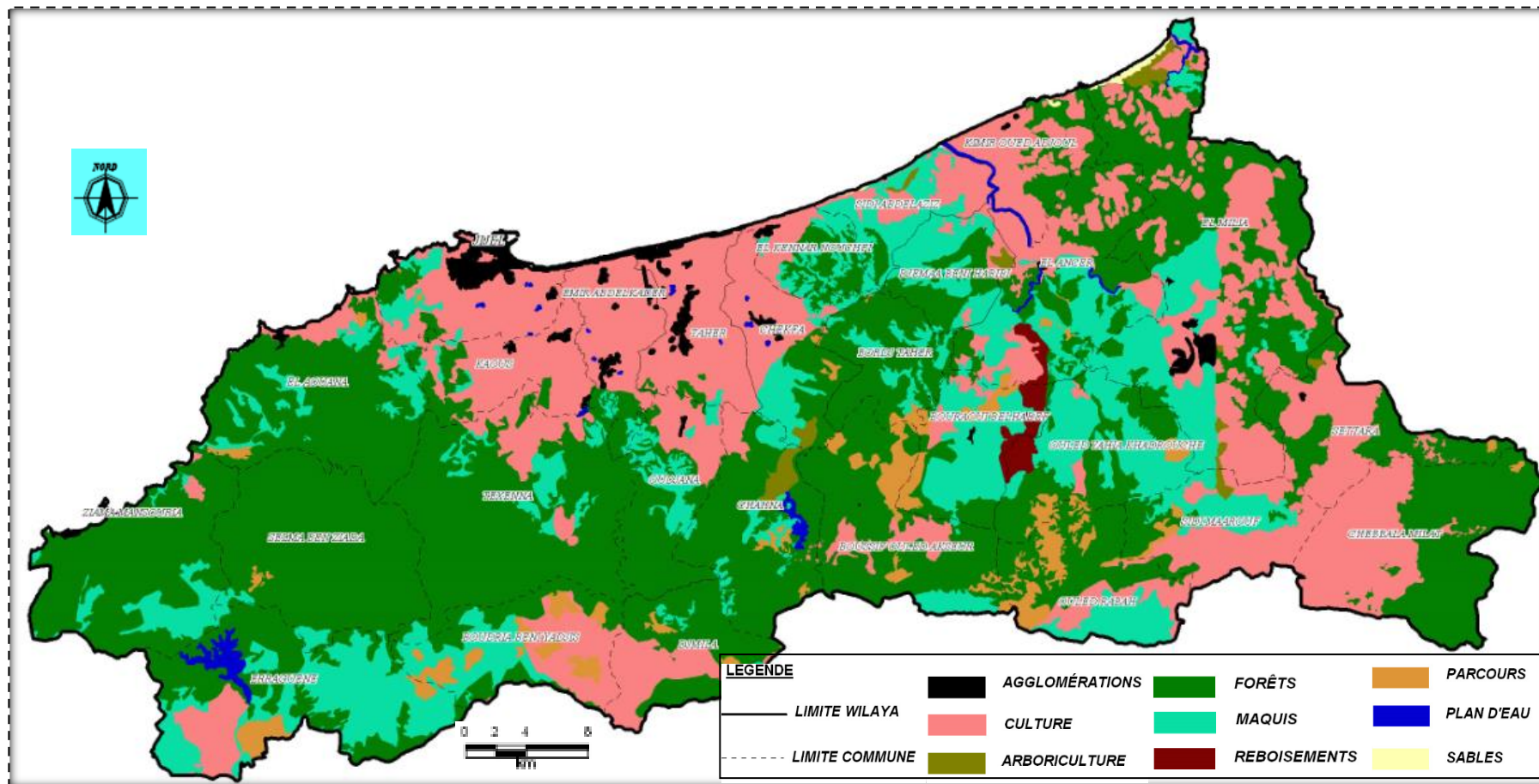


Figure 0.10. Occupation du sol de la wilaya de Jijel.

Source. Le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel (2012, phase 01, page 59).

Annexe J : Les quartiers de la ville de Jijel

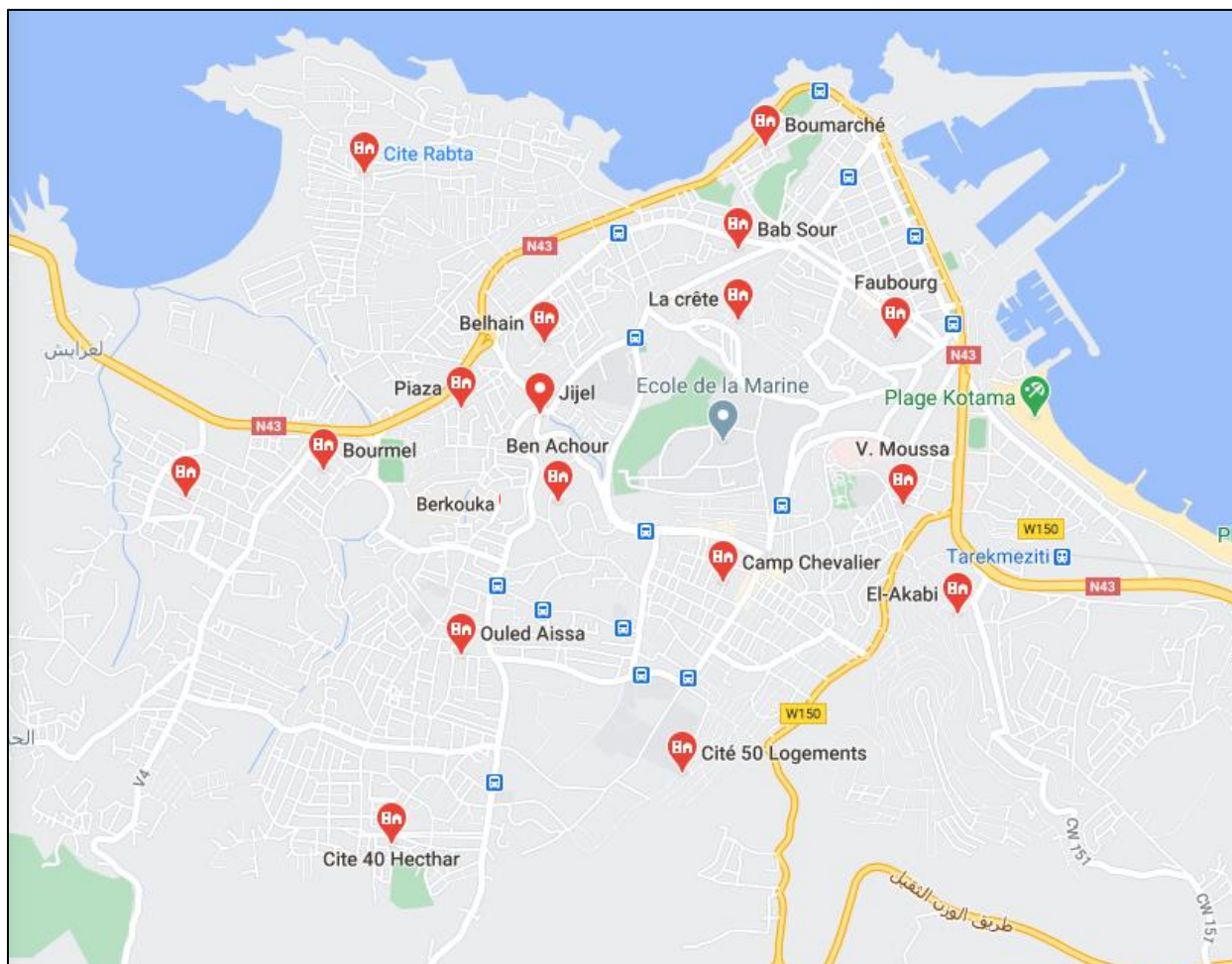


Figure 0.11. Les quartiers de la ville de Jijel.

Source. Image prise à partir de Google Maps (2021).

Annexe K : Le réseau hydrographique de la commune de Jijel.

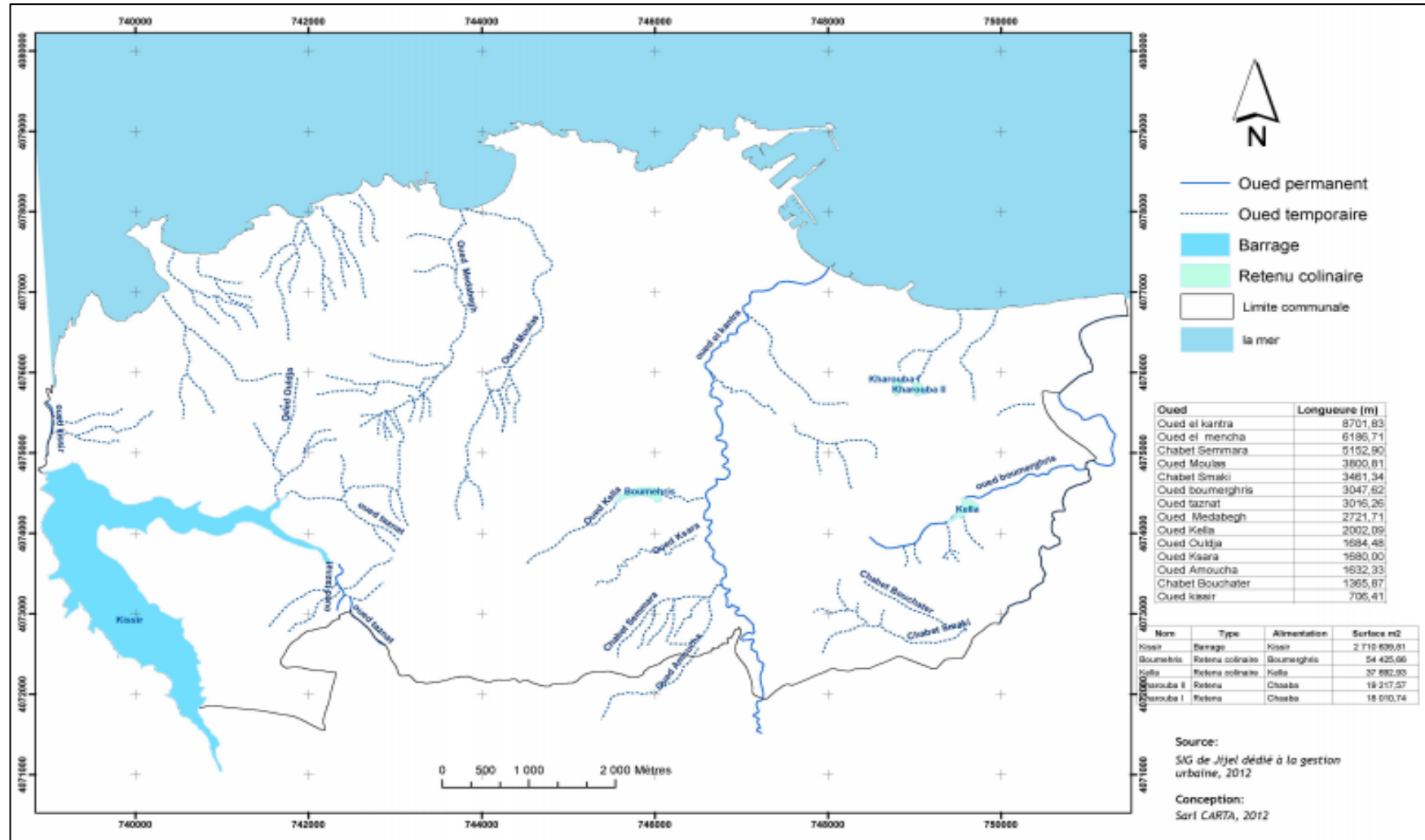


Figure 0.12. Carte du réseau hydrographique de la commune de Jijel.

Source. SIG de Jijel dédié à la gestion urbaine, Sarl CARTA, 2012.

Annexe L : Risques naturels et technologiques auxquels la ville de Jijel est exposée

Tableau 0.3. Tableau récapitulatif des risques naturels et technologiques.

TYPE DE RISQUE		ZONES CONCERNEES	SUPERFICIE DE LA ZONE A RISQUE (ha)
RISQUES NATURELS	INONDATIONS	- ZONE BASSE DE RABTA	82,00 ha
		- TERRASSES ALLUVIALES DE L'OUED EL KANTARA	25,00 ha
		- BORDURES DES PLAGES	30,00 ha
	GLISSEMENTS DE TERRAINS	- VERSANT AMONT DE L'HOPITAL Med SEDDIK BENYAHIA	01,90 ha
		- TERRAIN EN CONTREBAS DE LA MAISON DE LA CULTURE	03,00 ha
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES NATURELS			141,90 ha
RISQUES TECHNOLOGIQUES	EXPLOSION ET INCENDIE	UNITES INDUSTRIELLES :	
		- TANNERIE	04,50 ha
		- ENL	04,70 ha
		LIGNES ELECTRIQUES :	
		- LIGNE HAUTE TENSION ET POSTE 60/30 KV	8,56 ha
		- LIGNES MOYENNE TENSION	36,52 ha
		CONDUITES DE GAZ :	
		- GAZODUC 8'' ET POSTE DE DETENTE	12,30 ha
		- CONDUITE DE GAZ 4'' VERS EL AOUANA	4,16 ha
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES			70,74 ha
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES			212,64 ha

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p.23).

Annexe M : Le centre colonial : résidence, services et places publiques...

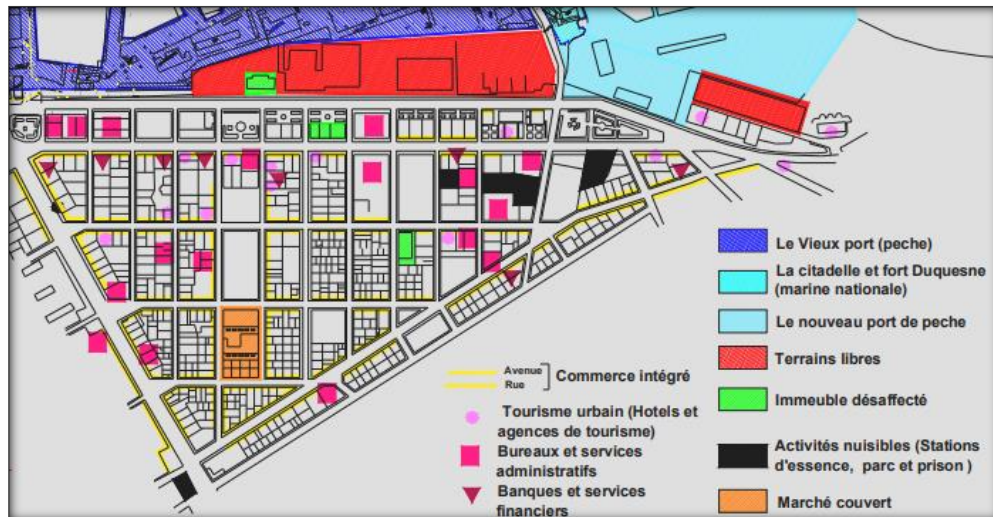


Figure 0.13. Les activités existantes dans le centre colonial de Jijel.

Source : Safri (2008, p.103).

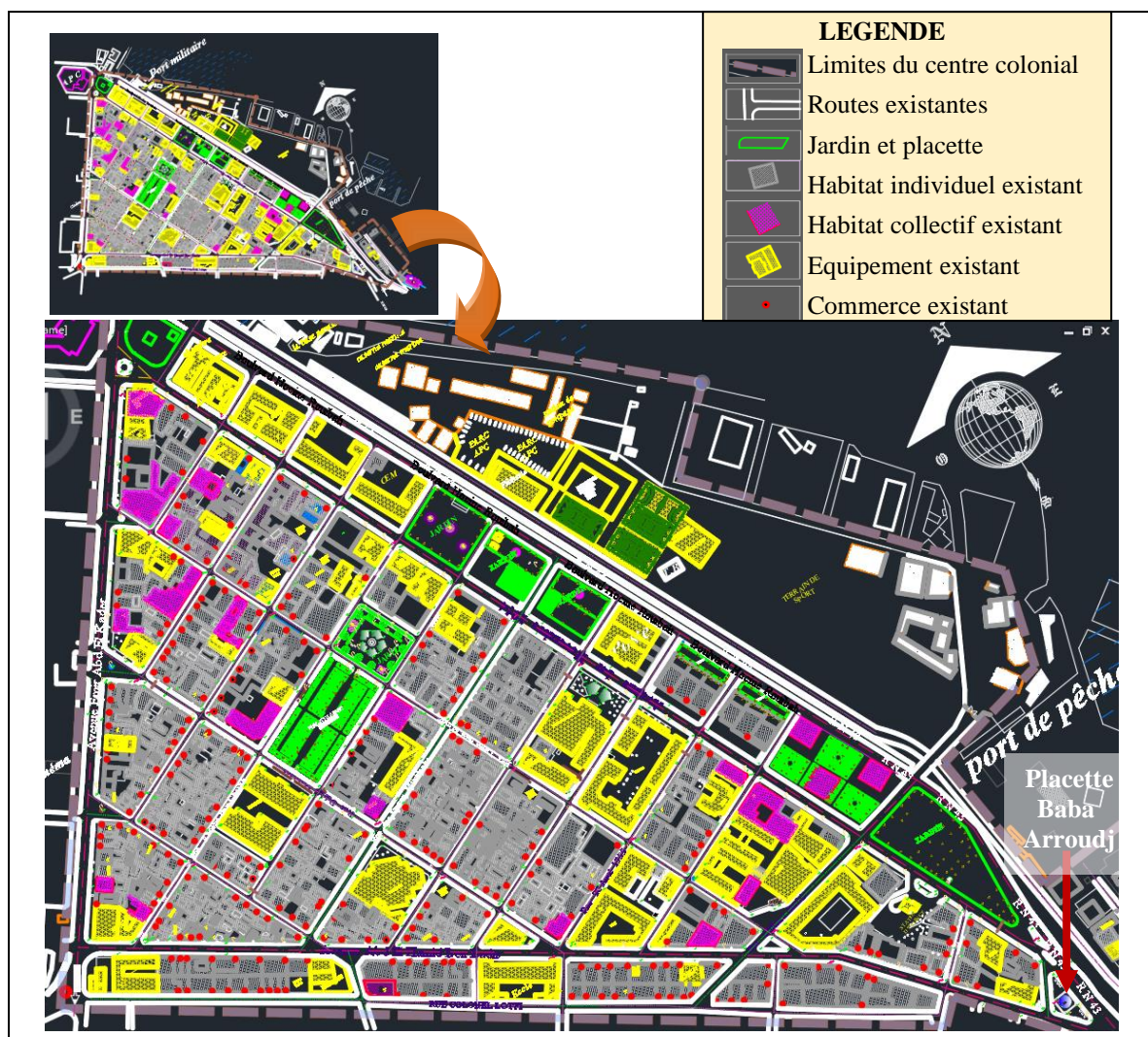


Figure 0.14. Carte d'état de fait du centre colonial de Jijel.

Source : établi par l'auteur sur fond de carte du POS 1 de l'ACL de Jijel (révisé en 2017, approuvé en 2019).

Annexe N. Le réseau viaire de Jijel en vue satellite



Figure 0.15. Vue satellite de la ville de Jijel. Google Earth (2021).

Annexe O : La situation actuelle des différents équipements de la ville de Jijel

Dans notre étude, nous avons privilégié la représentation en fiches synthèses des différents équipements existants par secteur, en se basant sur les données de l'annuaire statistique de la wilaya de Jijel du 31.12.2018³⁰⁷:

- L'éducation – (année 2018-2019)		
<u>Cycle Primaire, moyen et secondaire :</u> -49 écoles primaires, soit un TOC de 37 ; - 22 CEM soit 32 élèves par groupe ; - 10 Lycées.	<u>Formation professionnelle</u> - 01 INSPF ; - 02 CFPA (garçons/filles) ; -07 écoles privées Ces établissements assurent des formations dans 14 spécialités et 11 branches professionnelles.	<u>Enseignement supérieur</u> -01 (un) pôle universitaire central.

-La protection sociale et le culte -	
● La protection sociale -32 crèches - Une école de sourds-muets -Un centre d'hébergement des enfants	<u>Observation :</u> D'après ces données, nous constatons que les enfants et les handicapés ont aussi leur part dans les équipements. En dehors de la grande mosquée d'El Ansar, les équipements culturels assurent une couverture des besoins satisfaisante.
● Le Culte 33 mosquées (dont 5 en cours de réalisation) et 37 écoles coraniques.	

³⁰⁷ INSPF : Institut National de Formation Professionnelle
CFPA : Centres de Formation Professionnelle

- La santé -

Le secteur public

-un hôpital de 379 lits, 03 polycliniques, 07 salles de soins, une maternité urbaine rattachée à l'hôpital, deux (02) laboratoires d'analyses médicales, 2 centre médico-pédagogique pour enfants handicapés et une école de formation paramédicale.

Le secteur privé

-Deux (02) cliniques d'hémodialyse, des cabinets médicaux et dentaires et des pharmacies, ainsi que plusieurs laboratoires d'analyses médicales

- La culture -

Une bibliothèque communale

Deux salles de cinéma (non fonctionnelles)

Un musée

Une maison de la radio

Une maison de la culture

Un institut de musique

Un théâtre

Un centre culturel islamique

- La jeunesse et le sport -

Jeunesse

-Un ODEJ (Office des établissements de jeunes)

-Une maison de jeunes

-Un Auberge de jeunesse

-Trois foyers de jeunes

Sport

- Un stade omnisport

- Un stade de football

- 2 salles omnisport

- Une piscine

-Un complexe de proximité,

-14 terrains omnisport

Tableau 0.4. Les grands équipements existants/ et en cours de réalisation dans la ville de Jijel.

Secteurs	Equipement niveau wilaya	Equipement niveau local
Enseignement	Université	Lycée
	INFSP	C F P A
Santé	Hôpital	Polyclinique
	Maternité	
	Laboratoire d'analyses micro biologiques	
	Clinique d'hémodialyse	
Sports	Stade omnisports	Stade communal
		Salle omnisports
		Piscine
		Mini complexe sportif
Culture	Maison de la radio	Maison de jeunes
	Musée	Bibliothèque communale
	Maison de la culture	
	Institut de musique	
	Théâtre de plein air	
	Centre culturel islamique	
	Mosquée El Ansar	
Justice, police, sécurité	Cour d'appel	Tribunal
	Centre de rééducation	Sûreté urbaine
	Sûreté de Wilaya	
	Gendarmerie nationale	
	Armée, base navale	
	Douanes	
	Protection civile	
Administrations publiques	Wilaya	Daira
	APW	A.P.C
	Directions exécutives de wilaya	
	Chambre de l'agriculture Chambre de la pêche	
	Chambre de l'industrie	
	Sonelgaz	
	A.D.E	
	OPGI	
	Services de la sécurité sociale	
	Banques	
Services divers	Ecole des sourds-muets	
	Gare intermodale	
	Centre commercial	
	Marché hebdomadaire	
	Hôtellerie	

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 47).

