

Metropolitanization and territorial competitiveness: the Algerian challenges

Métropolisation et compétitivité territoriale : les défis algériens

-AGGOUNE Karim: MA, Université Abderrahmane MIRA- Bejaia, karim_aggoune@yahoo.com

-SI-MOHAMMED Djamal: Professeur, Université de Tizi-Ouzou, d_simohammed@yahoo.fr

Received:01/09/2020

Accepted :19/12/2020

Published :10/01/2021

Abstract

Metropolitanization is linked to the concentration/specialization of economic activities in large urban centers. It brings about significant changes and modifies the relationships between the big cities and their hinterlands. In Algeria, the city has been shaped in many ways by political and socio-economic tensions that make it today and essentially a place of residence. Urban theory teaches us that the city must function and evolve in a coherent system (network) capable of framing the territory in a vision of competition. It is a question of examining the case of large Algerian cities and reflecting on the conditions of its transformation into a veritable anchor point towards other metropolises and poles of multifaceted activities...

Keywords: metropolization, territorial development, globalization, competitiveness, sustainability, Algerian cities.

Jel Classification Codes : R1, R2, R3, R5, O1, O3, O4.

Résumé

La métropolisation est liée à la concentration/spécialisation des activités économiques dans de grands centres urbains. Elle entraîne des changements importants et modifie les rapports entre les grandes agglomérations et leurs arrière-pays. En Algérie, la ville a été de multiples manières façonnée par des tensions politiques et socio-économiques qui font d'elle aujourd'hui et pour l'essentiel un espace de résidence. La théorie urbaine nous enseignant que la ville doit fonctionner et évoluer dans un système (réseau) cohérent capables d'encadrer le territoire dans une vision de compétition. Il s'agit d'examiner le cas des grandes villes algériennes et de réfléchir sur les conditions de sa mutation en un véritable point d'ancrage vers les autres métropoles et les pôles d'activités multiformes...

Mots-clés : métropolisation, développement territorial, mondialisation, compétitivité, durabilité, villes algériennes.

Jel Classification Codes : R1, R2, R3, R5, O1, O3, O4.

Introduction

Les très grandes agglomérations apparaissent comme des points nodaux dans des réseaux d'activités directement liés au déploiement des marchés des firmes multinationales (activités financières, services avancés comme les services de conseil, les services juridiques, etc.). Ces activités jouent un rôle essentiel dans la dynamique des grandes agglomérations : c'est le cas des activités financières à Londres et à New York notamment. Les liens entre mondialisation et métropolisation sont à la fois plus complexes et de nature plus générale : passage d'oligopoles nationaux régulés et stabilisés à des oligopoles mondialisés beaucoup plus instables traduit pour les grandes firmes, mutation de l'univers concurrentiel imposant une révision profonde des schémas organisationnels, etc. Dans ce présent texte, nous essayons de comprendre le rôle des métropoles dans la compétitivité des territoires et d'analyser à travers l'exemple d'Alger, les des voies et moyens à mettre en œuvre pour améliorer la compétitivité de l'Algérie tout en évitant l'aggravation du déséquilibre territorial.

En Algérie, Alger est au cœur du processus de métropolisation, elle comporte 57 communes qui sont regroupées en 13 circonscriptions administratives. Elle comprend les plus importantes concentrations de population, d'activités, de services, d'équipements et infrastructures, de centres de recherche, d'industries et de grands projets urbains du pays. Elle entretient avec sa région et notamment les wilayas limitrophes (Tipaza, Blida et Boumerdes) des relations sociales et économiques exceptionnelles. Mais l'absence de cette ville de la carte des villes mondiales compétitives et créatrices de richesses, indique qu'elle ne réunit pas encore toutes les conditions pour jouer le rôle d'une métropole internationale. Son retard est immense en termes de compétitivité, même rapportée à l'échelle africaine, arabe ou maghrébine. Elle ne dispose pas encore de véritables fonctions (activités, services) de commandement de niveau international ou même continental. Elle n'est pas encore une place financière active sur le plan international et très peu de manifestations scientifiques, culturelles ou sportives s'y déroulent. Son cadre urbain et son environnement fortement dégradés et le faible niveau en termes de qualité des services offerts (restaurants, hôtels, autres infrastructures d'accueil et les télécommunications, etc.) la rendent peu attrayante et incapable d'exercer un rayonnement international. C'est ce constat qui a motivé notre recherche : comment mieux orienter le processus de métropolisation d'Alger pour une meilleure compétitivité et pour bâtir un territoire algérien équilibré et durable ?

Après avoir posé notre argumentaire théorique, nous discuterons le processus de métropolisation en Algérie, notamment le cas d'Alger, en explorant les éléments recueillis d'une enquête auprès des acteurs de la métropolisation d'Alger, d'une lecture critique des différents textes qui encadrent la stratégie métropolitaine (SNAT, SRAT, SDAAM, ...) et de se référer à d'autres expériences et modèles achevés.

I- Les externalités métropolitaines : état du débat

Cette section nous renvoie à l'analyse des interactions entre la métropole et les différents déterminants de la compétitivité des territoires. Notre but n'étant pas d'entrer dans les débats académiques sur les déterminants de compétitivité, mais plutôt d'analyser le rôle que joue la métropole dans la croissance et la compétitivité des territoires. Pour des raisons méthodologiques, nous devons restreindre les déterminants de compétitivité à la R&D, l'accès aux TIC, la qualité du capital humain et la qualité des infrastructures de base. Nous allons dans cette section mettre le point sur ce débat autour de la relation métropolisation – compétitivité et nous discuterons du défi d'équilibre territorial et de la durabilité à travers notre cas d'étude (Alger), dans la deuxième section.

I-1- métropolisation et innovation

L'impact des milieux métropolitains sur la production d'innovations fait l'objet d'une attention croissante, liée à une lecture privilégiant le rôle des externalités dynamiques de connaissance. La reconnaissance du caractère tacite de la connaissance, qui en interdit le transfert entre des agents sans processus préalable, est ainsi le plus souvent l'entrée privilégiée des analyses du rapport espace/innovation (Lapointe, 2003 ; Nijkamp, 2004,...). Le caractère localisé de ces interactions permet alors soit de faire l'économie de la codification, soit d'en diminuer le coût (Carrincazoux, 2000). Sur ces bases, une importante littérature s'est développée pour valider l'hypothèse d'un impact significatif de la distance sur l'intensité des externalités technologiques, notamment en matière de recherche et développement (Jaffé, Trujtenberg et Henderson, 1993 ; Audretsch, 2002,...). Si la proximité géographique favorise les externalités de connaissances, elles-mêmes à la base des processus endogènes de croissance économique, alors les villes sont le lieu par excellence de génération et éventuellement de diffusion de tels flux de connaissance, et par conséquent de croissance. La recherche de l'intérêt croissant porté au rôle économique des villes et particulièrement les métropoles, en matière d'innovation et de compétitivité, doit également reconnaître que ce renouveau s'effectue principalement à travers la mobilisation des concepts et des schémas d'analyse du paradigme de *la géographie de l'innovation et la proximité* (Feldman M. P., Massard N., 2001). Cette prépondérance de la référence aux effets de débordements technologiques s'incarne dans deux ensembles d'analyses : l'un portant sur l'élucidation des rapports entre la croissance des villes et l'accumulation de capital humain, l'autre sur la préférence pour la diversité des activités intensives en connaissances.

