



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET

DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE CONSTANTINE 3

FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

LABORATOIRE VILLES ET SANTE



N° d'ordre :.....

Série :.....

# Mémoire de Magister

Option : PROJET URBAIN

Présenté par : MERZOUG Ferhat

## INTITULE

POUR UNE REVITALISATION URBAINE  
DE L'INTERFACE VILLE - MER  
« CAS DE L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA »

Sous la direction de : Dr. GUENADEZ Zinedine

### **Jury d'examen**

Président du jury : Pr LABII Belkacem

Université de Constantine

Rapporteur : Dr GUENADEZ Zinedine

Université de Constantine

Examineur : Dr BESTANDJI Sihem

Université de Constantine

Examineur : Pr BOUCHAREB Abdelouahab

Université de Constantine

Soutenu le 02 juillet 2015

## **Remerciements**

Je tiens tout d'abord à remercier dieu le tout puissant qui m'a donné le courage et la volonté nécessaires pour mener à bien ce travail.

Mes remerciements sont adressés aussi à :

- Tous les membres de la famille qu'avec leurs patience et leurs encouragement mon offert un cadre de travail agréable ;
- A mon encadreur Dr GUENADEZ Zinedine pour m'avoir encadré, soutenu et conseiller tout au long de cette période, veuillez trouver l'expression de ma reconnaissance pour tous les efforts et les précieux conseils qui ont permis la réalisation de ce travail ;
- A mes enseignants du Laboratoire Villes et Santé ;
- Mes remerciements s'adressent également aux membres du jury pour avoir accepté de me faire l'honneur d'être membres du jury et de contribuer à juger mon travail.

Que soit également remerciés ici toutes les directions visitées de la ville de Bejaïa qui m'ont permet d'accéder a quelques informations précieuses.

Je remercie aussi toutes personnes ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

M. Ferhat MERZOUG

## SOMMAIRE

Remerciement

Sommaire

Introduction générale .....	01
Problématique.....	01
Plan de travail.....	05
Chapitre 01 : Projet Urbain et logiques territoriales : littoralisation et industrialisation de la ville de Bejaïa.....	09
Chapitre 02 : Projet Urbain et projet de ville : le système urbano-portuaire de Bejaïa.....	41
Chapitre 03 : Projet Urbain et systèmes d'acteurs : la zone industrialo-portuaire de Bejaïa.....	81
Conclusion générale.....	127
Sigles et abréviations.....	131
Liste bibliographique.....	133
Liste des illustrations.....	139
Table des matières.....	143

Annexes

Résumé

**Introduction générale :**

L'intérêt pour le projet urbain en tant qu'outil de renouvellement urbain est souvent allé de pair avec un regain d'intérêt pour les villes portuaires tant ces dernières ont été le théâtre des opérations urbaines les plus emblématiques. À ce titre, la valorisation des patrimoines industriel, fluvial et maritime semble avoir constitué une composante incontournable de ce genre de projet.

Les nombreux travaux de recherche à ce sujet insistent sur les « *tensions historiques générées par l'interaction de l'industrie et des activités portuaires d'une part et la croissance des villes d'autre part* »<sup>1</sup> et qui ne finissent pas d'interroger les chercheurs et les professionnels de différentes disciplines ouvrant par la même le champ à des interrogations supplémentaires.

En Algérie, où l'essentiel de l'urbanisation longe un littoral de 1200 kml, l'intérêt pour une telle thématique semble encore plus accentué.

Le présent mémoire de magister s'intéresse à la situation de la ville de Bejaia en tant que ville portuaire en rapport avec la réflexion sur le projet urbain en tant que démarche nouvelle. Il s'inscrit en continuité avec les travaux de recherche déjà réalisés et qui ont concerné d'autres villes côtières algériennes : Alger, Annaba, Skikda...

Pour autant, la répétition du même type de questionnement général sur des villes similaires est-il à même d'apporter des connaissances scientifiques supplémentaires ? Cette démarche générale ne présente-t-elle pas le risque d'une répétition du même type d'analyse ?

La spécificité des situations, la variété des approches justifient l'intérêt que l'on pourrait porter à une multitude de cas à analyser en vue de contribuer à alimenter la réflexion sur un concept en formation, celui du projet urbain.

**Problématique :**

Faisant suite à plusieurs autres recherches de même type, ce travail examine la transposabilité du couple projet urbain-ville portuaire au sein de la situation particulière de la ville de Bejaia.

---

<sup>1</sup> R. Hadeif, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude: Skikda, mémoire de magister, Constantine, 2008.

Parmi la multitude de questions soulevées par une telle entreprise, quelques-unes semblent, à priori, récurrentes et interconnectées.

Il s'agit principalement de situer la portée d'un tel questionnement entre la singularité du cas étudiés et des spécificités locales et l'ambition de généralisation de tout travail de recherche. Cette dualité de posture semble être le propre des recherches sur le projet urbain qui tendent à s'orienter vers une recherche action propice à concilier entre une démarche par définition projectuelle et les impératifs de conceptualisation de la recherche académique.

Cependant, il est important de préciser que le présent travail ne démarre pas d'une situation de projet urbain, 'ni même d'un projet tout court' qu'il entend analyser en vue de le caractériser par rapport à une démarche de projet urbain. La situation réelle est toute autre. La ville de Bejaia, en tant que ville côtière confrontée à une situation historique précise, liée principalement au processus d'industrialisation, et soumise à des instruments d'aménagement et d'urbanisme 'traditionnels' nous incite à opter pour une démarche d'analyse de l'état des lieux afin d'identifier les éléments susceptibles d'ouvrir la voie vers de nouveaux modes d'intervention. Ce qui situe cette recherche davantage dans une posture analytique exploratoire et prospective plutôt que dans une approche hypothético-déductive.

Il s'agit également de mettre en évidence la spécificité de la présente recherche par rapport aux autres études (Annaba, Skikda, Alger...). En effet, et sans prétendre à un caractère d'originalité à ce stade d'initiation à la recherche, il s'agit tout simplement de s'amarrer aux travaux précédents ainsi qu'aux projets<sup>2</sup> effectués ou en cours en Algérie pour construire notre propre recherche. Cet objectif passe naturellement par une synthèse de l'état des savoirs sur la question en Algérie et dans le monde.

Enfin, il s'agit de cibler parmi les nombreux aspects du projet urbain ceux qui nous semblent les plus pertinents pour notre cas d'étude.

À ce titre, notre intérêt se porte sur l'imbrication des différentes échelles dans lesquelles est perçu le projet urbain. Chaque échelle faisant apparaître des registres spécifiques. C'est ainsi qu'au sein de l'échelle territoriale globale qui installe la réflexion sur le projet urbain au sein de(s) l'armature(s) urbaine(s) de l'espace étudié, il nous est apparu que la notion de mobilité présentait une pertinence particulière. Concernant l'échelle urbaine où le projet urbain est

---

<sup>2</sup>Les projets qui transforment Alger. Revues vies de villes, architecture, urbanisme et société. Hors série n° 03.

approché au sein d'un projet de ville, c'est la notion d'accessibilité qui s'est imposée à nous. Accessibilité à la ville à partir de son territoire, accessibilité entre les différentes parties de la ville, et accessibilité entre la ville et son port mettant en avant la notion de système urbano-portuaire. L'échelle la plus fine de notre analyse concerne la zone portuaire proprement dite. Elle met en évidence au sein d'une échelle opérationnelle, la notion de système d'acteurs comme élément essentiel de toute tentative d'intervention sur le port où les structures spatiales (le foncier) et socio-économiques constituent les éléments-clés.

Cette approche par les différentes échelles constitue une première mise en correspondance entre les différentes caractéristiques du projet urbain et les réalités constatées au sein du cas considéré, en l'occurrence la ville de Bejaia.

En abordant la question des modalités d'application de la démarche projet urbain à la ville de Bejaia, il s'agissait en premier lieu de bien identifier les différentes échelles territoriales adéquates pouvant se prêter à notre analyse.

En tant que ville littorale le port a joué un rôle déterminant dans son évolution historique ainsi que dans son développement urbain récent. Il constitue également un élément moteur incontournable dans toute action ou projet susceptible de créer une dynamique de développement par le biais du projet urbain.

Cet emboîtement d'échelles permet d'inscrire la présente réflexion ainsi que les objectifs et actions auxquels elle pourrait donner lieu dans une logique de recherche action au sein et conformément aux logiques du projet urbain.

Il est nécessaire, en premier lieu, de considérer les différentes interactions spatiales et socio-économiques connues, voire subies, par la ville de Bejaia au sein de ses différents territoires d'appartenance (locale, régionale et nationale) et leur impact sur la configuration urbaine actuelle de la ville. Ces mêmes interactions, une fois connues serviront d'appui à toute réflexion prospective en rapport avec le projet urbain.

Ensuite, le projet urbain s'inscrit dans une politique ou un projet de ville, selon son échelle (agglomération ou ville) situe ses objectifs tant bien dans ceux de la planification stratégique, que dans ceux de la programmation urbaine devenant de ce fait, global ou local.

« Le projet urbain opérationnel ou grande opération d'urbanisme, se pratique à l'échelle d'un quartier et rejoint les objectifs de la planification opérationnelle en pratiquant des opérations urbaines complexes<sup>3</sup> ».

« Ce qui est mis de l'avant dans ces opérations, c'est leur lien avec la ville; la capacité de ces projets à la fois de transformer la ville sur un espace particulier et de participer à une vision d'ensemble, donc de jouer un rôle structurant »<sup>4</sup>. Ces opérations ont un statut nouveau « servant tout à la fois de point d'appui, de bras de levier et de pôles structurants pour entraîner, animer et organiser le développement humain »<sup>5</sup>. Le processus urbanistique « est articulé à partir des actions et/ou projets qui ont la capacité d'être exécutés et qui dans leur ensemble, sont capables de mettre en mouvement la ville ou un grand secteur de celle-ci, pour cette raison ils ont leur propre force mais aussi une grande capacité inductrice »<sup>6</sup>.

« Le projet d'architecture quant à lui s'exerce sur un bâtiment ou un ensemble de bâtiments et s'inscrit dans les programmes d'opération, tenant davantage compte de l'environnement qui l'entoure, de l'aspect économique ainsi que du contexte social »<sup>7</sup>.

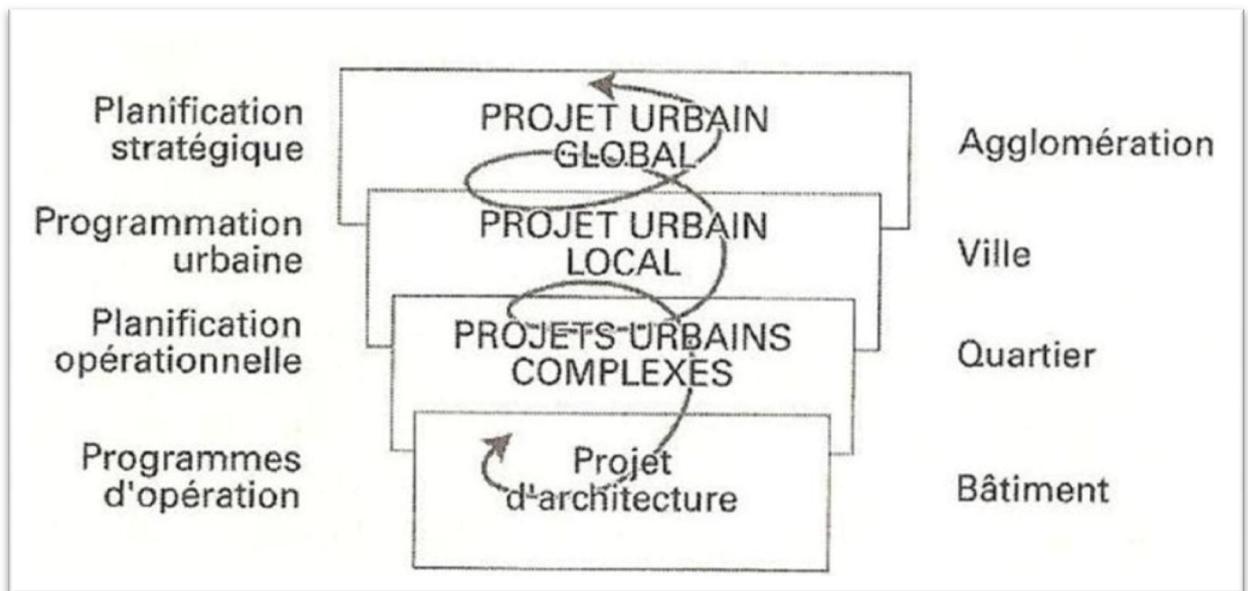


Figure 1 : Source : « Le projet urbain » du Que sais-je ?, P.Ingallina, 2000.

<sup>3</sup> Asma BENBOUHEDJA. « Processus technopolitain et métropolisation, condition d'émergence, cas de Constantine ». Mémoire de magister. Constantine. P 57.

<sup>4</sup> Idem p 59.

<sup>5</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ». 1996. P 647.

<sup>6</sup> J. BUSQUETS. « La planification-cadre, et les projets-actions », les annales de la recherche urbaine n° 51, juillet 1991. P 129.

<sup>7</sup> Asma BENBOUHEDJA. Op. Cit .p 58

## **Plan de travail**

Partant de ces considérations, l'étude du cas de la ville de Bejaia est abordée à travers trois grandes échelles qui constituent autant d'étapes structurées en chapitre distincts.

Ainsi que précisé plus haut, un premier chapitre replace la ville de Bejaia et son port au sein des différents territoires et processus économiques qui ont influencé son développement urbain.

Après une brève rétrospective qui met en évidence l'importance de la ville et le rôle joué par son port dans la construction de son image historique, il apparaissait judicieux de confronter deux phénomènes essentiels qui ont lourdement influencé sa configuration urbaine actuelle.

Il s'agit d'une part du processus d'industrialisation entamé dès les années 50 et poursuivi durant plusieurs décennies et qui s'est traduit à l'échelle du territoire national par une forte littoralisation génératrice de nombreux déséquilibres environnementaux, sociaux et économiques et qui fait de la ville de Bejaia un cas typique généralisable à de nombreuses autres situations au moins en Algérie.

D'autre part, il s'agit du processus de prise de conscience du danger que ces ruptures successives faisait courir à l'équilibre voire à la survie de la région approchée désormais en termes d'écosystème. À ce titre la ville de Bejaia s'intègre, à travers un ensemble de procédures et d'opérations, dans un vaste processus de protection de l'environnement. Ainsi, en se basant sur la loi N° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et particulièrement pour ce qui nous concerne la loi du littoral N° 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, des opérations telles que les Plans d'aménagement côtiers ou les schémas de protection des zones littorales sont lancés.

Cette confrontation de ces deux étapes majeures permet de mettre en évidence les axes généraux de développement qui sont essentiellement privilégiés par le projet urbain en tant que projet politique stratégique.

Le deuxième chapitre est consacré à l'étude de la ville de Bejaia en tant que système urbano-portuaire constitué de nombreux sinon de la totalité des éléments constitutifs du projet urbain et susceptibles de jouer un rôle porteur autour d'un projet d'agglomération en continuité avec les objectifs de la planification stratégique.

Cette notion de système urbano-portuaire permet non seulement l'identification des potentialités et handicaps de la ville ainsi que les enjeux majeurs de son développement mais également l'élaboration d'un cadre global cohérent à même d'accueillir toutes formes d'interventions ciblées concrétisées par des projets spécifiques.

Ce deuxième chapitre opère une mise en correspondance entre les spécificités de la ville de Bejaia et la démarche générale du projet urbain à travers ses actions de mise en tourisme, de patrimonialisation et de réhabilitation sociale et environnementale.

C'est ainsi que l'étude du système urbano-portuaire permet d'identifier plusieurs espaces caractéristiques et ayant servi de support à la quasi-totalité des projets urbains emblématiques dans le monde.

Ce système est en effet constitué :

- Au sud, d'une zone fluviale (embouchure de la Soummam) bordée par un ensemble de constructions illicites ;
- Au centre se trouve la zone industrielle qui a contribué comme dans beaucoup d'autres cas à opérer une rupture entre la ville, son port et la mer, ainsi que la vieille ville en tant qu'élément patrimonial bâti ;
- Au nord par le parc naturel de Gouraya.

Ces zones sont étudiées dans le deuxième chapitre afin de dégager la pertinence de la démarche projet urbain à travers les nombreux composants qu'ils recèlent : patrimoine, environnement, tourisme...

En l'occurrence la troisième zone qui est de vocation industrielle, fera l'objet d'une étude détaillée présentée dans le troisième chapitre et qui aborde le projet urbain dans son échelle opérationnelle.

Cette échelle est représentée par des « *opérations urbaines d'une certaine ampleur, durant au moins une dizaine d'années, généralement multifonctionnelles, associant des acteurs privés et publics nombreux et nécessitant une conception et une gestion d'ensemble* »<sup>8</sup>. « *Ce sont des*

---

<sup>8</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY. Op.cit. p 647.

*opérations urbaines complexes, dont un acteur assure la maîtrise d'ouvrage d'ensemble et qui réunissent des projets variés dans un programme, un plan et des formes d'ensemble »<sup>9</sup>.*

« *Ces opérations urbaines qui assemblent des logiques différentes ont contribué au développement d'approches en termes de partenariats public-privé »<sup>10</sup>. Elles peuvent profiter d'un événement particulier (jeux olympiques ou exposition universelle) pour enclencher un projet pour la ville. C'est à cette échelle que la possibilité de l'organisation d'une démarche de consultation et de partenariat est examinée. Elle interpelle le système d'acteurs comme pierre angulaire de la démarche projet urbain.*

« *Ainsi la négociation-concertation précéderait la procédure juridique des instruments d'urbanisme, pour faire du projet, non seulement une pratique spatiale, mais également une action combinée et concrète, participative et contextuelle »<sup>11</sup>.*

« *Le projet urbain est le produit de la rencontre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions. Ainsi suppose-t-il l'existence<sup>12</sup> :*

- D'une « volonté de projet » qui passe par la conviction que la mise en forme d'un espace urbain est porteuse de changements pour l'ensemble de la société urbaine ;
- D'une « situation de projet » qui interpelle les acteurs sociaux en l'incitant à réfléchir, à imaginer et à vouloir des changements ;
- D'un « référent commun » aux divers acteurs, leur permettant non pas tant de développer des consensus mais de partager des perspectives quant aux enjeux qui s'offrent à la société urbaine ;
- D'une « permanence dans le temps » ou tout au moins d'une temporalité largement partagée par les acteurs et qui permet l'émergence d'une ou de visions stratégiques ;
- D'un « contexte d'actions et de terrain » qui force les acteurs à œuvrer aussi en temps réel sur des lieux et des cadres bâtis.

<sup>9</sup> Ascher FRANCOIS. « Métapolis ou l'avenir des villes ». Paris, 1995. P238.