Annexe P : La répartition des terrains de la commune de Jijel

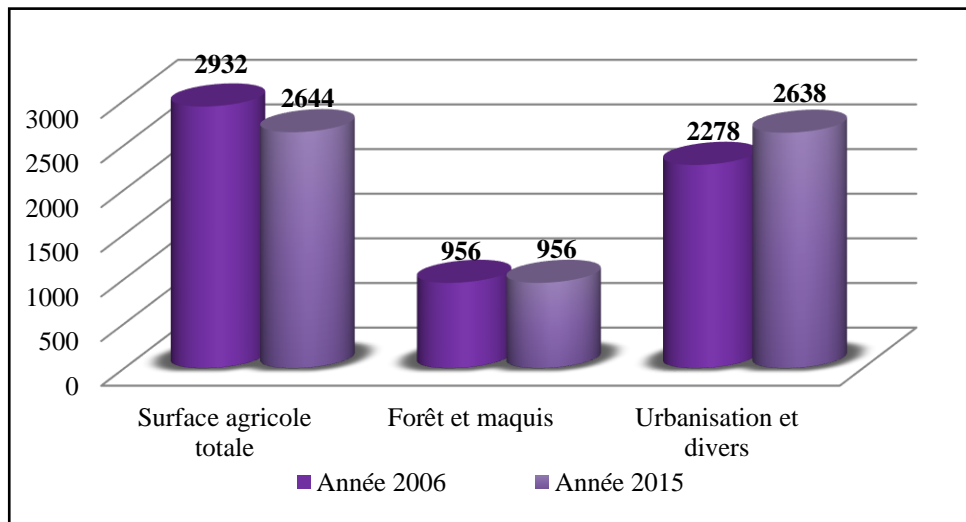


Figure 0.16. Répartition des terrains de la commune de Jijel entre 2006 et 2015 (en ha).
 Source : Traitement de l'auteur sur la base des données du PDAU de la commune de Jijel et les statistiques de la DPSB de Jijel.

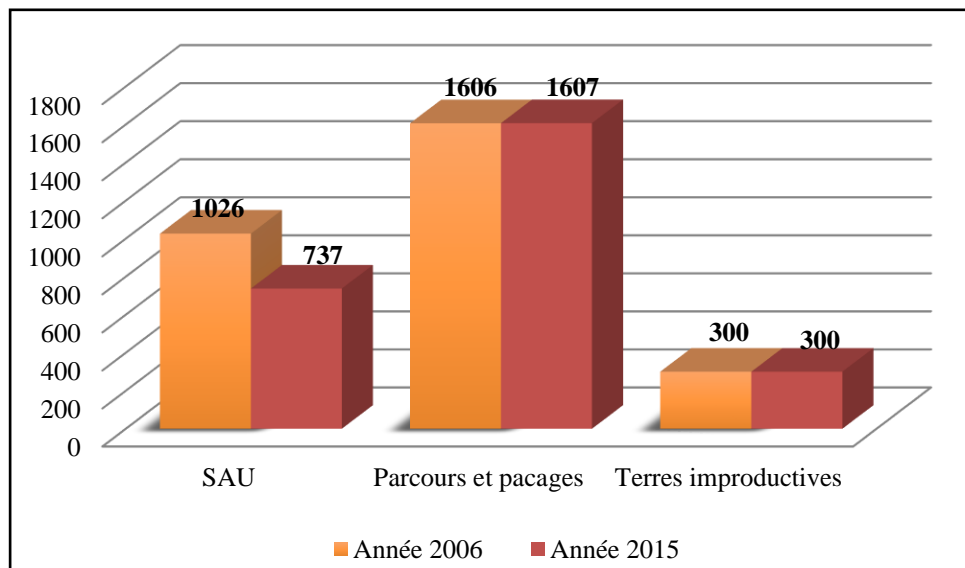


Figure 0.17. Répartition de la surface agricole totale (SAT) entre 2006 et 2015 (en ha).
 Source : Traitement de l'auteur sur la base des données du PDAU de la commune de Jijel et les statistiques de la DPSB de Jijel.

Annexe Q : Destinations touristiques privilégiées des vacanciers en Algérie

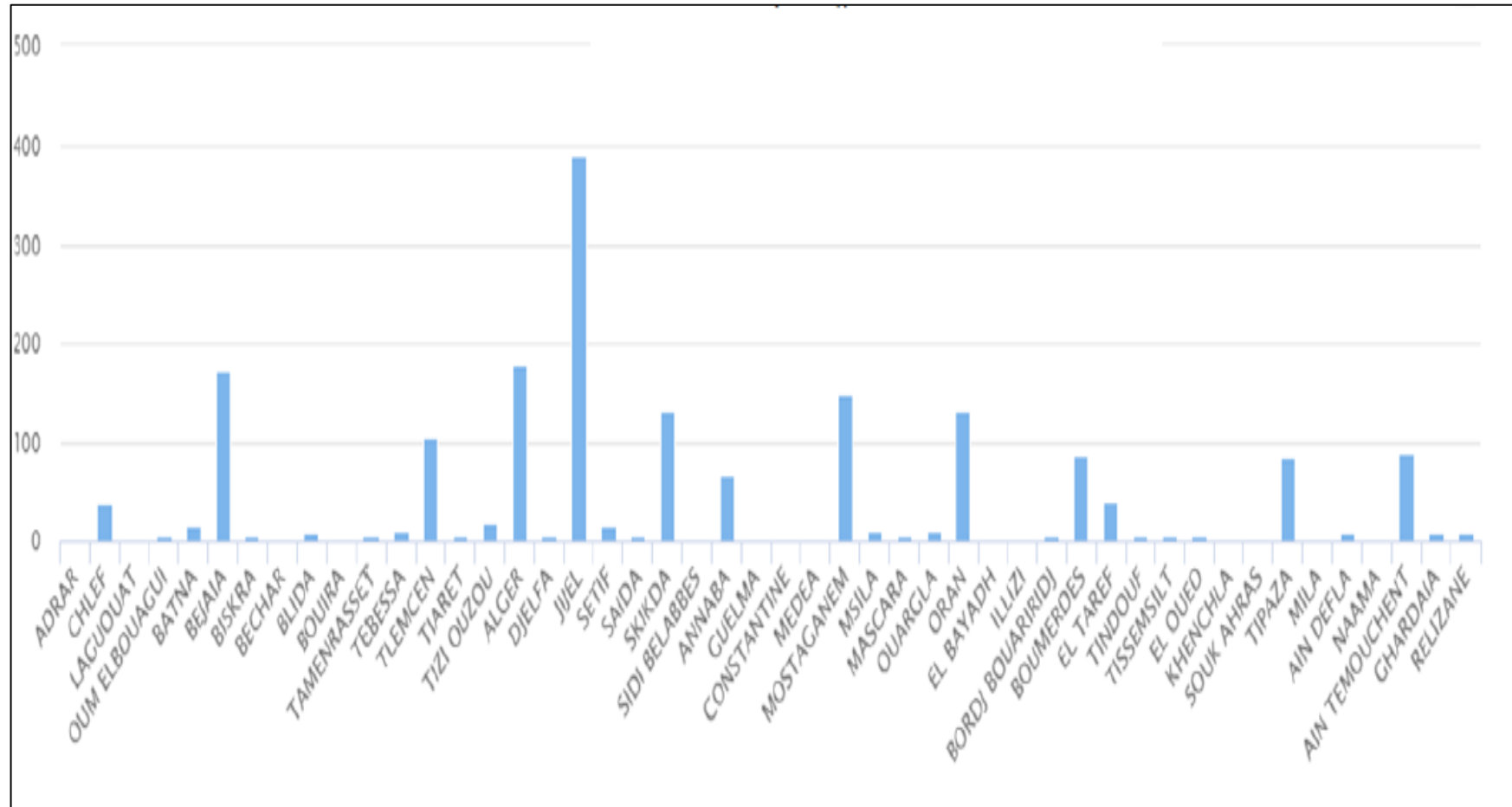


Figure 0.18. Destinations touristiques privilégiées des vacanciers selon les résultats de l'évaluation de la saison estivale 2018.

Source. Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire (<https://www.interieur.gov.dz/images/SE.pdf>).

Annexe R : Les infrastructures hôtelières existantes dans la commune de Jijel

Tableau 0.5. Infrastructures hôtelières existantes dans la commune de Jijel.

Hôtels	Localisation	Capacité		Type	Observations
		Chambres	Lits		
Kotama	Jijel	34	90	Littoral	Non classé
Ennassim	Jijel	40	90	Littoral	Non classé
La résidence	Jijel	18	35	Littoral	Non classé
Bassorah	Jijel	40	80	Littoral	Non classé
Le convivial	Jijel	8	19	Littoral	Non classé
Louiza	Jijel	72	162	Urbain	Non classé
Essalam	Jijel	46	145	Urbain	Non classé
Taghrasst	Jijel	34	62	Urbain	Non classé
Orient	Jijel	24	43	Urbain	Non classé
Glacier	Jijel	10	22	Urbain	Non classé
Jazira	Jijel	36	72	Urbain	Non classé
La crique	Ouled Bounar	16	32	Littoral	Non classé
Le paradis bleu	Ouled Bounar	24	56	Littoral	Non classé
Barberous royal	Jijel	12	27		
Jaljil	Jijel	15	24		
Dar el izz	Jijel	47	111		

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 35).

Annexe S : Carte des POS de l'ACL de Jijel

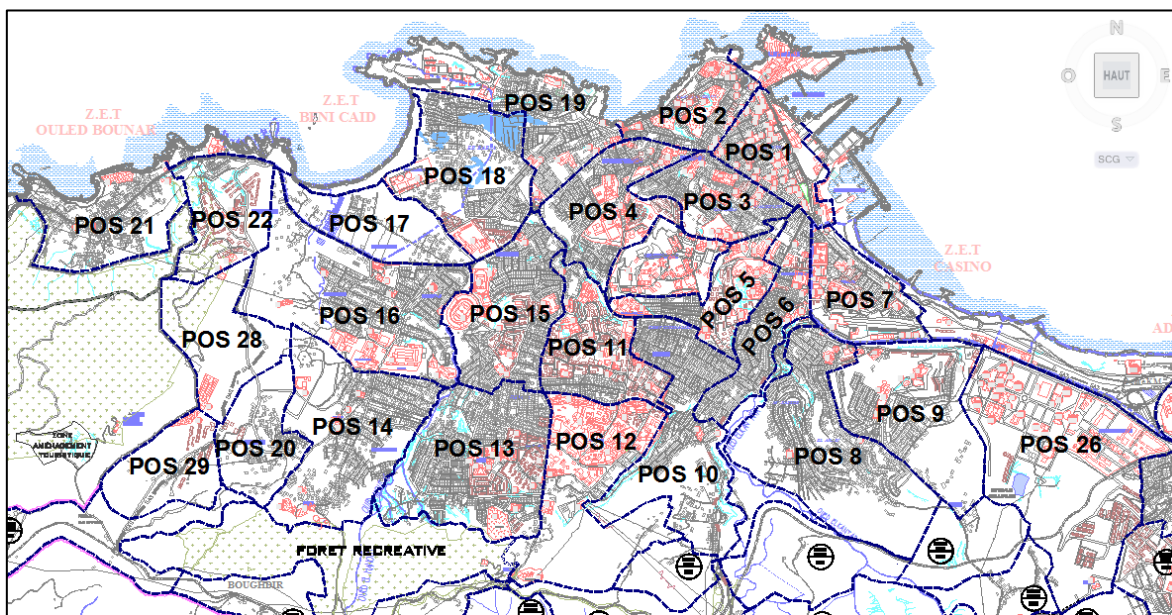


Figure 0.19. Carte des POS de l'ACL de la commune de Jijel

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019).

Annexe T : Stratégies du PDAU pour requalifier la ville de Jijel

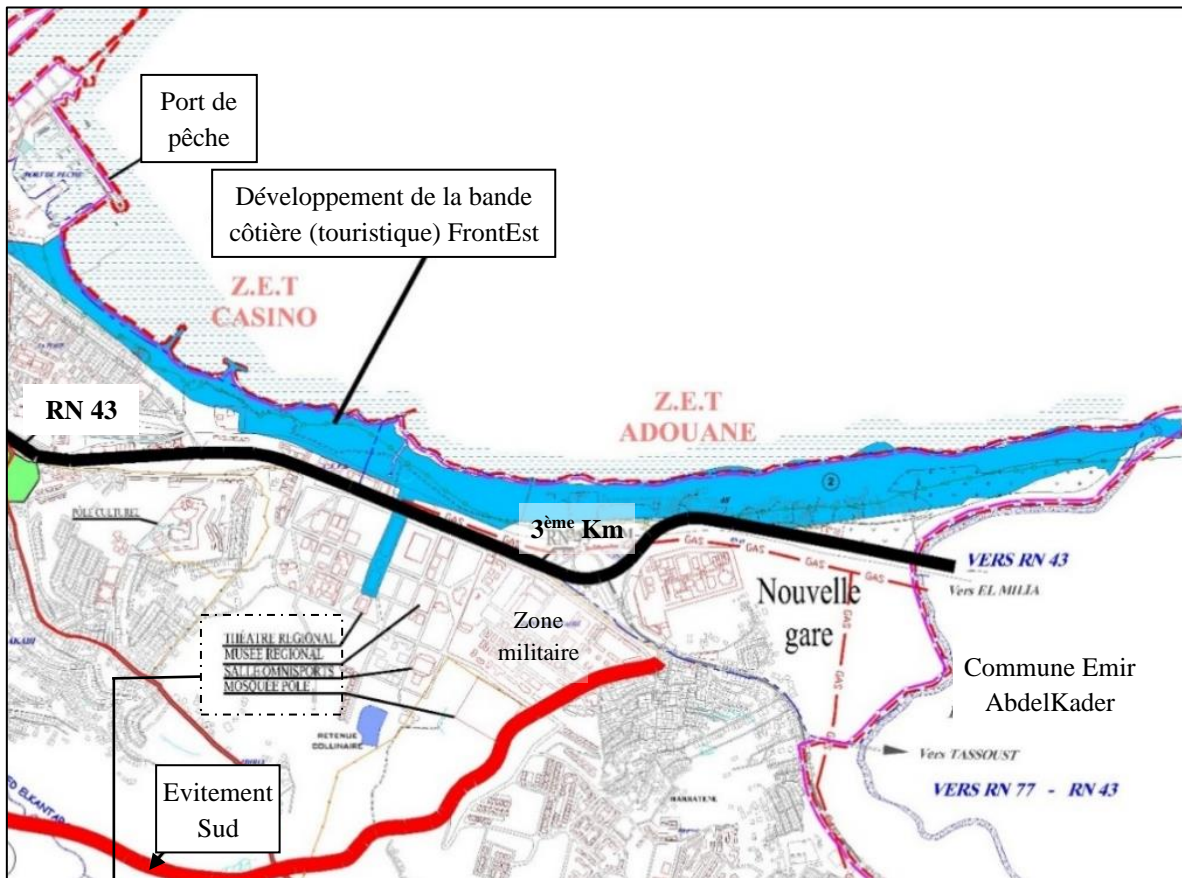


Figure 0.20. Les actions préconisées par le PDAU dans le POS 26 (approuvé en 2019, p. 84).

Théâtre régional
Musée régional
Salle omnisports
Mosquée pôle

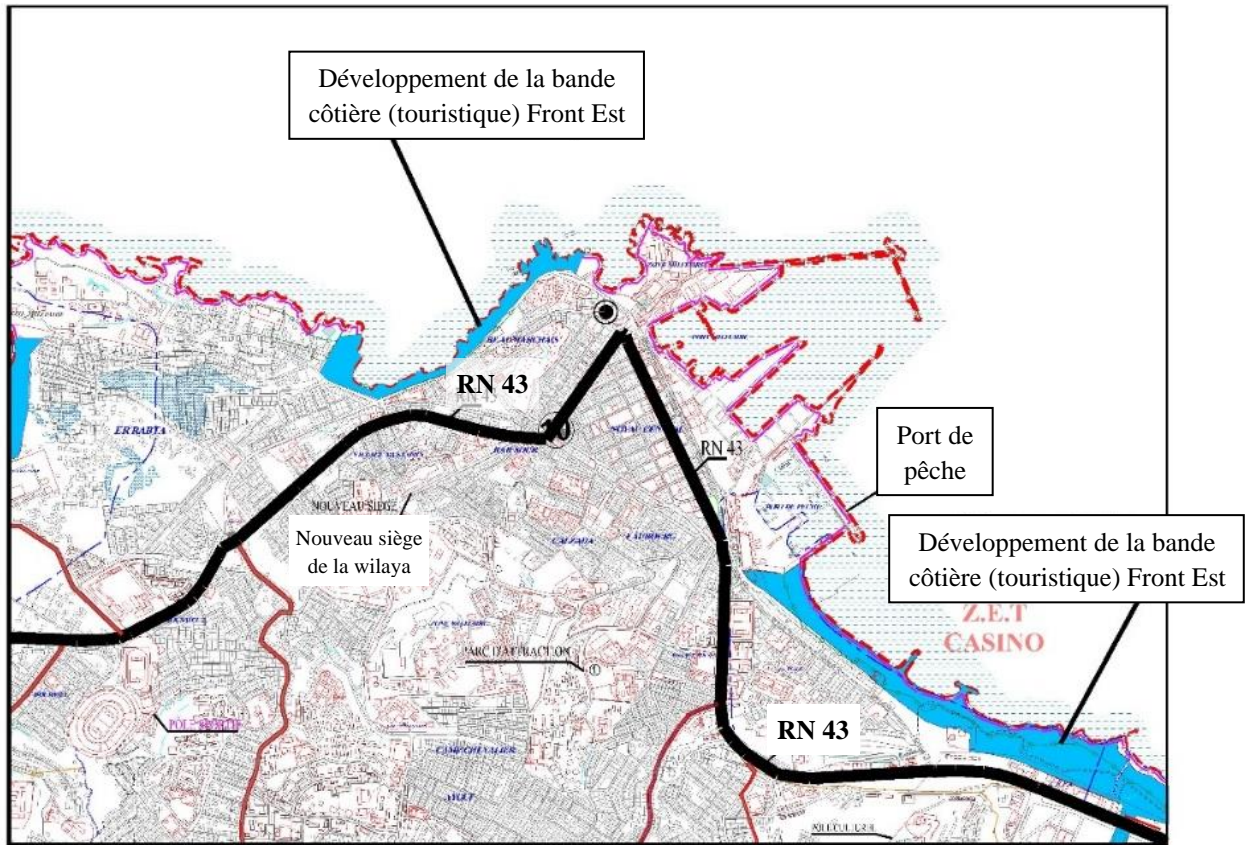


Figure A.21. Les actions préconisées par le PDAU à moyen terme (approuvé en 2019, p. 85).

Annexe U : Les équipements projetés dans la ville de Jijel selon son PDAU

Tableau A.6. Les équipements projetés

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Administration et services publics</u> - Siège de wilaya (route de la soumam) - Trésor public (Entrée Est) - Centre des impôts (Entrée Est) - Inspection des douanes (Entrée Est) - Hôtel des postes (Entrée Est) - Centre de communication (Entrée Est) - Directions de wilaya : (Entrée Est) <ul style="list-style-type: none"> - Transports (Entrée Est) - Environnement (Entrée Est) - Tourisme (Entrée Est) - Logement et équipements publics - Urbanisme et construction (Entrée Est) - Travaux publics (Entrée Est) - Services agricoles (Entrée Est) - Chambre de l'agriculture (Entrée Est) - Office du périmètre d'irrigation (Entrée Est) - AADL (Entrée Est) - ADE (Entrée Est) - Autres équipements administratifs (Entrée Est) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sécurité, Justice</u> - Cour de justice (Entrée Est) - Sureté de wilaya (Entrée Est) - Sureté urbaine (Harratène) - Groupement de Gendarmerie (Entrée Est) - Centre pénitentiaire (Entrée Est) - Unité protection civile (Entrée Est)
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Education</u> - Lycées (Entrée Est, Harratène, Mezghitane) - CEM (Entrée Est, Harratène, Mezghitane) - Ecoles primaires (Entrée Est, Harratène, Mezghitane) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Santé</u> - Hôpital (Entrée Est) - Polyclinique (Harratène) - Cliniques spécialisées (Entrée Est)
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Culture</u> - Musée du Moudjahid (Entrée Est) - Bibliothèque de wilaya (Entrée Est) - Maison de jeunes (Entrée Est, Harratène) - Centre culturel (Mezghitane, Harratène) - Maison de l'artisanat (Sortie Est) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sport et loisirs</u> - Cité des sports (Entrée Est, Harratène) - Salle omnisport (Entrée Est, Harratène) - Centre de thalassothérapie (Entrée Est, Harratène)
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Culte</u> - Grande Mosquée (Entrée Est) mosquée pole - Mosquée (Mezghitane) 	

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 77).

Les Unités industrielles projetées dans la ZAC de Beni Ahmed

L'entrée en activité de la Z.A.C de Béni Ahmed, située au sud de la commune, verra la réalisation de plusieurs unités de fabrication et de transformation qui contribueront favorablement à satisfaire une partie des besoins de la population à court terme.

Tableau A.7. Unités industrielles projetées dans la ZAC de Beni Ahmed.