I-1-1- Métropolisation et accumulation de capital humain

L'hypothèse d'un lien entre la concentration urbaine et l'accumulation de capital humain est fondée sur l'existence *d'externalités dynamiques d'apprentissage* : les individus acquièrent une partie de leurs compétences par le truchement des interactions localisées avec d'autres individus (Glaeser E., 1997). Dès lors, une augmentation du niveau de capital humain dans une ville devrait conduire à une intensification des processus d'apprentissage, entraînant donc une augmentation générale de la productivité, des salaires et des revenus, dont on trouverait une confirmation dans la corrélation entre taille urbaine et niveau des salaires. L'accroissement de capital humain d'un agent (firme ou salarié) dans une ville est une fonction croissante du stock total de capital humain de la ville considérée. Cette hypothèse est à la base des récents travaux s'efforçant de modéliser la croissance des villes. Glaeser E. (1997) propose ainsi un modèle où la probabilité pour un individu de voir son niveau de compétences s'accroître augmente avec le nombre d'interactions auxquelles il est susceptible de participer, ainsi qu'avec la proportion d'individus plus qualifiés que lui. De même, dans l'approche d'Eaton et Eckstein (1997), l'augmentation individuelle de capital humain est une fonction croissante du stock de capital humain de l'ensemble de la ville. Nous le trouvons aussi dans le modèle de Black et Henderson (1999) qui est fondé sur un mécanisme de nature similaire. Ces travaux permettent d'énoncer quelques conjectures convergentes. En premier lieu, une intensification de la demande d'accumulation de capital humain a pour conséquence, dans le modèle de Glaeser (1997), d'accroître la taille des villes. En second lieu, l'importance du capital humain étant une fonction croissante de la taille urbaine, et l'efficacité des processus d'apprentissage y étant plus grande. En dernier lieu, l'accroissement de la productivité du travail, et donc des salaires moyens, sera aussi une fonction croissante de la taille des villes.

Doit-on conclure que l'existence d'externalités dynamiques d'apprentissage est à l'origine d'une divergence des rythmes de croissance des différentes tailles des villes, c'est-à-dire d'une concentration de la croissance dans les plus grands ensembles urbains ? Eaton et Eckstein (1997) montrent que l'existence d'un tel mécanisme conduit à une croissance parallèle des différentes tailles de villes. Les forces de *rappel traditionnelles* (congestion et augmentation des valeurs foncières) limitent en effet l'attractivité des grandes métropoles. L'existence d'un processus endogène d'accumulation du capital humain au sein des villes reste donc compatible avec la stabilité des distributions rang-taille. Par contre, et conformément à la conclusion de Glaeser (1997), une modification des conditions d'accumulation du capital humain est susceptible de modifier, de façon structurelle, la taille relative des villes. C'est à Rauch (1993) que nous devons une des premières études approfondies sur le sujet ; en supposant exogène le niveau moyen de formation, il identifie, sur un échantillon de 237 villes américaines, un effet significatif des externalités d'apprentissage sur le niveau des salaires, en 1980. En utilisant la même méthode, Peri G. (1998) aboutit à des résultats similaires. Glaeser et Maré (1994) obtiennent également un certain nombre de résultats éclairants. Ils montrent notamment que les salariés arrivant dans une ville ne connaissent pas d'augmentation immédiate de leurs rémunérations, contrairement à ce que prévoient les analyses en termes d'externalités statiques. Par contre, ils connaissent une augmentation de leur salaire dans les cinq années suivantes d'autant plus rapide que la ville est de taille importante. De plus, Glaeser et al. (1992) établissent une relation positive entre la croissance de la population comme du revenu des villes américaines entre 1960 et 1990 et le niveau initial de formation de leur main-d'œuvre en 1960. Peri G. (1998) soutient que l'effet significatif identifié dans les tests du niveau de formation moyen sur la productivité et les salaires urbains peut être le résultat d'externalités sans rapport avec les processus d'apprentissage et d'acquisition de connaissances¹. Si la forte qualification de la main-d'œuvre (caractéristique de la main-d'œuvre métropolitaine) et l'accumulation de capital physique sont complémentaires, alors l'augmentation du niveau de formation moyen dans une métropole, c'est-à-dire la relative abondance de travailleurs qualifiés, peut inciter les firmes à investir davantage en capital, ce qui aura pour effet d'augmenter la productivité du travail dans son ensemble. La littérature privilégie une lecture de la relation entre la ville et le capital humain fondée sur les externalités d'apprentissage, ignorant d'autres vecteurs de rendements croissants du capital humain liés aux externalités métropolitaines : appariement sur le marché du travail, approfondissement de la division du travail, augmentation de l'offre de services spécialisés aux entreprises, ... (Helsley R.W., Strange W.C., 1990; May N., 1997 ; Moulaert F., Scott A. J., London, Pinter, 57-77).

I-1-2- Les externalités dynamiques liées à la diversité métropolitaine

Au delà des travaux visant à établir la sensibilité à la distance des externalités technologiques, il s'agit de savoir, dans le contexte urbain, si les firmes tirent plutôt avantage de la spécialisation de la ville dans leur industrie ou de la diversité économique de cette dernière. Ce débat réactive l'opposition entre diversité et spécialisation (Quigley J., 1998, Lacour C., 1999,...). L'analyse reste ici toutefois limitée aux seules externalités dynamiques transitant par les flux locaux d'information. Glaeser et al. (1992) ainsi que Henderson et al. (1995) opposent deux types d'externalités dynamiques :

- Les externalités de type MAR (Marshall-Arrow-Romer), qui désignent des effets de débordements technologiques entre firmes d'une même industrie ;

¹ Peri et Ciccone montrent que les tests fondés sur la mise en relation du niveau de capital humain des villes avec la prime de salaires qu'on y observe sont en vérité fondés sur une hypothèse simplificatrice : le test n'est valide que si l'on suppose que les salariés de différents niveaux de formation sont parfaitement substituables au sein des processus productifs.

- Les externalités de type *Jacobs* distinguées par J. Jacobs (1969) qui font des externalités interindustrielles liées à la diversité des industries localisées dans les grandes aires urbaines, source principale de l'innovation et de la croissance.

Dans chacune de ces études², les auteurs se sont efforcés de déterminer si la croissance de l'emploi de différents secteurs industriels était davantage liée à la concentration de cette industrie dans la ville ou au contraire à la diversité économique urbaine. Glaeser et al. concluent que la dynamique de l'emploi sectoriel est surtout due aux externalités de type *Jacobs*. Henderson et al. identifient deux cas de figure : la croissance de l'emploi dans les industries dites « mûres » n'est sensible qu'aux externalités type MAR ; et pour les industries « *high tech* », la croissance de l'emploi apparaît sensible aux deux types d'externalités dynamiques. De manière indirecte, pour Henderson et al. la spécificité des industries « *high tech* », davantage sensibles au niveau de diversité des milieux métropolitains, renvoie à la capacité de ces milieux à favoriser les processus innovatifs. S'inspirant d'une même logique, mais explicitement centrée sur la production d'innovations, Feldman et Audretsh (1999) analysent l'influence de trois caractéristiques des régions métropolitaines des Etats-Unis sur la production d'innovations : le degré de spécialisation de la ville, le nombre d'industries partageant une même base de connaissances et le degré de concurrence locale. Leurs résultats indiquent une supériorité très nette des structures diversifiées sur la production d'innovations. Au même titre, Massard et Riou (2002), analysant l'influence de type des structures sur la production d'innovation en France, obtiennent des résultats similaires. Carlino et al. (2001) établissent une relation significative entre le niveau de densité de l'emploi au sein des zones métropolitaines et la production de brevets, relation qu'ils interprètent dans le sens d'une prime à la diversité des milieux métropolitains les plus denses. Ces résultats sont assez conformes à l'idée d'un cycle de vie spatial des industries : les industries naissent au cœur des plus grandes villes « *nursery cities* » (Duranton G., Puga D., 2000), en bénéficiant des externalités de type *Jacobs* mais peuvent par la suite bénéficier des externalités de type MAR dans des villes spécialisées de taille plus réduite.

De ces travaux se dégage donc une présomption nette d'une supériorité des milieux métropolitains diversifiés dans la production d'innovation. Les externalités de diversité dynamiques liées aux effets de débordement technologique seraient ainsi l'instrument privilégié d'une caractérisation des métropoles comme « *incubateurs d'innovation* ». Les résultats obtenus par Glaeser et al. (1992) ainsi que Henderson et al. (1995) peuvent être interprétés comme la persistance au cours du temps d'externalités statiques ou plus largement de l'ensemble des attributs de localisation spécifiques à une ville³. Plusieurs études récentes suggèrent d'ailleurs que la présence de services aux entreprises et plus généralement des externalités statiques liées à la concentration d'entreprises technologiques seraient largement responsables des performances observées en matière d'innovation (Feldman M., 1994). Nous retrouvons aussi les conclusions d'Annalee Saxenian (1994) concernant le rôle du milieu entrepreneurial et des services à la production dans la réussite de la Silicon Valley, par comparaison avec la route 128.