<sup>10</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY. Op.cit. p 648.

<sup>11</sup> Patrizia Ingallina. « Le projet urbain ». Que sais-je ? 1<sup>er</sup> édition, 2001. Paris.

<sup>12</sup> Hélène Laperrière, « lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais », lieux culturels et contextes de villes, 1998, p116.

C'est l'articulation de ces composantes (volonté, situation, référent, permanence et contexte) qui définit le projet urbain.

Se situant dans une zone industrielle, cette partie de la recherche se doit de s'intéresser plus particulièrement aux différents types d'intervention (régénération, revitalisation, renouvellement...) qui sont autant de leviers du projet urbain qu'il s'agit d'explicitier d'un point de vue théorique et d'en envisager l'application au sein de la zone étudiée.

Ce faisant elle relève le système d'acteurs en présence, conséquence des processus examinés dans les chapitres précédents. L'examen de ce système d'acteurs révèle des structures économiques et des structures spatiales sur lesquelles il est tout à fait loisible et nécessaire de construire une démarche de projet urbain.

CHAPITRE 01 : PROJET URBAIN ET LOGIQUES  
TERRITORIALES : LITTORALISATION ET  
INDUSTRIALISATION DE LA VILLE DE BEJAIA

---

## **Introduction**

Le présent chapitre, s'inscrit dans la dimension multiscalaire du projet urbain. Il aborde de ce fait les déterminations stratégique et territoriale du développement spatial de la ville de Bejaïa.

Insérer la zone d'étude au sein de ses différents espaces d'appartenance revient à esquisser un premier élément d'une grille d'analyse d'un territoire pour et par la démarche du projet urbain. Il s'agit également de repérer les liens et interactions éventuels pouvant exister entre les différentes échelles spatiales allant du global au local. Chacune de ces échelles exerçant ses propres influences et présentant ses propres potentialités et exigences au sein desquelles tout projet urbain doit s'inscrire.

À ce titre, le questionnement premier de ce travail, en l'occurrence la rupture ville-mer est donc abordé dans ce chapitre en tant que résultante des grandes politiques d'aménagement du territoire. Les configurations régionales, locales et urbaines dans lesquelles se situe la zone d'étude sont ainsi successivement examinées.

Le processus historique de formation de la ville côtière de Bejaia est d'abord présenté ainsi que l'image qui s'en est formée offrant à la ville son identité. Cette première échelle temporelle montre une évolution lente sur plusieurs siècles.

Ensuite, le processus de littoralisation est examiné à travers d'une part le phénomène d'industrialisation lié aux activités portuaires et d'autre part à travers l'aménagement touristique issue des politiques de relative libéralisation de l'activité immobilière connues pendant la deuxième moitié des années quatre-vingt.

L'analyse de ce processus met en évidence les différents problèmes et déséquilibres environnementaux et socioéconomiques connus par la ville de Bejaïa au sein de ses différents espaces naturels. C'est à cette période qu'apparaît le déclin du système urbano-portuaire et la rupture ville-mer connus à ce jour par la ville de Bejaïa. Les nombreuses manifestations spatiales et fonctionnelles sont ainsi présentées et traitées au sein de cette partie.

Ensuite, une tentative d'identification des différents espaces d'appartenance de la ville de Bejaïa va de pair avec la mise en évidence d'autres phénomènes pouvant la replacer dans d'autres logiques de croissance plus en rapport avec la démarche de projet urbain telles que l'aménagement en profondeur intégré entre littoral et arrière-pays, la mobilité ainsi que

l'intégration aussi bien des divers secteurs économiques (agriculture, artisanat...) que des différents acteurs sociaux dans tout projet.

Enfin, ce chapitre tente d'amarrer la démarche du projet urbain aux récentes préoccupations sur le développement durable matérialisées par une série de mesures et d'instruments visant à protéger le caractère naturel du littoral Béjaoui. Cependant, la plupart des documents concernant ce sujet, notamment le Plan d'Aménagement Côtier de la ville Bejaïa, étant en cours d'élaboration, il ne nous a pas été possible ni de les consulter ni de juger de leur impact. Nous nous donc contentés d'évoquer cette tendance émergente dans la politique environnementale de la ville de Bejaïa tout en présentant en annexe quelques plans d'aménagement côtier à titre informatif.

### **1. Le processus historique de littoralisation de la ville de Bejaïa**

L'émergence de Bejaïa en tant que ville côtière a pris place au sein d'un long processus historique qui favorisa son rayonnement aussi bien maritime que sur l'arrière-pays fondée sur l'activité commerciale et l'ouverture sur la mer. Ce qui confèrera à la ville une identité et un patrimoine historiques fondé sur son caractère maritime et portuaire.

Bejaïa, à l'instar de la majorité des villes Algériennes a connu une croissance spatiale qui s'est faite selon six grandes époques. Chacune de ces époques correspond à un développement caractérisé par une configuration spécifique et comporte des d'unités morphologiques déterminées par des facteurs d'ordre économique, social et spatial. Bejaïa fut habitée depuis les temps les plus anciens, de nombreux vestiges l'attestent : Occupation des grottes des AIGOUADES, Station de pêche et un tumulus au pic des singes...

Dans les temps préhistoriques, la présence de l'homme à Bejaïa et sa région sont attestées à divers endroits. La station et la grotte d'ALI BACHA représentaient l'époque la plus ancienne de l'occupation humaine à Bejaïa. Les vestiges recueillis sur les lieux remontent au paléolithique moyen (de 40000 à 20000 ans).

« Du côté des Aiguades et du Pic des singes, les structures préhistoriques ainsi que le mobilier retrouvé nous amènent au temps néolithique (-10 000 ans époque de la toute première révolution sociale de l'humanité avant de rentrer dans l'histoire »<sup>13</sup>.

---

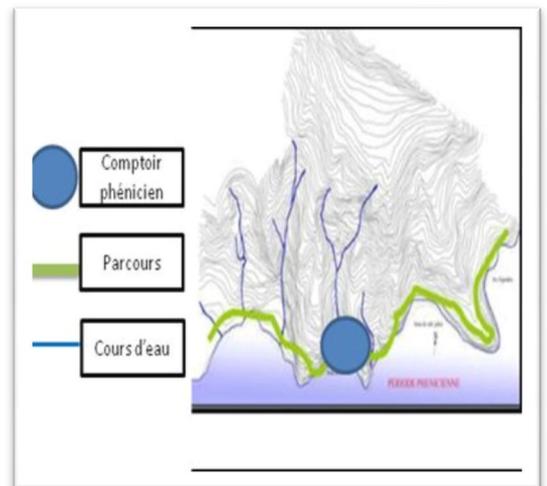
<sup>13</sup> : Textes circonscription archéologique de Bejaïa et GEHIMAB (groupe d'études sur l'histoire des mathématiques à bougie médiévale)

La ville de Bejaia d'après son tissu actuel n'est que le résultat d'une stratification complexe, issue de la superposition et de la sédimentation de plusieurs couches historiques et plusieurs interventions. En effet, « la structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans l'histoire par une succession de réactions et de développements à partir d'un état antécédent »<sup>14</sup>.

Partant de là, nous essayerons de suivre cette logique à travers cette lecture de la croissance de la ville de Bejaia. nous essayerons de retrouver et de comprendre les éléments qui ont conduit à la formation et la transformation de la ville afin d'identifier les permanences, les éléments régulateurs de sa croissance, les différents moments de rupture et la compréhension de la crise urbaine actuelle, qui nous permettront d'établir des repères utiles pour toute action ou projet futurs.

### 1.1. Bejaia Comptoir Phénicien: « 12 - 9 s. Av JC »

Les phéniciens qui ont fondé Carthage au IX siècle Av. JC ont poussé leurs bateaux jusqu'en Espagne. Les grands vents et les hauts fonds ne leur permettaient pas de tenir la mer pendant longtemps et rendait extrêmement dangereuse la navigation de nuit. Pour des mesures de sécurité des points d'arrêts la nuit, étaient nécessaires afin de reprendre la mer le lendemain, ce qui incitât les Phéniciens à organiser des petits ports le long de la côte algérienne, espacés de 30 à 40Km, ce qui équivaut à une journée de navigation, et ce qui permet aux navigateurs d'éviter la



Carte 1: Bejaia comptoir phénicien. Source: la direction du cadastre de Bejaia

navigation nocturne et pendant les mauvais temps. « La position géographique privilégiée de la région de Bejaia a permis l'installation d'un comptoir (Emperia) phénicien »<sup>15</sup>. Les phéniciens se sont installés à Bejaia pour deux raisons :

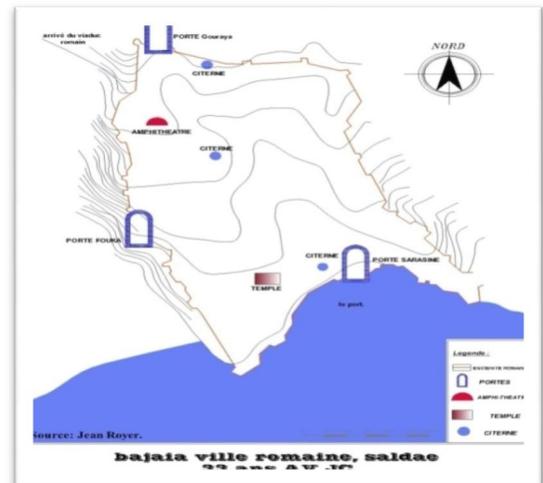
- L'existence des caps protecteurs (Cap Carbon et cap Bouak).
- L'existence d'une population avec laquelle ils ont établi des échanges commerciaux, d'où la création d'un marché d'échange.

<sup>14</sup>Albert LEVY : Plan d'architecture de la ville. Ed CULVA Venise 1989.

<sup>15</sup> Laurent-Charles Féraud, *Histoire de Bougie*. Paris, Bouchène, 2001. p125

## 1.2. Bejaia ville romaine : « saldae » 33 ans AV- JC

Cette occupation de la ville par les romains s'inscrit dans un cadre économique, c'est pour cela, ils avaient aménagés un port à proximité des terres agricoles en assurant un réseau de communication pour transporter les débits de produits vers le port de l'Italie. « Le port servit aussi le lieu d'acheminement du blé venu des hauts plateaux (de l'Algérie) vers Rome ». <sup>16</sup>



Carte 2: Bejaia ville romaine. Source: la direction du cadastre de Bejaia

Le choix du site d'implantation de la ville romaine était fondé sur les potentiels qu'offre cette structure

naturelle : salubre non marécageuse, permettant le déchargement et le chargement des marchandises.

Les romains ont exploité la structure topographique qui représente le premier élément déterminant de la structure urbaine pour définir le tracé de l'enceinte d'environ 3Km de circuit qui définit le dedans et le dehors de la cité de Saldae, et qui se superpose sur deux lignes de crêtes du côté Est et Ouest, la mer au Sud et le mont de Gouraya au Nord. « La ville fut ramassée et condensée dans un mur d'enceinte de 3 kilomètres » <sup>17</sup>.

L'enceinte est percée par trois portes assurant l'articulation de la cité avec son territoire :

- La porte Sarrasine : assurant l'articulation avec la voie maritime.
- La porte El Fouka : assurant l'articulation avec le chemin d'exploitation agricole.
- La porte Gouraya : qui assure l'articulation avec le mont de Gouraya.

Deux tracés caractérisent cette cité : le Documanus d'Est à l'Ouest à partir de la porte El Fouka et le Cardo du Nord au Sud à partir de la porte Sarrasine. Leurs intersections portent un temple qui constitue le premier pôle de croissance de la ville de Bejaia (l'actuelle mosquée Sidi El Mouhoub). Sur le Documanus il y a l'édification de deux forts Bridja et Moussa.

La construction de Saldae fut avec tous ses édifices : le forum, le temple l'amphithéâtre, les thermes, en plus la cité fut dotée d'une canalisation d'eau suivant le tracé d'un parcours

<sup>16</sup> Slimane MERZOUG : *la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia*. Bejaia 2005. p 90

<sup>17</sup> Mokhtar KHELADI : *urbanisme et système sociaux, la planification urbaine en Algérie*, édition casbah, Alger, 1993.p 61.



commerciaux ont été très développés avec les pays suivants : l'Italie (Pise, Gênes, Venise), l'Espagne et la France (Marseille). »<sup>20</sup> El Idrissi, natif de la région nous en dresse le tableau suivant : « ...les vaisseaux y abordent, les caravanes y viennent, et c'est un entrepôt de marchandises. Les habitants sont riches et plus habiles dans les divers arts et métiers qu'on ne l'est généralement ailleurs, en sorte que le commerce y est florissant. Les marchands de cette ville sont en relation avec ceux du Sahara et de l'ouest... les habitants se livrent à l'exploitation des mines de fer. En un mot, la ville est très industrielle...c'est un centre de communication ». <sup>21</sup>

De très nombreux étudiants vinrent de toutes les régions pour étudier la théologie, les mathématiques ou le droit. La ville fut également un lieu de pèlerinage hautement vénéré pour les musulmans, ce qui lui valut le nom de « petite Mecque ». <sup>22</sup>

#### 1.4. Bejaia ville espagnole: « Buggia » 1509 – 1556

Les Espagnols ont occupé Bejaia pendant 45 ans, et la nommèrent Buggia. On assiste ici à une décroissance urbaine dont le périmètre urbain a été réduit à 1/3 de l'enceinte romaine, et les 2/3 sont délaissés et abandonnés pour des raisons économiques et défensives. Ils ont défini de nouvelles limites de l'enceinte qui définissent le dedans et le dehors ; L'enceinte passée par le fort Barral suivant la partie supérieure du jardin situé au bas de la porte El Fouka, et atteint la Casbah.

De l'autre côté partant également du fort Barral et aboutissant au fort Abd el Kader, cette enceinte percée par les mêmes portes Hammadites mais avec la création d'une autre au nord (Porte des Vieillards).

Bejaia était étendue sur 37 ha, à l'intérieur on assiste à la restauration du fort de la Casbah, Abd El Kader, et la construction du fort Moussa sur les traces du palais de l'étoile, le fort Bridja sur l'emplacement du palais de la perle, et du fort Gouraya. Ainsi la reconversion de la mosquée en église.



Carte 4: Bejaia ville espagnole. Source: direction du cadastre de Bejaia

<sup>20</sup> Slimane MERZOUG. Op. Cit. p 91

<sup>21</sup> Mokhtar KHELADI. op. cit. p72

<sup>22</sup> Louis SALVATOR, « bougie la perle de l'Afrique du nord », Édition l'harmattan, 1999. p65.

### 1.5. Bejaia régence Turque: « La Médina » 1555 -1833

Bejaia devient une régence Turque en 1555, pendant cette époque la ville était loin de son image du centre intellectuel et politique du Maghreb puisqu'elle a perdu sa grandeur et sa prospérité par rapport aux périodes précédentes. On l'appela « la Médina ».

La Médina était implantée sur le même périmètre urbain Espagnol, avec la permanence de l'enceinte qui définit toujours le dedans et le dehors, et qui se superpose sur les lignes de crêtes Est et Ouest, ces derniers sont percés de quatre portes qui articulent la ville à son territoire. (Porte El Fouka, porte des Vieillards, porte Sarrasine et porte de la Casbah).



Carte 5: Bejaia régence turque. Source: direction du cadastre de Bejaia

Sa structure urbaine est caractérisée par la centralité de la mosquée Sidi El Mouhoub, comme centre spirituel, le souk et la place Fatima comme centre économique. La ville est bâtie sur l'idée du marché.

« La mosquée et le Souk, forment ainsi le cœur de la cité, ils articulent au croisement des grands axes de parcours, sont les points d'aboutissement (ou de départ) de l'ensemble des cheminements tant physique que sociaux »<sup>23</sup>.

Notons aussi la permanence des quatre forts de surveillance, les mosquées reprennent leur fonction de culte et la reconversion de l'église cathédrale en mosquée. On constate ainsi l'existence d'une autre place à côté de la Casbah qui jouait probablement le rôle d'accueil pour les étrangers venant de la mer.

Depuis la première installation jusqu'à l'époque turque, le processus de formation et de transformation de la ville de Bejaia et son port, est le résultat de stratification de plusieurs couches, et du fait que chaque civilisation installée sur le site s'inscrivait dans le périmètre déjà établi, en adoptant les tracés majeurs et en renforçant l'armature urbaine. La ville, à en juger par l'étendue de son enceinte, avait une certaine importance. C'était aussi un port très actif fréquenté

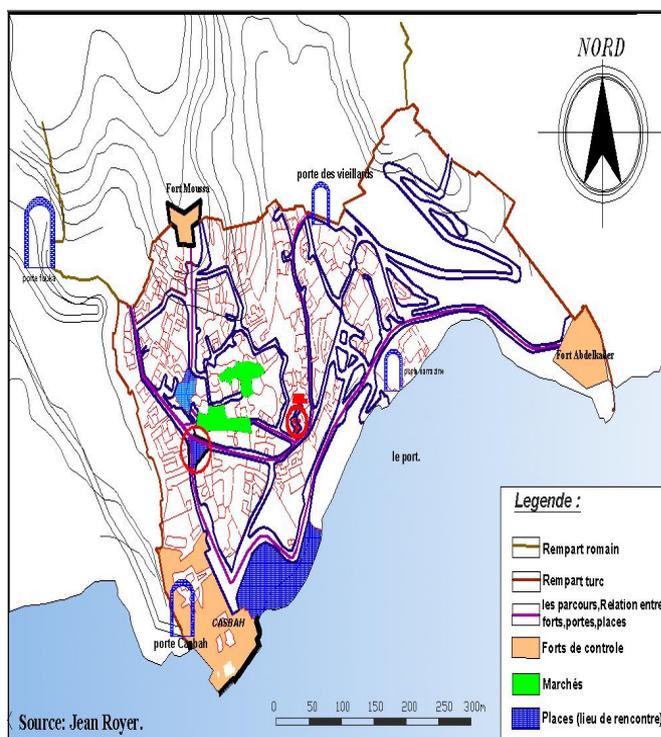
<sup>23</sup> Grandet Denis (1986) : architecture et urbanisme islamique. Ed OPU, Alger, P35.

par les négociants chrétiens, ceux des républiques italiennes comme pise ou gènes, ainsi les catalans et les marseillais car son mouillage était très sur et son commerce florissant (vins, étoffes, laines, grains, cires et cuirs).

### 1.6. Bejaia ville française : « Bougie 1833-1958 »

Dés la prise d'Alger en juillet 1830, les autorités Françaises ont porté leurs intérêts sur d'autres villes Algériennes et notamment Bejaia, et ce n'est qu'en 1833 qu'ils s'emparèrent de la ville sous les ordres du général Trézel.