Unités industrielles	Nombre d'unités	Effectif
Transformation lièges	05	209
Abattoir	02	78
Transformation plastiques	02	75
Torréfaction de café	01	20
Traitement de grignons D'olives	01	13
Menuiserie industrielle	01	30
Fabrication d'outillage industriel	01	15
Confection de sacs en plastique	01	13
Fabrication de panneaux solaires	01	60
Fabrication d'engrais liquide	01	47
Transformation de bois et fabrication et salons	01	25
Fabrication d'articles scolaires et équipement de bureaux	01	23
Fabrication de verre mosaïque	01	87
Fabrication de verre feuilleté	01	36
Confection de vêtements	01	19
Fabrication et montage de charpente métallique	01	12
Fabrication de chambres froides	01	33
Transformation de caroube	01	13
Construction navale	01	22
Centre de conversion de véhicules au GPL/C et au GNC	01	17
Recyclage de plastique et pneus utilisés	01	116
Fabrication de pipes	01	12
Fabrication de pièces de caoutchouc	01	10
Recyclage et fabrication de carton ondulé	01	70
Total	30	1055

Source : PDAU de la commune de Jijel (approuvé en 2019, p. 35).

Annexe V : Articles publiés

Article 01 : publié dans la revue « Sciences et Technologie D »

Reçu le 11/07 /2017 – Accepté le 23 /06/2019

L'identité de la ville de Jijel et son développement entre perceptions et attentes de ses habitants

ALIOUA Nawal¹
Pr BENABBAS KAGHOUCHE Samia³

¹Faculté d'architecture et d'urbanisme, Université Salah Boubnider

³Faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, Université des frères Mentouri de Constantine

Résumé :

Les deux concepts « *requalification* » et « *identité* » *de la ville* constituent l'épine dorsale de ce présent article, qui fait partie d'un travail de doctorat. Il aborde ces deux notions dans un contexte algérien, celui de la ville de Jijel. Cette dernière à l'instar des autres villes algériennes, souffre actuellement de dysfonctionnements pluriels qu'elle a connus tout au long de son processus d'urbanisation. De ce fait, est ce que le recours à des opérations de requalification urbaine peut la redynamiser et répondre aux besoins et attentes de sa population ?

Partant du principe que l'implication du citoyen constitue un garant de succès de toute opération de requalification pour une meilleure prise en charge de son identité. Cette recherche consiste à une restitution des résultats d'une enquête qualitative, basée principalement sur une écoute attentive aux voix des habitants de la ville de Jijel, sur leurs attentes de toute opération d'intervention sur leur ville.

L'analyse sémantique des résultats nous a permis de dégager *le regard* que portent les habitants de Jijel sur leur ville, de savoir les causes et les conséquences du phénomène de disqualification qu'a connu leur ville et d'examiner *les changements qu'elle a parcourus dans le temps* ; sont-ils liés essentiellement à leurs pratiques et leurs usages ? Ou s'expliquent-ils autrement ?

De tels questionnements nous renseignent sur les éléments phares qui devraient être intégrés dans toute opération de requalification.

Mots clés : Requalification urbaine, identité de la ville, habitant, ville de Jijel.

Abstract:

The two concepts "requalification" and "identity" of the city constitute the backbone of this article, which is a part of our doctoral work. Those two notions will be discussed in the context of the city of Jijel (Algeria). This city, like the other Algerian cities, is currently suffering from plural dysfunctions that it has experienced throughout its urbanization process. In this actual situation, how can the use of urban re-qualification operations revive this city and respond to the needs and expectations of its population?

We assume that the success of any re-qualification operation is based on the involvement of the citizen. This research is a qualitative study, based mainly on a careful listening to the citizens of Jijel about their expectations of any intervention on their city.

The semantic analysis of the results enabled us to identify the Jijel citizen's views of their city, also it shows us the causes and consequences of the disqualification phenomenon in their city, and examines the changes that it has made through time; are they essentially linked to their practices and use? Or do they explain it otherwise?

Such questioning informs us about the key elements that should be integrated in any requalification operation.

Keywords: Urban requalification, identity of the city, inhabitant, city of Jijel.

الملخص:

يعتبر كل من المفهومين "إعادة التأهيل الحضري" و "هوية المدينة" العمود الفقري لهذا المقال، الذي يمثل جزءا من أطروحة الدكتوراه. إذ يتناول هذين المفهومين مدينة جزائرية، ألا وهي مدينة جيجل، هذه الأخيرة على غرار المدن الجزائرية الأخرى، تعاني حاليا من مشاكل متعددة واجهتها طوال عملية تحضرها. ولهذا يبقى السؤال المطروح، هل الرجوع (الاعتماد) إلى عمليات التجديد الحضري يمكنها إعادة إحياء المدينة (تنشيطها) وتلبية احتياجات وتوقعات سكانها؟

انطلاقا من مبدأ أن مشاركة المواطنين يمثل ضمانا وشرطا لنجاح أي عملية إعادة التأهيل وأخذ هويتها بعين الاعتبار. يقوم هذا البحث على نتائج دراسة نوعية تعتمد أساسا على الاستماع بعناية إلى أصوات سكان مدينة جيجل، ومعرفة توقعاتهم من أي عملية تأهيل تخص مدينتهم.

التحليل الدلالي للنتائج سمح لنا بالتعرف على نظرة سكان جيجل لمدينتهم، وأسباب و نتائج حالة التدهور التي تعاني منها مدينتهم و النظر في التغييرات التي عرفتها عبر الزمن؛ هل تتعلق أساسا بالممارسات و العادات ؟ أم يرون خلاف ذلك ؟ مثل هذه الأسئلة تخبرنا عن العناصر الأساسية التي ينبغي إدراجها في أي عملية إعادة تأهيل هذه المدينة.

الكلمات المفتاحية: إعادة التأهيل الحضري، هوية المدينة، السكان، مدينة جيجل

INTRODUCTION

L'identité d'une ville se révèle sous deux angles :

- c) Une représentation sociale construite et admise par ses habitants ou ses visiteurs déclinée en un modèle imagé qui agrège différentes particularités (sociales, culturelles et symboliques). QUERTIER.C (2008) [1]
- d) Une construction associant le passé (mémoire), le présent (l'état actuel) et le futur comme devenir. GALLAND Blaise et Guérin-Pace France (2006) [2]

Quant à la requalification de la ville, c'est une opération d'intervention sur des tissus existants³⁰⁸ visant principalement une réactualisation d'un cadre urbain donné, de façon à insérer les *nouveaux besoins et attentes de la population*³⁰⁹ concernée.

Entre les deux concepts, le premier est « réflexif », quant au second il est pratique, se dresse l'habitant ou l'usager comme *pilier fondamental dans la programmation, la prise de décision et la mise en œuvre de toute opération urbaine à caractère social*.

Toute intervention sur un espace donné, quel que soit son échelle, ne peut être complète et efficace que par la prise en charge de tous ses composants physiques, visibles et sensibles, ainsi que la participation de tous ses acteurs. Cependant les habitants en tant qu'acteurs indispensables³¹⁰ restent « (...) le plus souvent « cloisonnés » dans leur milieu. Les pratiques sociales et usages de l'espace qu'ils développent ne sont pas décryptés pour comprendre les facettes inexprimées de la ville » [3], au moment où, la transcription de leurs opinions et la compréhension de leurs pratiques et leurs sentiments permettent de construire « (...) *une grille de lecture et d'interprétation de la réalité complexe de la vie urbaine. Ce qui permettra par la suite de concevoir des outils adéquats pour intervenir sur cette complexité* » [3].

Le recours à la gouvernance, l'intérêt porté à la démocratie locale et la nécessité d'impliquer les usagers ont eu des résultats positifs et des impacts environnementaux réels.

³⁰⁸ Qui ont connu souvent un processus de disqualification. En effet, elle s'intéresse aux territoires disqualifiés, défavorisés, marginalisés, sous équipés, enclavés, aux potentialités souvent négligées, qui ne répondent ni aux besoins ni aux aspirations de sa population locale ou étrangère.

³⁰⁹ « Appelée aussi les « **silencieux de la ville** » ; Par « silencieux de la ville », nous entendons tous les acteurs, individuels, ou groupes d'acteurs qui :

- N'ont pas une identité juridique
- Par leur agir quotidien ou occasionnel dans et /ou sur la ville, exercent un certain pouvoir contribuant à façonner et remodeler les usages et connotations des espaces de la ville et participent à la construction du sens urbain » d'après ARDOUREL Yves et all [3].

³¹⁰ Il est à la fois, *usager* de l'espace dont sa satisfaction est indispensable, et *acteur* qui a le droit de faire part aux décisions qui concernent son cadre de vie.

Cependant dans le cas des villes algériennes, et malgré l'institutionnalisation de la participation dans la loi d'urbanisme 90-29, l'usager reste en marge des décisions qui concernent sa ville.

Ce présent travail est une contribution qui aborde la ville de Jijel, en tant que ville côtière du Nord/Est algérien dont la superficie est de «62,38 km²», abrite une population de 149 998 habitants³¹¹ et d'une densité de l'ordre de 2405 hab. /km² [4], a fait l'objet d'une demande accrue de la part de ses habitants en termes de qualité du cadre de vie, ce qui justifie notre intérêt pour les opérations de requalifications urbaines qui deviennent incontournables.

Pour traiter de cette préoccupation majeure, nous sommes parties d'une série de questionnement :

- Quelles sont les raisons qui ont conduit à la disqualification et au dysfonctionnement de cette ville ? Et quels sont leurs effets sur la ville et sur ses habitants ?
- Comment traduire les revendications et les demandes des habitants de Jijel en programmes accompagnant les opérations de requalification urbaine ?

Les objectifs de cette recherche :

A partir d'une enquête dite qualitative, consacrée à l'écoute attentive des voix des habitants de la ville de Jijel, nous visons les objectifs suivants :

- Identifier les critères (informations utiles pour les décideurs) qui favorisent une meilleure approche dans la prise de décision dans l'intervention sur cette ville, en se référant aux demandes des habitants.
- Définir une démarche participative, permettant l'implication des habitants dans tout le processus des opérations urbaines (allant de la définition des objectifs, à l'élaboration du programme jusqu'à l'approche d'aménagement et les choix « stylistiques » (Traduire leurs voix- leurs besoins et leurs attentes réels- en un langage opérationnel pour les intervenants sur leur ville)

Le présent article vise à mieux interpréter les tenants et les aboutissants du cadre de vie global et actuel de la ville de Jijel, par une approche du terrain, en tant qu'espace perçu et vécu par ses habitants pour en dégager les facteurs favorisant sa requalification. Il faut

³¹¹Jusqu'à 31/12/2014.

préciser que l'approche initiée à partir du terrain (du vécu et du perçu) se réfère à l'accompagnement (écoute, rapprochement, débats, motivations) des usagers.

Par conséquent, l'originalité de ce travail tient à vouloir définir les arguments de base à partir d'une réinterprétation des informations recueillies et des représentations des habitants.

Hypothèse

L'hypothèse s'annonce dans le choix épistémologique de ce travail ; en réalité, les interventions en milieu urbain ne peuvent ignorer la composante humaine qui y habite, et qui le fabrique chaque jour, où l'utilisateur est un expert dans l'usage. Il est un « guide » précis, efficace et motivé. Il apporte les indications nécessaires à la réussite de tout projet. Avec ce préalable l'hypothèse s'annonce comme suit :

A Jijel, la marginalisation de l'utilisateur ne favorise pas une mise en projet efficace quand le programme et les choix d'aménagement sont décontextualisés. En conséquence, la participation des habitants dans les opérations urbaines garantit leurs réussites.

MATERIELS ET METHODES DE TRAVAIL

Les techniques du questionnaire et/ou d'entretien ont été et restent les principaux outils de recueil des données et des voix des usagers. Pour cela, notre étude s'est basée sur *la méthode d'enquête* et la technique d'entretien « *semi-directif* »³¹². Ce dernier avec ses questions ouvertes³¹³ nous donne la possibilité d'être plus proche de la réalité du terrain et d'avoir une idée, par l'intermédiaire de ses habitants, sur les faces cachées de la ville.

Il s'agit d'un entretien de type *individuel*, car la productivité d'idées est supérieure à celle de l'entretien du groupe, comme le montre les résultats des travaux de Griffin (1991) lors de la comparaison expérimentale effectuée entre les deux modes : « (...)2 personnes interrogées individuellement donnent 51% des items possibles contre 50% en groupe pendant la même durée. Pour le même temps passé, 4 personnes fournissent individuellement 72% des réponses possibles contre seulement 67% avec 2 groupes » [7].

³¹² C'est un outil de recueil d'informations sous forme d'une discussion portée sur un thème spécifique et orientée par l'enquêteur à l'aide d'un guide préparé à l'avance, en autorisant une grande liberté de paroles à l'enquêté. Cette technique est particulièrement adaptée « quand on souhaite reconstituer des histoires de pratiquants, analyser les trajectoires des individus, les moments et les raisons qui guident leur parcours ». [5]

³¹³ Donnant aux habitants la liberté de s'exprimer sans être influencés par des pré-réponses, contrairement aux questions fermées, qui sont trop limitatives (des réponses possibles sont fixées à l'avance), ce qui ne permet pas de traduire les nuances et les différents aspects d'une opinion [6].

Notre enquête est passée par trois (3) étapes fondamentales :

- Phase d'échantillonnage et de préparation des questions ;
- Phase de collecte de réponses (enquête auprès des habitants) ;
- Et enfin la phase de dépouillement des résultats obtenus.

1. 1. La phase d'échantillonnage et de préparation des questions :

La population ciblée dans notre cas d'étude est celle *des habitants* de la ville de Jijel, constituant un seul type d'usagers de l'espace³¹⁴, car ce sont eux les plus concernés par toute intervention sur leur espace, et le sentiment d'appropriation et d'appartenance au lieu ne peut être exprimé réellement que par les habitants eux-mêmes.

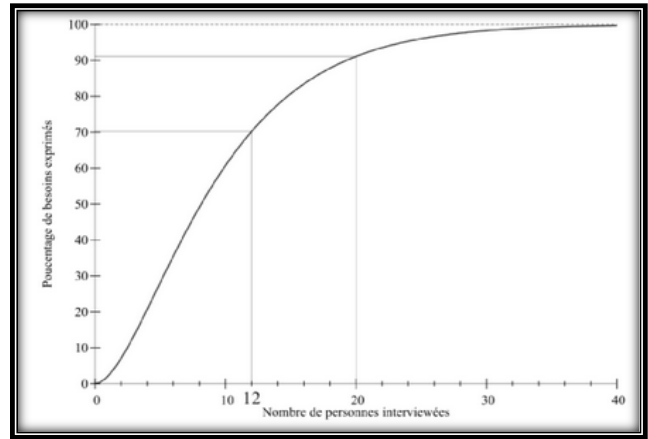
✚ 1.1.1. Taille de l'échantillon :

La représentativité de l'échantillon en cette étude qualitative n'est pas conditionnée par sa taille mais par la qualité de ce que disent les habitants. Pour cela, elle ne nécessite *pas un grand nombre* de personnes interrogées, comme le montre les résultats des travaux de Griffin et Hausser (1991)³¹⁵ qui ont prouvé expérimentalement qu'une *trentaine* de personnes interrogées dans le cadre d'une écoute qualitative fournit plus de 90% de la richesse de l'information à recueillir (voir graphe 01).

³¹⁴ Selon LAUDATI Patrizia et BOULEKBACHE MAZOUZ Hafida (2008) [7], les usagers dans un contexte urbain peuvent se diviser en 4 catégories :

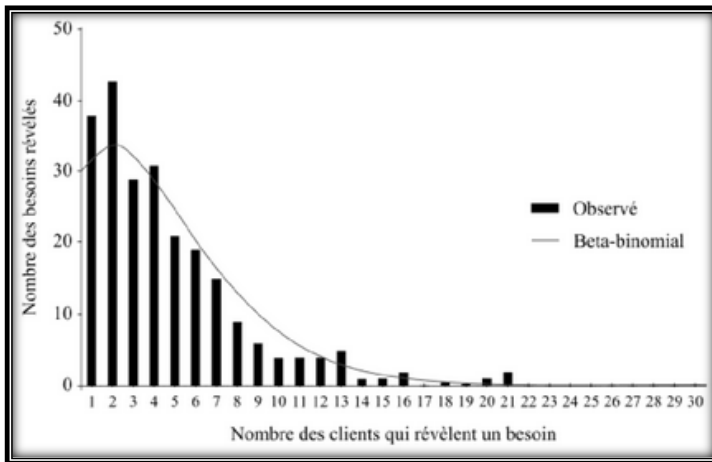
- « *Les habitants de la ville* : qui la vivent au quotidien et pour lesquels l'appréhension de l'espace vécu est donc plus facile et spontanée ;
- *Les habitants occasionnels* : qui doivent séjourner dans une ville qui n'est pas la leur, pour une période plus ou moins longue et qui n'ont ni le temps ni l'envie d'y retrouver leurs propres racines ;
- *Les immigrés récents* : qui en général habitent en dehors du centre... ils essaient de reconstituer l'identité de leur pays d'origine dans leur nouveau quartier de résidence ;
- *Les visiteurs occasionnels* »

³¹⁵ « Les travaux de Griffin et Hausser (Griffin, 1991) ont montré qu'une douzaine d'entretiens fournit environ 70% de la richesse d'informations à recueillir. 30 personnes expriment 89,8% des réponses théoriquement exprimables (au lieu de 100% car certains items ont une probabilité faible de sortir). Au-delà de 20 personnes, l'apport d'informations nouvelles devient très marginal et, du fait du caractère asymptotique de la courbe, la probabilité d'apparition d'une idée neuve est extrêmement faible... » MERVIEL Sylvie Leleu (2008) [8].



Graph 01 : Pourcentage de besoins identifiés

Source : ouvrage « Objectiver l'humain ?
Volume 1, Qualification, quantification »



Source : ouvrage « Objectiver l'humain ?
Volume 1, Qualification, quantification »

« *Compte-tenu des surcouts importants engendrés par la multiplication des entretiens, la fourchette convenable se situe entre 12 et 15, avec un minimum de 7 et un maximum de 20cas* » [8]. (Voir graphe 02).

Graph 02 : Nombre des besoins révélés par nouvel entretien

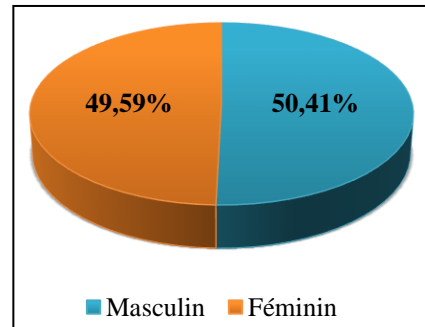
ANGERS Maurice (1997) [9], pour sa part, confirme dans son ouvrage « initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines » que **dans une recherche qualitative** « ... le deuxième guide pour déterminer la taille de l'échantillon s'établit sur le principe de la saturation des sources. Cela signifie qu'on arrête la collecte auprès des éléments de la population quand on s'aperçoit qu'il commence à y avoir répétition et qu'il serait donc inutile d'en ajouter davantage pour la compréhension du problème à l'étude ». De ce fait, et pour plus de précision, notre étude a porté sur un échantillon de 46 personnes habitant la ville de Jijel, choisies selon les indicateurs suivants.

✚ 1.1.2. Critère du choix de l'échantillon :

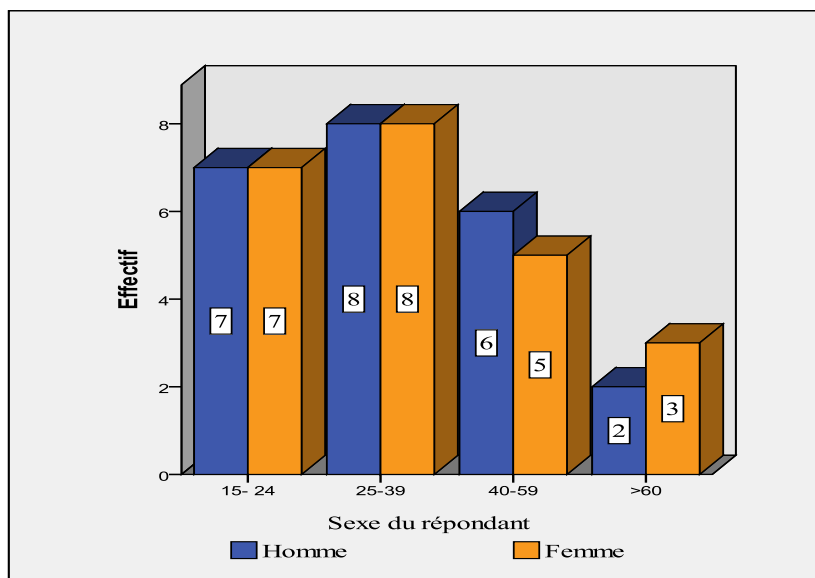
Sur la base de la méthode des échantillons par quotas, et les données statistiques du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2008 de la ville de Jijel, le

choix de la cible à interviewer s'est basé sur les critères mentionnés ci-dessous afin d'assurer une certaine représentativité et variété de la cible :

- Sexe et tranches d'âge ; 23 hommes et 23 femmes habitants de cette ville, dont leurs âges oscillent entre 18 ans et plus de 60 ans comme le montre les deux graphes ci-dessous :

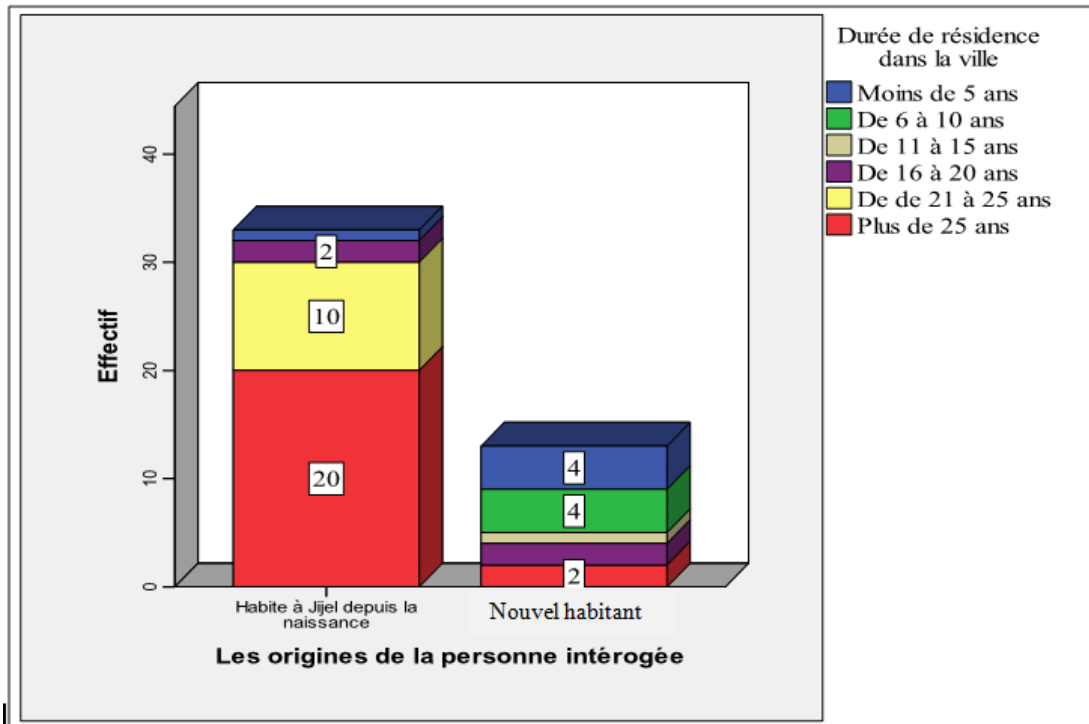


Graphique03. Sexe de l'échantillon (auteurs, 2018)