² L'étude de Glaeser et al. porte sur des données relatives aux industries à un niveau de désagrégation relativement important pour les 170 SMSAs les plus importantes de 1956 à 1987. Celle de Henderson et al. est basée sur des données relatives à 5 industries manufacturières et 3 industries "*high tech*" dans 224 aires métropolitaines entre 1970 et 1987.

³ Henderson (1997) utilise des données permettant la neutralisation de la persistance d'effets spécifiques à chaque ville ainsi que l'investigation explicite de la structure temporelle des effets considérés. Les résultats, sur cinq secteurs industriels, indiquent la présence d'externalités MAR et *Jacobs*. Il montre surtout que non seulement les effets de la spécialisation et de la diversité sont significatifs pour des décalages temporels importants (4 à 5 années pour les effets de spécialisation, plus de 7 ans pour la diversité), mais en plus la magnitude est plus forte avec un retard pluriannuel qu'en considérant l'impact de l'année précédente. Même si la distinction statique/dynamique reste problématique, de l'aveu même de l'auteur, la forme des décalages temporels va plutôt dans le sens d'externalités dynamiques.

I-1-3- Les métropoles et la fonction R&D

Les nouvelles frontières de l'économie urbaine reconnaissent que les enjeux technologiques et l'économie de la connaissance constituent de plus en plus des éléments de concurrence et de performance entre les villes. Les travaux sur les trajectoires et les dépendances technologiques soulignent que la R&D, l'innovation reposent sur des systèmes de valeur et notamment des composantes territoriales et métropolitaines (Carluer, 2004). Fujita et Ishii (1998) constatent que les activités de R&D de neuf grandes entreprises japonaises d'électronique sont uniquement implantées dans les plus grandes régions métropolitaines du pays, à savoir Tokyo et Kyoto. Un travail de l'OCDE (2005) montre que la plus grande partie de l'activité économique de la Corée du sud se concentre dans région fonctionnelle (région de la capitale) englobant la ville de Séoul, la ville d'Incheon et la province de Gyeonggi. Cette région produit près de la moitié du produit intérieur brut du pays, et dans laquelle se retrouve la majorité des entreprises (45,6 %) et des emplois (49,6 %). Elle concentre environ un quart des universités, des brevets et des étudiants du pays ; plus d'un tiers des centres de recherche et de 60% du personnel employé dans la R&D. En Suède, près de la moitié de la recherche universitaire est située à Stockholm qui absorbe, par ailleurs, 42% des dépenses de recherche privée et publique du pays (OCDE, 2005). L'OCDE signale que les brevets sont déposés là où se trouvent les sièges sociaux, et ces derniers se situent généralement dans les grandes villes. Il n'y a que la grande ville qui est capable d'assurer le complexe des moyens de la recherche, des universités, et d'autres instituts générant la R&D qui simplifie le partage des connaissances, les contacts, et les économies d'échelle dans la production des services. Une étude réalisée en 2007 par *Brookings Institution group* montre que si l'on considère les 100 plus grandes villes américaines, on y trouve 65 % de la population et 68 % des emplois mais aussi 78 % des dépôts de brevets, 75 % des travailleurs diplômés de l'enseignement supérieur, 81 % des emplois dans la R&D et 94 % des investissements en *venture capital*. Notons que les 100 grandes métropoles américaines ne représentent que 12 % du territoire et génère 75 % du PIB. De façon synthétique, nous pouvons conclure que les métropoles sont des milieux fortement innovants où la R&D et la technologie constituent les éléments de cette innovation. Ces mêmes éléments constituent aussi des facteurs de compétitivité et d'attractivité des territoires.

I-2- métropolisation et infrastructures

Les infrastructures jouent leur rôle pour les entreprises en matière d'accessibilité. A cet effet, la mise en place des équipements favorisant la mobilité des biens et des personnes est en principe une priorité. La dotation en infrastructures matérielles et immatérielles (transport, communication et télécommunication) est pour la ville une exigence fondamentale, pour la productivité. Venables (2003) démontre que des évaluations de l'élasticité de la productivité en ce qui concerne la taille de ville peuvent être employées pour analyser les avantages externes des améliorations de transport. Il développe un modèle d'une économie urbaine reliant la productivité à des investissements dans le transport et qui aurait un impact sur la taille la ville. Son objectif est de distinguer les changements de revenus réels qui résultent de l'investissement de transport dû à un effet de taille tout en améliorant la productivité de la ville. Venables signale les avantages économiques des investissements dans le transport ainsi que le lien positif entre ces investissements et le rendement urbain. Les investissements de transport peuvent aider à stimuler les conditions pour que la taille de ville ait un impact sur sa productivité. C'est donc un lien positif entre la taille de la ville, les améliorations de transport et la productivité, d'où la compétitivité. A l'instar des infrastructures de transport, celles d'information et de communication contribuent davantage

pour structurer les relations entre les entreprises qui nécessitent une grande souplesse (Castell, 1998). Ces infrastructures immatérielles sont à la base d'un fonctionnement en réseau entre les entreprises d'une même ville et même entre les entreprises de plusieurs villes, dans un contexte d'un réseau globalisé. Les métropoles abritent des nœuds de connexion les infrastructures des réseaux des technologies de l'information et de la communication qui ont connu une expansion considérable depuis le début des années 1970. Les métropoles ont été le réceptacle de des mutations dans les systèmes d'information et de communication et ont ainsi vu leurs rôles modifiés grâce à leur insertion dans le système de flux international. Dans cette hiérarchie des fonctions de transport et de communication, les métropoles se placent au sommet. Dans le domaine aérien, elles occupent une position de « *hub* », avec un ou des aéroports-relais regroupant ou dispersant les flux à vocation nationale ou internationale, servant ainsi d'intermédiaires entre les « *spokes* » régionaux et les autres « *hubs* » de gabarit international. Il en est de même des complexes portuaires maritimes associés fréquemment à des ports fluviaux, des nœuds autoroutiers et ferroviaires et des puissantes centrales de télécommunication. De même, les très grandes métropoles figurent parmi les très grandes places aéroportuaires (Jacobs W., Ducruet C. and P.W. de Langen, 2009) ; c'est le cas, par ordre d'importance décroissante, de Londres, New York, Chicago, Tokyo, Atlanta, Dallas, Los Angeles, Paris, San Francisco et Francfort qui se classent parmi les dix premiers aéroports du globe. C'est le cas aussi de Singapour, Rotterdam, Chiba, Shanghai, Nagoya, Kobe, Yokohama, Hong-Kong, Inchon et Kwangju qui constituent, par ordre d'importance décroissante, les dix premiers ports maritimes du monde. Par exemple : Londres accueille 71 sièges sociaux qui commandent 479 établissements dans 350 villes différentes. La plupart de ces villes sont reliées à un seul siège social situé à Londres. En même temps, d'autres noyaux régionaux tels que Houston, New York, Oslo, et Rotterdam possèdent également un réseau important de filiales tout en étant fortement relié à Londres. A côté des infrastructures de transport et de télécommunication, on trouve des « *carrefours* » financiers et bancaires ; de la presse et de l'information, de la publicité, de la diffusion culturelle et éducative, des échanges et des services en général (Grang M., 2000). D'une manière synthétique, la mise en réseau des métropoles comme facteur d'élargissement du champ du commandement pour les grandes firmes se réalise par des infrastructures visibles ou non dans l'espace géographique ; des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes ainsi que le réseau de télécommunication. Aussi, les métropoles sont au cœur de réseaux de relations formelles et informelles que développent les firmes aussi bien pour leur propre organisation que pour leurs relations avec d'autres entreprises.