On a pris le moment d'installation des français en 1833, comme moment de référence, car la ville était parfaitement délimitée par des remparts qui séparent nettement le dedans et le dehors, la relation ou l'échange avec l'extérieur se faisait par les anciennes portes, ainsi que la permanence de certains éléments structurants à l'instar des forts (qui



Carte 6: Bejaia ville française. Source direction du cadastre de Bejaia

constituent des points de contrôle pour la ville), les places et le marché, et les parcours qui suit les courbes de niveaux et qui sont superposés sur des voies déjà existantes.

A l'arrivée des français en 1833, le port fut redynamisé grâce aux travaux entamés dès 1834, soit une année après l'occupation de la région. Vers la fin du 19eme siècle des travaux de protection, d'accostage et plusieurs quais ont été réalisés à cette période. La construction de l'ancien port a été achevée en 1911 et vers les années 30, ce dernier a été renforcé par le deuxième bassin « arrière port », tout les deux destinés pour le trafic de marchandises générales. A la découverte du pétrole dans le sud algérien, la France a entamé la construction des installations portuaires qui vont servir pour ce nouveau trafic acheminé du Sahara « hassi messaoud ». L'avant port a été construit pour répondre à ce besoin. En effet, ce dernier est bien situé pour l'exportation vers la France, ainsi que bien protégé par des rochers et des montagnes séparant le port en question de la zone d'habitation. Les travaux de liaisons ont débuté en aout 1958 par une conduite de pétrole

sur 670 km entre hassi messaoud et le port de Bejaia. Vers la fin de l'année 1959, le port pétrolier est devenu fonctionnel, ainsi pendant l'année 1960, il a traité 6.5 millions de tonnes de pétrole. « Quant au trafic hors hydrocarbures, celui-ci concerne « exportation de vin, les figues sèches, les caroubes, les têtes de bétail, le liège, le sparte (alfa) (exporté pour l'Angleterre, transforme en pate de papier), les oranges, le blé dur, le crin végétal (exporté vers l'Allemagne et l'Autriche). Les produits de pêche sont expédiés à Alger, Marseille et en Italie. A l'importation les produits étaient dominés par les biens manufacturés. »<sup>24</sup>

### **1.6.1. L'image de La ville de bougie avant 1871**

L'image historique de la ville de Bejaia nous est parvenue à travers plusieurs récits et quelques illustrations d'époque. C'est à travers ces documents que nous essayons de la restituer et d'en entrevoir la pertinence au sein du contexte actuel.

C'est ainsi que bougie s'offre à nous vue du mouillage. Limitée à gauche par la casbah, puis par les maisons en terrasses. Au milieu, près de la place, le nouveau grand bâtiment du maire, la charmante église avec son dôme et au-dessus la caserne fortifiée. En bas, près de la mer, l'arche de la porte de la mer de l'ancienne fortification avec à sa droite un chemin qui mène au quai de la marine et, tout en haut, du même côté, les premiers profils de la masse montagneuse du Gouraya.

Bougie offre de la mer une image de bonheur et d'aisance, nulle part un signe de pauvreté, rien de délabré excepté les ruines du vieux mur d'enceinte de la ville. Le soir aussi quand le soleil à depuis longtemps disparu derrière les hauteurs, la ville offre une vue charmante avec les nombreuses lumières brillantes venant de chaque maison. Et quand celle-ci s'éteignent petit à petit, ces jours ou la lune s'éternise dans la nuit et se lève tard, alors c'est une image fantastique. Les façades des maisons semblent deux fois plus longues à cause des ombres, et deux fois plus hauts paraissent les monts de Gouraya au dessus desquels, portés par un léger vent du sud, les nuages défilent tels les fantômes, tantôt comme coton, cernés d'argent et illuminés par la lune, tantôt sombres, imprégnés d'eau et lourds, tantôt transparents telle de la fumée en suspension, ils s'éloignent rapidement et voilent même souvent la lune. Ensuite, c'est calme dans le port et sur

---

<sup>24</sup> Slimane MERZOUG. Op. Cit. p91

les hauteurs. « L'heure avance, le ciel s'éclaircit peu à peu et la lune semble rester l'unique maître. »<sup>25</sup>

A l'exception du golfe du Tunis, nulle part sur toute la cote nord-africaine du cap bon au cap spartel, la cote ne pénètre autant à l'intérieur des terres que dans le golfe de bougie, ou elle forme la baie la plus profonde entre les corniches avancées du cap bougaroni à l'est et celles du cap bengut à l'ouest. C'était comme on le comprend, une circonstance bien trop tentante dont les arabes navigant en mer surent aussitôt profiter, d'autant plus que la terre avançant ainsi accordait la meilleure protection naturelle, plus que celle de Bône, stora, Alger et Arzew.

« Le golf de bougie fait vingt huit mille de largeur et huit mille de profondeur et est délimité par le cap carbon et le cap cavallo. Le coté méridional de la chaine montagneuse forme trois baies avec les avancées du cap bouak, du fort Abd-el-Kader et de la casbah. »<sup>26</sup>

L'ennemi de la rade de bougie est le vent de nord-est qui poussent les vagues avec violence et détruit tout ce qui a été érigé ou créé sur le rivage. Le vent du nord y pénètre aussi puissamment, alors que, protégé par la double avancée du cap carbon et du cap bouak.

Sur la plage de bougie jusqu'au cap bouak. Du point de vue de la beauté, cette promenade de bord de mer ne peut être comparée à aucune autre. Chaque tournant du chemin révèle un nouveau groupe de rochers côtiers, parmi lesquels les parties les plus éloignées avec les parois abruptes plus au moins saillantes de l'avancé du cap bouak forment tel un décor, l'arrière plan. Loin au large, on observe la haute mer et la cote qui se détache progressivement des collines et entoure le golfe de bougie. On ne peut jamais se rassasier de cette promenade et, jour après jour, on arpente avec plaisir le chemin, on se repose sur les blocs de conglomérat écroulés sur le rivage, on épie dans les profondeurs les poissons brillants ou l'on écoute le gazouillement des oiseaux dans les buissons. « Dès que l'on contourne le coin du vieux château, toute cette partie est aussi entièrement protégée du vent du nord ouest et il y domine un printemps éternel »<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Louis SALVATOR. Op cit. p49

<sup>26</sup> Louis SALVATOR. Op Cit. p 51

<sup>27</sup> Idem. P 85



Photo 2 : espace de distraction et de repos, au bord de mer, à l'avant port.



Photo 1 : vue sur l'ancienne ville et le port, à partir de oued Soummam



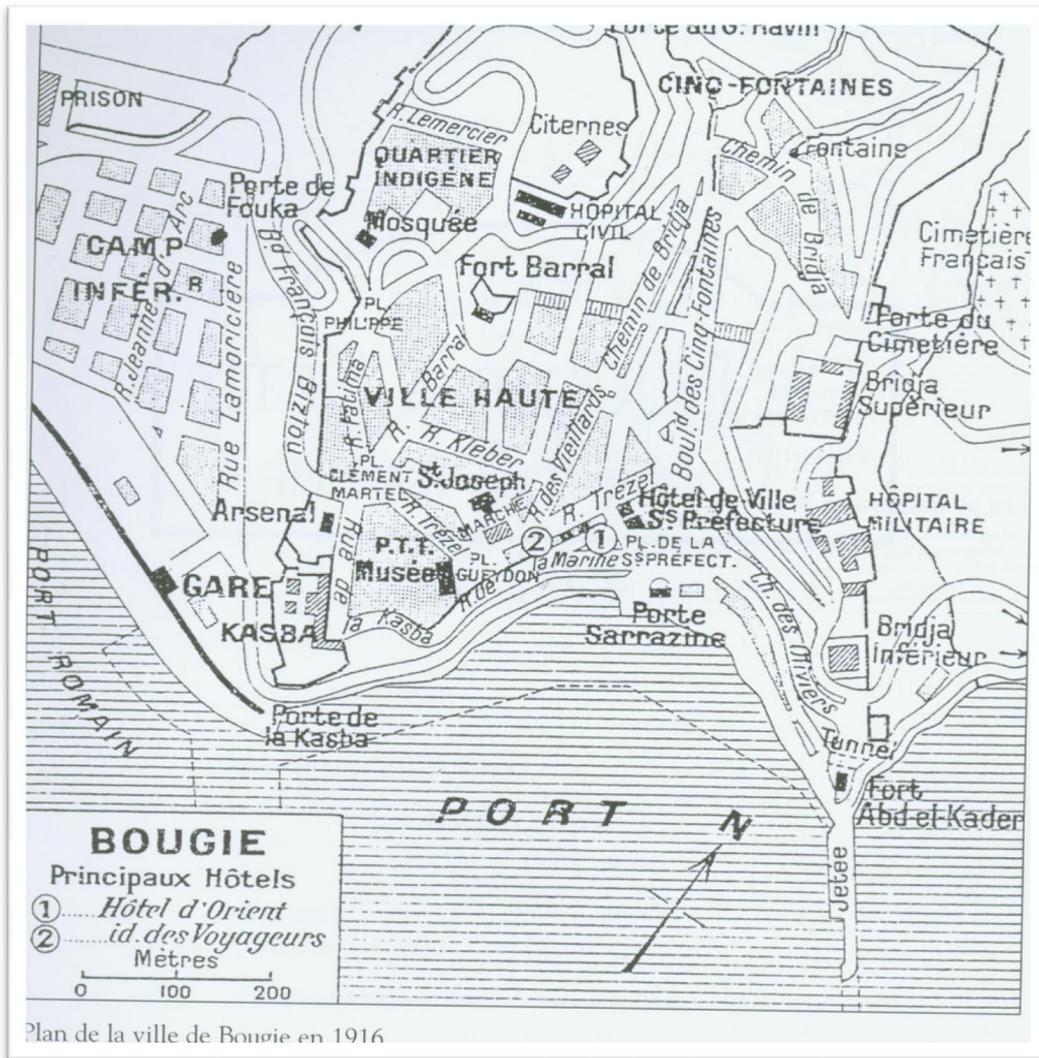
Photo 4 : vue sur la promenade du bord de mer et les différents paysages naturels de Bejaïa.



Grâce à ces cartes postales du port et des quais prises dans les années trente, on peut suivre l'évolution de l'urbanisme depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à cette période intermédiaire.

Photo 3 : vue sur le vieux port, et l'ancienne ville avec ses bâtis en cascade

**Cette planche nous montre quelques images anciennes de la ville de béjaia. Source : Direction de la culture de Bejaïa**



Carte 7 : plan de la ville de Bejaïa en 1916.

### 1.6.2. L'évolution de la ville dans la période (1871- 1958)

Ce n'est qu'après l'écrasement de cheikh Amokrane et de cheikh ahadad en 1871, après le senatus consulte, après que les troupes coloniales eurent dépassé Ghardaïa et Colomb Béchar, c'est-à-dire un demi siècle après le débarquement, que les français se sentirent assez solidement établis et ne voyaient plus la nécessité d'être protégé par l'enceinte, ce qui explique leur extension vers la plaine. Vu la contrainte du site dès le début de cette opération, la croissance va s'orientée vers la plaine par la destruction de l'enceinte sud-ouest, et son remplacement par une voie carrossable (actuel boulevard Amirouche). Le quartier sidi sedik est le premier quartier projeté sur la plaine suivant le tracé agricole déjà existant. Aujourd'hui des constructions nouvelles ont pris place dans quelques ilots de ce quartier. Cela a engendré la défiguration du

paysage de ce dernier. **Dans la période qui sépare 1891 et 1920**, de nouveaux tracés urbains et de nouvelles constructions sont créés en continuité de la phase précédente. On cite parmi eux la création d'un nouveau seuil de la ville « la place du square » renforcé par des équipements nouveaux tels que l'église « sainte Thérèse », 1880-85 un hôpital 1894, la prison 1902, le théâtre 1904, le musée. Et par conséquent la place d'Arsenal perd son rôle comme seuil de la ville et devient place de premier ordre regroupant tous les équipements civils de la ville à savoir le Lycée, Théâtre (1894) et la poste (1904). Avec ce nouveau seuil on assiste à la création d'un deuxième quartier de la plaine en continuité du premier. Cette période est caractérisée aussi par :

- La préparation d'un tracé pour la zone portuaire, en reculant l'ancien port Romain par un remblai pour attribuer la vocation commerciale à la ville.
- L'aménagement du front de mer par la création du boulevard de la Marine qui relie la Casbah au fort Abd El Kader.
- La construction du chemin de fer qui prend son point de départ du port jusqu'à la ligne de fer qui relie l'est à l'ouest de l'Algérie à Beni Mansour du côté sud de la wilaya. Son rôle était très important pour le déplacement des marchandises ainsi que la population, mais il constitue une barrière pour la croissance urbaine du côté est, et a donné une orientation pour le développement et l'étalement urbain.
- La construction de l'image européenne par l'achèvement des travaux du balcon sur mer « la place Gyedon l'actuelle 1<sup>er</sup> novembre ».



Photo 5 : vue sur la place Gyedon, à partir du bâtiment pont. Source : space Algérie. over.blog.com



Photo 6 : vue à partir de la place gyedon sur le golf de Bejaïa. Source : space Algérie. over.blog.com

**La période 1920-1958** est caractérisée par la densification des tissus urbains existants. En effet, on note la densification du territoire Nord jusqu'à saturation par les autochtones, ce qui a engendré la création d'un nouveau quartier illicite (Lacifa) sur la partie Nord de l'actuel boulevard de la Liberté. Ces deux quartiers sont séparés par la bande du bois sacré qui marque la rupture du tissu urbain. C'est une croissance discontinue définie par P.PANERAI comme suit : « la croissance discontinue se présente comme une organisation plus globale du territoire, ménageant des coupures (végétales /agricoles) entre les parties anciennes et l'extension ». Ainsi que la même opération s'est faite au niveau des deux quartiers de la première extension sur la plaine (quartier Sidi Seddik et le 2<sup>ème</sup> quartier).

On note aussi dans cette période l'achèvement des travaux du port, de l'avant port et de l'arrière port qui renforce la signification de la porte de la ville par la mer. Une jetée de 3km et un aéroport sont construits. Et pour renforcer la liaison entre l'ancienne ville (haute) et le port, ils ont construit un immeuble pont notamment sous le boulevard de la marine pour enrichir la façade maritime de la ville. Toujours dans le cadre de la réalisation d'infrastructures, on note la

projection des barres le long du boulevard Amirouche afin de renforcer la soudure entre la ville haute et l'extension sur la plaine. La ville connaît, également l'émergence d'une nouvelle fonction par l'installation de quelques unités industrielles à la périphérie de la ville derrière la ligne de chemin de fer, ou il y a eu création des petites industries.



Photo 7 : vue sur le port, qui montre son accessibilité aux citoyens avant 1962. Source l'EPB

## 2. Industrialisation, littoralisation et rupture d'équilibre

À l'instar de toutes les villes côtières dans le monde, la ville de Bejaia s'est historiquement inscrite dans une logique de littoralisation qui s'est accentué depuis la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Deux facteurs déterminants caractérisent cette accélération du processus de littoralisation. D'une part, le développement de l'activité industrialo-portuaire induite par la réalisation des canaux de transferts d'hydrocarbures de Hassi Messaoud via le port de Bejaia et d'autre part à travers le développement d'un tourisme balnéaire important se situant principalement dans la partie est et ouest de la wilaya, notamment à Tichy et Aokas et tala ilef.

Ces phénomènes ont provoqué une concentration de l'urbanisation sur le littoral exerçant une pression importante sur le foncier agricole au niveau régional et une nette rupture entre les activités industrialo-portuaires et la ville au niveau urbain.

Il y a lieu également de noter le changement radical opéré dans l'inscription de la ville de Bejaia au sein des différentes échelles de l'armature urbaine : locale, régionale et nationale.

À l'échelle nationale, la ville est le débouché d'un axe Sud-Nord matérialisé par l'oléoduc (souterrain) mais dont les effets territoriaux ne sont guère visibles. À l'échelle urbaine, cependant, ainsi que précisé précédemment, les effets sont visibles par l'importance de son port.

À l'échelle régionale, la ville de Bejaia connaît des appartenances variables. Historiquement et jusqu'en 1974, elle faisait partie de la wilaya de Sétif qui formait une région géographique diversifiée et assez autonome dans la mesure où on y trouvait plusieurs zones naturelles : une façade maritime, des plaines côtières, une région montagneuse, les hauts-plateaux, voire des zones steppiques ouvrant sur le Sahara. Cependant les liaisons routières étaient difficiles malgré les efforts d'élargissement de routes et de creusement de tunnels pour traverser les régions montagneuses des Babors et des Bibans.

Paradoxalement, c'est en tant que chef-lieu de wilaya que la ville de Bejaïa connut le plus de problèmes de déséquilibres territoriaux et environnementaux. La dynamique industrielle, le développement du tourisme et la croissance démographique accentuèrent la pression sur les ressources foncières agricoles et urbaines ainsi que sur les qualités naturelles et paysagères de la région.

Adrien Fauve<sup>28</sup> met en évidence les risques de la littoralisation comme forme d'urbanisation portant atteinte à l'environnement côtier. Elle cite en premier lieu la pénurie d'eau liée à la fragilité des nappes phréatiques de l'eau de surface (lacs, rivières). Ce qui pour le cas Bejaïa représente un cas typique que ce soit pour l'alimentation en eau potable ou l'irrigation agricole. Il s'agit également de la consommation de sols fertiles rares le long des rives de la Méditerranée qui vient concurrencer l'activité agricole et menace la mise en valeur traditionnelle.