Graphique 04. Catégorie d'âge de l'échantillon par sexe. (Auteurs, 2018)

- Durée de résidence ; qui s'est variée entre 2 ans jusqu'à plus de 25 ans selon l'âge et l'origine de la personne interviewée, comme le montre le graphe suivant :



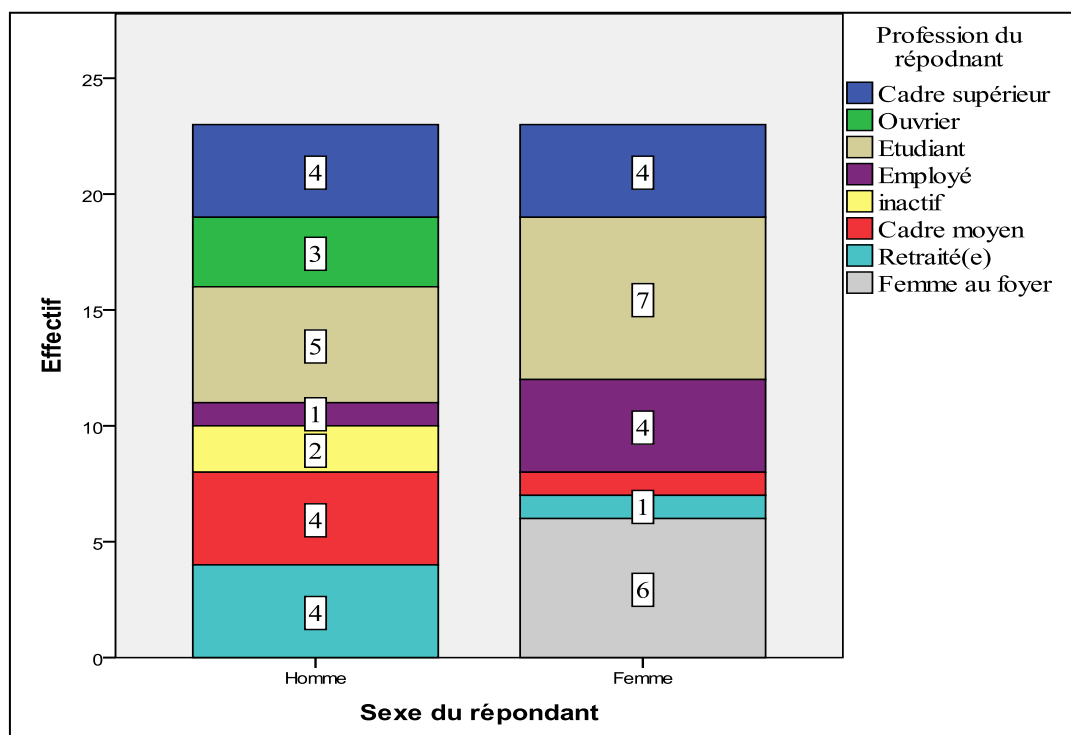
Graph 05. Durée de résidence de l'échantillon selon ses origines (auteurs, 2018)

- Lieu de résidence ; les différents quartiers de la ville que ça soit le centre de la ville ancienne et/ou ses quartiers périphériques.



Figure 01 : Lieux de résidence de l'échantillon (Google Earth + traitement de l'auteur 2018)

- Catégorie socioprofessionnelle (profession) ; notre enquête a touché presque toutes les catégories comme le montre le graphe ci-après :



Graphe 06. Catégorie socioprofessionnelle de l'échantillon selon le sexe (Auteurs, 2018)

1.2.La phase de collecte de réponses :

La durée des entretiens n'a pas été constante pour tous les interviewers. Elle oscille entre 15 minutes environ jusqu'à une heure et demie, selon le degré de perception et de connaissance de la ville de Jijel et de son passé par les personnes interviewées. Donc les cas qui connaissent le mieux Jijel, notamment ses anciens habitants ont pris plus de temps pour s'exprimer et partager leurs vécus que les « nouveaux habitants ».

1.3.La phase de dépouillement des résultats obtenus :

Le dépouillement des résultats s'est fait selon *une analyse qualitative de type sémantique* basée principalement sur la « *méthode de sélection positive* »³¹⁶, c'est-à-dire, tout en restant fidèle aux expressions et/ou mots prononcés par les habitants, nous avons essayé de réduire la quantité étonnante de données qualitatives résultantes des différents entretiens

³¹⁶qui se résume d'après MERVIEL Sylvie Leleu (2008)[8] comme suit« On commence par rassembler les vignettes par groupes d'idées similaires ou avoisinantes (...) Lorsque l'on parvient à un stade où des paquets cohérents sont différents par un (ou des) détail(s), mais du même ordre d'idée à un niveau plus global, on les associe en les réduisant à un même sous-ensemble qui met l'accent sur le point fort commun (...)»

aux expressions les plus significatives à l'aide du logiciel SPSS et à la « cross-tabulation » un croisement des variables et données.

II. RESULTATS ET DISCUSSIONS :

« Une ville sans conscience de son identité est comme un voilier sans vent, c'est-à-dire ingouvernable, et devient le jeu de forces sur lesquelles elle n'a aucune prise », GALLAND Blaise (1993) [10].

Pour une meilleure prise en charge de la question d'identité de la ville et éventuellement l'habitant dans les opérations de requalification de la ville de Jijel, notre enquête a porté sur les points résumés suivants :

II. A/ Etudier de manière approfondie la *perception de la ville par ses habitants*.

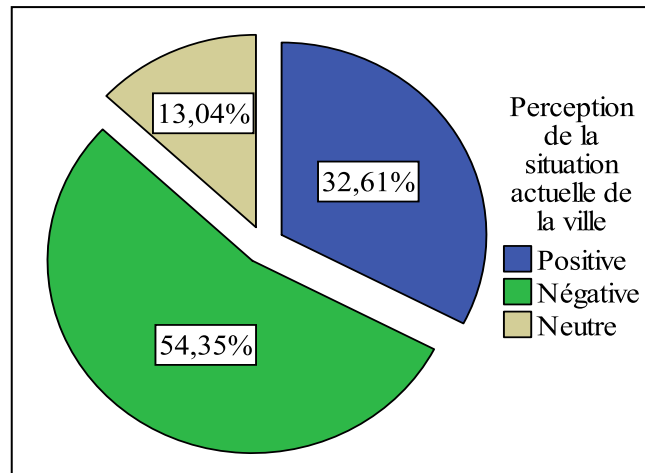
II.B/ Essayer d'examiner *les changements qu'elle a connus et leurs effets* sur les habitants, leurs pratiques, leurs usages, etc.

II.C/ Dégager *quelques éléments de requalification de cette ville* – à partir des besoins et attentes réelles des habitants-.

Nous avons préféré donner les résultats et joindre tout de suite notre interprétation afin que le lecteur puisse se faire une idée à chaud en examinant le résultat. C'est une manière pour faciliter la compréhension des faits surtout que notre visée est explicative et compréhensive.

II.A. Comment les Jijéliens perçoivent leur ville ?

Dans le but de dégager *le regard* que portent les habitants de Jijel sur leur ville d'une manière générale - ce qui reflète le *degré de leur satisfaction*-, les réponses ont été très variées, et pour les rendre lisibles, nous avons jugé utile de les regrouper par homogénéité comme suit :



Graphe 07. La perception de la ville par l'échantillon (Auteurs, 2018)

Le regard porté par les habitants est à la fois positif, négatif et neutre. 32,61% de nos répondants voient que leur ville « *est une ville en voie de développement ou un peu développée* »³¹⁷, elle a une identité et c'est un endroit magnifique pour vivre. D'autres (54,35% de nos répondants) portent sur elle un jugement totalement contraire ; « *elle s'est dégradée dans tous les domaines et elle a perdu son identité* », ces derniers ne cessent d'exprimer leur regret envers la situation actuelle de leur ville, à travers les réseaux sociaux comme le montre la photo ci-dessous. Il y'a cependant une minorité qui est neutre.



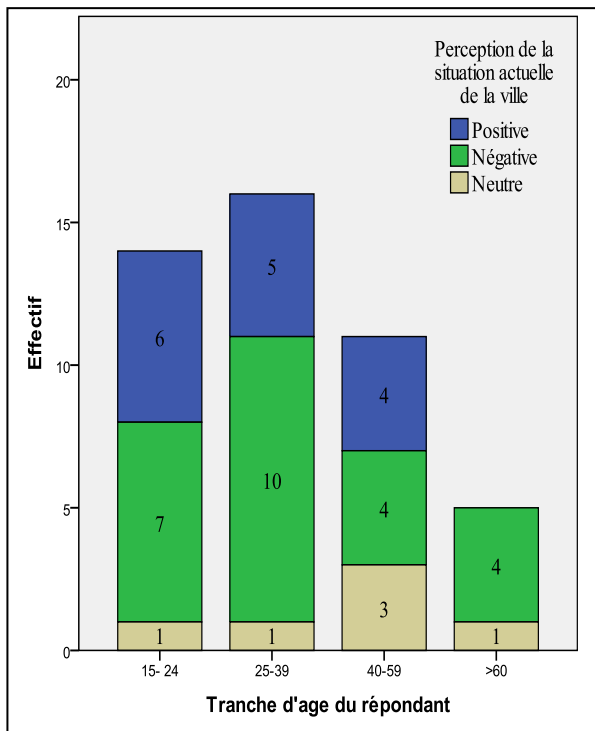
« Belle...propre...et calme...La situation actuelle de notre ville nous fait très mal au cœur, car le passé était meilleur ...Jijel est une rose qu'on a perdu, car on ne l'a pas protégée ...moi, toi et eux... ». Publié par un jeune homme jijelien dans un groupe facebook « Forum Jijel ».

(https://www.facebook.com/groups/forumjijelnews/?ref=br_rs). Site consulté en 2016.

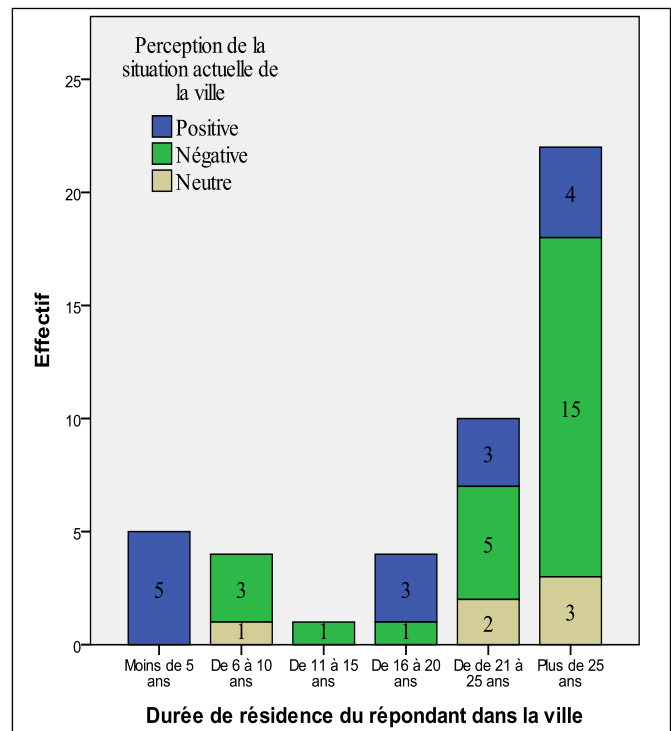
Figure 02 : Jijel quelques années après l'indépendance (source : <http://www.jijel-annonces.com/blog/images/jijel-ex-djidjelli-photos-anciennes.html>)

³¹⁷Pour cette première catégorie, les habitants ont lié le développement de la ville au développement du commerce, et la création de voies nouvelles (amélioration de l'accessibilité)

Afin d'expliquer cette contradiction entre les réponses, un croisement entre ces derniers et les 2 (deux) variables du choix de l'échantillon ; âge, et durée de résidence nous a semblé nécessaire, dont nous avons pu tirer les lectures suivantes :



Graph 08. La perception de la ville selon l'âge du répondant (Auteurs, 2018)



Graph 09. La perception de la ville selon la durée de résidence du répondant (Auteurs, 2018)

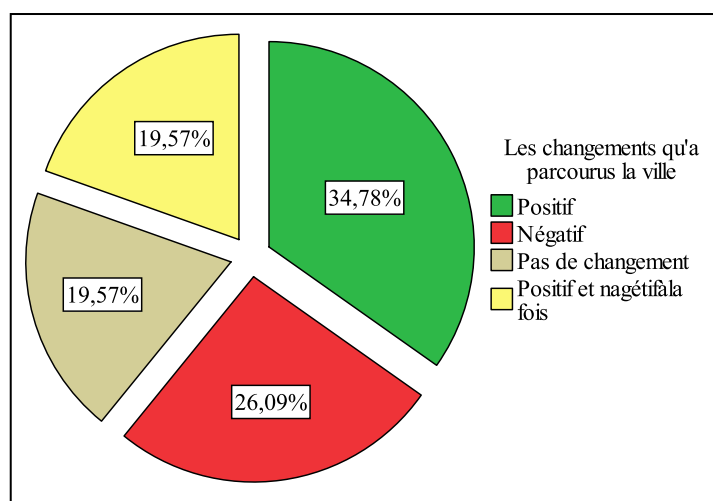
➤ **La perception de la ville (et plus particulièrement son processus de développement) par ses anciens habitants, et ceux qui connaissent son histoire n'est pas la même que celle des nouveaux habitants**, en effet, la ville de Jijel ne signifie pas l'espace disqualifié pour tous ses habitants, mais seulement pour ses anciens habitants qui connaissent son histoire et son image telle qu'elle était avant. Après un processus de disqualification, la ville a renoué partiellement avec le développement au début des années deux milles dans quelques domaines, pour cause l'euphorie financière qu'a connue le pays, ce qui a permis le lancement d'un grand nombre de projets, mais elle n'a pas pu récupérer son image et son identité d'antan, selon l'avis de la population enquêtée.

Nos résultats montrent que la perception d'une ville est fortement liée à la durée de résidence de ses habitants, leurs connaissances, ainsi que leurs âges. Ces résultats sont

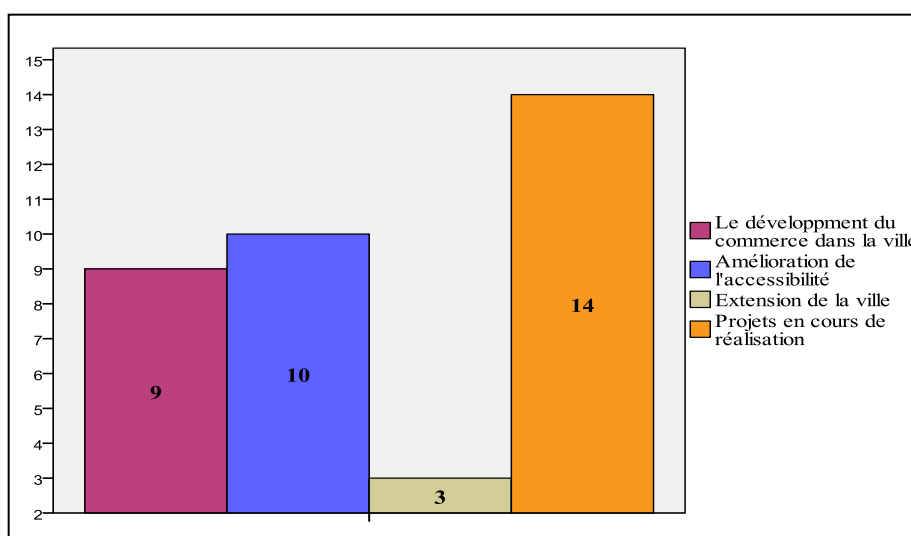
soutenus par ceux de BAILLY.A(1977)[11]³¹⁸ et LAUDATI Patrizia et BOULEKBACHE MAZOUZ Hafida (2008)³¹⁹.

II.B. Les changements survenus à la ville de Jijel et leurs effets sur son identité et ses habitants :

Le regroupement des réponses des habitants, nous a permis de savoir *ce que Jijel a perdu* en termes de qualité, valeurs, pratiques et/ou tout autre élément significatif pour eux, et donc de dégager *l'identité de Jijel d'antan et ses valeurs référentielles*, comme le résume les graphes ci-après :



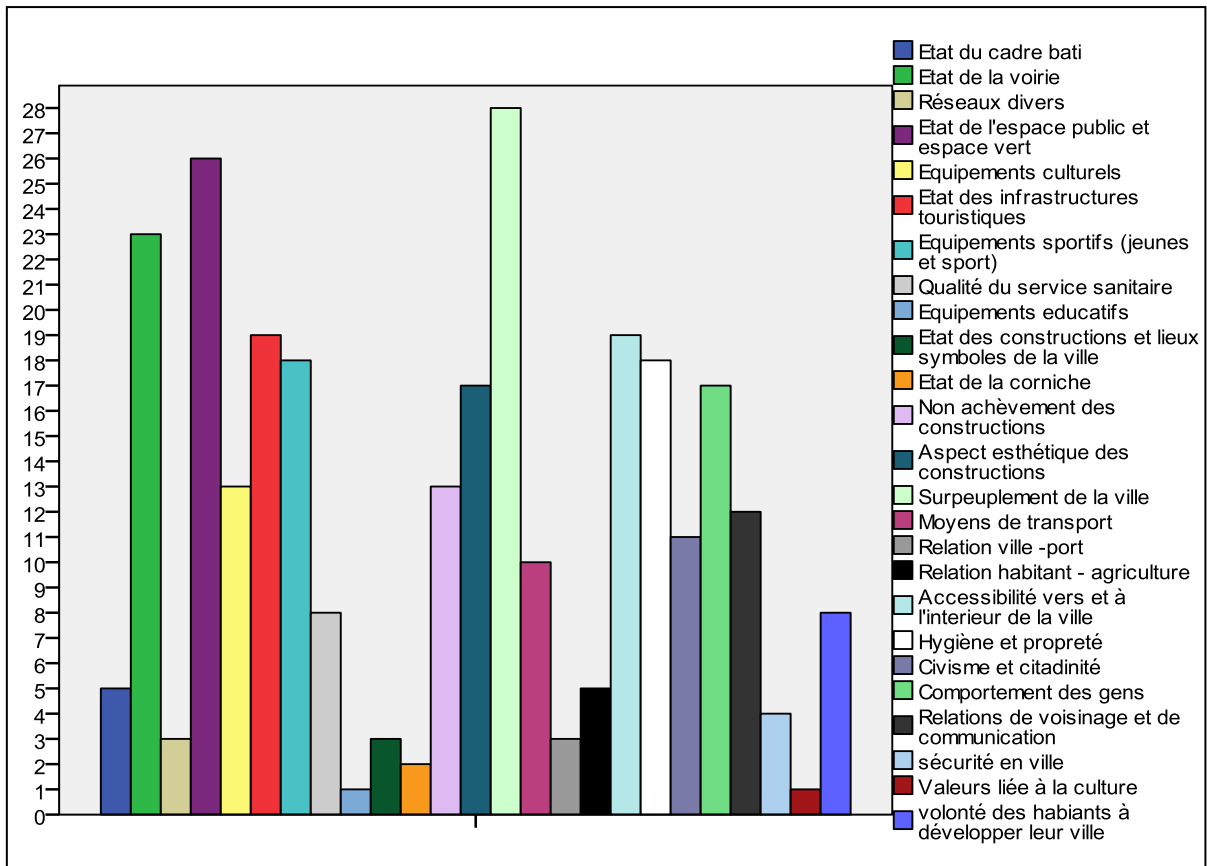
Graphique 10. La perception des changements qu'a parcourus la ville par l'échantillon (Auteurs, 2018)



Graphique 11. Les changements positifs qu'a parcourus la ville selon l'échantillon (Auteurs, 2018)

³¹⁸ « ... la perception urbaine se construit aussi en relation avec l'identité de l'individu : ses expériences, son histoire, ses compétences, sa mémoire, c'est-à-dire son identité personnelle. »

³¹⁹ « L'habitant qui réside depuis longtemps dans une ville n'a pas la même perception qu'un habitant récent ou qu'un visiteur occasionnel »



Graph 12. Les secteurs et les valeurs ayant dans problèmes et des régressions selon l'échantillon (Auteurs, 2018)

Une catégorie intermédiaire, plus que la minorité, qui représente 19,6% des personnes questionnées, voit que Jijel **n'a pas changé**, du fait de la non connaissance de son passé (la vision de quelques nouveaux habitants). Cependant, 26,09% des personnes interrogées confirment que la ville de Jijel a connu *un processus de disqualification* dans la majorité des domaines, elle avait « un charme » qu'elle a perdu (selon les dires de la population enquêtée) :

*"Jijel était mille fois mieux ; elle était très bien aménagée, ses voies étaient mieux organisées et vastes, elle était trop propre, construite selon des normes, elle était petite au point où tous les gens se reconnaissaient"*³²⁰.

En effet, ces résultats confirment l'idée de SAPOVAL Yves-Laurent (2007) [12] que ce qui disparaît n'est pas toujours d'ordre matériel. Ce processus de disqualification causé d'une part, par l'urbanisation de la ville et son surpeuplement anarchique par l'exode rural, comme conséquence de la décennie noire qu'a connue le pays et la région en

³²⁰Propos recueillis par un homme, 60 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

particulier, et d'autre part, par les mauvaises pratiques des faiseurs de la ville, qui s'occupent seulement des logements et des aspects quantitatifs au détriment de la qualité des espaces produits, de l'identité de la ville, et, en l'absence de volonté de ses habitants pour accompagner son développement. A ces contraintes s'ajoute la non maturation des politiques urbaines peu performantes, sans accompagnement de la population, la situation critique dans laquelle se retrouve Jijel, ne peut qu'être disqualifiée sur tout plan (Voir figure 05).