Au terme de cette section, on dira que toutes les grandes villes sont engagées dans des concurrences sévères pour se doter d'éléments attractifs et compétitifs, aussi bien en matière d'infrastructures, de capacités d'innovation, d'accueil des sièges sociaux et d'activités financières à haute technologie. La métropole se caractérise par la présence des trois facteurs principaux : l'innovation, le capital humain et les infrastructures. Ces facteurs constituent les indicateurs-clé de la compétitivité. Le regroupement des activités dans une agglomération crée des effets de *spillovers* : l'innovation conduite par une entreprise a un effet positif sur l'innovation ou la productivité d'autres entreprises proches. Il semblerait que seules les grandes métropoles soient capables de réunir sur un même territoire les trois facteurs. la métropole avec la présence de services aux entreprises, main d'œuvre qualifiée, infrastructures de transport performantes (TGV, autoroutes), haut débit semble être l'espace favorable pour le jeu de compétitivité avec des possibilités accrues d'accès à des compétences et à des services futurs. Les métropoles sont les centres qui organisent et articulent l'économie d'un territoire.

II- Les défis du processus métropolitain en Algérie

Situées à la tête des systèmes urbains, les métropoles en impulsent la dynamique d'ensemble en étant des lieux de concentration des hommes, du capital technique et financier, des pôles de services supérieurs et d'activité, des vecteurs d'ouverture économique et des foyers d'innovation technologiques. En Algérie, les quatre grandes villes (Alger, Oran, Annaba et Constantine) représentent à elles seules la moitié du potentiel économique du pays. C'est là que se jouera la partie de la mise à niveau et du développement moderne. L'ensemble est la locomotive, le moteur de la croissance de l'économie nationale. L'enjeu global est de faire des métropoles un vecteur de compétitivité pour l'ensemble du territoire en leur permettant d'y diffuser largement leur croissance. Il s'agit ainsi d'éviter les déséquilibres territoriaux les discontinuités, les ruptures et les fractures provoquées par la concentration de la croissance et les effets négatifs de la congestion dans les espaces les plus compétitifs.

II-1- le processus de la métropolisation d'Alger

L'affirmation d'une métropole repose sur une exigence d'ouverture aux échanges. Cette ouverture est encore relative, seule Alger disposant d'une dimension internationale. L'ouverture des trois autres métropoles repose soit sur des échanges géographiquement limités (ex : Oran avec l'Espagne), soit sur l'exploitation de « niches » productives. Pour Alger, le diagnostic relève un développement insuffisant des services et des structures d'accueil ; développant des services internationaux spécifiques aux transports maritimes, cela reste toutefois insuffisant et le tertiaire supérieur reste encore trop limité (recherche, intermédiation financière, conseil aux entreprises, services liés à l'information et à la communication, etc.). La mise à niveau d'Alger en matière de structures d'accueil (hôtellerie internationale, centres d'affaires internationaux, centres de conférences etc.) se dessine mais reste encore faible face aux besoins potentiels.

Avec un positionnement encore moyen, un dysfonctionnement du cadre urbain, une perte de centralité urbaine et une absence de notoriété, une stratégie métropolitaine pour la région algéroise est mise en place pour faire d'Alger et de son *hinterland* immédiat une métropole internationale améliorant l'attractivité et la compétitivité de l'Algérie. Dans cette optique, nous essayons dans cette section d'analyser cette stratégie en donnant ses grandes orientations, ses enjeux ainsi que ses défis.

II-1-1- Une lecture du SDAAM⁴ d'Alger

Alger doit développer une image, une identité pour une meilleure accessibilité et s'insérer dans la dynamique économique mondiale afin de reconquérir une place de commandement et jouer un rôle de poids dans les réseaux matériels et immatériels constitués dans ses zones d'attraction : monde arabe, Afrique et bassin méditerranéen. Elle doit offrir aux entreprises des réseaux articulés (transport, infrastructures, circulation de l'information, services des entreprises, banques, biens immobiliers, bassins d'emploi, ...) et valorisant ses potentiels : fonction de capitale, de centre de décision, de recherche et de la culture. Dans une logique de développement de l'agglomération d'Alger, la perspective raisonnable consiste à réserver le port-ville aux voyageurs et à la plaisance, en regroupant tous les bateaux pondéreux et les conteneurs dans un nouveau port-centre dans une zone éloignée de la ville d'Alger et proche de l'activité des wilayas limitrophes (Boumerdès à titre d'exemple). Partant de là, on peut repenser sérieusement le mode de développement de l'agglomération et son

⁴ Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine.

insertion dans le réseau des grandes villes méditerranéennes. Au sein de l'aire métropolitaine algéroise, il doit être présent l'ensemble des fonctions et des équipements constitutifs de la fonction métropolitaine à son plus haut niveau :

- Affirmation de pôles d'excellence universitaire, d'un Pôle de compétitivité (POC) et de parcs technologiques,
- Renforcement des services supérieurs,
- Réalisation de toute la gamme des structures d'accueil,
- Profonde régénération urbaine,
- Confortement d'une accessibilité et d'une desserte performante,
- Lancement d'une campagne de promotion de communication, première étape d'une stratégie d'image.

Le SDAAM un instrument d'aménagement du territoire au sens de la loi du 12 décembre 2001, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire. A ce titre, le SDAAM met en œuvre la politique nationale d'aménagement du territoire telle que définie par le SNAT et les SRAT et mettent en cohérence dans l'espace métropolitain, les politiques sectorielles telles que définies par leurs schémas directeurs ainsi que les actions et les projets sectoriels. Les SDAAM sont des outils de planification stratégique : ils devront de ce fait, assurer la cohérence et la coordination des instruments et des politiques territoriales et sectorielles, dans l'espace métropolitain, et apporter des solutions durables aux problèmes les plus cruciaux dont souffrent les plus grandes villes d'Algérie et auxquelles les instruments utilisés jusqu'ici n'ont apporté que peu de solutions. Si le SDAAM d'Alger a pour objectif essentiel la construction d'un pôle compétitif, il doit être aussi durable à travers :

La protection et la valorisation des terres agricoles

L'aire métropolitaine d'Alger abrite l'un des meilleurs potentiels agricoles d'Algérie, malheureusement mis à mal par une urbanisation non contrôlée. La protection et la valorisation de ce potentiel et la modernisation de l'activité agricole peuvent contribuer de manière non négligeable aux performances économiques du territoire métropolitain et à son insertion dans les circuits d'échanges.

La protection des écosystèmes

L'aire métropolitaine recèle nombre d'écosystèmes : zones humides, écosystèmes montagneux, plateau continental, qui font sa diversité et sa qualité écologiques et qui doivent impérativement être protégés.

Le développement de territoires spécifiques

Ce développement concerne le littoral, les espaces montagneux, les zones de piémonts, les poches de pauvreté et d'exclusion (urbaines et rurales).

D'une manière générale et dans le cas de l'aire métropolitaine d'Alger, les orientations du SDAAM sont :

Tableau n°1 : Les orientations du SDAAM pour la région métropolitaine d'Alger

ALGER : la métropole euro méditerranéenne
Actions et projets structurants à considérer
<ul style="list-style-type: none"> - Réappropriation du front de mer d'Alger (marina, immobilier de standing) - Développement d'un Central Business District pour Alger (zone des Pins Maritimes) - Cité de la Santé d'Alger - Cité technologique de Sidi Abdallah, dans la première couronne d'Alger

<ul style="list-style-type: none"> - Zone résidentielle de Mahelma - Complexe touristique Colonel Abbès 	
BLIDA : un espace agricole asphyxié par la croissance d'Alger	
Vocations possibles	Actions et projets structurants à considérer
<ul style="list-style-type: none"> - Devenir une plateforme de services pour les autres Wilayas - Développer un poumon vert pour Alger - Renforcer la vocation agricole en structurant l'aval de la filière 	<ul style="list-style-type: none"> - Cité administrative (pôle relais d'Alger) - Centre de soins (hôpital) - Plan de développement urbain et paysager - Mise à niveau de l'offre immobilière et notamment hôtelière - Mise à niveau de la dotation en équipements - Stratégie foncière ciblée en vue du développement de zones d'activité.
TIPAZA : un potentiel touristique pris en tenailles entre agriculture et urbanisation	
Vocations possibles	Actions et projets structurants à considérer
Renforcer la vocation touristique	Programme de développement touristique , visant notamment : <ul style="list-style-type: none"> - Diversification de l'offre touristique pour limiter le phénomène basse saison - Modernisation des complexes existants et construction de nouveaux - Musée marin et maritime - Création d'un parc national Plan de formation professionnelle , passant par la création de lycées d'enseignement technico-touristique
	Promouvoir la pêche
BOUMERDES : une banlieue préservée d'Alger	
Vocations possibles	Actions et projets structurants à considérer
Renforcer la dimension de Technopole régionale	Mise en œuvre d'un programme d'investissements en vue du développement de la fonction de métropole : <ul style="list-style-type: none"> - CHU (traumatologie pour accidentologie due à l'autoroute Est-Ouest) - Facultés accueillant de nouvelles spécialités - Logements étudiants
Doter la région d'un Littoral touristique	Programme de développement touristique , visant notamment : <ul style="list-style-type: none"> - La création de structures hôtelières - Le développement d'un port de plaisance
Désengorger Alger	Déploiement d'un plan de mise en cohérence et en synergie des infrastructures avec les Wilayas voisines, notamment : <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures scolaires et sanitaires - Infrastructures de transport de marchandises

Source : CNERU-IAURIF : SDAAM d'Alger, rapport d'établissement, Février 2009.