À ce titre et dans le cas de Bejaïa, nous notons une multitude de pressions sur le littoral. Cette pression concerne d'abord l'extension de la ville de Bejaia. En tant que chef-lieu de Wilaya depuis 1974 et l'élaboration d'un Plan d'Urbanisme Directeur, la ville fut organisée en plusieurs entités fonctionnelles, tel que la zone industrielle, les ZHUNs et les lotissements, le pôle

---

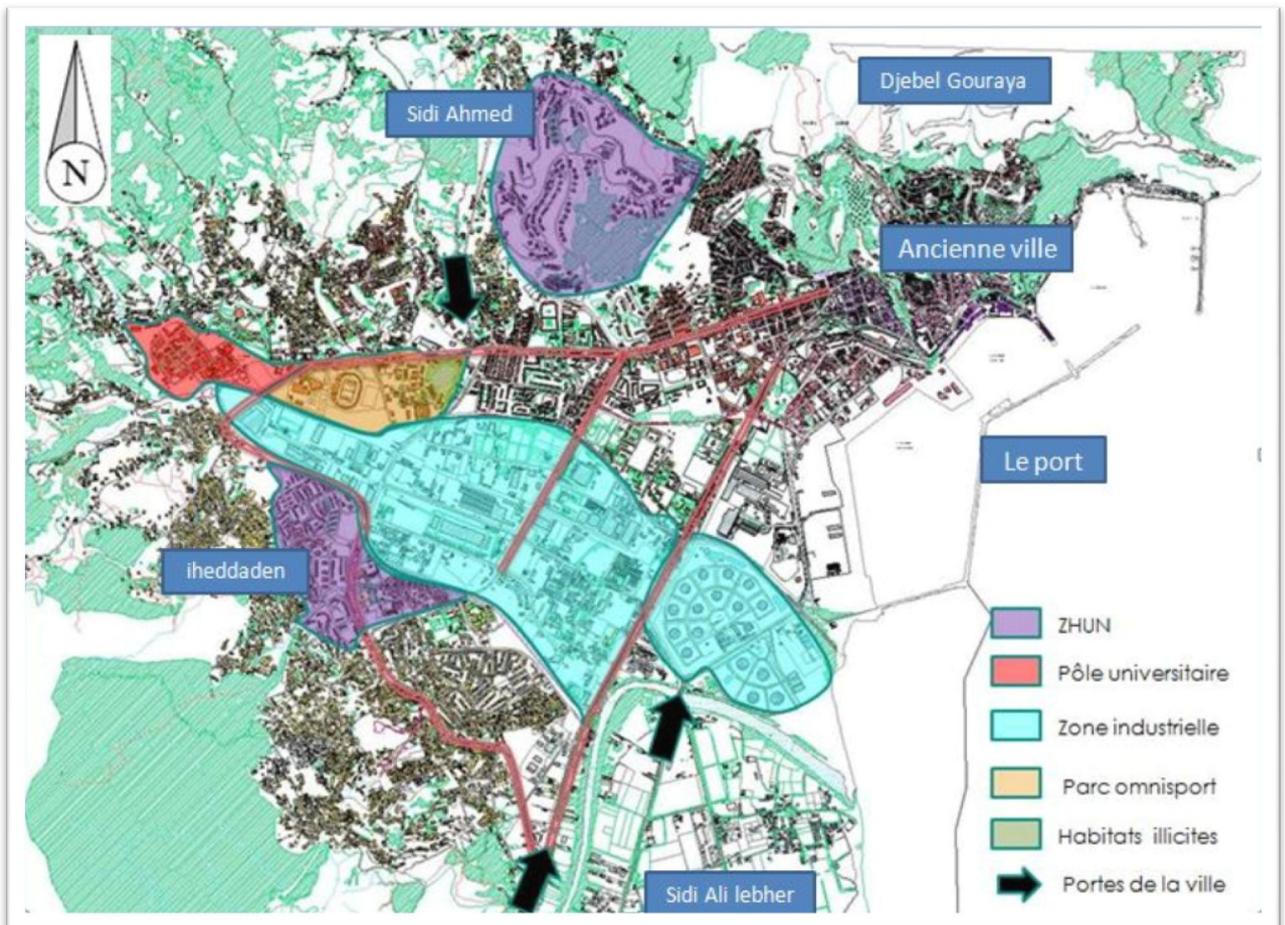
<sup>28</sup>Adrien FAUVE, "Auriez-vous dit "littoralisation" ?", Nouvelle Europe [en ligne], Jeudi 31 janvier 2008, <http://www.nouvelle-europe.eu/node/411>. Consulté le 28 mars 2015.

universitaire et le parc omnisports. Cette politique du zoning a engendré plusieurs directions de croissance ; le long des voies. « La voie porte l'urbanisation ».

Le PUD de Bejaia avait trois possibilités d'extension :

- Ou bien s'allonger vers le Nord-Ouest au flanc des collines, ce qui exige de grands terrassements qui impliquent de grands investissements ;
- Ou bien s'étendre en demi-couronne, autour de la baie quitte à enjamber la Soummam ou la détourner.
- Ou bien sacrifier le triangle fertile de la plaine (environ 800 hectares).

Le PUD opta pour la première et la troisième possibilité avec la projection en 1975/76 des ZHUN d'IHADDADEN sur les terres fertiles et la ZHUN de Sidi Ahmed sur le flanc du Nord-Ouest.



Carte 8 : les aménagements et orientations du PUD après 1974. Source : PDAU de Bejaia, traité par l'auteur

À l'échelle de la Wilaya, c'est l'étalement le long de la route nationale 09 qui rejoint la nationale 43 (Tichy, Aokas, Souk el Thenine) qui constitue l'essentiel d'une urbanisation littorale fondée sur le tourisme balnéaire et fortement consommateur d'espace agricole.

Cette littoralisation conduite par le développement du tourisme provoque l'émergence des éléments critiques suivants :

- Développement urbain souvent rapide et désordonné ;
- Nombre important de bâtiments habités seulement quelques mois dans l'année ;
- « Saisoniarisation » des services et du marché du travail ;
- Abandon des activités économiques traditionnelles en faveur d'activités peu durables ;
- Forte pression "anthropique" (de l'homme sur le milieu) sur des espaces restreints, avec consommation élevée de ressources et accumulation de déchets ;
- Responsabilité environnementale limitée et comportement non durables de la part des touristes<sup>29</sup>.

D'un point de vue environnemental, Fauve<sup>30</sup> évoque l'occupation croissante des embouchures de fleuves, de vallées et de lits de rivières éphémères (qui n'atteignent pas toujours les fleuves) par l'habitat. Ce qui, dans le cas de Bejaïa, nous le verrons plus loin, correspond à une urbanisation sous forme d'habitat illicite le long de l'oued Soummam.

Enfin, il est également fait état de la menace croissante des écosystèmes littoraux fragiles (zones humides, dunes, aires de repos et de repopulation des oiseaux migrateurs), de la perte irréversible de couvert végétal, de sites naturels et de leurs écosystèmes, de la pollution urbaine et industrielle et de la dégradation du paysage, changements microclimatiques etc.

### **2.1. Littoralisation et arrière-pays**

Ce processus de littoralisation demeure typique de nombreux pays méditerranéens où la croissance urbaine littorale, quel que soit son fondement, est marquée par la déstructuration de l'économie et des sociétés rurales traditionnelles des arrière-pays.

---

<sup>29</sup> Adrien FAUVE. Op. Cit.

<sup>30</sup> Idem.



Carte 9 : l'urbanisation concentrée sur les berges d'oued Soummam et au bord de la mer. Carte de la wilaya de Bejaïa et son environnement, Source : SDAT de Bejaïa

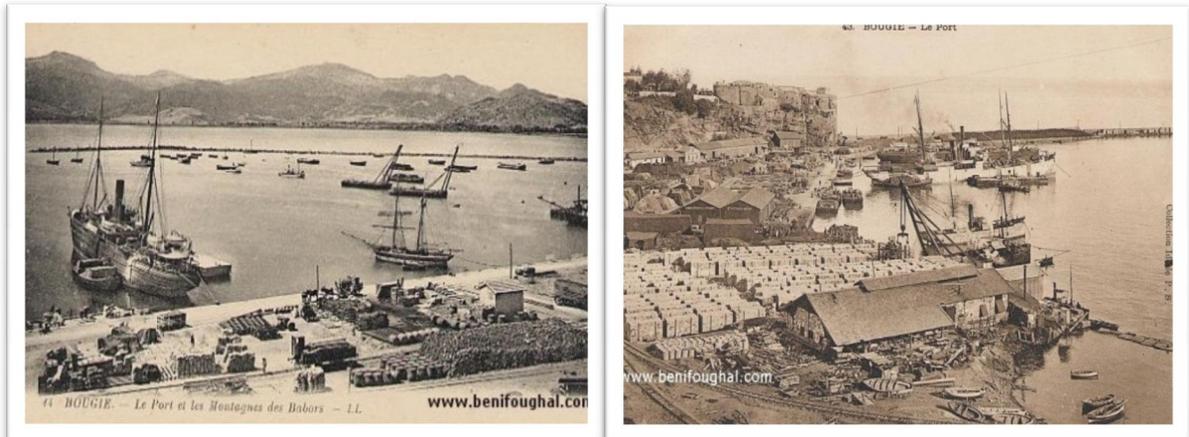
En replaçant la ville de Bejaïa dans sa région d'appartenance naturelle, on remarque que celle-ci est fortement structurée par l'Oued Soummam qui est longé par les routes nationales 12 et 26 ainsi que par la voie de chemin de fer qui se connecte au niveau de Beni-Mansour à la ligne est-ouest. Une autre armature urbaine constituée par une multitude de villages longeant le fleuve apparait ainsi pouvant induire de nouvelles logiques d'aménagement.

Cette configuration géographique place l'agglomération dans une situation intéressante non seulement par rapport à des possibilités d'extensions urbaines permettant une occupation plus harmonieuse du territoire mais également dans un objectif de développement d'un tourisme rural complémentaire au tourisme balnéaire. Ceci fait appel à la notion d'aménagement en profondeur sous-tendue par une politique de mobilité douce utilisant la voie ferrée existante.

Enfin, l'intégration de Bejaïa au sein de la région Nord-Centre par le SNAT 2030 rajoute une autre appartenance, administrative cette fois, qui est trop récente pour en évaluer les conséquences.

## 2.2. Littoralisation et industrialisation

À l'arrivée des français en 1833, le port fut redynamisé grâce aux travaux entamés dès 1834, soit une année après l'occupation de la région. Vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle des travaux de protection, d'accostage et plusieurs quais ont été réalisés à cette période. La construction de l'ancien port a été achevée en 1911 et vers les années 30, ce dernier a été renforcé par le deuxième bassin « arrière port », tous les deux destinés pour le trafic de marchandises générales.



**Photo 8: vues sur le port et les différentes marchandises embarquées au début de la colonisation française.**  
Source direction de la culture de Bejaïa



**Photo 9: vue sur les deux bassins (vieux port et l'arrière port).** Source direction de la culture de Bejaïa

À la découverte du pétrole dans le sud algérien, la France a entamé la construction des installations portuaires qui vont servir pour ce nouveau trafic acheminé du Sahara « Hassi-Messaoud ». L'avant-port a été construit pour répondre à ce besoin. En effet, ce dernier est bien situé pour l'exportation vers la France, ainsi que bien protégé par le cap Bouak, et l'avancée de la montagne (fort Sidi Abdelkader) qui le sépare de la zone d'habitation. Cette situation stratégique a permis au port de Bejaïa de devenir le premier port pétrolier en Algérie.

Les travaux de liaisons ont débuté en août 1958 par une conduite de pétrole sur 670 km entre Hassi-Messaoud et le port de Bejaïa. Vers la fin de l'année 1959, le port pétrolier est devenu fonctionnel, ainsi pendant l'année 1960, il a traité 6.5 millions de tonnes de pétrole. Quant au trafic hors hydrocarbures, celui-ci concerne « l'exportation du vin, les figues sèches, les caroubes, les têtes de bétail, le liège, le sparte (alfa) (exporté pour l'Angleterre, transformé en pâte de papier), les oranges, le blé dur, le crin végétal. Les produits de pêche sont expédiés à Alger, Marseille et en Italie. A l'importation les produits étaient dominés par les biens manufacturés.

À son indépendance, l'Algérie est devenue importateur de produits agricoles et alimentaires, inversant ainsi la situation d'avant l'indépendance, marquée par l'exportation de ces produits. « Les hydrocarbures ont remplacé l'exportation des produits agricoles et alimentaires qui, désormais, constituent l'essentiel des importations actuelles »<sup>31</sup>.



Photo 11: vue sur le port pétrolier. Prise par l'auteur en août 2014.

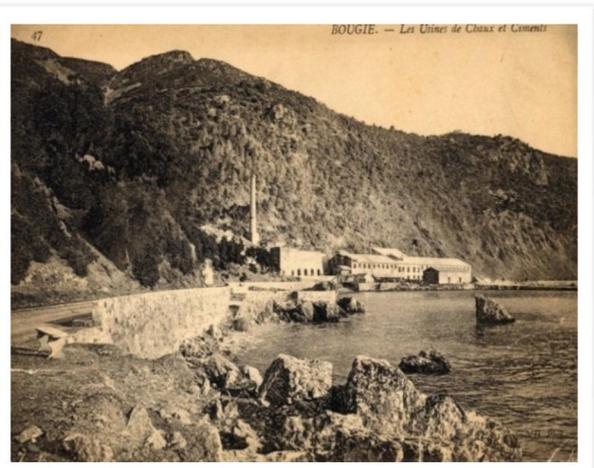


Photo 10: vue sur le bassin de l'avant-port avant la construction du port pétrolier.

---

<sup>31</sup> . Slimane MERZOUG. Op. Cit. p91



Photo 12: vue sur le vieux port et la partie basse de l'ancienne ville, juste après l'indépendance

### 2.2.1. Le port actuel de Bejaïa

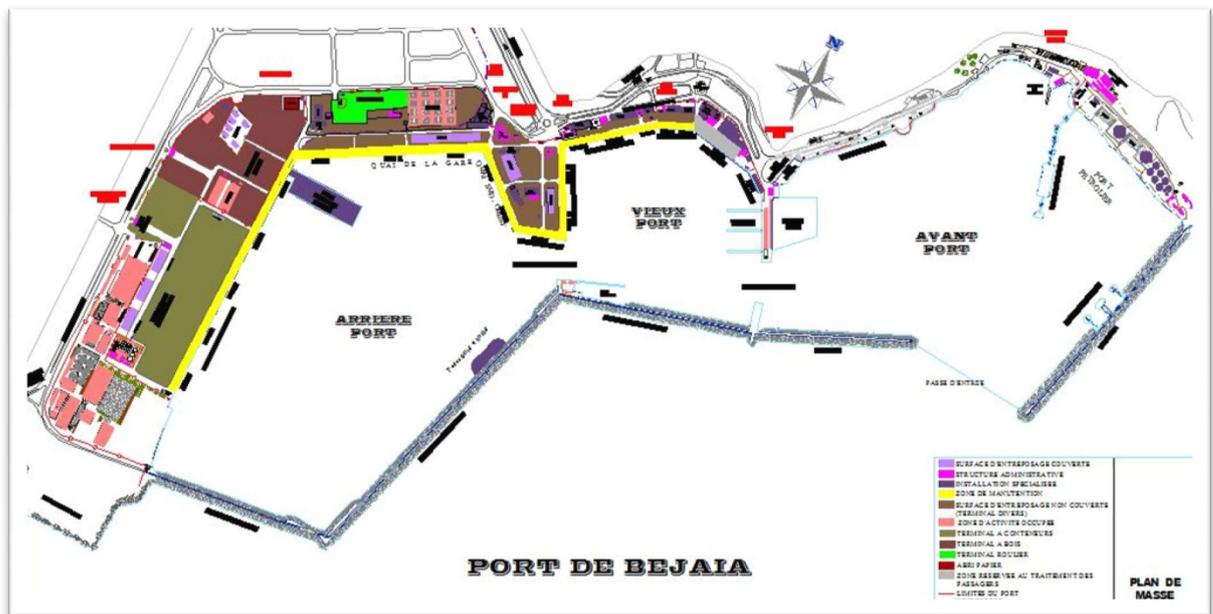
Le Port de Bejaïa a une situation géographique privilégiée qui est, en fait, un relais entre l'Est et le Centre du pays, ainsi qu'une zone d'ouverture sur la mer pour l'arrière-pays. Il dessert un hinterland important et très vaste. Actuellement, il est d'un intérêt national par les volumes des hydrocarbures traités à l'exportation et d'un intérêt régional et local du point de vue des importations de produits alimentaires, produits manufacturés et les matières premières nécessaires au fonctionnement des industries installées dans son hinterland

Le Port de Bejaïa est situé à environ 1,5 Km au Sud du Cap Carbon et du côté Ouest du Golfe de Bejaïa. Le Port actuel est protégé par les jetées Est (650 ml), Sud (450 ml), du large (1.500 ml) et de fermeture (800 ml).

Ces ouvrages de protection encadrent trois bassins, l'Avant-port (75 ha) le vieux Port (25 ha) et l'arrière Port (55 ha) qui couvrent ensemble une superficie de plan d'eau de 156 ha. Les ouvrages de protection (jetées) dont la profondeur atteint les 16 mètres, ont une longueur totale 3,4 Km.

Les terre-pleins délimités par la ville couvrent une superficie d'environ 50 ha, seul 21.5 ha sont utilisés comme zone d'entreposage dont leur superficie est répartie comme suit<sup>32</sup> :

- Zone d'entreposage terrain nu : 25 373 m<sup>2</sup>
- Zone d'entreposage couverte (Hangars) : 11 476 m<sup>2</sup>
- Parc roulier : 12 684 m<sup>2</sup>
- Abri papier : 1 286 m<sup>2</sup>
- Centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD) : 6 736 m<sup>2</sup>.
- Terminal à bois : 68 000 m<sup>2</sup>.
- BMT : 90 000 m<sup>2</sup>



Carte 10: le port actuel de la ville de Bejaia, source EPB, mai 2014

### 3. Le déclin du système urbano-portuaire

Les villes tirent un grand bénéfice du développement de leurs ports, en termes d'emploi, de recettes fiscales, de développement économique général (industrialisation). Mais en même temps le port peut avoir une influence négative sur la ville: congestion de la circulation, effets de coupure ville-eau, pollution de l'air, bruit, pollution lumineuse (terminaux en activité jour et nuit). De nombreux conflits peuvent se développer suite à l'éclatement des structures spatiales et sociales traditionnelles des ports, et au divorce croissant avec la ville.

<sup>32</sup> EPB : entreprise portuaire de Bejaia, en mai 2014

Le système ville et port entre dans une phase de désorganisation et de dysfonctionnement progressif, dont les causes sont diverses mais convergentes, se confortant les unes les autres, par effets négatifs d'entraînement.

A Bejaïa ce découplage entre ville et port est due aux installations industrielles, ou les prévisions et les précautions envers l'environnement immédiat ne sont pas suffisamment pensées ou pris en compte. Il est dû aussi aux manques de coordinations entre les différents acteurs de la ville, lors d'extension ou de nouvelle projection sur cet espace fragile et de contraintes l'interface ville-mer.

#### **4. Les raisons du déclin du système urbano-portuaire**

Les raisons qui ont engendré la rupture entre la ville de Bejaïa et la mer sont :

##### **4.1. Déficients de la politique d'aménagement urbain**

Si la question de la nature de l'outil le plus à même de servir la cause de développement urbain durable a été résolue dans les pays développés, en Algérie elle pose toujours un problème de taille. Les autorités centrales semblent convaincues que le PDAU, outil idoine, est en mesure de jouer le rôle du projet. Affirmer cela, c'est méconnaître en effet la nature et la consistance du projet urbain. Si le PDAU est un instrument d'urbanisme opérationnel, réglementaire, opposable aux tiers, non négociable et fermé, élaboré pour le moyen terme sans une participation effective de la société civile, appliqué par l'état et qui contrôle l'usage du sol, oriente la composition urbaine et assure la fonctionnalité de l'ensemble - le projet urbain est un processus quasi permanent, aux visées stratégiques, d'orientation, négociable et ouvert, révisable au fur et à mesure d'évolution de la situation et de développement urbain, qui implique les acteurs en place dans un processus de coproduction et même de cofinancement des actions arrêtées suite à un consensus négocié.