D'autres habitants questionnés voient que la dominance des zones militaires, qui occupent les sites stratégiques de la ville, a contribué également à sa décadence et à l'accélération de son processus de disqualification (Voir figure 03)

Néanmoins, son centre-ville a gardé relativement son cachet identitaire, selon les informations recueillies (Voir figure 04). *"Le centre-ville a gardé un peu ses traditions, ses habitudes, l'identité de ses constructions, mais dans les nouveaux tissus, on trouve que chacun a ses propres traditions et ses habitudes qu'il a ramenées avec lui"*³²¹.



Figure 03 : la ville de Jijel (Google Earth, 2018)

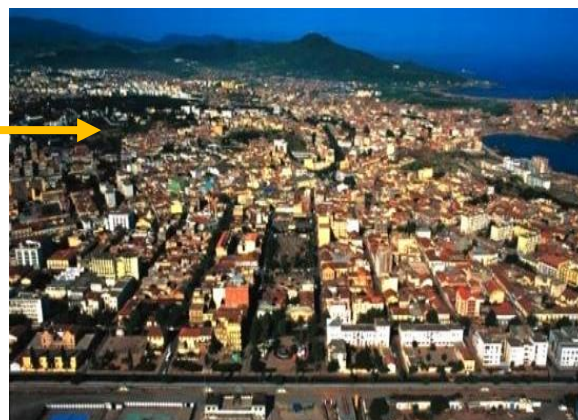


Figure 04 : Vue aérienne du centre-ville de Jijel en 2009 (source : <http://suzanne.granger.free.fr/jijelavion.html>)

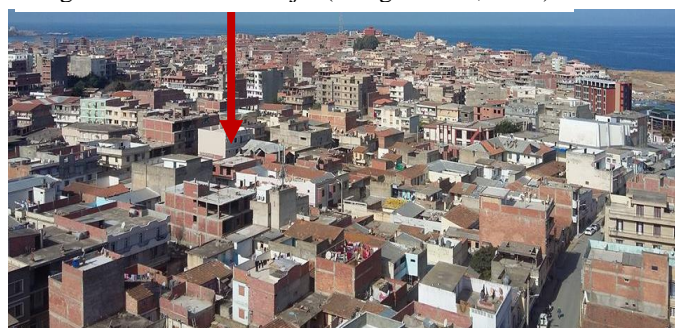


Figure 05 : Vue d'un quartier périphérique de Jijel en 2017 (source : <http://www.jijel.info/fr/culture/812-architecture-a-jijel-le-non-respect-des-cultures>)

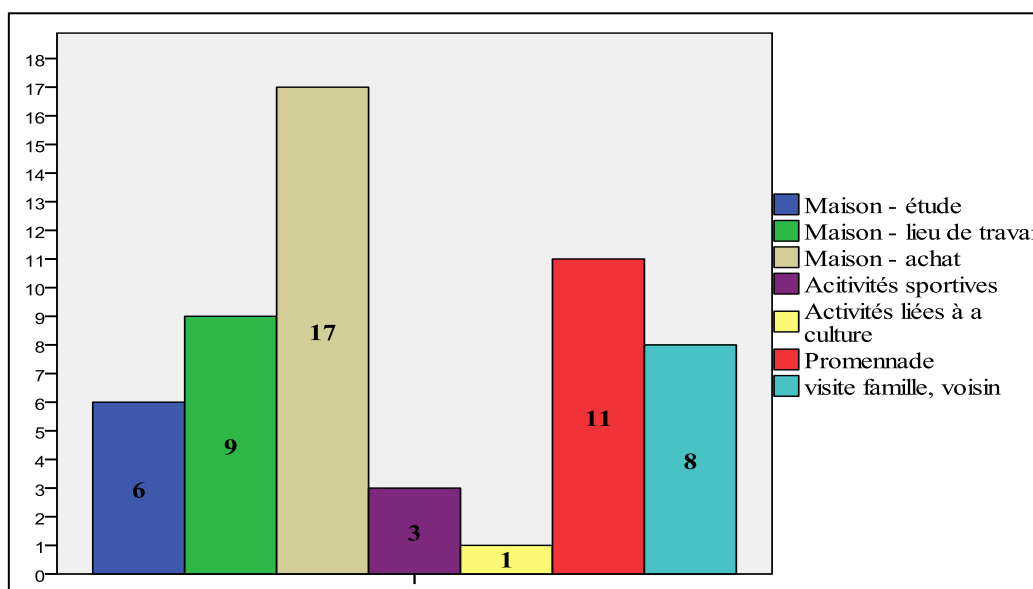
³²¹Propos recueillis par un homme, 54 ans, il réside depuis 15 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Selon la population enquêtée, *le commerce et l'accessibilité* sont deux éléments positifs qui peuvent transformer le regard porté sur un lieu. Ce qui explique la perception positive de la ville de Jijel par une catégorie d'habitants, liant son développement à la présence de ces deux éléments. D'après eux, le développement du commerce est dû à l'arrivée des ruraux et des étrangers à la ville, qui ont développé cette pratique. Notre enquête a montré cependant que, *l'arrivée des ruraux en ville* n'est pas toujours la signification de crise et de chaos comme la confirme Berry-Chikhaoui (2009)³²², mais, peut constituer *un vecteur de développement économique* de l'espace. Certes, *elle a des effets négatifs mais, également positifs à la fois.*

Notre enquête nous a permis aussi de comprendre comment est-ce que la qualité de l'espace urbain influe sur son identité et sur ses habitants.

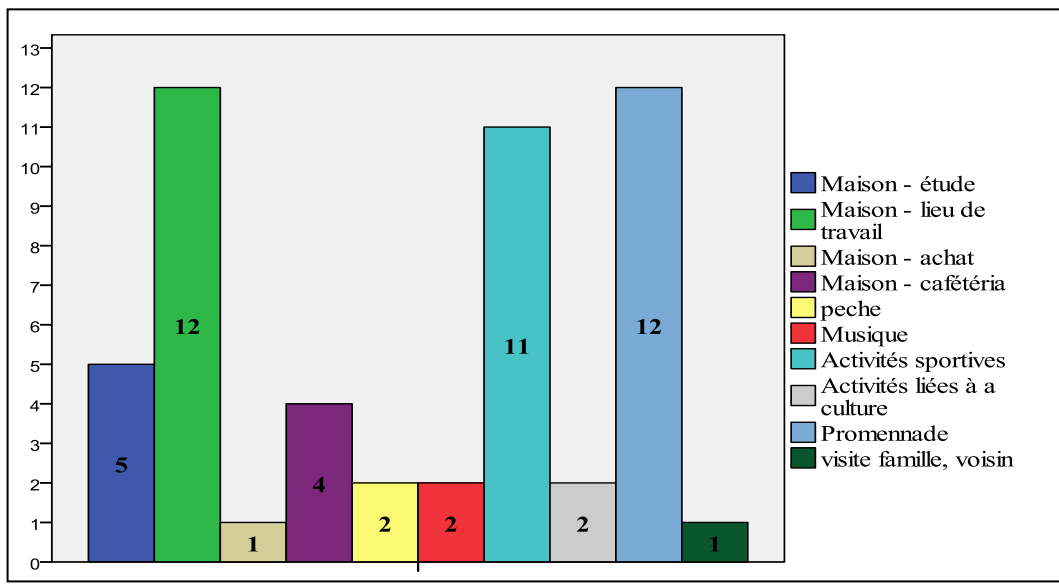
II.B.1. / Les effets de disqualification de Jijel sur les pratiques des habitants :

Les pratiques quotidiennes et/ou temporaires des habitants de la ville de Jijel, c'est à dire leurs manières de s'approprier les différents espaces composant la ville (ses espaces publics, ses différents équipements, ses plages, etc.) se résument en les pratiques suivantes :



Graphe 13. Les activités et les pratiques des femmes (de l'échantillon) (Auteurs, 2018)

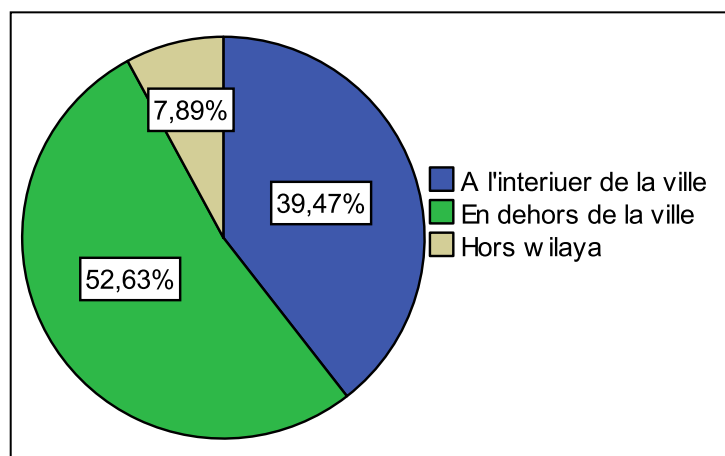
³²² « (...) l'arrivée de ruraux dans les grandes villes ou les villes plurimillénaires est généralement analysée en termes de chaos ou de crise, voire de fin de la ville ».



Graphe 14. Les activités et les pratiques des hommes (de l'échantillon) (Auteurs, 2018)

Notre enquête nous a montré que la situation critique de la ville influe directement sur les pratiques et usages de ses habitants, dont le manque d'espaces de repos, de loisir et des aires de jeux (le premier point le plus cité par les interviewers) rendait les activités régulières des habitants limitées souvent au trajet Maison – Travail/étude.

« Je passe ma journée entre le travail et la maison, et parfois je passe au cafétéria, je ne fais rien d'autre, car il n'y a rien à Jijel »³²³.



Graphe 15. Les lieux de promenade préférés par l'échantillon (Auteurs, 2018)

³²³Propos recueillis par un homme, 44 ans, il réside depuis 10 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

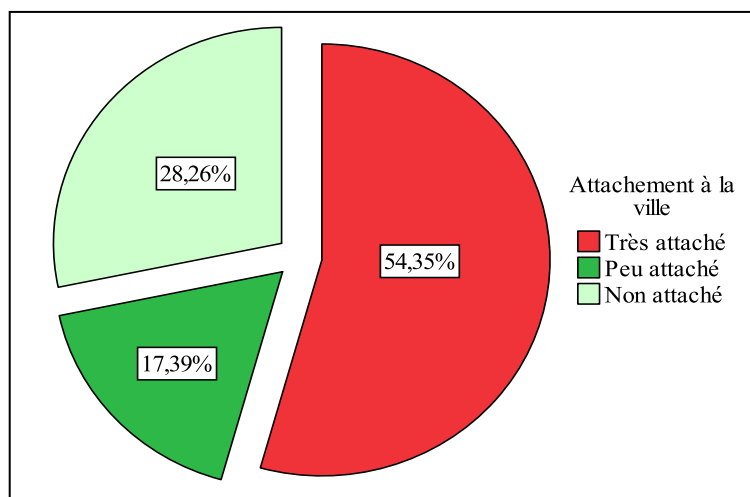
Pour se reposer, la majorité des habitants (plus de 60%) se retrouvent dans l'obligation de se rendre vers les autres communes et parfois les autres wilayas ; le parc de Taza, les grottes, le barrage de Kissir, la campagne, hors wilaya (hammam) à 70 km de la ville. Par contre, une minorité (moins de 40 %) préfère rester à l'intérieur de la ville et choisit les bords de mer et Beaumarchais.

D'autres lectures peuvent être tirées comme :

- Les facteurs ; âge et sexe, sont déterminants pour l'étude des pratiques, où l'on a constaté que les jeunes ont plus d'opportunité et d'espaces pour se reposer, contrairement aux femmes et aux enfants qui n'ont pas d'espaces publics qui leurs sont directement dédiés.
- Les anciens et les nouveaux habitants n'ont pas les mêmes pratiques et activités. Les anciens de Jijel ont quelques pratiques et activités particulières qui agrémentent leurs modes de vie, comme la pêche, la musique, la culture botanique et les déplacements par vélo, contrairement aux nouvelles populations qui ne sont pas attirées par l'ensemble de ces pratiques.
- Le facteur « temps » est aussi indispensable, la saison estivale est la plus dynamique où tous les habitants se dirigent vers les plages, et c'est là où la caractéristique de Jijel en tant que ville côtière, remonte considérablement en surface.

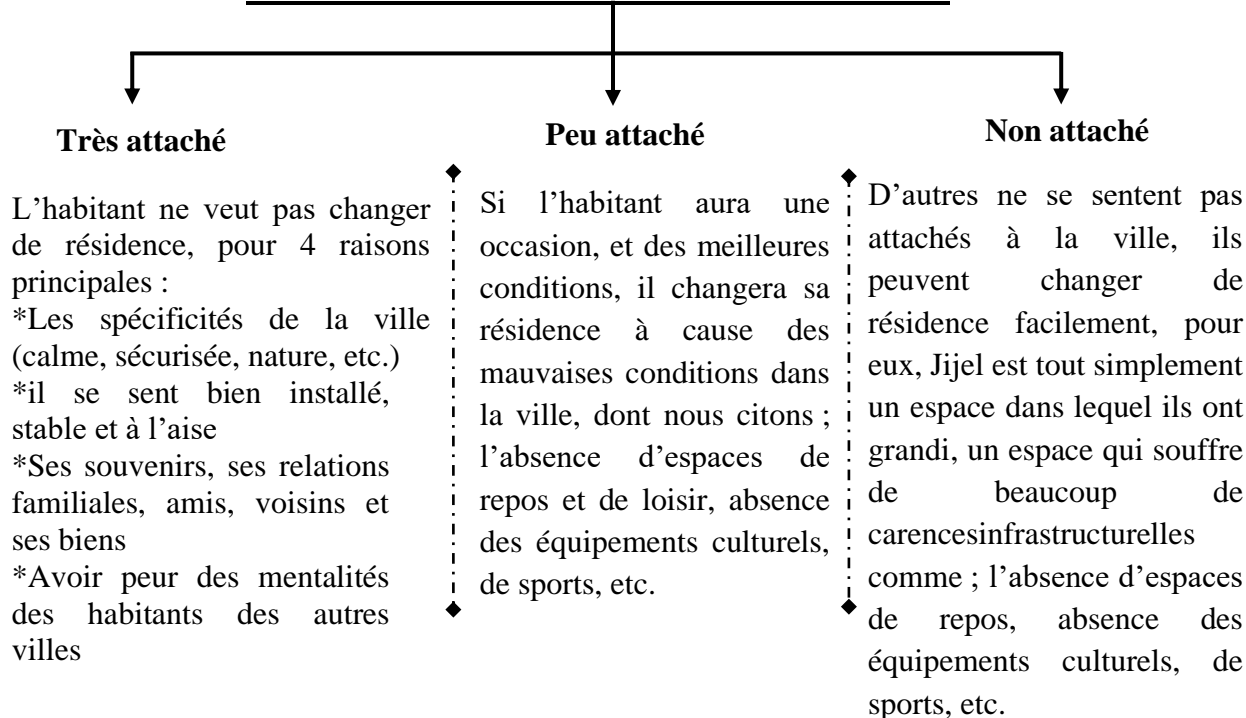
II.B.2. Les effets relatifs au sentiment d'appartenance des habitants à leur ville :

Les liens entre les habitants et leur ville sont aussi influencés par la situation critique de cette ville, dont nous avons essayé d'examiner le niveau d'attachement des habitants à leur ville de façon générale :



Graphique 16. Le niveau d'attachement de l'échantillon à son ville
(Auteurs, 2018)

Sentiment d'attachement des habitants à leur ville :



Le processus de disqualification de Jijel a affaibli les liens entre les habitants et leur ville.

En effet, tous nos répondants qui ont une intention de quitter la ville ou la wilaya justifiaient cela par les mauvaises conditions de vie que leur offre cette ville, parmi lesquelles nous citons l'absence d'espaces de repos et de loisir, l'absence des équipements culturels et sportifs, l'absence d'infrastructures touristiques, etc. **De ce fait, nos résultats confirment ceux de DEBORDEAUX Danièle (1994)³²⁴.**

Mais il est à noter que l'identité de la ville (ses spécificités) a été plus forte que sa situation critique pour la majorité (54,35% des personnes interrogées) qui sont contre le départ.

« Jijel pour moi, c'est toute une histoire, c'est moi, il y a quelque chose qu'on ne peut pas trouver ailleurs. C'est aussi la famille, les amis et le respect des traditions locales »³²⁵.

II.C/ Les éléments de requalification de la ville de Jijel :

Selon SAPOVAL Yves-Laurent (2007) [12] qui a insisté sur l'importance de la prise en charge de l'identité de la ville dans les opérations de requalification urbaine lorsqu'il a dit « ... Mille petites ou grandes choses qui constituent la mémoire d'un quartier ou de ses habitants et sans lesquelles il ne saurait y avoir de vie sociale. C'est la raison pour laquelle il est important, notamment lorsqu'un quartier se transforme à l'occasion d'une

³²⁴D'après lui « la désaffiliation caractérise un processus de rupture du lien social que vivent un certain nombre de personnes particulièrement démunies. Cette notion se différencie donc de la paupérisation car elle ne se réduit pas à la dimension économique de leur situation mais concerne également le tissu relationnel dans lequel elles s'insèrent (ou plutôt ne s'insèrent pas) » [14].

³²⁵Propos recueillis par un homme, 26 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

opération de rénovation urbaine, ou au cours de sa requalification progressive, est d'être attentif à ce que la mémoire se transmette, la "mémoire des lieux" comme "la mémoire des gens"». Il jugeait que « Les politiques du patrimoine, que les collectivités suivent aujourd'hui à leur charge, sont là pour permettre de conserver les édifices les plus emblématiques présentant un intérêt historique et culturel partagé. Cependant, ce qui disparaît n'est pas toujours d'ordre matériel ».

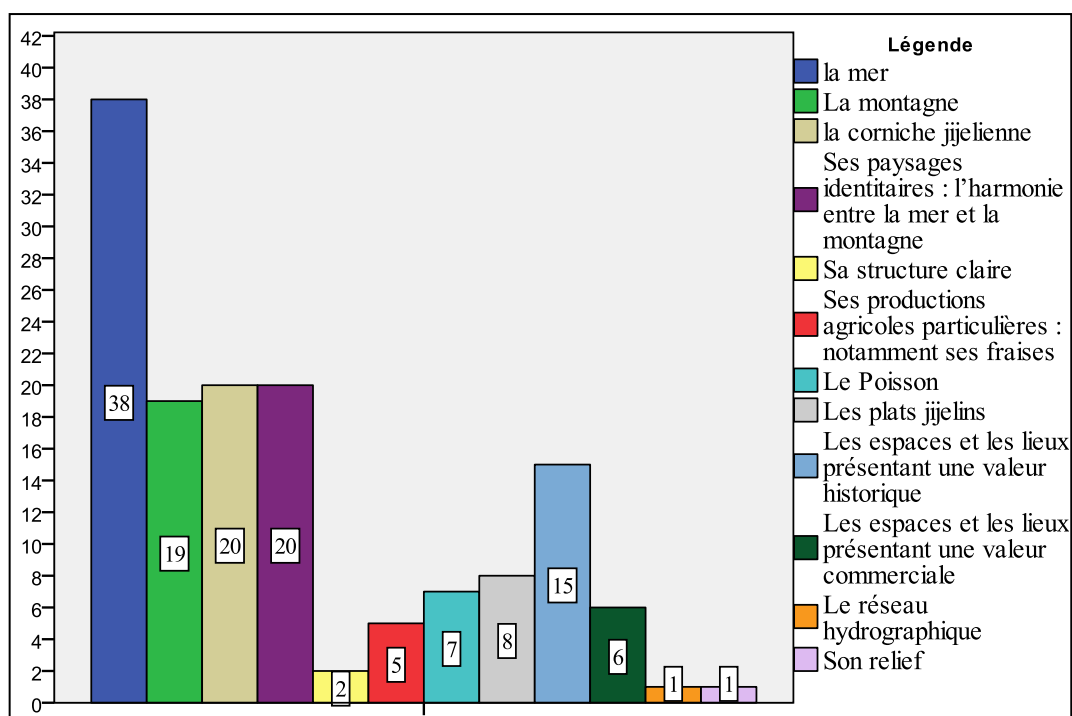
II.C.1. L'identité de la ville de Jijel...un territoire riche mal exploité :

L'intervention sur cette ville ne peut être efficace sans savoir ses spécificités : les *éléments constituant l'identité* de cette ville, qui sont dégagés suite aux réponses des habitants - la *mémoire collective* des habitants- :

II.C.1.1.Les éléments matériels :

Ses richesses naturelles (les belles plages, la corniche et la montagne) et ses paysages identitaires sont les premiers éléments et les plus cités par nos répondants.