CNERU-IAURIF est le groupement mis en place pour la réalisation du SDAAM d'Alger.

Alger domine et commande sans partage son immédiat arrière-pays (Blida, Tipaza et Boumerdes) : elle totalise près de la moitié de la population métropolitaine, concentre l'essentiel des activités industrielles, des activités tertiaires supérieures, des infrastructures les plus importantes, des plus grandes universités et dispose d'une population jeune et comparativement bien formée ; de ce fait elle draine activités et populations avoisinantes, accentuant ainsi les pressions sur les ressources, sur le foncier urbain et industriel et dévitalisant les territoires ruraux. De manière générale, on constate une concentration des activités économiques dans un rayon de 50 km autour d'Alger, avec à l'Est (autour de Rouiba- Reghaia) une dominante industrielle, à l'Ouest (le Sahel), une dominante tertiaire et

sur la Mitidja centrale, des fonctions mixtes. Hormis la périphérie immédiate d'Alger, le reste de l'aire métropolitaine ne bénéficie pas du même dynamisme économique.

L'excessive polarisation d'Alger est une entrave sérieuse à son bon fonctionnement. Arrivée à saturation, Alger a reporté sur son arrière pays, habitat et certaines de ses activités, dans un cadre anarchique et non planifié, avec pour résultat la diffusion du bâti à l'ensemble de la région sous forme d'un semi de petites agglomérations, situées sur les meilleures terres agricoles (Mitidja et Sahel) ; on en dénombre 60 de moins de 20 000 habitants où les taux de croissance démographique annuel peuvent atteindre 14 %. La saturation de l'agglomération algéroise qui a enregistré un taux d'accroissement démographique de 0,6 % durant la période 1998-2008, entraîne un redéploiement d'une partie de sa population et de ses activités vers sa périphérie proche et lointaine, qui elle, enregistre des taux très élevés. Cela s'est aussi traduit par l'étalement de :

- Alger à l'ouest sur le littoral vers Zéralda, au sud sur le Sahel et la Mitidja vers Blida, à l'Est sur le littoral vers Boumerdès et à l'intérieur vers Rouiba,
- De Blida, qui a absorbé les agglomérations d'Ouled Aich, Bouarfa, Khazrouna,
- Des agglomérations de moindre importance (Thénia Bordj Ménaïel, Birtouta, Boufarik Meftah, Laarba, ...).

On assiste aujourd'hui, au développement du cadre bâti plus à l'Est, à la densification de l'axe Alger-Blida, avec à moyen terme une possible conurbation des deux agglomérations, et à la formation de tissus urbains quasi continus au Sud sur l'axe Blida- Hadjout et Blida-bas piémonts. La grande faiblesse de l'aire métropolitaine c'est l'absence de villes moyennes en mesure de relayer valablement Alger dans certaines de ses fonctions : loin derrière Alger, Blida, 2^{ème} ville de la zone métropolitaine, suit le même schéma de développement qu'Alger : elle absorbe Bouarfa et Khazrouna avec qui elle forme une seule et même agglomération et s'étale vers le nord en direction d'Alger en absorbant les agglomérations de Ouled-Yaich, Beni Mered et Beni Tamou formant à terme une conurbation avec Alger. Boumerdès et Tipaza ne figurent même pas parmi les villes moyennes. Il n'existe en effet pas d'agglomération de 50 à 100 000 habitants, mais une majorité d'agglomérations de moins de 10 000 habitants, ce qui illustre bien l'absence de maîtrise du développement urbain. C'est ainsi que les taux de croissance des petites agglomérations ont atteint jusqu'à plus de 10 % : agglomérations situées sur la Mitidja et le Sahel, dans l'axe Alger-Blida, mais aussi la partie orientale de l'aire métropolitaine et jusqu'aux piémonts. Cette croissance, sous forme d'étalements et de diffusion, s'est traduite par une extension des superficies urbaines importantes ; exemple : la superficie urbanisée d'Alger a été multipliée par trois entre 1987 et 2008 (dernier RGPH), faisant basculer son centre de gravité circulaire de près de 3 km vers l'intérieur des terres. Les wilayas de Boumerdès et Tipasa ont enregistré des taux de croissance annuels moyens de consommation de terres dédiées à l'urbanisation de l'ordre de 6,30 % et 6,50 % respectivement pour la même période, confirmant ainsi qu'il s'agit bien de wilayas d'accueil des excédents de populations venant d'Alger.

II-1-2- Enjeux et défis de la métropolisation d'Alger

Accentuée depuis les années 1990, la mondialisation des économies, basée sur l'ouverture et l'intensité des échanges économiques, intensifie la concurrence. Qualité des savoirs, innovation, mais aussi offre territoriale, sont autant d'atouts pour l'insertion des économies nationales dans les circuits d'échanges régionaux et mondiaux. La globalisation est certes une tendance lourde, et l'insertion dans les circuits économiques mondiaux devient dès lors un impératif pour les économies nationales. Mais ses effets sur les territoires, sur les

sociétés et sur l'environnement sont porteurs de fractures, de déséquilibres et d'atteintes graves. L'aménagement du territoire en Algérie doit allier la nécessaire modernisation de l'économie et des offres territoriales qu'elle exige, ainsi que l'équité territoriale et la protection des écosystèmes. Tel est le triple défi auquel l'aire métropolitaine d'Alger, aura à relever : faire d'Alger le « portail international » de l'Algérie, tout en garantissant la protection des ressources et l'équilibre des écosystèmes, et en maintenant les solidarités territoriales et les cohésions sociales.

II-1-2-1- Hisser Alger au rang de métropole internationale

Le développement et l'aménagement des aires métropolitaines et particulièrement l'aire métropolitaine d'Alger, constitue l'un des enjeux majeurs de la politique nationale d'aménagement du territoire, leur organisation constituant la condition essentielle de métropolisation. En effet, dans un contexte de mondialisation, le processus de métropolisation optimise les performances économiques d'un territoire. Dans ce cadre, Alger, principal vecteur de développement, organise son hinterland et délègue certaines de ses fonctions faisant de l'espace métropolitain un espace fonctionnel et solidaire. L'enjeu est de transformer qualitativement Alger et son hinterland et d'en faire une métropole rassemblant les fonctions de production et d'accumulation des compétences dans le domaine du tertiaire supérieur.

L'ambition de faire d'Alger une métropole internationale ne doit pas se limiter au discours ; elle est conditionnée par l'organisation de son territoire. Alger devra pouvoir s'appuyer sur un espace urbain, périurbain et régional à la fois structuré et hiérarchisé, multipolaire, suffisamment vaste, bien desservi et connecté, composé de centres d'activités complémentaires. Il s'agira de construire une aire métropolitaine forte et solidaire, capable de mobiliser ses forces vives et ses potentiels, et faire ainsi d'Alger, une métropole attractive et compétitive. Alger entretient avec son arrière pays (wilayas limitrophes de Blida, Boumerdès et Tipaza) des relations intenses au plan économique et social que traduisent d'importants mouvements pendulaires des populations ; ce qui amène à parler d'une aire métropolitaine algéroise dans laquelle Alger, agglomération principale, commande l'ensemble de ce territoire, et les autres villes étant des pôles secondaires.