Malgré l'évolution du droit foncier et immobilier vers l'économie de marché et l'adoption de la politique de développement durable urbain, malgré les avertissements des chercheurs et des professionnels du métier, le PDAU et le POS continuent à trôner dans le chapitre de planification urbaine depuis 1990 comme seuls maîtres à bord.

Nous sommes donc désormais avertis des dangers que peut impliquer la mauvaise compréhension du caractère de la démarche du projet urbain. Il est intéressant par conséquent de

voir comment les expériences de projets urbains ont pris racine en réponse à la complexité des problématiques urbaines actuelles et à l'ampleur des défis qu'il faudra affronter demain en milieu urbain.

#### **4.2. L'avènement de la révolution industrielle**

La révolution industrielle s'agit bien de l'événement le plus marquant de l'histoire urbaine moderne, toutes les villes durant cette période ont connues de profondes mutations. La ville portuaire plus que toutes a vécu un ensemble de phénomènes qui l'ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel.

A Bejaïa, l'avènement de la révolution industrielle a généré l'implantation de différentes activités de vocation industrielle à proximité du port vue l'existence des conditions de leurs fonctionnements. Sauf que les répercussions sur le milieu naturel et le cadre de vie des citoyens est néfaste.

#### **4.3. Insuffisances de l'infrastructure routières**

Le port de la ville de Bejaïa connait une augmentation progressive dans la dynamique d'échange maritime, vu la forte demande induite par la croissance démographique. Pourtant la ville à beaucoup d'insuffisance dans l'infrastructure soit portuaires ou routieres. Le port garde toujours la configuration ancienne adaptée aux navires de petites tailles en raison également de la profondeur des bassins réduite par le phénomène d'envasement. Aussi les files d'attente sur rade demeurent des jours pour avoir le tour d'accéder au port.

L'infrastructure routière qui garde les anciens tracés se montre incapable d'assurer une bonne circulation des camions remorquant des conteneurs, qui doivent se frayer un chemin entre véhicules particuliers, autobus urbains, autocars provinciaux et même tricycles motorisés, aggravant ainsi les embouteillages dans la ville.

### **5. Prise de conscience et mesures de protection**

C'est ainsi, qu'après la succession de deux périodes, l'une d'industrialisation à outrance et l'autre d'urbanisation incontrôlée, l'Algérie s'oriente à l'aube du troisième millénaire vers une politique de protection et de conservation des zones littorales. Cette volonté se concrétise d'abord au sein de la loi

Face à ces pressions et au déficit d'aires protégées concernant les écosystèmes côtiers et marins, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE), a mis en place en 2002 un nouveau dispositif juridique et institutionnel, la loi Littoral, cadre d'action de la politique nationale de protection du littoral. Cette loi stipule notamment qu'il est désormais interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral, que l'utilisation du littoral doit préserver les espaces terrestres et marins remarquables et que les communes littorales doivent désormais être couvertes par un Plan d'Aménagement Côtier. La loi Littoral a conduit à la création en 2004, du Commissariat National du Littoral.

Cette loi relative à la protection et à l'aménagement du littoral, dite "loi littoral", a été publiée au Journal officiel le 5 février 2002. La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral.

Les principes fondamentaux inscrivent l'ensemble des actions de développement dans le littoral dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Ce qui implique la coordination des actions entre l'État, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement durable, de prévention et de précaution. L'État et les collectivités territoriales doivent respecter ainsi une série de dispositions telles que:

- veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime,
- classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non-aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique,
- encourager et œuvrer pour le transfert, vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

En outre, parmi les nombreuses dispositions de protection prévues par la loi littorale, il est à noter l'obligation de protection de l'état naturel du littoral où toute mise en valeur du littoral doit être effectuée dans le respect des vocations des zones concernées. La réglementation des espaces réservés aux activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports nautiques, le camping et le caravaning, même à titre temporaire ainsi que la limitation de l'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral à moins de trois

(03) kilomètres. Cette distance englobe le tissu existant et les constructions nouvelles. L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral est également interdite, à moins que la distance les séparant soit de cinq (05) kilomètres au moins sur le littoral. Enfin, toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral mis à part les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

En matière de réseau routier, les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage ou empiétant sur les cordons dunaires sont sévèrement limitées, voire interdites.

## **5.1. Instruments de mise en œuvre de la politique sur le littoral**

### **5.1.1. Le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL)**

L'avènement de la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral marque une politique de reprise en main des enjeux que représente le littoral.

Contenu et objectifs du Schéma :

- orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral ;
- classer et frapper des servitudes non-aedificandi les zones et milieux sensibles ;
- œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés des installations industrielles existantes dont l'activité présente des dommages pour l'environnement ;
- faire coexister établissements humains, infrastructures et activités en veillant à la prévention de la dégradation de l'écosystème ;
- maîtriser l'urbanisation ;
- assurer l'équilibre de l'écosystème littoral par la protection de la biodiversité marine et terrestre ;
- réduire voire éliminer à terme les pollutions ;
- prévenir le recul du trait de côte et l'érosion des bassins versants côtiers.

Dans ce cadre, des plans d'aménagement côtiers (PAC) sont établis pour toutes les communes littorales.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> SNAT 2025 : Schémas national d'aménagement du territoire. Version provisoire 2007.

### **5.1.2. Programme d'aménagement côtier (PAC)**

Un programme d'aménagement côtier pour la zone côtière algéroise (Algérie) a été adopté pour la période (2001- 2004). Ce programme a été mis au point à la demande du gouvernement Algérien qui a fait part de son adhésion active à la philosophie de la planification et de la gestion intégrée de la zone côtière algéroise et a invité l'unité de coordination du plan d'action pour la méditerranée (PAM / PNUE), pour l'amorcer.

« Le PACA de la zone côtière algéroise est le premier projet de ce type en Algérie et qui a conduit à la création du PAC des aires métropolitaines d'Annaba PACAN et d'Oran PACO, faisant la promotion d'une véritable démarche de gestion intégrée appliquée à un territoire côtier »<sup>34</sup>.

### **5.1.3. Le Plan d'Aménagement Côtier du littoral Algérien**

Dans le cadre de l'application des dispositions de la loi n° 02-02 du 5 février 2005 relative à la protection et à la valorisation du littoral, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et du Tourisme a lancé l'élaboration des Plans d'Aménagement Côtier au niveau des 14 wilayas côtières. A cet effet, le cadastre du littoral a été lancé.

### **5.1.4. Le cadastre du littoral**

il porte sur d'une part, la délimitation du littoral et de ses composantes conformément à la loi n° 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, d'autre part, l'élaboration des bilans sur l'état des zones littorales (bilan écologique, bilan des occupations et des atteintes au milieu), sur la base d'une analyse prospective en termes de scénarios tendanciel et alternatif, définir des plans d'action pour les zones littorales. Ces plans d'aménagement seront consolidés dans une vision d'aires métropolitaines à travers un programme d'aménagement côtier.

### **5.1.5. Commissariat national du littoral (CNL)**

Le Commissariat National du Littoral est un outil essentiel à la mise en place de la loi n° 02-02 du 5 février 2005 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Le CNL est chargé de veiller à la préservation et à la valorisation du littoral, de mettre en œuvre des mesures de

---

<sup>34</sup> Présentation de la GIZC en Algérie (en ligne).

[https://www.google.dz/?gws\\_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien](https://www.google.dz/?gws_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien). Consulté le 15 juin 2014.

protection, de fournir aux collectivités l'assistance dont elles ont besoin et de promouvoir la sensibilisation et l'information du public.

Cette prise de conscience environnementale place la ville de Bejaïa dans une situation typique de transition écologique connue par de nombreux territoires ville-port<sup>35</sup>. Aussi, la transition écologique qui apparaît comme une autre manière d'interroger le paradigme de la relation ville-port, trouve dans l'exemple de la ville de Bejaïa une situation privilégiée avec d'une part, à l'échelle de l'agglomération des relations spatiales et urbaines entretenues par le système portuaire avec son environnement urbain composé de plusieurs entités : un site patrimonial, un parc naturel (Gouraya) et un domaine fluvial (oued Soummam, oued Seghir...et d'autre part, à l'échelle territoriale une zone côtière qui s'amarre à un *hinterland* pouvant assurer une continuité écosystémique s'inscrivant résolument dans les préoccupations écologiques émergentes. À signaler toutefois que les divers instruments et actions en cours ne semblent pas tenir compte de cette continuité entre littoral et *hinterland* et semblent se limiter au seul territoire littoral. Ce qui reste à vérifier lors d'études spécifiques des différents documents en cours de préparation.

## **CONCLUSION : AMÉNAGEMENT EN PROFONDEUR ET MOBILITÉ**

Ce premier niveau d'analyse, correspondant aux différentes territorialités dans lesquelles s'inscrit la démarche de projet urbain, met en évidence les nombreuses interactions territoriales et sectorielles qui sont matérialisés localement par des configurations particulières que ce soit à l'échelle de la wilaya, l'agglomération ou bien des différentes situations urbaines que nous examinerons dans le chapitre suivant.

Il semble désormais manifeste que la problématique de la rupture du système urbano-portuaire de la ville de Bejaia trouve son origine dans des facteurs se situant à toutes les échelles de la politique d'aménagement du territoire et des choix économiques entrepris par l'Algérie deuxième du 20<sup>e</sup> siècle. Sans oublier également dans des processus économiques liés à la mondialisation des échanges dont les villes portuaires sont les premières à subir les impacts.

---

<sup>35</sup>Beyer, A., Romuald, L., les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagée entre la ville et le port de Strasbourg, Conférence Interdisciplinaire sur l'Écologie Industrielle et Territoriale, 17 – 18 octobre 2014, Troyes, France.

Les retombées des politiques successives concernent les différentes activités auxquelles se prête le milieu littoral. Il s'agit de l'agriculture, du tourisme, de la pêche, mais également de l'industrialisation, des activités portuaires et de l'urbanisation. Prenant place dans des écosystèmes sensibles, ces processus sont à l'origine de menaces sur les équilibres environnementaux, de risques industriels et de pollution par les hydrocarbures, ainsi que de risques naturels spécifiques au littoral (l'érosion, inondation et submersion marine).

L'intention de rétablir les équilibres affichées par les pouvoirs et appuyée par une série de mesures visant à protéger, réhabiliter et valoriser les qualités naturelles, patrimoniales et paysagère de la ville de Bejaia doit nécessairement s'inscrire dans cette vision globale et ne pas se limiter dans une approche territorialement limitée à la zone littorale tant les phénomènes sont reliés entre eux.

En ce qui concerne la ville de Bejaia, il est nécessaire de la reconsidérer au sein de toute sa région naturelle qui comprend un arrière-pays qu'il s'agit d'intégrer à tout projet de ville par une politique adéquate basée sur un aménagement en profondeur et une mobilité adaptée et qui sont deux approches que l'on retrouve souvent dans l'aménagement des zones côtières.

Cet aménagement en profondeur<sup>36</sup> est tout le contraire du développement linéaire observé sur la côte de Bejaïa : urbanisation en front de mer, routes côtières accentuant le phénomène de rupture entre la ville et la mer...etc. Il consiste en notamment à intégrer l'arrière-pays dans le développement et l'urbanisation de la zone littorale en y reportant les activités et les constructions. Cet aménagement consiste également à limiter sévèrement les routes en bord de mer, principal facteur de cette littoralisation et à privilégier une mobilité douce.

D'autant plus que les conditions pour un tel aménagement ont été mises en évidence avec la présence d'un réseau routier et d'une ligne ferroviaire qui épousent la configuration naturelle du site composé de nombreuses vallées structurées le long de plusieurs oueds (Soummam, Seghir, Amizour...). Le caractère très rural de cet arrière-pays offre non seulement des paysages et un patrimoine bâti d'une grande richesse mais se présente également comme un réservoir d'activités économiques complémentaires à tout projet d'aménagement et de développement de la zone littorale.

---

<sup>36</sup>Bernal, Antonio-Miguel et al, Tourisme et développement régional en Andalousie, éd. E de Boccard, Paris 1979

Cette approche à l'échelle régionale des problèmes environnementaux et urbanistiques du littoral bougiote interpelle la dimension multiscalaire du projet dans lequel s'inscrit cette analyse.

Parallèlement à cela, la recherche des mécanismes de développement durable et la politique environnementale dans le cadre de la gestion intégrée des zones côtières récemment entrepris par les pouvoirs publics ne doivent pas se limiter à la stricte protection des espaces naturels. Elle doit également concerner la mise en valeur du patrimoine architectural et archéologique, le soutien aux activités traditionnelles, de pêche, d'artisanat et de commerce, mais aussi offrir des espaces d'agrément et de loisirs aux habitants de la région et dépasser ainsi le caractère saisonnier des activités touristiques. Tous ces éléments rajoutent un peu plus à la pertinence d'une démarche de projet urbain s'inscrivant dans une perspective globale.

Enfin, et en suivant une démarche inverse, tout projet urbain doit s'inscrire en connaissance de ses effets et impacts à des échelles plus grandes. En l'occurrence et dans le cas de la ville de Bejaïa, l'approche régionale s'avère comme une étape indispensable visant à évaluer les impacts en matière de risques et de déséquilibres sociaux, économiques et environnementaux. « Il importe, en effet, d'avoir une connaissance approfondie du milieu où seront réalisés les différents projets, car la prise en compte de critères tels que le degré de fragilité ou les valeurs naturelles et culturelles s'avère nécessaire pour tout projet urbain »<sup>37</sup>.

Ceci rappelle la situation de la ville de Skikda. Les deux villes-ports bien que connaissant un trafic portuaire important demeurent géographiquement enclavées. Les grands projets routiers: dédoublement des routes nationales, connexion avec l'autoroute Est-Ouest sont en cours et leur impact n'est pas encore visible. Leurs extensions urbaines se fait au détriment de zones agricoles fertiles.

Le contraste marqué entre, d'une part, de vastes ensembles de collines, plateaux et montagnes souffrant de handicaps structurels importants (contraintes liées au relief et au climat) et, de l'autre, d'étroites plaines littorales et fluviales expliquent l'importance de ce phénomène dans un contexte de mondialisation des échanges.

Notons que ce processus est double : densification résidentielle des littoraux, il est aussi régression simultanée du poids démographique et économique des espaces éloignés des bords de mer ; il correspond de ce fait à un abandon de l'habitat d'arrière-pays (ou *Hinterland*).

---

<sup>37</sup> Bernal, Antonio-Miguel. Op. Cit

## CHAPITRE 02

# PROJET URBAIN ET PROJET DE VILLE : LE SYSTEME URBANO-PORTUAIRE DE BEJAIA

---

## Introduction

La ville de Bejaia, en tant que système urbano-portuaire est abordée au sein du présent chapitre sous l'angle du « projet urbain en tant que projet de ville ou de cité »<sup>38</sup>. À ce titre, il procède à une lecture plus fine des caractéristiques urbaines de la ville de Bejaïa et dans lesquels il est possible d'identifier des projets urbains potentiels d'une certaine ampleur. Ces différentes situations de projets une fois identifiées et analysées pourront s'inscrire dans une démarche globale et cohérente à l'échelle de toute l'agglomération.

La notion de système urbano-portuaire considère l'activité portuaire avec tout ce qu'elle contient comme contraintes, potentialités et options consacrées d'aménagement, notamment celle de waterfront en relation avec la totalité des fonctions urbaines qu'il est possible d'identifier au sein de l'agglomération.

L'identification de ces différents sites d'intervention peut par une valorisation, une adhésion et une mobilisation adéquates susciter des projets spécifiques. Ces réalités se traduisent par les différentes situations observables et exploitables à l'occasion de projets urbains. Il s'agit des différents éléments constitutifs de la structure urbaine et socioéconomique de la ville, en l'occurrence, son caractère patrimonial et naturel, ainsi que ses zones industrialo-portuaires et fluviales. Ce qui constitue autant d'ingrédients familiers dans une démarche de projet urbain.

La ville de Bejaïa se présente donc comme un espace urbano-portuaire se développant sur deux grandes parties l'une accidentée et surélevée, et l'autre plane de faible déclivité, au sein desquelles quatre zones distinctes.

Il semble assez manifeste que ces zones présentent des thématiques qui ont déjà servi, ensemble ou séparément, de fondements à de nombreux projets urbains dans le monde. En effet, les registres de la patrimonialisation, de la mise en valeur environnementale, des régénérations des espaces fluviaux et maritimes font partie désormais du répertoire du projet urbain. Leur présence au sein du territoire Béjaoui ne fait que renforcer la pertinence d'une approche par le projet urbain des problèmes de la ville.

---

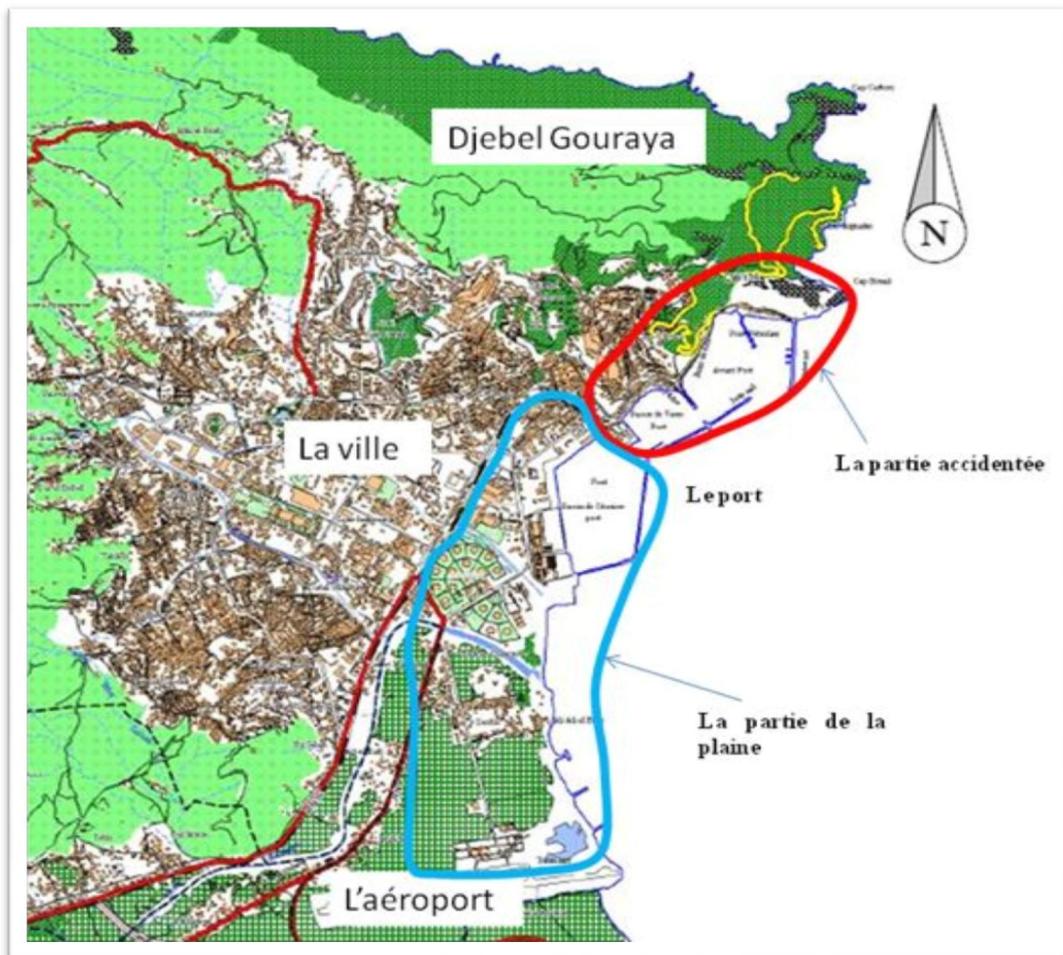
<sup>38</sup>Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 1<sup>er</sup> édition « quadriges » : avril 2005

Ce chapitre présente donc ces quatre zones en faisant ressortir leurs caractéristiques par rapport à la démarche du projet urbain sur leurs thématiques respectives. La troisième zone, fera l'objet d'une analyse spécifique et détaillée qui sera présentée lors du chapitre suivant.