- Sa structure claire ; selon la population enquêtée, la ville se caractérise par sa continuité et sa clarté donnant la possibilité à se déplacer facilement sans se perdre ;



Graphe 17. Les éléments matériels constituant l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon (Auteurs, 2018)

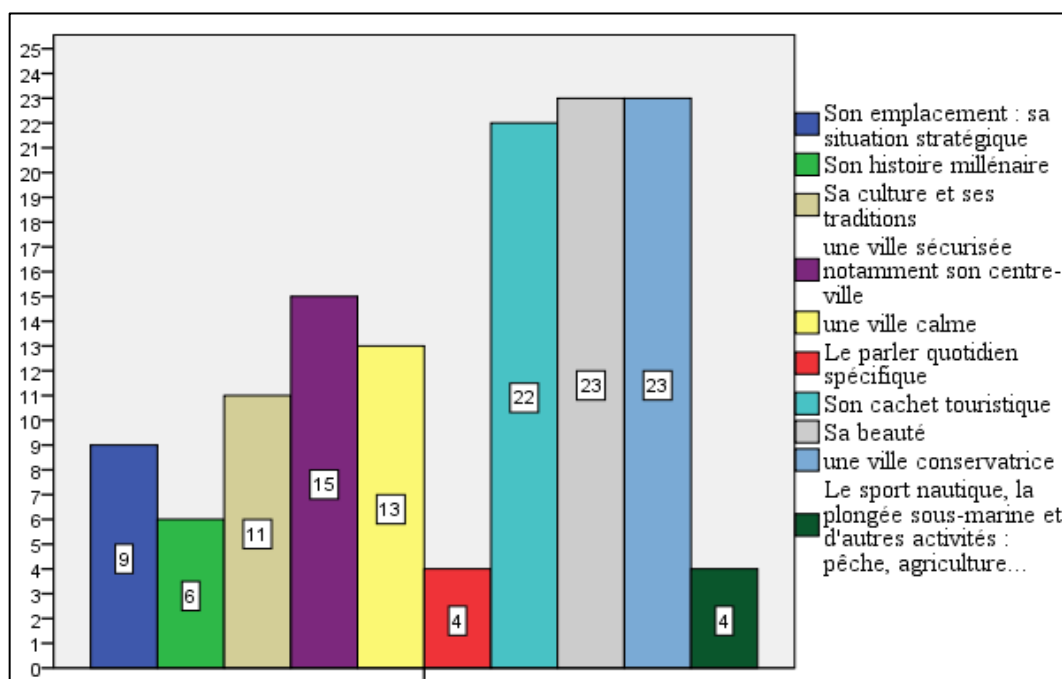
- L'environnement construit : qui est cité par les habitants de deux sortes :

- Les espaces et les lieux présentant une valeur historique comme : l'église qui a été démolie, l'ancien port, le bateau de Baba Aroudj, la citadelle, la mairie (la plus ancienne), la jetée, le centre-ville avec son architecture, lycée el Kendi (le premier et le plus grand établissement scolaire).
- Les espaces et les lieux présentant une valeur commerciale n'ont été cités par la population féminine enquêtée : camp chevalier et la foire el Fourssen.

A l'issue de ces résultats d'enquête, nous pouvons dire que les femmes et les hommes n'ont pas une perception unique envers l'espace, ce qui confirme les résultats de LAUDATI Patrizia et BOULEKBACHE MAZOUZ Hafida (2008) [7]³²⁶.

II.C.1.2. Les éléments immatériels :

En plus des éléments matériels visibles, Jijel a des valeurs liées à un certain nombre d'éléments immatériels qui sont :



Graph 18. Les éléments immatériels constituant l'identité de la ville de Jijel selon l'échantillon (Auteurs, 2018)

Selon les informations recueillies, cette ville riche par sa situation stratégique, l'unicité de ses caractéristiques naturelles, physiques et paysagères et ses potentialités multiples, est *une destination touristique privilégiée d'un certain nombre d'algériens* (notamment les familles) malgré l'absence des infrastructures touristiques conséquentes, car cette dernière est une ville conservatrice, calme et sécurisée qui a gardé ses traditions.

³²⁶ « Les hommes et les femmes ont des sensibilités différentes qui influencent leur perception des choses »

II.C.2. Les attentes des habitants de la ville de Jijel :

À travers les propositions, *les besoins et les attentes (aspirations)* des personnes interrogées, nous avons essayé de dégager les éléments sur lesquels il faut intervenir pour requalifier cette ville, que nous avons synthétisés dans le tableau ci-joint :

Besoins et attentes des habitants	Axe d'intervention
<i>Accessibilité et déplacement faciles (mobilité)</i>	Entretien du réseau viaire existant ; création des parkings, régler le problème d'encombrement notamment aux entrées de la ville
	Moderniser les moyens de transport : tramway, téléphérique
	Renforcer le réseau de transport maritime existant
<i>Activités et services de qualité</i>	Doter la ville des infrastructures touristiques nécessaires
	Faire revivre les activités sportives et culturelles (par les équipements nécessaires) (jeunes et sport)
	Développer l'agriculture et l'industrie notamment celle du liège
	Enrichir le commerce par de grands centres commerciaux
	Améliorer la qualité des équipements existants notamment sanitaires et introduire la technologie dans tous les domaines
<i>Repos, loisirs et communication</i>	Amélioration des espaces publics existants, et création de nouveaux (pour les femmes et les enfants)
<i>Plaisir esthétique et confort visuel</i>	Achèvement des constructions et entretiens des constructions existantes notamment leurs façades
	Propreté, mobilier urbain
	Donner une importance à l'architecture des constructions (constructions de prestige, grattes ciel, etc.)
<i>Identité</i>	Mise en valeur des constructions et lieux symboles de la ville
<i>Ouverture de la ville (attractivité)</i>	Encourager l'investissement
	Désenclaver la ville
	Créer de grandes universités pour rendre la ville plus attractive
<i>Conscience</i>	Des décideurs
	Des citoyens

Source : Enquête sociologique menée en Avril 2017 (Auteurs, 2017)

Pour une partie de la population Jijélienne, le développement de la ville est conditionné par :

- L'état de perception de ses habitants et leurs réactions aux changements pour qu'ils soient à la hauteur et faire des efforts, car la ville possède toutes les potentialités pour se développer ;

- Il faut que les pouvoirs publics s'impliquent dans cette dynamique en faisant recours à des professionnels dans le domaine du tourisme, du marketing urbain, de la sociologie de l'espace ;
- Et que les habitants s'impliquent davantage dans toute opération de requalification de leur ville en tant (à la fois) qu'acteur associé à la décision, qu'usagers de l'espace³²⁷.

« Si ses habitants n'interviennent pas, elle ne s'améliorera jamais...les Jijéliens sont des fainéants, bien qu'ils ont de l'argent mais ils n'investissent pas pour développer leur ville »³²⁸.

- Un suivi strict et rigoureux de la part des pouvoirs publics en appliquant la réglementation selon les réponses recueillies.

« Si on applique la loi, nous pouvons dans 2 ou 3 ans être au niveau de développement de l'Europe »³²⁹.

- Et la nécessité de développer les autres communes pour minimiser l'exode rural.

D'autres répondants étaient pessimistes, et pensaient que Jijel telle qu'elle est, ne peut plus se développer, dont, on ne pourra jamais faire revivre l'ancienne ville et /ou lui rendre son identité d'antan, du moment où, la population ne veut pas de changements, heureusement qu'il s'agit d'une minorité :

« On ne veut pas de changements, elle est bonne telle qu'elle est, si elle grandissait elle perdrait tous »³³⁰.

CONCLUSION

Toute intervention sur un espace donné, quel que soit son échelle, ne peut être complète et efficace que par la prise en charge de toutes ses composantes, l'appréhension de son identité et la participation de tous ses acteurs.

³²⁷ Comme le confirme SAID AISSA. K et OTHMANI-CHABOU. M (2010) [15], qui jugent que « l'absence d'une volonté politique et la centralisation entravent largement l'aboutissement des opérations de requalification en Algérie. Les rares opérations lancées ont un caractère ponctuel et isolé se limitant à des interventions superficielles sans intégrer les collectivités locales et les usagers qui sont les plus concernés par les démarches urbaines sur leur quartier ».

³²⁸ Propos recueillis par une femme, 27 ans, native de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

³²⁹ Propos recueillis par un homme, 60 ans, natif de Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

³³⁰ Propos recueillis par un homme, 44 ans, il réside depuis 10 ans à Jijel. Enquête sociologique menée en Avril 2017.

Notre enquête qui s'est basée sur l'expression directe des besoins, des vécus, des vœux et des attentes des habitants de la ville de Jijel, nous a permis d'atteindre les objectifs préétablis et de vérifier l'hypothèse posée préalablement. En effet, l'analyse et le traitement de la voix de chaque interviewé nous a montré que malgré le long processus de disqualification qu'a connu la ville de Jijel, suivi par la perte de son identité, elle n'est pas disqualifiée pour tous ses habitants, mais seulement pour ses vrais et anciens, qui connaissent son histoire et comment elle était. Cette ville a renoué partiellement avec le développement au début des années deux mille dans quelques domaines, pour cause l'éphorie financière qu'a connu le pays, mais elle n'a pas pu récupérer son image et son identité d'antan.

Autre que les effets négatifs induits du phénomène de l'exode rural, ce processus de disqualification est la responsabilité à la fois des décideurs et des habitants. Des décideurs qui s'occupaient seulement des logements et des aspects quantitatifs au détriment de la qualité des espaces produits et l'identité de la ville, et de ses habitants qui ne contribuent pas et ne prennent pas d'initiatives pour améliorer leur cadre de vie.

La situation critique de cette ville a influé d'une part, sur les pratiques et usages de ses habitants, dont le manque d'espaces de repos, de loisir et des aires de jeux (le premier point le plus cité par les interviewés) rendait les activités régulières des habitants limitées souvent au trajet Maison – Travail/étude. Et d'autre part, il a affaibli les liens entre les habitants et leur ville.

Le développement de cette ville qui réclame une action globale de requalification urbaine, est conditionné selon ses habitants par l'implication des pouvoirs publics et des habitants dans cette dynamique en faisant recours à des professionnels dans le domaine du tourisme, du marketing urbain et de la sociologie de l'espace, et par un suivi strict et rigoureux de la part des pouvoirs publics en appliquant la réglementation.

D'un point de vue **théorique et scientifique**, nos résultats nous ont montré les points suivants :

1. ***La perception d'une ville*** est fortement liée à la durée de résidence de ses habitants, leurs connaissances, ainsi que leurs âges, dont, la perception de la ville par ses anciens habitants, et ceux qui connaissent son histoire n'est pas la même que celle des nouveaux habitants.

2. Le *commerce* et *l'accessibilité* sont deux éléments positifs qui peuvent transformer le regard porté sur un lieu. Ce qui explique la perception positive de la ville de Jijel par une catégorie d'habitants, qui ont lié son développement à la présence de ces deux éléments. D'après eux, le développement du commerce est dû à l'arrivée des ruraux et des étrangers à la ville, qui ont ramené avec eux cette nouvelle pratique. De ce fait, notre enquête a montré que *l'arrivée des ruraux en villes n'est pas toujours la signification de crise et de chaos* comme la confirme BERRY-CHIKHAOUI Isabelle (2009) [12], mais il *peut constituer un vecteur de développement économique* de l'espace. Certes, il a des effets négatifs mais il a aussi des effets positifs.
3. Un *processus de disqualification* d'une ville peut conduire à limiter les pratiques et les usages de ses habitants, et affaiblir les liens entre ces derniers et leur ville.
4. Les facteurs ; âge, sexe et « temps » sont déterminants pour l'étude des pratiques et usages des habitants d'une ville.

Enfin, notre enquête nous a permis d'ouvrir quelques pistes de réflexion sur la pratique de l'espace public et la question du genre :

- ❖ Les espaces publics dédiés directement et clairement aux femmes deviennent-ils une nécessité absolue dans la ville algérienne d'aujourd'hui ?
- ❖ Les espaces à vocation commerciale dans la ville algérienne sont-ils des lieux attractifs des femmes en premier degré ?

Quant aux éléments dégagés pour la requalification de la ville de Jijel, ils n'ont pas le même ordre d'importance, pour cela, une enquête quantitative serait nécessaire pour les hiérarchiser par priorité selon le degré d'importance suggéré par les habitants à chaque élément. Ce qui nécessitera un travail de recherche complémentaire et futur.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES CITEES :

- [1] QUERTIER. C, « La construction des identités urbaines dans les villes méditerranéennes à la fin du Moyen Âge », Octobre 2008.
- [2] GUERIN-PACE France, « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires », *L'Espace géographique* 4/2006 (Tome 35), Pp. 298-308.
- [3] http://ecoconstruction.rpn.univ-lorraine.fr/co/Module_UVEDTEST_270.html(« Éco-construction d'un bâtiment à énergie positive, approche croisée », ARDOUREL Yves et all, Site consulté le 08.05.2016)

- [4] La direction de programmation et de suivi du budget de la wilaya de Jijel (DPSB : ex DPAT) : « Rapport statistique annuel de la wilaya de Jijel » (fin d'année 2014)
- [5]http://homepages.ulb.ac.be/~jmdecrol/Upload_enseignement/GeogF419_EntretiensPP.pdf (« *Introduction à l'entretien semi-directif* », DECROLY Jean-Michel. Consulté le 19 Mai 2016)
- [6]<http://fulltext.bdsp.ehesp.fr/Rsi/8/75.pdf> (Méthodologie de la recherche : le questionnaire, par POIRIER-COUTANSAIS Geneviève).
- [7] LAUDATI Patrizia, BOULEKBACHE MAZOUZ Hafida, « *Identification des attributs de la qualité sémantique de l'image de la ville par la méthode EBAHIE* » - Chapitre 5 in « *Objectiver l'humain ? Qualifier, quantifier* » Volume 1 : Méthodes pour l'évaluation en SIC » sous la direction du Professeur S. LELEU MERVIEL
- [8] MERVIEL Sylvie Leleu, « *Objectiver l'humain ? Volume 1, Qualification, quantification* ». Edition LA VOISIER, 2008.
- [9] ANGERS Maurice, « *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines* ». Casbah université 1997, 381 pages.
- [10] GALLAND Blaise, « *Identités urbaines : Genève-Lausanne* ». Genève, Éditions Georg, 1993
- [11] Bailly, A. « *La perception de l'espace urbain : les concepts les méthodes d'étude leur utilisation dans la recherche géographique* », Thèse de Doctorat d'État, université de Paris IV, Lille, 2 volumes 710 p.1977.
- [12] YVES-LAURENT Sapoval et all, « *Travail de mémoire et requalification urbaine ; Repères pour l'action* », les éditions de la DIV, 2007, 180 pages.
- [13] BERRY-CHIKHAOUI **Isabelle**, « *Les notions de citadinité et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe* », *Les Cahiers d'EMAM*, 18 | 2009, 9-20.
- [14] DEBORDEAUX Danièle, « *Désaffiliation, disqualification, désinsertion* » In : *Recherches et Prévisions*, n°38, décembre 1994. Pauvreté Insertion RMI. pp. 93-100
- [15] SAID AISSA. K et OTHMANI-CHABOU. M, « *Où sont les quartiers périphériques et leurs habitants dans les projets de ville en Algérie ?* » 2010.

Reçu le 1/05 /2021 – Accepté le 2/06/2021 – Publié le 10/06/2021

**Entre conservation et altération, les répercussions des mutations urbaines sur
l'identité du territoire jijélien**

**Between conservation and alteration, the repercussions of urban changes on
the identity of the jijelien territory.**

Nawal ALIOUA^{1*}, ²Bernia ZEHIOUA HECHAM

¹Université Salah Boubnider Constantine 3, LAUTES, Algérie.
nawal.alioua18@gmail.com

²Université Salah Boubnider Constantine 3, LAUTES, Algérie. hechambern@gmail.com

Résumé :

Au cours des trois dernières décennies, la question de l'identité d'un territoire a suscité un nouvel intérêt scientifique constituant pour les chercheurs une piste à explorer car animant et donnant un sens à leur vie sociale et quotidienne.

En Algérie, le substrat urbain a toujours obéi au rapport évolution/changement. Cet article interroge les répercussions des mutations urbaines sur l'identité de la ville algérienne, en prenant comme cas d'étude, le territoire jijélien. Les résultats de notre investigation mettent en évidence les changements parcourus par les éléments constitutifs de l'identité d'une ville algérienne.

Mots clés : mutations urbaines, identité du territoire, Jijel, environnement construit.

Abstract:

During the last three decades, the question of the identity of a territory has aroused a new scientific interest constituting for the researchers a track to be explored because animating and giving a direction to their social and daily life.

In Algeria, the urban substratum has always obeyed the evolution/change relationship. This article questions the repercussions of urban mutations on the identity of the Algerian city, taking as a case study the territory of Jijel. The results of our investigation highlight the changes undergone by the constituent elements of the identity of an Algerian city.

Keywords: urban mutations, identity of the territory, Jijel, built environment.

*Auteur correspondant.

1. Introduction :

« *Les villes ne font plus sens* »ⁱ.

En Algérie, le substrat urbain a toujours obéi au rapport évolution/changement, affectant à la fois ses composantes physiques, sociales, économiques, son image et ses spécificités. À la lumière de ces changements, l'essor pris (dû à l'exode rural et à la croissance naturelle des villes) a entraîné dans son élan, l'abandon des vieux centres dépourvus d'attractivité et l'émergence des espaces périphériques plus attrayants en matière de commerces et de diversité mais sans âme ni références identitaires. La démarcation et la singularisation deviennent des facteurs de concurrence entre villes. La mondialisation et la métropolisation à travers de grands projets structurants accentuent l'uniformisation, créant une crise identitaire dans le territoire. À cet égard, il serait intéressant de s'interroger : **quelles sont les répercussions des mutations urbaines que connaît un territoire sur son identité ?**

Plusieurs études empiriques ont mis l'accent sur les mutations, dont le processus de leur fabrications a longtemps été centralⁱⁱ et les résultats aboutissent à constater les déséquilibres qui existent « *entre les règles et les pratiques et entre les programmes et leur réalité* »ⁱⁱⁱ. Ces études n'ont pris en compte la question de l'identité urbaine. Ce constat, associé à la prise en charge de cette question identitaire souvent en marge, ont suscité notre intérêt à questionner les répercussions et les impacts des mutations urbaines arrivées à la ville portuaire de Jijel dont nous sommes natives.

Au cours des trois dernières décennies, la question de l'identité d'un territoire et devant la multiplicité de ses éléments constitutifs (mémoire des lieux, mémoire des gens, mémoire collective), a suscité un nouvel intérêt scientifique constituant pour les chercheurs une piste à explorer^{iv} car animant et donnant un sens à leur vie sociale et quotidienne.

L'identité d'un territoire, considéré comme « *cadre d'expression de la différence composantes sociopolitiques de la société* »^v quelques soit son échelle (d'un quartier, d'une ville, d'une région) peut être lue à travers deux grandes catégories d'éléments :

1. Des éléments matériels (objets visibles) : qui se matérialisent à travers l'environnement construit, et les lieux symboles, et par conséquent « des paysages identitaires »^{vi} dépositaires d'expériences vécues et de souvenirs des gens^{vii}.
2. Des éléments immatériels (objets invisibles) : qui sont à la fois des images (ne sont pas nécessairement homogènes)^{viii}, ou un jeu d'images interdépendantes, révélées à travers le vécu et les souvenirs gardés en mémoire des gens (individuellement et collectivement) et un sentiment d'appropriation et d'appartenance des résidents à un territoire bien précis.

Elle est aussi *le résultat de sa dynamique interne et ses relations avec l'extérieur*. Cette notion d'identité multidimensionnelle est difficile à cerner du fait de sa nature polysémique et ambiguë.

« *Une ville sans conscience de son identité est comme un voilier sans vent, c'est-à-dire ingouvernable, et devient le jeu de forces sur lesquelles elle n'a aucune prise* »^{ix}. Le concept d'identité urbaine présuppose que « la ville soit signifiante »^x.

Le présent article aborde la question de l'identité de la ville dans une perspective dynamique, abordant l'influence des mutations urbaines. Nous tentons d'allier passé et présent, espace aménagé et espace perçu/vécu par ses habitants. En prenant comme cas d'étude, le territoire de Jijel, nous essayons d'apporter des éléments de réponses aux questions suivantes : Quelle est la nature des mutations urbaines qu'a connues ce territoire ? Quels sont leurs répercussions sur son identité ?

La réponse à de telles questions nous permettra de mettre en évidence les éléments identitaires spécifiques et les changements subis, assurant ainsi une meilleure prise en charge de cette question dans les futurs projets, d'autant plus que ce substrat est dans une phase charnière de changement. En fait, De par sa situation géographique stratégique disposant d'un grand port commercial (classé parmi les premiers en méditerranée), elle est appelée à passer d'une ville enclavée à un important pôle d'industrie, de tourisme et d'affaires, à travers de grands projets structurants prévus par l'Etat (en cours de réalisation) tels que : la modernisation du port de Djen Djen, la réalisation d'une pénétrante autoroutière la reliant à l'autoroute Est-Ouest, le grand projet du complexe sidérurgique Algéro-Qatari à Bellara (50 km de Jijel).

Notre recherche repose sur l'hypothèse que les mutations du territoire jijélien conduiraient à la détérioration voire à la perte de ses spécificités tant matérielles qu'immatérielles.

Après avoir donné une présentation synthétique de la question de l'identité d'une façon générale, nous apportons dans la partie qui suit un éclairage sur les différentes mutations qu'a connues le territoire Jijélien dans le but de mettre en évidence les causes et les conséquences qui ont conduit à son état actuel. Dans un second temps, nous abordons le rapport mutation de l'espace urbain jijélien / son identité.

2. Méthode empirique, approches qualitative et quantitative et crostabulation

Saisir la complexité du sujet traité, nécessite d'allier et de combiner plusieurs approches et méthodes^{xi}.

2.1. Cerner les mutations urbaines de l'espace urbain jijélien et leurs effets induits, combinaison d'approches

Pour cerner ces mutations urbaines et leurs effets induits, nous avons fait appel à la combinaison de quelques approches : **La méthode d'enquête** (quantitative, qualitative et la combinaison des deux) et **la méthode historique avec son analyse de contenu ainsi que l'observation en situation**. Le but revient à établir les faits et les conclusions des événements passés, qui ont marqué l'histoire de ce territoire, et ont contribué de façon directe ou indirecte à façonner sa genèse actuelle.

Les outils de base de cette investigation sont :

- Des documents officiels comme le Plan d'Aménagement de la Wilaya de Jijel, le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune de Jijel.
- Des cartes et des photos.
-

2.2. L'identité de la ville auprès des habitants ... une enquête qualitative

Notre interrogation sur l'identité de la ville et les changements qu'elle a parcourue, nous a amenées à questionner ces concepts auprès des habitants (aller vers la composante humaine elle-même et placer l'habitant au cœur du système d'évaluation de la question traitée). La « *connaissance du site, n'est pas l'apanage du technicien* »^{xii}, mais de l'habitant, également appelé « *l'utilisateur-expert des lieux* » ou « *partenaire du renouveau local* »^{xiii}. En effet, la prise en charge des **acteurs sociaux** est indispensable dans la composition de l'identité urbaine comme la montre Galland Blaise^{xiv} « ... *L'idée de "l'identité urbaine" devient opérationnelle à partir du moment où l'on considère une collectivité urbaine comme un acteur social* ».