Les villes nouvelles de Sidi Abdallah et Bouinan, constitue de notre point de vue l'une des conditions majeures pour réduire la pression démographique (maîtrise de l'expansion urbaine) sur Alger, et de construire des nouveaux espaces d'excellence appuyant le potentiel d'Alger.

II-1-2-2- La durabilité face au processus de la métropolisation

Pour l'aire métropolitaine d'Alger, l'enjeu de la durabilité est majeur au regard de la spécificité de la zone. En effet, par sa situation sur des milieux géographiques diversifiés, l'aire métropolitaine recèle de multiples ressources qui, préservées et valorisées sont un atout pour cette métropolisation et une base de sa compétitivité. La pression sur les ressources y est plus forte que partout ailleurs en Algérie, en raison des sollicitations diverses dont elle fait l'objet. Les activités économiques ont jusqu'ici engendré de multiples atteintes au milieu. La métropolisation induira l'installation de nouvelles activités et par la même renforcera son attractivité. Ce qui risque d'aboutir à terme à des situations de non-retour si le souci de la durabilité ne constitue un préalable à toute action d'aménagement. La métropolisation doit viser à bâtir un territoire durable en établissant ainsi un lien étroit entre aménagement et durabilité et en faisant de celle-ci une préoccupation préalable à toute intervention dans le domaine de l'aménagement à travers une approche territoriale du développement basée sur la

durabilité de la ressource en eau, la conservation des sols, la protection et la valorisation des écosystèmes, la prévention et la gestion des risques majeurs (sismicité, inondations, risques industriels, ...) et la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine culturel.

II-1-2-3- L'équité territoriale face au processus de la métropolisation

L'aire métropolitaine, région capitale, l'une des plus développées du pays, compte néanmoins, des territoires pauvres et enclavés sur ses zones montagneuses (extrémités occidentales : le Zaccar, au sud, sur les piémonts) dont les populations ont peu accès aux services de bases. En milieu urbain, elle compte également des poches d'exclusion. Son développement risque d'accentuer encore plus ces déséquilibres territoriaux et ces inégalités sociales. Le SDAAM aura à trouver des solutions allant dans le sens d'un rééquilibrage territorial en redynamisant les zones à handicap et la résorption des poches de pauvreté rurales et urbaines par l'insertion de ces espaces dans la dynamique économique de la métropole.

Nous pouvons dire aussi la métropolisation d'Alger est conditionnée par la valorisation de ses potentialités à l'effet d'améliorer la qualité de son cadre de vie qui est liée plutôt au milieu urbain. C'est un concept qui reflète les choix de la société en matière d'urbanisme, architecture, logement, environnement et stratégie de développement sur le bien être de la population. En d'autres termes, ce concept correspond aux conséquences économiques, sociales et écologiques sur le quotidien des individus.

II-2- Métropolisation et équilibre du territoire : comment y parvenir ?

Une croissance spatiale sous forme d'une urbanisation diffuse et anarchique qui se généralise à l'ensemble de l'arrière pays d'Alger met en péril ses performances économiques. Aux carences de la ville s'ajoutent celles des agglomérations secondaires qui, du fait de l'absence de planification régionale concertée, se sont transformées en exutoire de surplus de la population algéroise. Ajoutant à cela des faiblesses liées aux infrastructures de base et logistiques :

- Absence d'activités de commandement de niveau international,
- Faiblesse du rayonnement financier et des fonctions stratégiques (recherche et développement, centres de décisions et sièges sociaux, finance, conseil pour les entreprises, etc.),
- Rareté des manifestations scientifiques, culturelles ou sportives de niveau international,
- Faiblesse des infrastructures d'accueil (hôtels, salle de congrès moderne,...), pour assurer un rayonnement international,
- Non spécialisation des territoires mettant en évidence une dispersion des forces actives et des potentialités vives amenuisant leurs performances,
- Absence de plates formes logistiques d'envergure.

A coté des insuffisances logistiques au niveau d'Alger et un dysfonctionnement urbain, la **métropolisation** d'Alger ne doit se faire en dissociation du reste du territoire de l'Algérie. Face aux dysfonctionnements constatés au niveau de l'armature urbaine en Algérie, la métropolisation, à notre sens, est reliée à une stratégie globale de renouvellement urbain. L'objectif est de mettre en place un système urbain algérien hiérarchisé et articulé capable de structurer un territoire équilibré et compétitif, et de favoriser des relations villes/campagne denses et dynamiques. Cette stratégie va définir les fonctions et les relations des différentes

catégories de villes au sein du système urbain, mettre en œuvre des villes nouvelles venant renforcer l'armature urbaine, et constituer des réseaux de villes capables d'établir des synergies entre leurs partenaires. Il apparaît aussi que le contenu réel et la portée d'une métropolisation sont à la charnière d'enjeux multiples et de différentes échelles (Monde, Europe, versant sud de l'Europe,...) qui engagent, à chaque niveau, de nouveaux acteurs dotés de stratégies propres (qui prennent en compte leur propre contexte et les autres échelles) et d'enjeux tout aussi complexes entre les pays du monde arabe avec autant de nouveaux acteurs et de stratégies croisées. Si on admet, selon la littérature consultée, que les métropoles sont un nouveau mode d'organisation du développement, qui maximisent les rendements, la construction de véritables métropoles est conditionnée par un certain nombre de critères. Pour ces considérations et autres, nous proposons une réflexion, appuyée sur des modèles et des expériences d'aménagement des territoires, des orientations du SNAT 2025 et celles des SRAT ainsi que quelques réflexions des auteurs.

II-2-1- Construire un système urbain hiérarchisé et articulé

Un système urbain profondément renouvelé et renforcé assure le maillage et la cohérence du territoire de l'Algérie plus équilibré, compétitif et équitable : il assure des échanges denses entre des villes aux positionnements distincts et aux fonctions lisibles et différenciées ; il polarise les différents territoires et répond à leurs besoins en termes de services et à leurs potentiels en termes de diffusion de la croissance. Ce système constitue ainsi un des supports d'une économie territoriale compétitive et contribue à intégrer le monde rural aux dynamiques du pays en développant les complémentarités entre l'urbain et le rural. La littérature nous enseigne qu'on définit à la fois le positionnement réciproque des villes, les niveaux de relations qu'elles entretiennent ainsi que leurs capacités à polariser les territoires, notamment les zones rurales, le système urbain constitue un facteur déterminant de l'aménagement du territoire et de son développement économique. Cela nous amène à mettre au devant les pistes suivantes :

II-2-1-1- Mettre en place un système urbain cohérent

Un profond maillage de l'armature urbaine permet de faire émerger un système urbain polarisé, maillé et hiérarchisé. S'appuyant sur le semi-urbain existant, il prend en compte le rang, la taille et le positionnement géographique des villes ainsi que les différents niveaux et types de relations qu'elles entretiennent. Il complète et renforce au besoin de ce semi-urbain existant par des villes nouvelles aux statuts différenciés : desserrement et appui métropolitain, équilibrage global du territoire, réponse à des risques ou congestions ponctuels. Cette nouvelle armature devra définir des catégories de ville déterminant leurs grandes fonctions et établit les distinctions, les hiérarchies et les complémentarités entre elles. Les villes développent des échanges denses grâce à des réseaux d'infrastructures et des systèmes de transport et de communication performants. Ce système urbain constitue l'armature du redéploiement territorial et un facteur cardinal de la stratégie de rééquilibrage. Il porte ainsi sur :

- La maîtrise de la croissance des métropoles, notamment à la faveur de l'urbanisation et la constitution de villes nouvelles sur les piémonts ;
- Le freinage de l'emballement littoral et un développement du Tell dans sa profondeur par la constitution de villes-relais du Tell ;
- Le développement de villes d'équilibres et de villes relais des Hauts-Plateaux appuyant l'Option Hauts-Plateaux ;
- La promotion des villes de développement du Sud.