### 1. PRESENTATION DE L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA.

L'espace portuaire de Bejaïa s'étend sur la bande littorale de la ville de Bejaïa qui est délimité du nord par la partie haute de l'ancienne ville, du sud par l'aéroport, du côté est par la mer et cap bouak, et enfin de l'ouest par le chemin de fer.

Cette aire d'étude, est composée de deux parties en matière de topographie. La première qui est situé dans un milieu rocheux très accidenté et qui donne sur le bassin de l'avant port et celui du vieux port, et la deuxième partie qui donne sur le bassin de l'arrière port et la mer comme on peut le voir dans la figure suivante.



Carte 11: source PDAU intercommunal de Bejaïa, traité par l'auteur

L'espace portuaire qu'on a défini déjà, par deux grandes parties l'une accidenté, et l'autre plane permet la division en quatre zones distinctes :

**La première zone** : est un site à dominance d'espace naturel, adjacent le parc national de Gouraya. Les deux sites présentent des caractéristiques naturelles agréables par leurs couvertures végétales en abondance et les différentes vues panoramiques qu'ils ont sur la mer. En outre, ils offrent des potentialités touristiques de valeur pour la ville de Bejaïa.

Elle est constituée du bassin de l'avant port qui est d'une superficie totale de 75 HA, composé à son tour d'un port pétrolier qui est le premier port pétrolier construit à l'époque coloniale en Algérie. C'est un port qui est doté de trois quais d'une longueur totale de 770 m, soit des longueurs suivantes chacune ; 250 m ; 260m et 260m, avec un tirant d'eau de 12 m. La promenade Fibonacci ouverte aux citoyens mais qui présente des lacunes en matière d'aménagement et d'accessibilité. D'autres surfaces dans ce bassin de l'avant port ont pris place comme l'aire de réparation des petits navires.

Ce bassin de l'avant port est enserré entre deux caps (cap bouak de l'est et le fort Abdelkader de l'ouest). Comme il est aussi dominé par la montagne de Gouraya toute verdoyante qui est en continuité de ces deux caps.

**La deuxième zone** : un site patrimonial d'une valeur urbanistique et architecturale exceptionnelle, vu les différentes traces qu'a laissées chacun des colonisateurs qui ont occupés la ville depuis la période phénicienne jusqu'à la sortie des français en 1962.

Cette entité est constituée du vieux port surplombé par l'ancienne ville de Bejaïa sous forme d'un amphithéâtre dont la scène est le bassin du vieux port. Elle est enserrée entre deux forts (le fort Abdelkader de l'est et celui de la casbah de l'ouest). Le vieux port est destiné au traitement des marchandises générales et au transbordement de passagers. Il est d'une superficie de 26 HA, accessible par une passe large de 120m, des tirants d'eau qui varient entre 10 à 12 m. du côté est du bassin du vieux port on a le port de pêche.

Cette entité nous raconte l'histoire des différentes civilisations passées par la ville de Bejaïa en débutant par les phéniciens qui ont installé un comptoir commerciale pour les échanges de marchandises avec les autochtones, suivie par les romains, les vandales, les byzantins, les Hammadides, les espagnols, turcs et enfin les français.

**La troisième zone** : un site d'une vocation industriel. Ils offrent à la région et à notre pays un capital économique important. Cependant, ces répercussions sur son environnement sont néfastes.

Elle est située dans la partie de la plaine. Délimitée du nord par la casbah, du sud par oued Soummam, de l'est par la mer et enfin de l'ouest par le chemin de fer. Elle est composée du bassin de l'arrière port, les surfaces du stockage de marchandises, les différentes unités industrielles, qui sont installées à proximité du port pour faciliter l'importation et l'exportation de leurs produits.

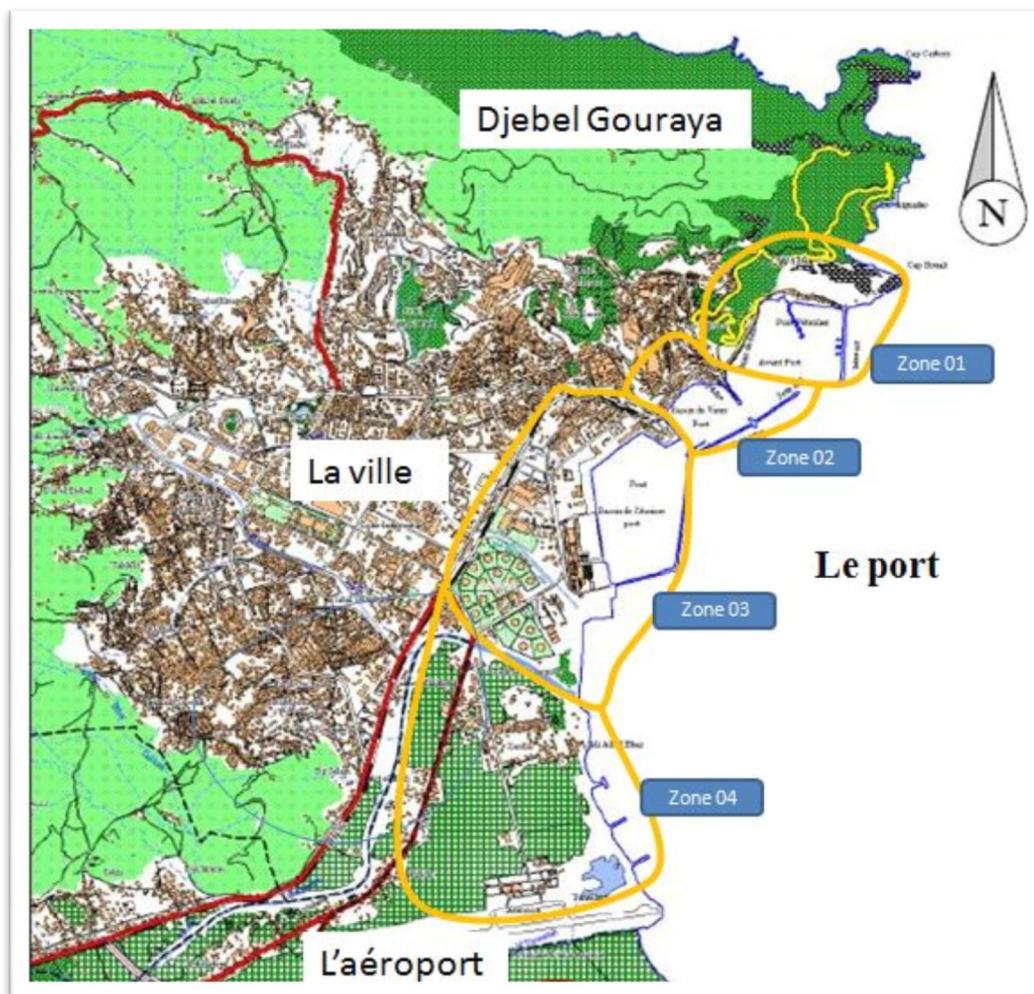
Les activités industrielles sont gérées par des entreprises étatiques comme SONATRACH, NAFTAL, TRANSBOIS, SOGEDIA,...etc. ou bien des entreprises privé qui ont commencé à s'activer depuis la constitution de 1989 qui reconnaît et garantit la propriété privé.

Cette troisième entité est aussi celle qui reçoit les eaux usées des différents oueds de la ville (oued Salomon et oued seghir) et de la wilaya (oued Soummam). Elle constitue aussi la porte de sortie et d'entrée des engins qui vient ou part vers le port chargé ou non. Cette aire d'étude est la scène des trois problèmes cités déjà dans la problématique, qui sont d'ordres environnementaux, paysagers et d'accessibilité.

**La quatrième zone** : un site à caractère résidentielle et agricole, ou l'habitat illicite représente un tiers approximative de la surface totale.

On l'appelle aussi le quartier sidi Ali lebhar. Elle est délimitée du nord par la mer, du sud par la route nationale N° 09, de l'est par l'aéroport et enfin de l'ouest par oued Soummam. Durant la période française le quartier était exploité comme des terrains agricoles au profit de l'état français. Le laissé aller des services concernés par l'urbanisation après l'indépendance, a permet le développement de différentes constructions illicites qui portent atteinte à un milieu d'une valeur importante. Aujourd'hui plus de 50% de sa superficie est urbanisé, par un cadre bâtis planifié et non planifié (bâtis illicites et précaires).

Le quartier est exposé aux risques naturels majeurs qui sont l'inondation et l'érosion vu son terrain qui est au niveau de la mer, et dans quelques zones il est au dessous du niveau de cette dernière.



Carte 12: les quatre zones de l'espace portuaire. Source PDAU intercommunal de Bejaïa traité par l'auteur.

## 2. L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA, UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL MAIS SOUVENT DECLASSE

« Comme objet culturellement construit, susceptible de faire l'objet d'une conservation sélective au titre du témoignage indispensable d'une mémoire d'intérêt collectif, le Patrimoine appartient aussi à la société, aux citoyens qui doivent se l'approprier afin de Définir pourquoi il doit être conservé »<sup>39</sup>.

Bejaïa possède un immense patrimoine qui, malheureusement, est en train de dépérir au vu et au su de tout le monde. Des richesses irremplaçables de cette architecture qui sont en péril, la dégradation puis la disparition de leurs éléments les plus caractéristiques s'accélère dans

<sup>39</sup> HENRY Magali. Villes portuaires en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain euro-méditerranéen. Lausanne 2006. P124.

l'indifférence quasi-totale. Le patrimoine de Bejaïa est trop vaste, riches sur le plan architecturale, mais sa prise en valeur est loin d'être assuré.

A l'instar d'autres villes algériennes, l'absence de protection et de réutilisation des monuments historiques est plus remarquable dans le cas de Bejaïa. La liberté absolue de squatter les monuments historiques et la possibilité incontrôlée de transformer et de détruire des bâtiments de l'architecture d'époque coloniale, exprime très bien la défaillance de la politique patrimoniale suivie par les institutions locales en charge du patrimoine. Parmi ces monuments historiques on peut citer :

### 2.1. Porte Sarazine

Située au niveau du vieux port, classé comme monument historique en 1900. « Elle est construite sous le règne hammadite, par le sultan En-Nacer vers 1070 »<sup>40</sup>. C'est à partir de la porte Sarazine que les marchandises venant par la mer se transitent, pour les acheminer ensuite vers les magasins de la ville. « Elle était aussi l'endroit où tous les pêcheurs se regroupaient pour parler de la pêche, et de la mer »<sup>41</sup>.



Photo 13 : prise sur la porte Sarazine par l'auteur en mai 2013

<sup>40</sup> Rachid BOUROUIBA, l'architecture militaire de l'Algérie médiévale, in mémoire magister Amina KORICHI. P129.

<sup>41</sup> Amina KORICHI. La sauvegarde et la réutilisation des monuments du système défensif de la ville de Bejaïa. mémoire de magister. Tizi ousou, 2011.

Aujourd'hui la porte Sarazine est l'objet d'une menace constante d'agression et sous toutes ses formes causées par l'homme et la nature, malgré son classement comme monument historique. Elle souffre de plusieurs pathologies tel que :

- Apparition des fissures sur ces parois ;
- La perte de plusieurs de ces éléments architecturaux ;
- La chute de quelques briques causées certainement par les intempéries, et l'absence d'entretien ;
- Présence d'herbes et d'arbustes dans la maçonnerie ;
- L'accumulation d'ordures à l'intérieur du jardin aménagé.

Cependant, la porte est toujours présente dans le paysage du front de mer de Bejaïa avec une très grande élégance bien que ses proportions aient été sérieusement réduites par les remblais de la route. Elle constitue aussi un point de repère pour les habitants de Bejaïa et ses visiteurs.

## **2.2. La casbah**

Elle est construite à l'extrémité d'une belle anse sur les assises du vieux port romain. Elle constitue le fort le plus important par sa surface, son volume et sa proximité du port. Classé comme monument historique en 1930.

Par sa situation sur un contrefort qui domine à la fois l'ancienne entité et la plaine, la casbah offre des vues panoramique sur l'ensemble de la ville de Bejaïa et les monts des babors.

Cette imposante fortification héritée du passé reste un mystère pour les chercheurs qui s'y sont intéressés. Plusieurs confusions ont été relevées dans les écrits quant à la date de fondation de la citadelle. « Comme on a signalé auparavant, la citadelle fut construite à l'époque almohade selon Léon l'africain »<sup>42</sup>. Ibn khaldoun a enseigné dans la mosquée de la casbah des cours de jurisprudence.

Occupée par les espagnols pendant 45 ans, la casbah fut récupérée par les turcs, qui en firent le siège de leur gouvernement. A l'arrivée des français, la casbah a subi des dommages à cause de la nouvelle artillerie. Les remparts et la tour qui font face à la ville ont été considérablement rasés en 1853, les meurtrières et les clochetons ont par conséquent disparu.

---

<sup>42</sup> Dominique VALERIAN, bougie port maghrébin à la fin du moyen âge (1067-1510). Ecole française de Rome 2006. P123

« Après l'indépendance, la casbah se trouve dans un état de délabrement très poussé et plus particulièrement la mosquée »<sup>43</sup>. « Une première étude a été lancée en 1978, afin de proposer un plan de sauvegarde et de restauration de la casbah. Cette étude a été vaine vue la non disponibilité de la documentation »<sup>44</sup>. En 1980, suite à la demande du gouvernement algérien, l'UNESCO envoie son consultant pour élaboration d'un plan de sauvegarde de l'ancienne ville de Bejaïa. Avant le lancement du projet de la restauration en 2009, la casbah se trouvait en état de dégradation très avancée, elle souffre de plusieurs pathologies voir :

- Accumulation permanente d'eau dans les ruines et les anciennes citernes.
- Effritement et dégradation des murs extérieurs et infiltration d'eau de pluie.
- L'enracinement d'arbustes sur les murs du rempart crée des fissures et facilite une dégradation plus rapide.
- Dégradation de l'intérieur des bastions, causée par l'infiltration des eaux en provoquant les chutes des revêtements.



Photo 14 : prise sur la casbah. Source : auteur en décembre 2013

Malgré tous les problèmes de se qu'elle souffre. La casbah reste l'ouvrage qui domine l'ancienne ville, la plaine et la mer par sa position stratégique. Elle est aussi celle qui a abrité de multiples fonctions à travers les âges, elle a joué à la fois un rôle défensif, politique et scientifique.

<sup>43</sup> Mr KHELIFA, rapport de la mission effectué dans la ville de Bejaïa et de Tizi Ouzou du 9 au 11 février 1970.

<sup>44</sup> Srire ZITOUNI et Marie-Colette Dépierre. Rapport sur la mission effectuée à Bejaïa du 9 au 12 avril 1978.

### 2.3. Le fort Abdelkader

Il se trouve à l'est du bassin du vieux port. Il occupe une situation stratégique en dominant tout l'espace compris entre la casbah et le cap bouak. Le fort est un point de repère pour les habitants de Bejaïa et ses visiteurs, surtout après l'aménagement de la promenade de Fibonacci.

Selon les chroniqueurs arabes tels que Nemeysi, El Idrissi, le fort A.E.K fut édifié entre 1067-1068 par le souverain hammadite El-Nacer. Il fait partie du système des fortifications de Bejaïa médiévale, et il servira à l'époque française de lieu de torture pour les prisonniers de la guerre. Actuellement il est occupé par les gardes cotes.

Aujourd'hui l'édifice Sidi Abdelkader est en état d'abandon, et la présence de nouvelles bâtisses militaires (garde-côtes), pesant très lourd sur les structures inférieures, nuit à sa stabilité. En plus de ça, il souffre de plusieurs pathologies comme :

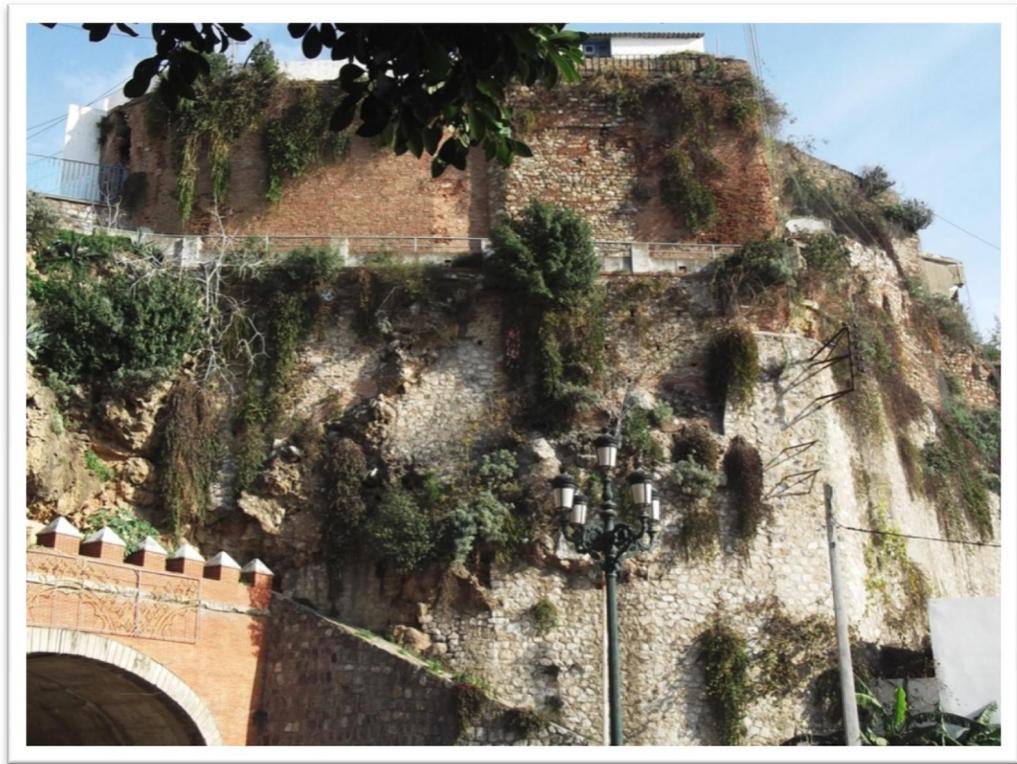


Photo 15: prise sur fort Abdelkader par l'auteur en décembre 2013

- Apparition des arbustes sur ses murs extérieurs
- Infiltration des eaux pluviales et apparition de fissures.
- Absences d'entretien.
- Diverses interventions anarchiques constituent autant de menaces à la structure du for

## 2.4. La nouvelle gare maritime

Soucieuse d'améliorer les conditions d'accueil des passagers et des véhicules, l'entreprise portuaire de Bejaïa a inscrit dans son programme d'investissement le projet de réalisation d'une nouvelle gare maritime d'une surface totale de 29 312 m<sup>2</sup>. Celle-ci sera plus grande, plus moderne, mieux adaptée aux besoins et répondant aux normes internationales. Les travaux de sa réalisation sont lancés au début de l'année 2013 selon l'EPB. Sauf qu'ils sont toujours au niveau des terrassements d'après notre constat le mois de juin 2014.