Dans l'objectif d'aborder la question de l'identité urbaine en privilégiant l'entrée par la composante humaine, nous avons eu recours à la méthode d'enquête par la technique d'entretien « *semi-directif* » de type *individuel* sur un échantillon de 46 personnes habitants de la ville de Jijel, dont le nombre des personnes interrogées s'est fait sur le principe de saturation des sources^{xv}. En outre, la représentativité de l'échantillon en cette étude qualitative n'est pas conditionnée par sa taille mais par la qualité de ce que répondent les habitants. Pour cela, elle ne nécessite pas un grand nombre de personnes interrogées, comme le montre les résultats des travaux de Griffin et Hausser (1991) qui ont prouvé expérimentalement qu'une trentaine de personnes interrogées dans le cadre d'une écoute qualitative fournit plus de 90% de la richesse de l'information à recueillir.

Sur la base de la méthode des échantillons par quotas, les caractéristiques de la population ciblée peuvent être résumées comme suit :

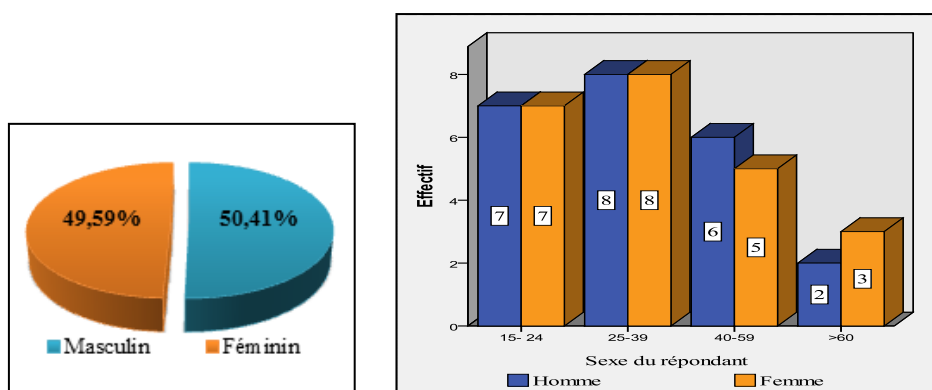


Figure 22, Figure 23 : Caractéristiques de notre échantillon (sexe, tranche d'âge)^{xvi}.

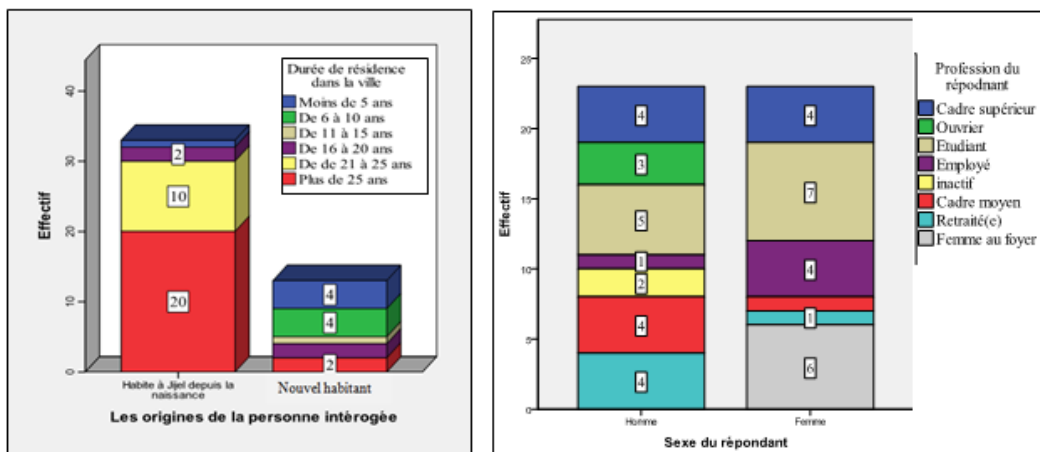


Figure 24, Figure 25 : Caractéristiques de notre échantillon (durée de résidence et catégorie socioprofessionnelle)^{xvii}.

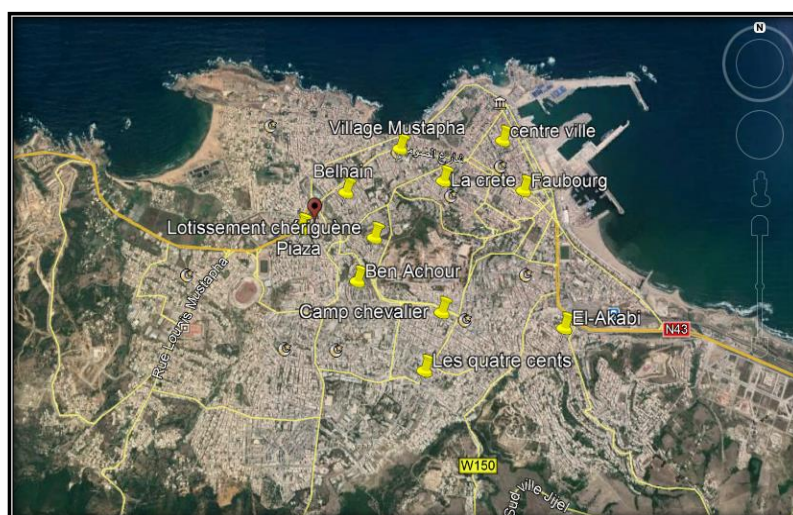


Figure 26. Lieux de résidence de l'échantillon^{xviii}.

Nos questions portaient sur les manières d'approprier l'espace urbain jijélien par ses habitants (les pratiques quotidiennes) et la nature du sentiment d'appartenance envers leur ville (leur niveau d'attachement). Tant que l'identité se révèle essentiellement au niveau des représentations mentales de ses usagers, l'objectif est de dégager l'image mémorisée et perçues par ses habitants.

Le dépouillement des résultats s'est fait selon *une analyse qualitative de type sémantique* basée principalement sur la « *méthode de sélection positive* », c'est-à-dire, tout en restant fidèle aux expressions et aux mots prononcés par les habitants, nous avons essayé de réduire la quantité étonnante de données qualitatives résultantes des différents entretiens aux expressions les plus significatives à l'aide du logiciel SPSS et à la « cross-tabulation » un croisement des variables et données^{xix}.

3. Regard sur les mutations urbaines à Jijel...

Conformément au phénomène d'urbanisation du territoire national, Jijel qui était rattachée à la préfecture de Constantine avant de devenir une wilaya (département) suivant le

découpage administratif de 1974, était caractérisée par son aspect fortement rural, dont seulement 5 communes de l'ensemble de ses 28 communes ont été considérées comme des agglomérations urbaines. Depuis son indépendance, la wilaya de Jijel a connu un phénomène d'exode rural massif –de la population habitante des communes intérieures vers les communes majoritairement côtières– donnant lieu à de fortes pressions démographiques sur les agglomérations urbaines déjà existantes et l'apparition de nouvelles agglomérations. Cependant, malgré l'importance du processus de son urbanisation, la wilaya a gardé son caractère rural jusqu'à l'année 2008, où elle est devenue majoritairement urbaine à hauteur de 53% de sa population (voir figure ci-dessous).

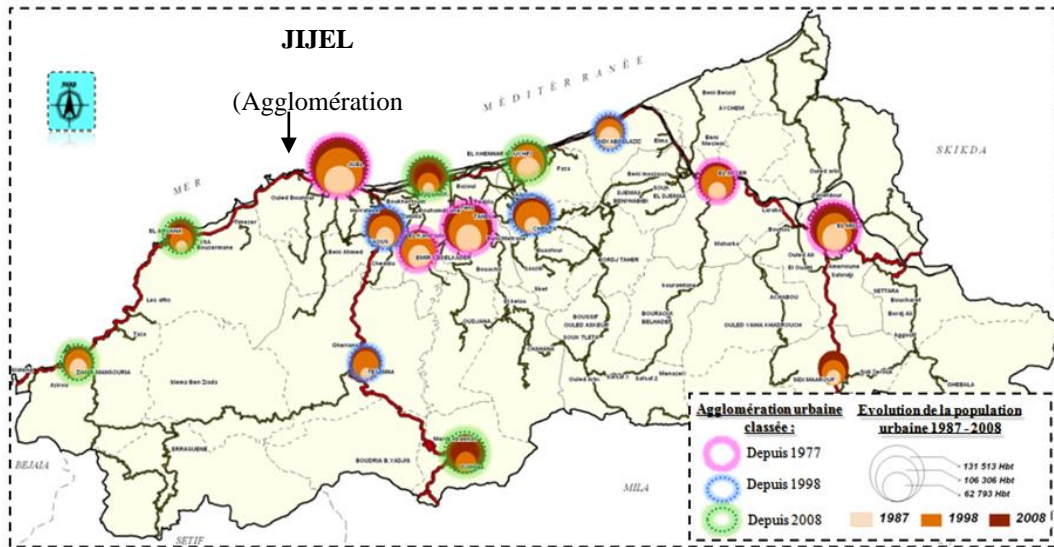


Figure 27. Processus d'urbanisation de la wilaya de Jijel entre 1987 et 2008

Source : traitement des auteurs sur la base des données fournies par le plan d'aménagement de la wilaya de Jijel^{xx}.

Les agglomérations urbaines se concentrent majoritairement dans la partie littorale et le long des grands axes de circulation (les routes nationales), donnant lieu à un phénomène de littoralisation fortement marqué, et à un déséquilibre territorial entre la partie Nord littorale et la partie Sud (intérieur), vu les conditions et contraintes topographiques. En fait, le relief de la wilaya de Jijel se caractérise par sa variété, constitué de deux grandes entités bien distinctes ; les plaines côtières qui ne représentent que 18% de la superficie totale de la wilaya et la zone de montagnes dominante (82%).

3.1. Genèse et processus d'urbanisation de la ville de Jijel : d'une petite ville à un territoire éclaté et désordonné ...

La ville de Jijel joue un rôle de commandement de par son statut d'agglomération chef-lieu de wilaya et de pôle urbain structurant principal. Elle s'étale sur une superficie de 62,38 km² soit 2.6% de la superficie totale de la wilaya. Au 31.12.2018 le nombre de sa population a atteint 161989 habitants^{xxi} soit une densité moyenne de 2597 hab/km². Abritant 21% de la population totale de la wilaya, elle représente *la commune la plus peuplée de la wilaya*. Plusieurs périodes d'urbanisation ont marqué la ville de Jijel.

- La période phénicienne (IVe av. J.-C.), caractérisée par le choix de l'emplacement de la ville elle-même, témoin de la succession de nombreuses civilisations, à

savoir ; romaine, byzantine, musulmane, génoise, turque et finalement la période de la colonisation française (1839 à 1962).

- En 1856, un tremblement de terre a provoqué un raz-de-marée qui a submergé toute la citadelle, détruit toute la ville et a effacé toutes traces des civilisations précédentes.

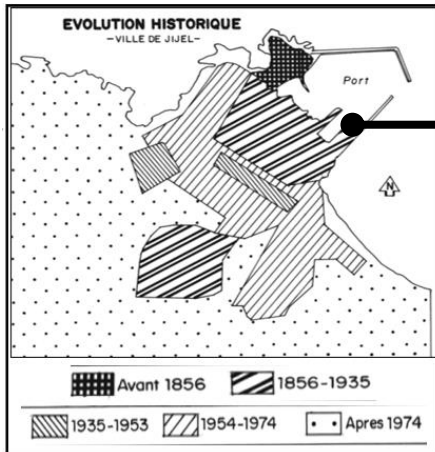


Figure 29. L'évolution historique de la ville de Jijel^{xxii}.

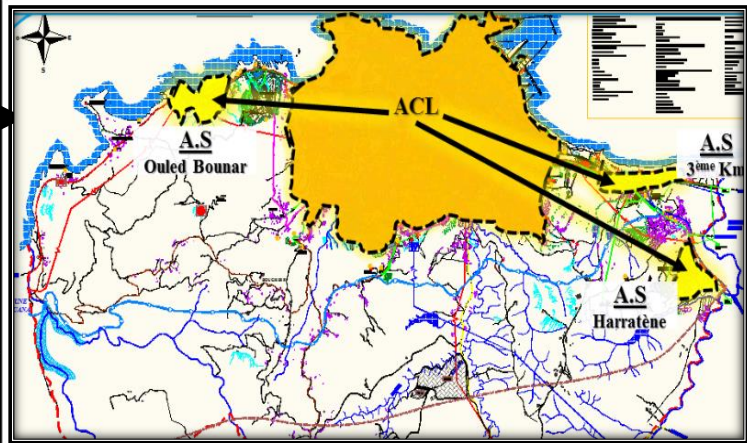


Figure 210. Les directions de l'étalement urbain de la commune de Jijel ces dernières années
Source : traitement des auteurs sur fond de carte du PDAU de Jijel (2009)

Le système urbain de cette ville hérité est constitué d'un centre urbain colonial (d'une architecture française), et des extensions périphériques composées de deux tissus, d'une part, un tissu planifié produit dans le cadre de développement local amorcé après 1974, date de sa promotion en chef-lieu de wilaya, sous forme de ZHUN (Zone d'Habitat Urbain Nouvel), et d'autre part, un tissu urbain non planifié.

La ville de Jijel, à l'instar des autres villes algériennes, subissait une situation urbaine difficile, du fait de l'intensité du phénomène d'exode rural et ses effets induits^{xxiii}. En effet, l'explosion démographique qu'a connue Jijel où le nombre d'habitants a triplé entre 1977 (45900hab) et 1998 (115678 hab) – selon les statistiques des RGPH (Recensement Général de la Population et de l'Habitat)-, s'explique surtout par le solde migratoire et l'excédent naturel élevé. Après 1998, un ralentissement dans le rythme de la croissance démographique est observé, (taux de croissance passe de 4,62% entre 1987 et 1998 à 1,51% entre 1998 et 2008), grâce à l'amélioration des conditions de vie dans les autres communes, permettant une stabilisation relative de leurs habitants.

L'étalement urbain rapide qu'a connu Jijel, a entraîné **une rareté des réserves foncières** au niveau de l'ACL de la commune –la saturation de son tissu urbain-, et du coup, des extensions ont été orientées (par le PDAU de 2009 (Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme)^{xxiv} vers les agglomérations secondaires d'Ouled Bounnar et Harratène, passant par le plateau de Mezghitane et l'entrée Est de la commune.

4. Répercussions des mutations urbaines sur l'identité du territoire jijélien

4.1. L'environnement construit est-il réellement un support d'identité ? ... La réponse du terrain

A Jijel, la croissance urbaine incontrôlée de la ville a conduit à l'émergence de groupes spatiaux hétérogènes faciles à lire sur le terrain. Morphologiquement, allant du centre vers sa périphérie, nous pouvons distinguer deux entités différentes, à savoir : le tissu colonial et les tissus dits nouveaux. En effet, l'habitat de la ville de Jijel peut être divisé en 2 grandes catégories bien distinctes : l'habitat colonial et l'habitat autochtone et récent - :

A. Le tissu colonial

D'une superficie de 38,96 ha^{xxv} soit 3% de la surface totale urbanisée, il se distingue par sa morphologie, son organisation et sa structure spatiale et par ses modes d'occupation rationnels. C'est une zone à fonction mixte, alliant résidence, services, commerce et places publiques. Selon le POS 1 (Plan d'Occupation du Sol) de l'ACL (Agglomération Chef-Lieu) de Jijel, l'activité commerciale et les services sont les plus répandus dans cette zone, l'activité culturelle vient en deuxième position, suivie par l'activité administrative et sportive.

Malgré son rôle et son statut de noyau central autour duquel s'articule l'ensemble de la ville, il se caractérise par une faible densité 98 habitants /ha. Il connaît un déclin de sa population où le nombre, de cette dernière, est passé de 7331 hab en 1998 à 4481 hab en 2008, 3988 hab en 2011 et finalement à 3820 hab en 2015, dont 45% sont en chômage^{xxvi}.

Force est de constater que 89,9% des ménages sont d'origine locale (nées dans le périmètre), 7,2% proviennent des autres communes de la wilaya, alors que seulement 2,9% des ménages ont pour origine d'autres régions du pays ou l'étranger (2 ménages palestiniens et 1 ménage tunisien)^{xxvii}.

Conçu initialement par et pour les colons, la typologie d'habitation dominantes dans ce tissu est l'habitat colonial, qui se distingue par son aspect architectural, occupant de grandes parcelles juxtaposées le long des voies, rendant son accessibilité facile et directe par la rue.

Les hauteurs de l'habitat colonial varient entre RDC et R+1 pour l'habitat individuel et dépasse le R+1 pour le collectif, généralement R+2 sauf les HLM R+4. L'habitat collectif se caractérise par l'occupation du RDC par le commerce et les services, sur les grands axes de communication. Malgré la diversité de l'habitat colonial, il représente un aspect architectural ordonné et homogène, avec une identité claire, matérialisée par l'ornementation de leurs façades, des toitures inclinées et parfois la présence d'une cour à l'arrière façade, des jardins latéraux ou bien des patios.



Figure 30 et Figure 31. L'habitat colonial existant dans la ville de Jijel
 Source : photos prise par les auteurs en 2021.

Ce tissu (colonial) se caractérise par la vétusté et la dégradation de ses constructions, dont 38% sont en mauvais état (voir figure 12ci-dessus), ayant donné lieu à de multiples opérations de rénovation ponctuelles par leurs propriétaires, et donc à l'émergence d'un nouveau style complètement différent de l'existant, en termes de hauteur, d'architecture, et même de couleur (voir figure 13 ci-dessous). Ce centre est en train de perdre sa spécificité.

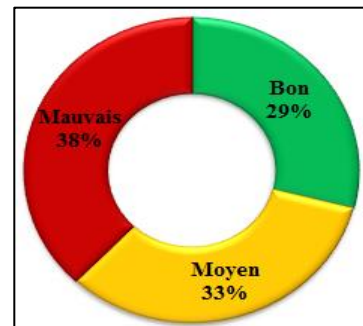


Figure 32. L'état de bâti au centre-ville de Jijel
 Source : Etabli par les auteurs sur la base des données fournies par le POS 01 de l'ACL de Jijel^{xxviii}.



Figure 33. Rénovation et reconstruction de nouvelles habitations au centre-ville de Jijel.
 Source : Photo prise par Les auteurs (2021).

À l'habitat colonial dominant s'ajoute l'habitat traditionnel (individuel). Durant la période coloniale, l'habitat autochtone (traditionnel local) occupait de petites parcelles avec un seul niveau (RDC), caractérisé par une organisation intravertie des espaces autour d'une cour

centrale, sous forme de (U) ou de (L) et des façades extérieures aveugles avec un aspect architectural pauvre (un aspect rural).



Figure 34. L'habitat traditionnel existant dans le centre-ville de Jijel.
Source : Photo prise par l'auteur (2021).

B. Les tissus dits nouveaux

Contrairement au centre-ville qui se caractérise par une faible densité et la présence de plusieurs friches urbaines, la périphérie ou autrement dit les tissus dit nouveaux résultants de l'extension au Sud, à l'Est et l'Ouest du centre colonial, se caractérise par un cadre bâti compact et serré et une diversité de formes, de styles et des hauteurs.

L'habitat récent, se caractérise par une diversité de formes, des constructions non achevées et non homogènes, d'une architecture monotone, souvent standard, mettant en péril le paysage urbain et l'image de cette ville. Au fait le tissu planifié présente les mêmes aspects et lacunes d'un tissu non planifié sauf que le premier dispose d'un permis de construire^{xxix}.

Ces tissus dits nouveaux sont en rupture totale avec l'ancien tissu colonial, en termes de qualité, normes, organisation, aspects esthétiques, etc. En effet, la forte explosion démographique s'est traduite spatialement par deux formes, logiquement différentes, mais semblables sur le plan visuel, à savoir ; **tissu planifié** (ZHUN, lotissements) et **tissu non planifié** (constructions illicites et/ou bidonvilles) d'une typologie très hétérogène suivant un parcellaire irrégulier, mettant en évidence la spontanéité de leur apparition et de leur évolution échappant à toutes les règles d'urbanisme (Voir figures ci-après).

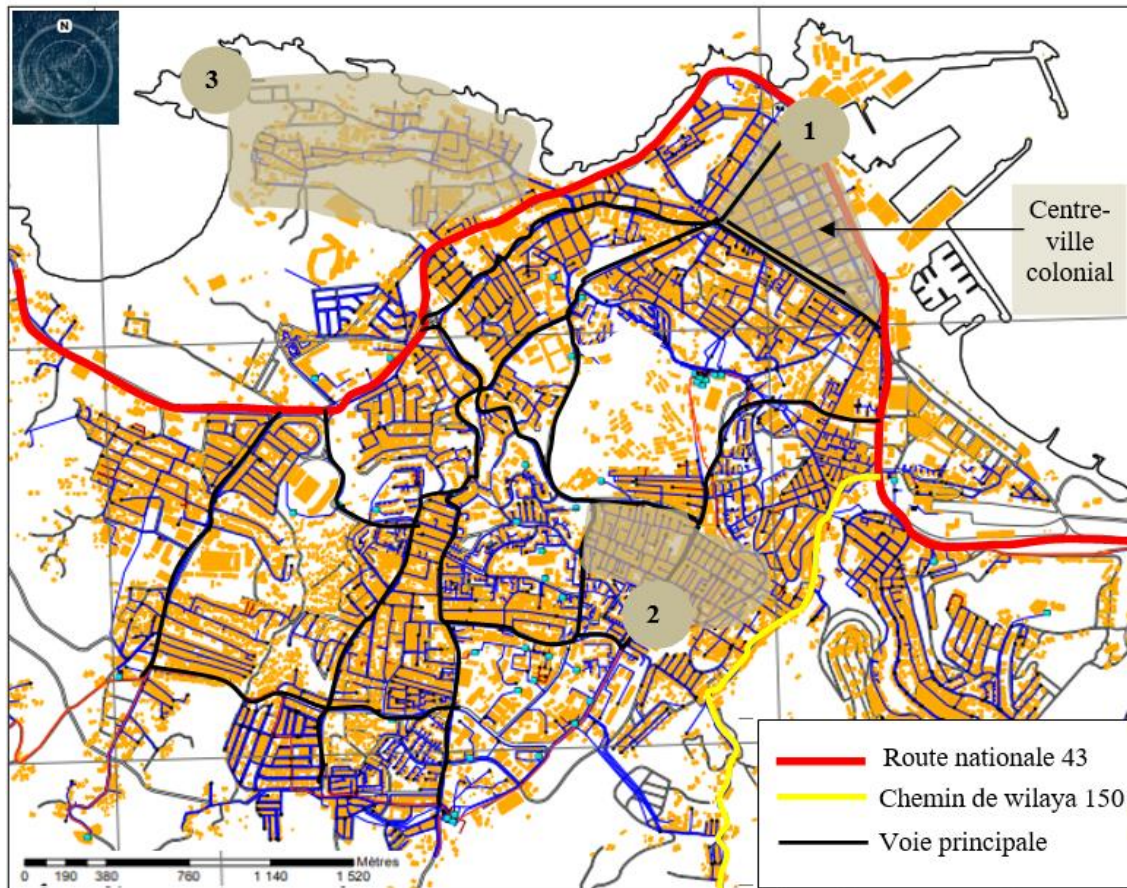


Figure 35. Les principaux axes routiers de la ville de Jijel.
 Source : établi par les auteurs sur fond de carte du SIG de Jijel (2012).