Ce système urbain renouvelé renforce la compétitivité en permettant le déploiement de chaînes de croissance sur l'ensemble du territoire et un développement économique territorial adapté aux potentiels des différents espaces. Les villes développent leur base productive, se nourrissent des apports externes de croissance et entraînent à leur tour leur territoire d'influence et des villes de moindre importance. Au-delà des catégories définies pour les principales villes du système urbain, celles-ci font valoir leurs spécificités en fonction de leur situation géographique et de leur place dans l'armature urbaine, du type et de l'importance de leurs bases productives et de services, de leur trajectoire historique, de leurs capacités d'attraction et de diffusion de services, d'investissements ou d'activité, etc. Des relations variées existent entre les différents niveaux de villes : au sommet de la hiérarchie urbaine, les métropoles irriguent l'ensemble du territoire en s'appuyant sur les villes-relais du Tell, les villes d'équilibre des Hauts Plateaux et les villes de développement du Sud. Les villes d'équilibre des Hauts Plateaux entretiennent des relations privilégiées à la fois avec les villes relais du Tell et les métropoles ou les villes de développement du Sud.

II-2-1-2- Favoriser la synergie ville – campagne

Un profond renouvellement des relations entre le monde urbain et le monde rural constitue une composante essentielle du rééquilibrage territorial. Il s'agit de sortir de relations unilatérales voyant un monde rural se dévitaliser et perdre en substance sous l'effet de l'exode de ses habitants pendant que les villes concentrent populations, activités, services et revenus jusqu'à la saturation et avec de nombreux dysfonctionnements (détérioration des conditions de vie, risques de ruptures sociales,...). L'enjeu de relations urbain-rural rééquilibrées est donc de favoriser des complémentarités denses et variées entre villes et campagnes appuyant la revitalisation du monde rural, la décongestion et le rayonnement des villes. Un système urbain fortement étayé à sa base (bourgs ruraux, petites villes, villes-relais) constitue une contribution essentielle à ces nouveaux équilibres parallèlement à une stratégie du renouveau du monde rural. Le renforcement des capacités de service des bourgs ruraux et des petites villes ainsi que leur articulation aux villes relais permet de polariser le monde rural et de l'inscrire dans des chaînes de croissance le reliant aux dynamiques économiques de l'ensemble du territoire. Cette structuration territoriale renforce à la fois les villes et les campagnes et établit entre elles des complémentarités et des relations denses, tant en termes de production économique que de services. Un monde rural attractif peut ainsi attirer les citadins (loisirs, détente, santé) et les entreprises souhaitant se délocaliser hors d'un tissu urbain congestionné. Les complémentarités entre monde urbain et monde rural créent une double opportunité pour l'économie des zones rurales : les bassins d'emploi des zones urbaines englobent les zones rurales proches qui bénéficient des effets liés aux revenus des migrants quotidiens sous réserve de l'existence d'un système satisfaisant de transports. Un monde rural suffisamment attractif peut capter à son profit des flux économiques issus de la ville, il s'agit essentiellement des flux induits par : l'implantation et la délocalisation d'activités urbaines en zones rurales pour des questions d'accessibilité et de dessertes, du foncier (coût, disponibilité, taille) ou à terme de qualité de vie, des services offerts aux urbains (tourisme, loisirs, détente, santé).

II-2-1-3- Favoriser l'émergence de réseaux de villes

Des réseaux intégrant plusieurs tailles et types de villes doivent être mis en place afin de favoriser les partenariats autour de problématiques communes (répartition d'équipements et de services entre les villes partenaires-filières universitaires, services sanitaires, etc.) ou de problématiques partagées (gestion urbaine, gestion de réseaux ou d'équipements, etc.). Ces

réseaux vont renforcer les relations entre ces villes, notamment par des infrastructures ou services de transport adaptés et peuvent unir :

- Entre des catégories de villes identiques : réseau inter-métropolitain, réseau des villes intérieures du Tell, réseau des villes de développement du Sud ;
- Entre des villes partageant un même espace géographique : réseau des villes des Hauts Plateaux par exemple, réseau de villes par région- programme ;
- Des réseaux plus limités peuvent voir le jour sous forme de *bipôles* afin de créer des synergies spécifiques entre deux villes proches. Des *bipôles* sont ainsi envisagés dans le Sud (Illizi-Djanet, Ouargla-Hassi Messaoud, ...).

II-2-1-4- Les facteurs qui doivent *booster* le nouveau système urbain

Les villes moyennes disposent, en effet, d'un avantage particulier sur les grandes : leur taille limite les « *déséconomies* » d'agglomération (le coût du foncier, les pertes de temps dans les embouteillages...). Nous avons identifié trois facteurs qui favorisent l'attractivité des villes-relais, d'équilibre et de développement :

- Le premier tient au souci de développer des attractivités de haute technologie, c'est-à-dire de s'inscrire dans l'industrie de la connaissance. Les villes qui ont investi dans l'innovation font preuve d'une meilleure attractivité.
- Le deuxième est un certain degré de diversification de leur économie urbaine. Il convient de trouver une ligne de crête qui permette de valoriser une identité économique sans que celle-ci soit enfermée dans une trop grande uniformité.
- Le troisième est l'accessibilité et la capacité à la valoriser dans les réseaux de transport que peut favoriser l'autoroute Est-Ouest, LGV, TIC, ...

II-2-2- Le développement local

Le développement local constitue un enjeu particulièrement important de l'aménagement du territoire en évitant que la prospérité se concentre uniquement dans les territoires les plus compétitifs au risque de voir les territoires les plus fragiles décrocher. L'enjeu du développement local est d'impulser et soutenir le développement économique de l'ensemble des territoires, y compris les plus marginalisés. Il s'agit ainsi de permettre aux différents types de territoires de développer leurs propres atouts en termes de ressources (humaines, naturelles, productives, etc.), de faire valoir des avantages comparatifs et d'affirmer leur attractivité propre. Le développement local s'appuie à la fois sur les capacités endogènes des territoires à créer de l'activité, de l'emploi et de croissance et sur les impulsions exogènes dont ils bénéficient par leur intégration dans des ensembles économiques (aires de marchés plus vastes, investissements extérieurs, ...). Le développement local permet aux territoires de s'inscrire pleinement dans les chaînes de croissance irriguant le territoire et s'appuyant sur un système urbain recomposé et des infrastructures performantes (métropoles, villes-relais, villes d'équilibre, ...). Il leur permet de participer aux dynamiques économiques générales du pays.

Le succès d'une politique de développement local dépend en grande partie de la mobilisation des acteurs locaux constituant les forces vives de l'économie de proximité et des synergies qu'ils établissent. La structuration d'une économie de proximité suppose des efforts importants de coordination économique et attribue un rôle central aux interactions spatiales et organisationnelles entre les acteurs. La performance de l'économie de proximité et le succès

de la politique de développement local se joue ainsi largement dans la qualité de la gouvernance territoriale⁵.

Conclusion

Les grandes villes algériennes offrent un cadre urbain insuffisamment attractif : extension anarchique de l'urbanisation, développement de l'habitat précaire, espace urbain fonctionnant sur mode informel, dégradation du cadre de vie, accroissement des pollutions, saturation des axes urbains constituant autant de dysfonctionnements des métropoles. La métropolisation des grands centres urbains en Algérie tel Alger, est, à notre avis, une clé pour l'amélioration de la compétitivité du pays, qui passe par une transformation fonctionnelle de cette agglomération. Il ne s'agit pas seulement de l'aménagement urbain interne par la densification et la spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain ; cette ville ne deviendrait une véritable métropole que si se produit une double articulation de ce centre :

- Une articulation externe qui passe par la connexion d'Alger, grâce aux grands flux d'échanges de biens, de connaissances, de personnes, de capitaux, aux autres métropoles mondiales en particulier celles de la Méditerranée.
- Une articulation interne qui passe par la connexion de la ville avec sa région métropolitaine qui se trouve sous son influence (Tipaza, Blida et Boumerdès). L'enjeu est, d'une part, la création d'une véritable aire métropolitaine avec ses couronnes périurbaines, mais aussi l'intensification des flux de toutes sortes avec les villes moyennes environnantes, et les pôles d'équilibre en voie de constitution dans les Hauts-Plateaux et le Sud.