Photo 16: la nouvelle gare maritime. Source BET AXXAM

Pour rappel, l'entreprise portuaire de Bejaïa avait inscrit, dans son budget 2008, après aval du ministère des transports, l'opération de réalisation de cette nouvelle gare maritime qui sera construite sur deux terrains : le premier est celui de l'actuelle gare maritime, et le second à l'extérieur du port. Les deux sites seront reliés entre eux par une passerelle. Plusieurs contraintes sont venues entraver sa mise en œuvre, notamment l'obtention de l'assiette extra-muros et le financement de ce projet, qui, à l'origine devait être réalisé sur fonds publics, mais a été laissé en définitive à l'entreprise portuaire de Bejaïa, qui devra supporter seule le financement de cette infrastructure, dont le montant global, initialement de l'ordre de 2.5 milliards de dinars, a été plafonné à 3.5 milliards de dinars.

Cette nouvelle gare maritime est projetée juste derrière l'enceinte hammadite qui se tient toujours debout malgré son état délabré. Nous les citoyens de Bejaïa On s'interroge, est ce que l'entreprise portuaire de Bejaïa en tant que maître de l'ouvrage et le bureau d'étude AXXAM en tant que maître d'œuvre ont pris en considération dans le cahier des charges, et dans la conception les contraintes de l'environnement immédiat de cette nouvelle gare maritime.

Sachant qu'après un entretien qu'on a fait avec le chef de service de la direction de la culture (architecte de formation) nous a informé qu'ils n'étaient pas concerté sur ce projet. Un projet qui occupe le cœur d'un patrimoine qui date depuis des siècles.

### **2.5. Le patrimoine au service de la modernité**

Le patrimoine qu'on a dans notre aire d'étude est à caractère portuaire et urbain vu les différentes fonctions qui se déroulent : administratifs, commerciales, culturelles, défensifs...etc.

« Les critères généralement acceptés pour conférer une valeur patrimoniale, dans l'acception culturaliste du terme, aux édifices portuaires sont en tout cas les suivants : rareté, exceptionnalité, qualité architecturale, ingéniosité et monumentalité (Gontier, 1998) »<sup>45</sup>. Pourtant, ces critères ne suffisent pas à décider de la conservation ou de la destruction du patrimoine. C. Gontier insiste également sur l'importance de la puissance symbolique de l'édifice. Autrement dit, la patrimonialisation ne peut être jugée valide que lorsqu'elle fait sens pour la population concernée.

Dans le cadre d'Euro méditerranée à Marseille, le port a d'ailleurs dû démolir plusieurs hangars qui se trouvaient dans son enceinte et qui, en plus d'être devenus obsolètes, formaient des « écrans visuels » entre la mer et la ville. Si ceux-ci n'ont pas été conservés, c'est sans doute parce que ces hangars n'avaient pas acquis une qualité symbolique digne d'être appréciée par une grande partie de la population marseillaise. Mais, c'est également et surtout parce que l'idée de concrétiser enfin les débuts d'une nouvelle relation entre ville et port était à ce moment-là plus signifiant aux yeux des acteurs du renouvellement urbain que celle de conserver.

## **3. L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA, DEGRADATION ENVIRONNEMENTALE ET ALTERATION PAYSAGERE**

Fortement modelée par les activités industrialo-portuaire, l'espace urbano-portuaire concentre des dysfonctionnements de nature environnementales et paysagères : pollution des sols, de l'air et des eaux, bruit,...etc.

### **3.1. Problèmes environnementaux**

La prise de conscience croissante des grands défis planétaires (changement climatique, réduction de la biodiversité, atteinte à la santé et sécurité publique), les dispositions nationales et

---

<sup>45</sup> HENRY Magali. Op. Cit. p 124

internationales pour y faire face et une sensibilité croissante des habitants, entreprises, collectivités et États ont imposé l'environnement comme un aspect incontournable du développement des ports et villes portuaires. Le traitement des questions environnementales recouvre par ailleurs des enjeux d'attractivité dans la mesure où il contribue souvent à l'amélioration du cadre de vie.

Cette nécessité est d'autant plus forte pour les territoires portuaires que les défis environnementaux y sont particulièrement exacerbés et que ceux-ci bénéficient d'un accès privilégié aux potentialités encore peu explorées de la mer et du littoral.

Contraints de trouver des solutions à des problématiques prégnantes et complexes pour pérenniser voire développer l'activité portuaire et économique, les territoires portuaires sont devenus des lieux privilégiés d'innovation pour le traitement des questions environnementales ; au-delà de l'innovation technologique ou urbanistique, ces démarches s'appuient sur la mise en place d'accords ou gouvernances pragmatiques et originales.

La qualité de vie en ville tient en grande partie à celle de son environnement : espaces bleus et naturels mis en valeur, espaces publics soignés et végétalisés. A l'heure des bouleversements climatiques sous la poussée de diverses pollutions notamment des gaz à effet de serre, qui risquent de déstabiliser tout le cycle de la vie et la vie elle-même, il n'y a plus de projet de quelque envergure qui puisse s'envisager sans tenir compte du respect des équilibres naturels et de l'environnement.

C'est un fait que, désormais il ne peut y avoir de développement que « durable ». La problématique du développement est d'autant plus cruciale que nous l'inscrivons dans le cadre d'une région bien dotée par la nature et qui de surcroît ambitionne de devenir le portail de l'Algérie et la plaque tournante de ses échanges internationaux. La protection de l'environnement n'est plus seulement un problème d'écologie pour se doubler d'un problème économique : une région ou un pays ne peut prospérer sans composer loyalement et totalement avec la nature.

Bejaia et ses environs bénéficient d'une trame d'espaces verts qui lui confère ce caractère vert et aéré, et qui structure le territoire. Malheureusement, L'hygiène publique n'en finit pas d'être un des problèmes les plus préoccupants pour la ville de Bejaia et sa région et les questions d'environnement ne constituent pas encore une priorité ni pour les citoyens ni pour les pouvoirs publics. Cette zone ressemble à un immense dépotoir en raison du pullulement des ordures

ménagères dans pratiquement tous les quartiers, de la prolifération de décharges sauvages et non contrôlées, de canaux urbains sous formes d'égouts à ciel ouvert, de pratiques industrielles qui ne prend pas l'environnement en considération. Il est du devoir de tout un chacun de contribuer à sortir toute la région de l'état de dépotoir dans lequel elle sombre actuellement pour en faire un espace attractif et viable par une politique audacieuse de préservation et de valorisation des espaces naturels.

### **3.1.1. Les unités industrielles installées à proximité du port**

Il apparaît assez clairement aujourd'hui que les territoires sont en concurrence les uns avec les autres. La qualité de leur accueil, de leurs services et des savoir-faire techniques mis à la disposition des entreprises industrielles, leur capacité à se mobiliser, à innover, à développer une image forte sont d'importants atouts pour leur développement.

Les entreprises industrielles jouent un rôle capital dans le processus de développement économique et social. Par la flexibilité de leur structure, leur capacité à s'adapter aux pressions de l'environnement économique, leur aptitude à assurer une intégration économique et le développement des régions, elles sont au centre des politiques industrielles et des préoccupations des Etats.

La wilaya de Bejaia est considérée comme l'une des premières villes algériennes en matière de création et de dynamique de ses entreprises industrielles. C'est l'une des exemples modèles pour calculer l'importance, l'impact est l'influence de ces entités sur leurs environnements.

Pour cerner ces problèmes environnementaux et risques majeurs, on va se focaliser sur deux entreprises industrielles, l'une public et l'autre privé.

- **Le complexe CEVITAL**

« En 1998, le port de Bejaïa cède une superficie de 45 000 m<sup>2</sup>, sous forme de concession, de manière inédite et sans équivalent à ce jour dans le paysage portuaire algérien, une partie des terre-pleins inexploités par le port au grand complexe agroalimentaire privé CEVITAL »<sup>46</sup>. Les externalités économiques de cette démarche sont nombreuses. Cevital s'est concentré sur la production de trois produits trop demandé par les consommateurs qui sont : l'huile, la margarine, et le sucre.

---

<sup>46</sup> Daniel LABARONNE et Emna Gana-OUESLATI, Troisième dialogue euro méditerranéen de management public en Tunisie, 7 et 8 octobre 2010.

Cette concession en faveur d'une entreprise privée qui représente une autre success story de l'économie algérienne, contribue au développement de la ville de Bejaïa et à la croissance de l'économie algérienne en face de concurrent voisin l'ENCG. De fait, à la suite de cette concession, l'entreprise Cevital est devenue le plus gros contributeur fiscal de la ville, l'employeur direct et indirect le plus dynamique en termes d'emplois et de salaires reversés dans la province de Bejaïa, l'un des exportateurs hors hydrocarbure le plus actif du pays, permettant à l'Algérie d'accumuler des devises et de substituer des importations.

Dès l'installation de CEVITAL, dans la zone portuaire de Bejaia, le trafic du port a augmenté d'une façon remarquable, et ça porté du bien pour la dynamique économique de la ville, en offrant plus de poste de travail.



**Photo 17: photo prise sur Cevital par l'auteur en mai 2013**

Cependant, Cevital génère différentes pollutions sur son environnement tels que :

- Nuisances sonores et olfactifs qui se dégagent des raffineries qui fonctionnent 24 heures sur 24.

- « Des rejets qui sont constitués de : terre décolorante usées 1825t/an, boues de la STEP 20 t/an, écume 3650t/an et les eaux usées. Une quantité importante de ces déchets se déverse sur oued seghir qui les achemine vers la mer »<sup>47</sup>.
- Diffusion des gaz toxiques dans l'air qui provoque des maladies respiratoires et d'autres.

Après des entretiens qu'on a fait avec les responsables des deux directions santé et environnement de la ville de Bejaïa, ils nous ont informé qu'ils n'étaient pas concertés lors de l'installation de Cevital, et qu'ils ne leur permet pas de faire l'étude d'impact de cette dernière sur l'environnement.

### 3.1.2. La pollution des oueds

La ville de Bejaïa est dotée de deux réseaux d'assainissement l'un très ancien, vétuste, sous dimensionné, datant de la période coloniale, de type unitaire débouchant dans le port, l'autre relativement récent, suit l'extension de la ville et est du type séparatif. Ce dernier réseau est doté de deux stations de relevage, dont une seule en fonctionnement. La ville de Bejaïa est pourvue d'une station d'épuration biologique d'une capacité de traitement de 80 000 d'équivalents habitants ( $Q=12\,900\text{ m}^3/\text{j}$ ). Lors de notre visite, cette station était à l'arrêt (réparation). L'élimination de l'apport de pollution est moyenne du fait que l'élimination de la « DB05 »<sup>48</sup> est de l'ordre 75%, et celle de la DCO de l'ordre de 65%. Actuellement elle ne traite que 40% des eaux usées de la ville, car sur tous les rejets finaux, seulement deux sont raccordés à la station, en plus d'eaux usées de la zone industrielle. Tous les rejets de l'ancien réseau débouchent sans traitement au niveau du port.

La zone industrielle de Bejaïa est délimitée au nord par oued seghir et au sud par un ruisseau ou canal serrir qui se termine dans l'oued Soummam. Elle est dotée d'un réseau d'assainissement de type séparatif. Les eaux pluviales sont collectées par des conduites enterrées qui donnent sur des canaux ouverts lesquels déversent de la zone industrielle. Les conduits d'eaux pluviales sont sous dimensionnés d'une part et manquent d'entretien d'autre part ce qui conduit à des débordements d'eau lors des chutes de pluies. Les eaux usées domestiques de la zone industrielle sont collectées par un réseau relié à celui de la ville qui les achemine vers la station d'épuration

---

<sup>47</sup> Source direction de l'environnement de Bejaïa, en septembre 2014.

<sup>48</sup> Cette DB05 mesure la quantité de matière organique biodégradable contenue dans une eau. Cette matière organique biodégradable est évaluée par l'intermédiaire de l'oxygène consommé par les micro-organismes impliqués dans les mécanismes d'épuration naturelle.

de Bejaïa. Par contre les eaux usées industrielles représentées uniquement par celles du complexe ENCG, sont déversées après un traitement partiel dans l'oued seghir, qui reçoit aussi les eaux usées des unités du secteur privé (fabriques de carrelage).

A la fin du processus de fabrication de l'huile et du savon, les eaux usées de l'ENCG sont chargées de matières organiques notamment d'huiles végétales, de traces de terres décolorantes et d'acide gras. La DB05 et la DCO sont très élevées (la DCO peut atteindre 30 g/l). Le complexe dispose d'une station d'épuration utilisée pour épurer uniquement les eaux issues de raffinage de l'huile ; elle a une capacité de traitement de 18 m<sup>3</sup>/h. Actuellement elle épure 120 m<sup>3</sup>/jour. Les eaux de la savonnerie très chargées en acides gras sont rejetées sans traitement dans l'oued seghir qui passe à proximité du complexe.



**Photo 18: prise sur oued seghir à proximité de CEVITAL, l'auteur en mai 2014**

La zone portuaire constitue le prolongement de la zone industrielle vers la mer. Cette zone compte deux unités polluantes, qui sont ECOTEX (T.C.E) et ENCG. Les autres unités, en l'occurrence ENATB, NAFTAL et la direction de transport centre SONATRACH ne gèrent que les eaux usées domestiques évacuées vers le réseau d'assainissement de la ville de Bejaïa. Actuellement, les différentes unités SONATRACH rejettent des huiles dans le réseau d'assainissement qui empêchent le bon fonctionnement de la station d'épuration de la ville. Les

eaux usées de l'unité ENCG (UP8) issues du procédé de fabrication de l'huile végétale et du savon, contenant des acides gras, des déchets d'origine végétale, des huiles végétales, des traces de glycérine ainsi que des traces de terre décolorant, sont directement évacuées dans l'oued Soummam qui passe juste à proximité.

Les eaux usées de l'unité ECOTEX de l'ordre de 220 à 250 m<sup>3</sup>/j sont polluées par celles issues de la phase de blanchiment, par conséquent elles contiennent de la matière organique, de l'hypochlorite de sodium ainsi que des colorants. Cette eau présente donc un PH instable et une demande biochimique et chimique en oxygène élevée ainsi qu'une teneur en MES élevée. Ces eaux usées sont évacuées directement vers la mer sans aucun traitement préalable.

Les rejets d'eaux usées au niveau du port de Bejaïa sont au nombre de 5, réparties comme suit :

- Deux (02) bouches d'eaux usées au niveau du bassin arrière port, elles sont de grande importance (eaux usées domestiques et oued seghir) ;
- Une (01) bouche d'eaux usées au niveau du bassin du vieux port, elle est très importante (eaux usées domestiques et industrielles) ;
- Deux (02) bouches d'eaux usées au niveau du bassin avant port, elles sont de moyenne importance (eaux usées domestiques et pluviales de la zone portuaire).

Aujourd'hui ces oueds urbain sont accessoirement utilisés comme des égouts à ciel ouvert, offrant une niche écologique idéale à toute une faune de bêtes nuisibles notamment les gros rats qui y pullulent. Le tout sans parler des importantes emprises foncières qu'ils stérilisent. Les habitants de bougie ont réclamé souvent l'état critique de ces oueds et leurs impacts néfastes sur la qualité des espaces urbain et leurs cadres de vie sanitaire.

### **3.1.3. Bougie plage**

Est la plage la plus proche de la ville de Bejaïa situé entre le bassin de l'arrière port et l'embouchure d'oued Soummam. Elle été la destination des bougiotes sur toutes la période de l'année. Ils parts dans cette plage soit pour se baigner, faire la pêche, ou bien profiter des paysages agréable, et la qualité magique qu'offre la mer pour un précieux repos psychique.

Aujourd'hui, cette plage est devenu inaccessible pour les citoyens, et même pour les poissons qui ont pris fuite, vue son état détériorée. Après des entretiens fait avec un nombre important des habitants qui ont vécu cet espace, ils y ont à ceux qui disent que la détérioration de cette plage est commencé depuis l'installation de Cevital qui est l'unité industrielle privé la plus proche de

la plage, et d'autres qui disent que la détérioration est bien avant, mais elle est amplifiée davantage depuis l'arrivée de Cevital.

Actuellement la plage souffre de toute sorte de pollution :

- Nuisances sonores provenant du port et notamment de Cevital.
- Pollution du milieu marin à partir des oueds qui collectent les déchets, les eaux usées et les rejets liquides très toxiques (isocyanate, polyol, chlorure de méthyle,...) ne sont ni neutralisés, ni recyclés.
- Rejet des ordures et entrepôts de l'équipement portuaires détériorés tels que grues, et d'autres engins dont on ne connaît pas les noms. Tous cela constituent un fléau non seulement pour ce qu'ils représentent mais aussi pour toute la faune qu'ils entretiennent : rats, cafards, mouches, moustiques, chiens et chats errants....

Lors de la visite de monsieur Youcef Yousfi, ministre de l'énergie et des mines au port pétrolier de la wilaya de Bejaïa, le 29 février 2012, monsieur Achour djelloul, directeur général de l'EPB, lui a présenté une perspective de déplacement du port pétrolier vers l'emplacement actuel de bougie plage, qui, à long terme, aboutira à un développement intégré, associant l'entreprise portuaire, SONATRACH, STH, NAFTAL, ainsi que d'autres opérateurs.