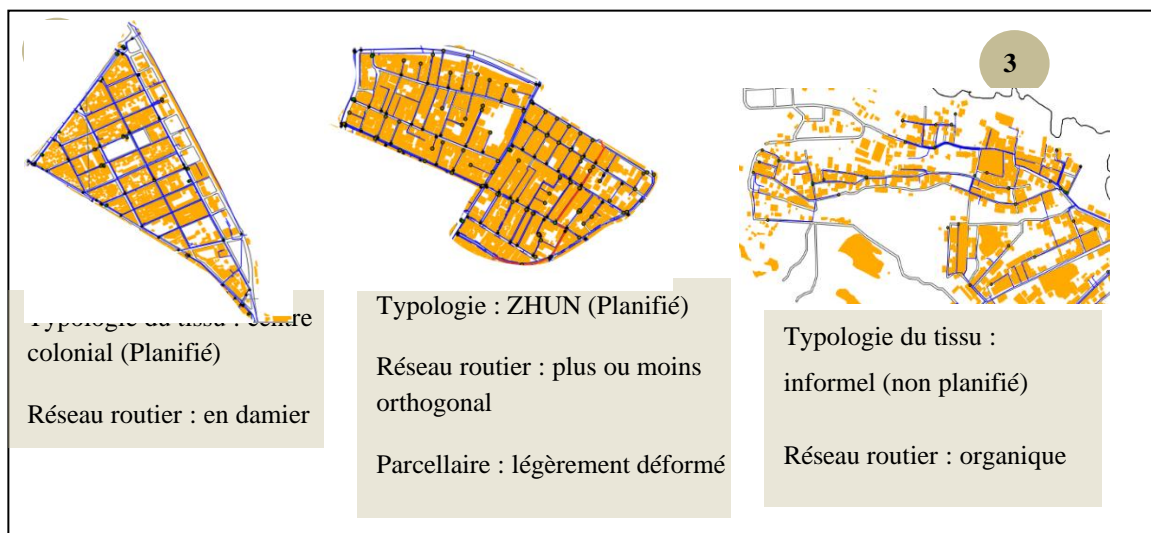


Figure 36. Trames bâties des différents tissus composant la ville.
 Source : établi par les auteurs sur fond de carte du SIG de Jijel (2012).

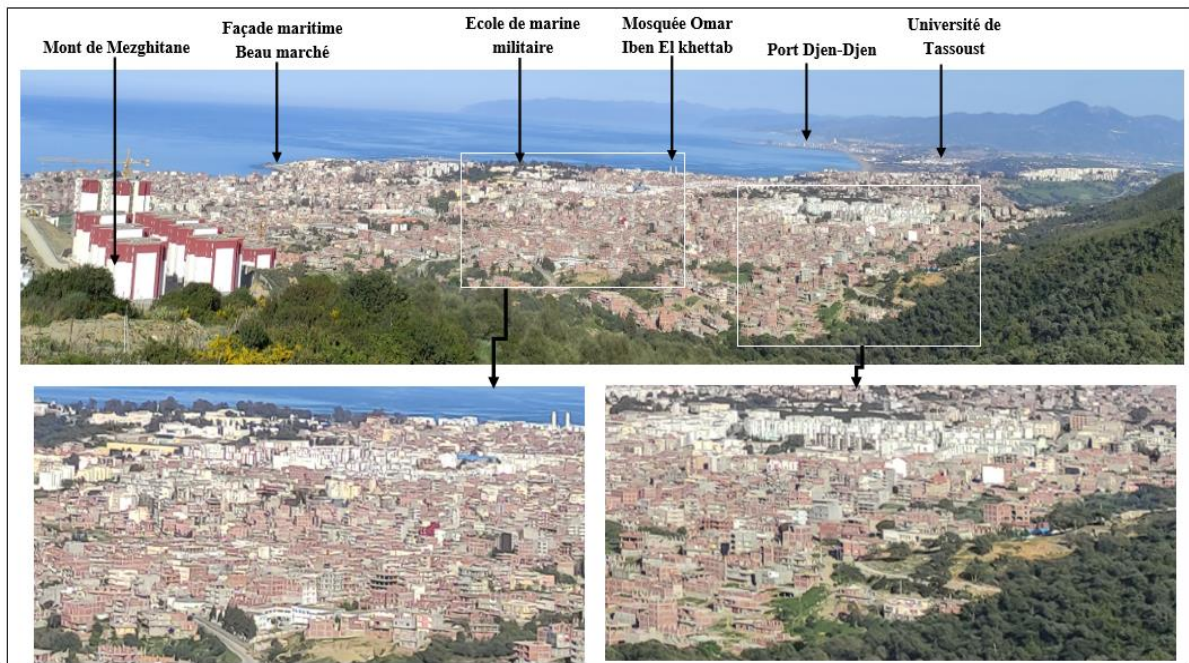


Figure 37. Vue panoramique de toute la ville de Jijel, le non achèvement des constructions devient une marque...

Photo prise par les auteurs à partir de l'évitement Sud (2021).

D'une manière générale, le paysage urbain de cette ville est un mélange de formes et de styles différents, entre des bâtiments à usage d'habitation et des équipements, nous constatons le manque d'un point de repère clair. En revanche, il est évident que la nature topographique du terrain a largement façonné le paysage de cette ville.

Entre les deux entités (centre colonial et sa périphérie), et devant la multiplication des formes et des styles architecturaux, Jijel a perdu son cachet de petite ville portuaire belle, propre et s'oriente vers une altération de ses spécificités locales. Ailleurs et au moment où la diversité architecturale constitue un enjeu et une richesse paysagère d'un espace, ici en Algérie, en particulier à Jijel, le constat est amer : une tare urbaine.

Force est de constater que cette périphérie et bien qu'elle présente plusieurs lacunes, a pu acquérir une importance particulière chez la population locale, à l'image du plateau Ayouf, qui est devenu la nouvelle centralité de Jijel, considéré comme une destination privilégiée des habitants (en particulier des femmes) en raison de la propagation de tous les types de commerce d'habillement^{xxx}.

4.2. Des aspects liés à la culture et aux spécificités locales altérées ...

Mesurer les répercussions des mutations de la ville de Jijel sur son identité en fonction de la vision de ses habitants, nous a amené à poser la question suivante aux personnes interrogées : *Selon vous, Qu'est-ce qui a changé par rapport à autrefois ?*

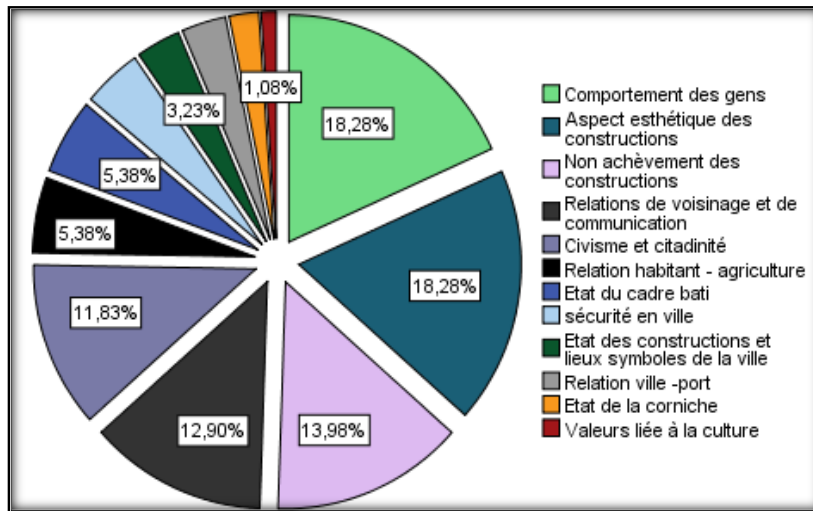


Figure 38. Les éléments identitaires de la ville de Jijel ayant eu des changements négatifs selon l'échantillon
Source. Auteurs, 2019

Selon les entretiens, tous les éléments d'identité de cette ville ou presque, n'ont eu que des changements négatifs (et non positifs). En fait, outre la détérioration des routes, des moyens du transport, des espaces publics et de la qualité des services et des équipements^{xxxix}. **Les éléments identitaires** mises à l'épreuve du processus de dysfonctionnement qu'a connu Jijel, sont en premier lieu, les valeurs liées au comportement des gens (18,28%), suivie de la dégradation des aspects esthétiques des constructions (18,28%) qui sont majoritairement inachevées (13,98%) caractérisées par une architecture monotone, sans références ni âme, endommageant le paysage et l'image de la ville. Les valeurs liées au civisme et citoyenneté (11,83%) et les relations de voisinage (12,90%) sont aussi altérées.

« *Comment jugez-vous le fait de changer votre lieu de résidence (votre ville) ? Or, voulez-vous changer votre lieu de résidence ? Et pourquoi ?* » Telles sont les questions que nous avons posées aux interviewés pour pouvoir examiner le niveau d'attachement à leur ville de façon générale.

Les réponses à ces questions, nous ont montré que la situation critique actuelle de cette ville a fragilisé les liens entre certains habitants et leur ville, dont tous nos répondants qui ont une intention de quitter la ville ou la wilaya et justifiaient cela par les mauvaises conditions de vie que leur offre cette ville^{xxxix}. En croisant cette réponse avec la variable tranche d'âge, nous avons constaté que le sentiment d'appartenance est fortement influencé par l'âge du répondant. Ce sont les jeunes qui représentent les taux les plus élevés (de non attachement à leur ville), dont 42,86% sont entre 15 et 24 ans et 31,25% entre 25 et 39 ans.

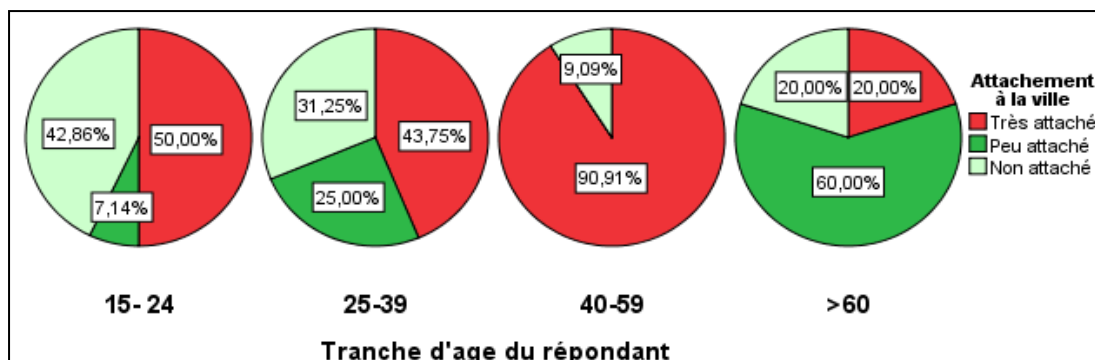


Figure 39. Le niveau d'attachement de l'échantillon à sa ville par âge
Source. Auteurs, 2019.

Ces derniers temps, depuis l'an 2014, la ville de Jijel connaît un phénomène intense de participation citoyenne à l'amélioration du cadre de vie sous forme d'une série d'interventions ponctuelles et volontaires de la part de ses habitants. Ces actions volontaires des habitants contribuent à la fabrication d'un cadre de vie agréable ressenti par tout visiteur et rapportés par les réseaux sociaux spécifiques à la ville (Voir figures ci-après).



Figure 41. Un chantier de volontariat ouvert à la cité « cirque » à Bab Sour. Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », le 17/01/2018.



Figure 222. Les escaliers de la Crête à Jijel après repeint par un jeune homme jijélien. Publiée par le groupe de Facebook « JijelNews », 2014.

En tentant de comprendre la nature de ces actions et leurs répercussions sur la ville et son identité, nous continuons notre observation et mesurons l'impact de ce phénomène dans une autre publication.

5. Conclusion

La ville de Jijel a connu de multiples formes d'extension, de la croissance continue autour du centre colonial, à la périurbanisation au niveau de ses franges urbaines, jusqu'à la conurbation et la formation du groupement urbain Jijel, entraînant des effets multiples sur la ville et ses spécificités. Plusieurs éléments et événements ont conduit à la disqualification de cette ville.

Evoquer le concept d'identité d'un territoire c'est marquer ses spécificités, mettre en exergue les aspects de ses particularités. Les habitants ou usagers sont les indicateurs des retours d'expériences.

« *Construire la ville comme objet d'étude signifie la nécessité de rompre avec la vision de la ville réduite à un cadre spatial, pour la penser comme société* »^{xxxiii}. En fait, placer les habitants au cœur du système d'évaluation de la question traitée, nous a permis d'aborder la question de l'identité dans sa globalité.

Un processus de dysfonctionnement d'une ville peut conduire à affaiblir les liens entre les habitants et leur ville.

Le territoire jijélien autrefois si calme, propre et homogène d'après ses anciens habitants, se retrouve en effervescence à cause de plusieurs paramètres qui ont agi négativement sur l'espace, défigurant son harmonie, consommant ses richesses foncières par l'implantation d'un genre d'habitat sans aucune harmonie ni esthétique mais attractif de par les spécificités commerciales installées dans le périurbain.

Ces mutations se soldent par un abandon progressif du centre-ville et une concentration-dispersion vers la périphérie qui devient à son tour le pouls et le nerf économique le plus en vue.

L'identité que nous nommerons ancienne est en train de s'effriter laissant place à un conglomérat sans règles ni lois... Peut-être une étude approfondie de ce péri-urbain saura mettre en exergue la nouvelle identité des villes algériennes qui se sont mises à un commerce informel de consommation. C'est une piste à traiter prochainement.

6. Références bibliographiques

ⁱ LUSSAULT Michel (1997), Des Récits et Des Lieux : Le registre identitaire dans l'action urbaine, Annales de géographie (Paris) 106(597), p. 522 ;

ⁱⁱ BELGUIDOUM Saïd, CATTEDRA Raffaele, IRAKI Aziz (2015), Villes et urbanités au Maghreb, CNRS Éditions, p. 12 ;

ⁱⁱⁱ BELGUIDOUM Saïd, MOUAZIZ Najet (2010), L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne: politiques urbaines et légitimité sociale, Espaces et sociétés (3), p. 102 ;

^{iv} DI MEO Guy (2008), Le rapport identité/ espace : Eléments conceptuels et épistémologiques, Hal: 1-13 ;

^v BELHEDI Amor (2006), Territoires, appartenance et identification : quelques réflexions à partir du cas Tunisien, L'espace géographique 35(4), p. 313 ;

^{vi} BLAIS Pierre, BOUCHER Isabelle, CARON Alain (2012), L'urbanisme durable: enjeux, pratiques et outils d'intervention, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, p. 69 ;

-
- ^{vii} DI MEO Guy, op.cit ;
- ^{viii} GALLAND Blaise (1993), Les identités urbaines, In Cultures, Sous-Cultures et Déviances, p. 14 ;
- ^{ix} Ibid, p. 4 ;
- ^x MORISSET Lucie K (2001), Des identités urbaines, p. 5 ;
- ^{xi} THOUEMENT Hervé, ERWAN Charles (2011), L'identité, frein ou moteur de développement territorial? une méthodologie d'analyse : exemples de la région capitale de Bruxelles et de Québec, 1ère Conférence Intercontinentale d'Intelligence Territoriale "Interdisciplinarité dans l'aménagement et développement des territoires", Gatineau, Canada, p. 4 ;
- ^{xii} LOUVET Nicolas (2005), Les conditions d'une concertation productive dans l'action publique locale : le cas des plans de déplacements urbains, thèse de doctorat de l'école nationale des ponts et chaussées, Ecole des Ponts ParisTech, p. 54 ;
- ^{xiii} NOYER Jacques, RAOUL Bruno (2008), Concertation et «figures de l'habitant» dans le discours des projets de renouvellement urbain, Études de communication. langages, information, médiations (31): 111–30 ;
- ^{xiv} GALLAND Blaise, op.cit., p. 3 ;
- ^{xv} ANGERS Maurice (2009), Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines, CEC ;
- ^{xvi} ALIOUA Nawal, KAGHOUCHE BENABBAS Samia (2019), L'identité de la ville de Jijel et son développement entre perceptions et attentes de ses habitants, Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre (50): 45–59 ;
- ^{xvii} Ibid ;
- ^{xviii} Ibid ;
- ^{xix} Ibid ;
- ^{xx} PAW –Plan d'aménagement de la wilaya- de Jijel (2012), phase 01, CENEAP -Centre national d'études et d'analyses pour la population et le développement-, p. 229 ;
- ^{xxi} Annuaire statique de la direction de programmation et de suivi de budget de la wilaya de Jijel, Fin d'année 2018 ;
- ^{xxii} POS -Plan d'occupation du sol- 01 de l'agglomération chef lieu de la commune de Jijel (révisé en 2017, approuvé en 2019), Direction de l'urbanisme et de la construction, fait par le bureau d'études d'architecture et d'urbanisme « Guiatni Mounia », Jijel. Algérie, p. 39 ;
- ^{xxiii} BOURAOUI HALLAL Ibtissem (2007), La mixité urbaine dans les quartiers d'habitat contemporains (cas de Ayouf-Jijel), mémoire de Magister, département d'architecture et d'urbanisme, Université Mentouri –Constantine ;
- ^{xxiv} PDAU -Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme- de la commune de Jijel (2009), Direction de l'urbanisme et de la construction, fait par l'atelier d'architecture et

d'urbanisme Boubzar Nassimi, Jijel. Algérie ;

^{xxv} POS 01 de l'agglomération chef lieu de la commune de Jijel, op ;cit, p. 15 ;

^{xxvi} Ibid., p. 21;

^{xxvii} Ibid;

^{xxviii} Ibid., p. 47;

^{xxix} KIHAL Hanane (2005), Devenir Des villes portuaires moyennes historiques cas de Jijel, mémoire de magister, université Ferhat Abbas de Sétif U.F.A.S – Algérie ;

^{xxx} ALIOUA Nawal, KAGHOUCHE BENABBAS Samia, op.cit ;

^{xxxi} Ibid ;

^{xxxii} Ibid ;

^{xxxiii} BELGUIDOUM Saïd (2008), La ville en question-analyse des dynamiques urbaines en Algérie, In Penser La Ville-Approches Comparatives, p. 3.



Nom et Prénom : Nawal ALIOUA

Titre : pour des formes de requalification urbaine pour Jijel

Thèse en vue de l'Obtention du Diplôme de Doctorat LMD
En Urbanisme

Résumé

Le phénomène de l'exode rural et de la croissance de villes ont pris un essor, entraînant souvent l'abandon des vieux centres avec leur attractivité et leur spécificité, et, l'émergence des espaces périphériques plus attrayants mais sans âme ni références identitaires. Face à cette situation troublante, la ville peine à se démarquer et à trouver sa singularité dans un monde en perpétuelle mutation où la concurrence entre villes est intense. Alors, comment peut-on offrir aux habitants un cadre de vie agréable et unique au sein de leur ville grâce au processus de requalification urbaine ? Et par quels moyens ? Tel est le questionnement qui alimente notre réflexion.

La pertinence et la nouveauté recherchées dans notre étude s'incarnent dans la proposition d'une démarche qui permet de mieux appréhender la question de l'identité d'un territoire et de la voix de ses habitants dans les opérations de requalification urbaine, c'est-à-dire, de montrer comment révéler l'identité d'une ville lors des opérations de sa requalification. Pour traiter cette préoccupation majeure, le choix est porté sur la ville de Jijel (en Algérie) qui est en pleine mutation et dont elle est appelée à passer d'une ville enclavée à un pôle de développement régional (2030) à travers de grands projets structurants prévus par l'Etat qui sont en cours de réalisation. Or, le système urbain de cette ville souffre de plusieurs lacunes.

Cette recherche propose de mieux interpréter les tenants et les aboutissants du cadre de vie global et actuel de la ville de Jijel à travers une approche du terrain, d'abord en tant qu'espace aménagé et à aménager et puis en tant qu'espace perçu et pratiqué par ses habitants pour en dégager les facteurs favorisant sa requalification et la révélation de son identité.

En questionnant en premier lieu la situation actuelle de cette ville à travers un diagnostic détaillé puis en analysant le contenu des stratégies de requalification telles qu'elles sont dessinées par ces décideurs, nous visons à comprendre les mutations que subissent cette ville et leurs répercussions sur son identité.

L'habitant étant le nœud focal sur lequel se base toute décision car il est à la fois usager et acteur, pratiquant et décideur. Nous questionnons les deux concepts auprès des habitants de cette ville. En effet, entendre la voix de ces derniers à travers des entretiens semi directifs ainsi que les observer, nous permet de définir leurs besoins et leurs aspirations en termes des opérations de requalification urbaine d'une part et de poser les bases et les assises subjectives nécessaires à l'appréciation objective de la question de l'identité territoriale d'autre part.

L'originalité de ce travail tient à vouloir définir les arguments de base à partir d'une réinterprétation des informations recueillies et des représentations des habitants. Le croisement des résultats de notre enquête avec les logiques institutionnelles qui dessinent l'avenir de cette ville, permet de mener une lecture critique des politiques de requalification urbaine proposées par les décideurs de la ville de Jijel. Consolider les résultats de ce croisement par les résultats de l'approche comparative, en étudiant trois expériences étrangères menées dans le domaine de l'urbain, qui ont des similitudes avec notre cas d'étude, contribue à la fois à prendre un recul par rapport à notre contexte national et à construire un outil d'aide à la décision efficace et efficient qui servira de référence pour toute intervention territoriale (valorisante et révélatrice de son identité).

Mots clés : Requalification urbaine, identité du territoire, habitant, ville de Jijel.

Directrice de thèse : Bernia ZEHILOUA HECHAM – Université Constantine 3

Année Universitaire : 2020-2021