L'affichage de l'objectif de métropolisation, dans les conditions que nous avons décrites, aurait pour traduction la multiplication des contacts entre les autorités locales d'Alger (avec celles des wilayas limitrophes), les investisseurs et les responsables des grandes villes européennes, agissant comme facilitateurs pour leurs entreprises, avec l'amorce d'un processus d'installation de certains investisseurs étrangers importants. De plus, on a pu constater que la structure urbaine d'Alger s'oriente de plus en plus vers une structure polycentrique ; il s'agirait de contribuer au développement de cette structure en développant les équipements et services de proximité au niveau de chaque centre. Les différents pôles par une spécialisation performante (technopoles, recherche-innovation, pôle à caractère commercial, d'équipements et de services, ...) permettraient de réduire les déplacements, d'améliorer la desserte, de réduire les inégalités. Ces pôles deviendraient alors des espaces stratégiques pour l'ensemble de l'agglomération. Alger devra alors développer une image, une identité pour une meilleure accessibilité et insertion dans la dynamique économique mondiale et afin de reconquérir une place de commandement et jouer un rôle dans les réseaux constituées dans ses zones naturelles d'attraction (bassin méditerranéen notamment). Elle doit offrir aux entreprises des réseaux articulés de transports, infrastructures, circulation, d'information et services aux entreprises, de biens immobiliers, bassins d'emplois, et valoriser ses atouts de capitale : centre de décision, de recherche et de culture. Cette image doit traduire de manière lisible et attractive le projet métropolitain tant pour ses acteurs et habitants que pour l'extérieur. Elle s'inscrit de manière plus générale dans une stratégie de marketing

⁵ Division Management Development and Governance, preface de Cheema G. Shabbir : « *Governance can be seen as the exercise of economic, political and administrative authority to manage a country's affairs at all levels. It comprises the mechanisms, processes and institutions through which citizens and groups articulate their interests, exercise their legal rights, meet their obligations and mediate their differences.* In: *Governance for sustainable human development* ». New-York, United Nations Development Programme, a UNDP policy document, 1997, p. 3.

territorial mettant en valeur les atouts spécifiques dont elle dispose par rapport aux autres métropoles.

Enfin, cette contribution nous permet de conclure que le processus de métropolisation en Algérie doit être accompagné par d'autres stratégies pour éviter que la croissance se concentre sur les espaces métropolitains. Une réflexion globale dans le cadre du SNAT 2030 qui consiste à bâtir des villes d'équilibres dans les Hauts-Plateaux et du développement dans le sud plus une stratégie de développement local bien réfléchie pourraient constituer de bonnes voies.

Quelques références bibliographiques

1. Abdel-Rahman H.M.: Product differentiation, monopolistic competition and city size. *Regional Science and Urban Economics*, 18: 69-86, 1988.
2. Alfred Nettement : Histoire de la conquête d'Alger. Ed. J. Lecoffre, 1856. Numérisé par Google en 2 Décembre 2006.
3. Almeida P. and B. Kogut: The exploration of technological diversity and the geographic localization of innovation. *Small Business Economics* 9 (1): 21-31, 1997.
4. Anas A., R.J. Arnott and K. Small: Urban spatial structure. *Journal of Economic Literature*, 36, 1426-1464, 1998.
5. Ascher F. : Métropolis ou l'avenir des villes. éd. O. Jacob, Paris, 1995.
6. Audretsch D.B.: The innovative advantage of US cities. *European Planning Studies*, 10, 2, 165-176, 2002.
7. Bassand M. : Les six paramètres de la métropolisation. *Cahiers de la métropolisation, Enjeux et définition de la métropolisation*, n°1, 33-39, 2001.
8. Benoît Mulkey : La compétitivité d'un territoire. Document pour le colloque du CRIES, Université de Montpellier 1, 9 et 10 octobre 2006.
9. Black D. and J.V. Henderson: A theory of urban growth. *Journal of Political Economy*, 107(2), 252-284, 1999.
10. Boino P. : Métropole et métropolisation. Institut d'Urbanisme de Lyon.
11. Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P.: *Cities of the 21st Century: New Technologies and Spatial Systems*, Melbourne, Longman Cheshire, 1991.
12. Caldeira T.P.R.: *City of Walls: Crime, Segregation and citizenship in Sao Paulo*. CA, University of California Press, Berkley, 2000.
13. Carlino G., Chatterjee S., Hunt R.: Knowledge spillovers and the new economy of cities. Federal Reserve Bank of Philadelphia, Working Paper n°01-14, 2001.
14. Carrincazaux C. : La notion de distance dans les analyses empiriques des effets de débordement géographique de la connaissance : une revue. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, 619-642, 2000.
15. Castells M.: *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell, 1996.
16. Chrystel Alvergne et Daniel Latouche : Le système urbain Nord-Américain à l'heure de la nouvelle économie. Mappemonde 2003.
17. Ciccone A., Peri G.: Identifying human capital externalities : theory with application to US cities. Iza discussion papers n°488, 2002.
18. Competitiveness Advisory Group, (CIAMPI Group): *Enhancing European Competitiveness*. First report to the President of the Commission, the Prime Ministers and the Heads of State, June 1995.
19. Eaton J., Eckstein: Cities and growth: theory and evidence from France and Japan. *Regional Science and Urban Economics*, 27, 443-474, 1997.
20. Fujita M. and Thisse J.-F.: *Economics of Agglomeration*. Cities, Industrial Location and Regional Growth. Cambridge University Press, 2002.
21. Fujita M., Ishii R.: Global location behavior and organizational dynamics of Japanese electronics firms and their impact on regional economies, 1998.
22. Fujita M., Krugman P.: A monopolistic competition model of urban systems and trade. 2000.

23. Gaschet F., Lacour C. : Villes et territoires face aux défis de la mondialisation. Métropolisation et Innovation : les enjeux d'un débat. Projet de recherche soutenu par Conseil Régional d'Aquitaine, université MONTESQUIEU – BORDEAUX IV, 2005.
24. Glaeser E. L.: Learning in cities. NBER working papers n° 6271, 1997.
25. Goldstein G., Cronberg T.: Economies of scope and economies of agglomeration. Journal of Urban Economics, N°16, 91-104, 1984.
26. Henderson J.V., Kuncoro A., Turner M.: Industrial development in cities. Journal of Political Economy, 103, 1067-1090, 1995.
27. Jacobs W., Ducruet C. and P.W. de Langen: Integrating World Cities into Production Networks: The Case of Port Cities. GaWC Research Bulletin 298, February 2009.
28. Jaffé A., Trajtenberg M., Henderson R.: Geographic localization of knowledge spillovers as evidenced by patent citations. Quarterly Journal of Economics, 63, 577-598, 1993.
29. Krugman P., Livas Elizondo R.: Trade Policy and the Third World Metropolis. Journal of Development Economics, 1996.
30. Krugman P.: Competitiveness: a dangerous obsession. Foreign Affairs, vol. 73, N°2, 28-44, 1994.
31. Lacour C & Puissant S. : la métropolisation, croissance, diversité, factures. Anthropos, Paris 1999.
32. Lefèvre C. Etude de la gouvernance des métropoles mondiales : Londres, New-York, Tokyo, des références pour la métropole parisienne. Agence de Développement du Val de Marne - novembre 2006.
33. Meyronin B. : De la cité industrielle à la métropole informationnelle : une perspective historique sur la relation ville- industrie. Revue d'Economie Régionale et Urbaine, Vol.1, 153-172, 2003.
34. Osmont A. : Mondialisation/métropolisation : politiques et gestion urbaines. Laboratoire Théorie des Mutations urbaines (LTMU), Université de Paris VIII.
35. Sassen S. The Global City. Princeton University Press, 1991.
36. Saxenian A.: Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128. Cambridge, Harvard University Press, 1994.
37. Venables A.: Productivity effects of transport improvements. London School of Economics, 2003.
38. SRAT, SNAT 2030, SDAAM, ...