Photo 19: photo prise sur bougie plage par l'auteur en mai 2013

Le déplacement du port pétrolier vers bougie plage, pour projeter un port de plaisance à ca place, est une bonne initiative pour l'ouverture de la ville sur la mer dans cette partie de l'aire d'étude.

Cependant, cela va augmenter le risque urbain du coté de bougie plage, ainsi créer plus de rupture visuelle entre la ville et la mer, vue la déclivité nul du terrain dans cette partie.

### **3.2. Problèmes paysagers**

« Le paysage littéralement, est une étendue de pays qui se présente à un observateur. Le terme est aussi employé par certaines écoles géographiques pour désigner le milieu naturel synthétique, objet d'une géographie physique globale »<sup>49</sup>.

L'interface ville-mer est attractive par la beauté étonnante de ses paysages et par son climat généralement clément. Il demeure aussi une destination favorite pour les touristes et pour les établissements même d'une grande partie de la population. Mais l'apparition des activités économiques et industrielles sur le bord de ce dernier a fait que le paysage de ce dernier change du beau à la médiocrité. L'espace portuaire de Bejaïa reflète bien ce phénomène, et peut s'expliquer par ces différents éléments qui le constituent.

#### **3.2.1. L'agressivité visuelle des oueds**

Il y a trois oueds qui traversent la partie de la plaine pour se déverser dans la mer : oued Salamon qui passe au dessous de l'arrière port, oued seghir et oued Soummam qui passe du coté sud du port actuelle.

Cet Espace identitaire, l'oued constitue un élément de mémoire du lieu, un bien transmis, qu'il est question aujourd'hui à la fois de révéler, de rendre accessible et utilisable pour le plus grand nombre. Il s'agit de lui inventer un nouveau destin, de nouveaux usages, afin de le mettre en accord avec les aspirations et nécessités de l'époque. Le fleuve ou bien l'oued permet non seulement de répondre à une préoccupation croissante des citoyens de voir maintenus des espaces naturels dans leur environnement proche et d'améliorer ainsi leur cadre de vie, mais aussi et peut être surtout d'utiliser son fort potentiel imaginaire et identitaire pour améliorer l'image de la ville par des aménagements de qualité. Reliées en réseau, les voies d'eau permettent également de faciliter l'appréhension d'un territoire plus large, en s'imposant comme fil conducteur ou élément structurant de projets d'aménagement à une échelle plus vaste.

---

<sup>49</sup> : Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 1<sup>er</sup> édition « quadriges » : avril 2005. P 621.

Cependant, les oueds à Bejaïa sont dans un état qu'on peut qualifier de graves. Ils présentent des paysages agressifs visuellement vu le développement de végétations sauvages sur ces berges. Ces derniers n'ont subi aucunes interventions pour aménagement ou traitement, mais laissés à l'abandon. La qualité des eaux et l'odeur insupportable générée par les oueds poussent les habitants à s'enfuir de ces derniers.



**Photo 20: prise sur oued Seghir par l'auteur en mai 2013**

Le fameux PDAU intercommunal de Bejaïa propose de couvrir l'ensemble des oueds qui se trouvent en milieu urbain, et d'en utiliser les rives comme axes de circulation. Par contre une série d'actions sur oued Soummam qui se résument par :

- De préserver les berges de l'érosion par des techniques végétales, respectueuses de l'environnement et du cadre de vie, par l'installation d'un cordon d'enrochements installé en pied de berges pour casser les vagues et endiguer le flux d'eau.
- La protection des talus par génie végétal, c'est-à-dire des végétaux qui assurent grâce à leur système racinaire une protection efficace contre l'érosion.
- Il s'agit aussi de créer un chemin de circulation facilement accessible à tous les habitants, tout en tenant compte de la voie de chemin de fer qui passe à proximité, et les risques du pipeline et du gazoduc qui seront délocalisés sur le même itinéraire.

- La réalisation de voies mécaniques de part et d'autre des berges, et la traversée de l'oued par plusieurs ponts vont créer des relations entre Oued Ghir, Tala Hamza et Bejaia.
- De larges terrasses en gradins seront développées sur ce site emblématique pour offrir une perspective panoramique unique sur le fleuve et la ville. En lien avec les quartiers existants et futurs et les nouvelles places, ces terrasses animées, s'étagent régulièrement, avec des surfaces plantées d'arbres et des rampes et d'escaliers.

La réalisation de ce projet va susciter un tel enthousiasme chez les habitants et les visiteurs que le trop grand succès pourra poser des problèmes de cohabitation entre cyclistes, rollers, voitures, touristes et promeneurs locaux. Ce nouveau parc s'intégrera à la trame de la ville de manière à assurer une continuité dans les sites aménagés. Ainsi, vecteur d'activités économiques, touristiques, voie de transport, espace de loisirs, lieu de vie, écosystème refuge pour la faune et la flore, la Soummam deviendra une composante essentielle du paysage et du cadre de vie de toute la wilaya.

### 3.2.2. La gare ferroviaire

La gare ferroviaire de Bejaïa occupe une superficie importante dans l'aire d'étude, elle est de trois (03) hectares approximative. Elle crée ainsi que la seule ligne ferroviaire qui se diverge d'elle une barrière physique entre la ville et l'espace portuaire.



Photo 21: prise sur l'arrière port par l'auteur en décembre 2013

Elle présente aussi des lacunes paysagères qui se résume par :

- Son infrastructure n'a pas connu de renouvellement depuis sa création ;
- Elle dispose d'une superficie importante d'espace vert, mais qui n'est pas mis en valeur ;
- Des terrains importants qui ont été cédés pour d'autres entreprises comme l'ancienne gare routière de Bejaïa, mais après la réalisation de la nouvelle gare routière, l'ancienne est laissée pour une occupation anarchique des citoyens.

### 3.2.3. Les installations industrielles

Les unités industrielles caractérisées par leurs échelles hors humains, des couleurs ocre, et une composition formelle bizarre, ne sont jamais appréciées par l'être humain, ainsi que, les clôtures géantes et opaques qui les entourent avec un barbelé posé au dessus, rendent l'image de ces unités agressives.



Photo 22: prise sur Cevital et oued seghir par l'auteur en mai 2013

### 3.2.4. Friches industrialo-portuaires

Les friches sont des terrains laissés à l'abandon par des industries, soit qu'elles se soient relocalisées, soit qu'elles aient cessé leurs activités, ou bien des terrains encore occupés par des bâtiments industriels (usines, entrepôts) non démolis mais inutilisés. Cet événement relance la

polémique sur l'insécurité que représentent ces anciennes installations du port. Les habitants se plaignent, non seulement du danger que représentent pour leurs enfants ces structures abandonnées, mais également la dévalorisation du paysage urbain, sans compter la présence d'une population marginalisée qui a pris possession des lieux.



Photo 23: prise par l'auteur sur des hangars inutilisés en aout 2014

### 3.2.5. Le quartier sidi Ali lebhhar, des potentialités non exploités

Le quartier sidi Ali lebhhar s'ouvre sur la mer sur une longueur d'un (01) kilomètre approximative, cela lui donne des valeurs paysagères de qualité. Ces derniers encouragent le développement des activités touristiques, et du fait l'augmentation de la rentabilité économique, et un cadre de vie agréable pour ces habitants.

Alors que l'image actuelle du quartier nous montre un paysage médiocre produit par une société inconsciente de ces conséquences néfastes, et un pouvoir comme observateur, incapable d'appliquer les règlements. Les points suivants expriment l'image actuelle de ce quartier :

- Occupation des fronts de mer avec des habitations illicites et précaires, distantes de quelques mètres seulement des plus hautes eaux maritimes. Alors que la loi n° : 02 - 02 du

05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral fixe une servitude non-aédificandi de 300m à partir des plus hautes eaux maritimes<sup>50</sup>

- Rejet des déchets, des eaux usées à l'air libre, et sur les rives de la mer et d'oued Soummam ;
- Des voies de circulation qui sont toujours en chantier (état primaire), non aménagées et non viabilisées ;
- Pratique de quelques activités économiques, et rejets des déchets sans la moindre importance accordée aux paysages naturels.



Photo 25: prise sur les berges d'oued Soummam par l'auteur en décembre 2013



Photo 24: prise sur le front de mer du quartier sidi Ali lebher par l'auteur en décembre 2013

#### 4. L'interface ville-mer de Bejaïa, et les problèmes d'accessibilité

##### 4.1. Le port pétrolier, un point noir sur la promenade du bord de mer

L'installation du port pétrolier après 1958, dans le bassin de l'avant port, d'une superficie de 25 230 m<sup>2</sup>, dont l'objectif été de créer l'emploi et d'attirer les habitant ruraux vers la ville et au même temps d'accroître l'économie de l'état française, dans le bassin de l'avant port à créer une rupture pour la promenade du front de mer qui débute du fort Abdelkader jusqu'à le tunnel de cap carbone. Cette voie du front de mer permet l'acheminement d'eau potable des sources des aigouades à l'ancienne ville pendant la période coloniale française, elle a servie aussi comme accès à la plage des aigouades vue sa proximité de la ville. Ce front de mer qui donne directement sur la mer offre aux promeneurs des vues agréables, et leurs permet de respirer l'air

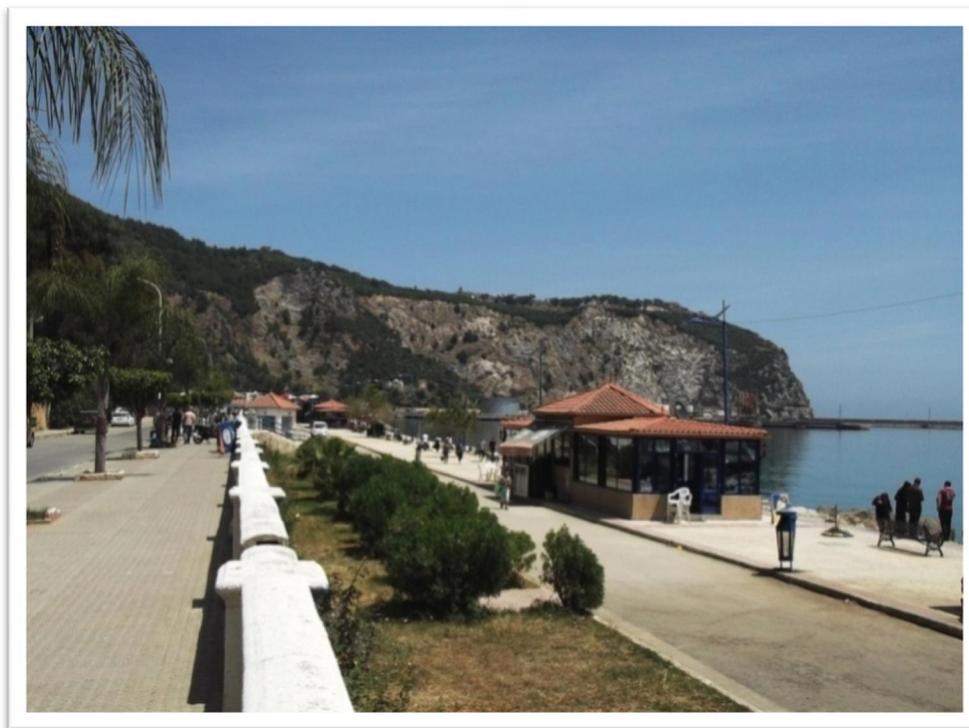
<sup>50</sup> Loi n° 02-02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral. Publiée au Journal officiel algérien N°10 le 12 février 2002.

frais qui vient de cette dernière. Aujourd'hui les citoyens doivent prendre le mini bus qui fait le tour dans la montagne de Gouraya pour y aller soit à la plage des aigouades ou bien pour découvrir le site imaginaire du cap carbone.

#### **4.2. La promenade Fibonacci, contrainte et vision futur**

En 2008, l'entreprise portuaire de Bejaïa réalise et finance des travaux d'aménagement d'un espace appartenant au domaine public portuaire. Cet espace devient la promenade « Léonardo Fibonacci de pise »<sup>51</sup> que les citoyens appellent brise de mer. L'impact culturel et social de cette démarche n'est pas négligeable. Ce don du port à la ville permet à la population de se réappropriier collectivement un espace public qui, jusqu'alors, était réservé à l'EPB.

Cet espace redécouvre sa vocation initiale d'endroits d'échanges, de rencontres, de vie commune, de liens sociaux. C'est à présent une aire de repos, de détente, de contemplation de la mer. On y vient raconter des histoires de navires, de départs et d'arrivées de bateaux. C'est la qu'un imaginaire collectif s'entretient, se nourrit, se développe.



**Photo 26: prise sur la promenade Fibonacci par l'auteur en mai 2014**

<sup>51</sup> Léonardo de pise (dit Fibonacci) est un mathématicien italien du 13<sup>e</sup> siècle qui a fait ses études à bougie. On lui doit le nombre d'or et la préconisation de l'utilisation des chiffres arabes et du zéro. Son nom donné à la promenade exprime la reconnaissance des béjaouis à l'égard de ce savant pour avoir contribué au rayonnement culturel et scientifique de la ville de Bejaïa. C'est le symbole de l'affirmation d'une identité et d'une fierté culturelles locales.

Le financement de la promenade par l'EPB permet d'élargir l'offre, jusqu'à présent limitée, d'espaces verts et d'infrastructures touristiques aménagées de la ville de Bejaïa. Cette prise en charge financière est une forme de redistribution de la richesse générée par l'activité du port. Elle s'inscrit dans une démarche d'appropriation collective, et non de captation au seul profit d'une entreprise, de la plus value portuaire dégagée. Elle correspond aux valeurs de partage de la communauté portuaire.

Cette promenade attire un nombre important des citoyens de bougie, ainsi quelques touristes venant des communes limitrophes. Elle est aussi l'endroit préféré pour les émigrées venant de l'étranger pour passer leur vacance dans leur ville natale. Ils viennent souvent dans cet espace pour dîner et passer leurs soirées au bord de la mer.

La promenade Fibonacci est aujourd'hui parmi les endroits préférés par les citoyens vus surtout sa proximité du centre ville et son ouverture sur un élément naturel agréable à voir qui est l'eau. Cependant, elle présente différentes lacunes comme :

- L'absence du parking qui pousse les conducteurs à occuper les trottoirs, ou bien des places réservés à la détente.
- Beaucoup de manques en matière de service destinés aux citoyens à titre d'exemple : le commerce, les espaces de jeux pour les enfants, les sanitaires publics, .....etc.
- Un manque flagrant dans la qualité des espaces et des aménagements de ces derniers qui ne reflètent pas cet espace de haute valeur.
- Cette promenade est aussi une voie qui mène vers le port pétrolier. Ce qui veut dire qu'il y a des camions citerne remplis des carburants qui circulent provoquant des difficultés de mobilité vu l'étroitesse de la voie, ainsi que des nuisances sonores qui dérangent les usagers de cette promenade
- Les camions citernes qui se remplissent de carburant, et le pipe qui passe au dessous de cette promenade présentent des risques d'explosion sur les promeneurs.

Actuellement la promenade n'est dotée d'aucuns moyens de transport public. Mais trois modes de transport urbain (bus, bateau et téléphérique) vont se côtoyer dans la même esplanade telle que citée dans le PDAU intercommunal. Pour le téléphérique c'est une occasion de relier cette esplanade dédiée à la déambulation et au farniente au bord de la mer avec le parc national de Gouraya l'autre espace naturel qui offre aux citoyens et aux visiteurs du sanctuaire du yemma Gouraya le repos et le plaisir nécessaire.

La réalisation de ce téléphérique va également desservir sur son passage les quartiers Mangin et Sidi Bouali.

Bejaia est une ville serrée entre mer et montagne. Les caprices du relief donnent à la cité un site d'une beauté unique mais ne rend pas facile la circulation. Les nouveaux quartiers de Tizi, Iheddaden Oufella, Takleat, Dar Djebel et les anciens quartiers tels que Sidi Ouali et Sidi Bouali, sont perchés sur des pentes presque inaccessibles aux transports collectifs, sinon par de minibus de très faibles capacités. Il en faut alors des dizaines pour desservir une ligne, d'où la multiplication des nuisances (pollutions, accidents...).

« Aussi de la même manière que nous avons préconisé le tramway pour la zone de plaine, nous préconisons un mode de transport spécifique pour la zone de montagne : Le téléphérique »<sup>52</sup>. Réduire les nuisances sonores, environnementales, mieux lutter contre l'insécurité routière en privilégiant les modes « doux », non polluants, et rendre le transport de masses plus efficace, telles sont les objectifs assignés à ce téléphérique. Ce sera un projet de transport novateur et exotique qui allie modernité et économie ; il sera également l'occasion pour les pouvoirs locaux de faire une commande publique qui va allier le progrès technologique et l'esthétisme. Le téléphérique, mode de transport particulier pour les reliefs difficiles est une attraction touristique pour tirer profit des caprices du territoire, surtout quand il lie deux potentialités naturelles, la mer et la montagne.

#### **4.3. Une bonne circulation, est la base de l'accessibilité des espaces**

La circulation est le mouvement des véhicules sur la voirie « par extension, s'applique aussi au mouvement des piétons ou à celui des trains sur un réseau ferré »<sup>53</sup>.

« Les villes souffrent du chômage, de l'insécurité, de la misère, mais elles n'en meurent pas. Ce qui peut les tuer, c'est de ne plus pouvoir évacuer leurs déchets, de ne plus disposer d'eau potable, de ne plus permettre la circulation des personnes ». (Chocat, 1990)

Bejaïa dispose de nombreux équipements et d'infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville : une gare ferroviaire, un port, une gare maritime, un aéroport et une gare routière (autosatisfaction du point de vue qualitatifs), mais cette dernière cache une réalité amère dans la circulation terrien.

---

<sup>52</sup> PDAU intercommunal de Bejaïa

<sup>53</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY. Op. Cit. p 172

Ce déficit dans la circulation touche toute la ville de Bejaïa et notamment notre aire d'étude (espace portuaire), où se concentrent les différentes modalités du transport (maritimes, aériens, ferroviaire, et terrien). La présence du port et des unités industrielles amplifie davantage l'encombrement lors du transport de la marchandise.

Cependant, ces problèmes de circulation et de mobilité des hommes et des biens est du aussi à différents paramètres tels que :

- Manque d'entretien des réseaux routier.
- L'étroitesse des voies et des trottoirs.
- Le mauvais aménagement des voies et des carrefours.
- L'absence de la signalisation routière.
- Manque de parking de stationnement.
- Le mauvais aménagement des stations et des arrêts.
- La localisation anarchique des arrêts et des stations.



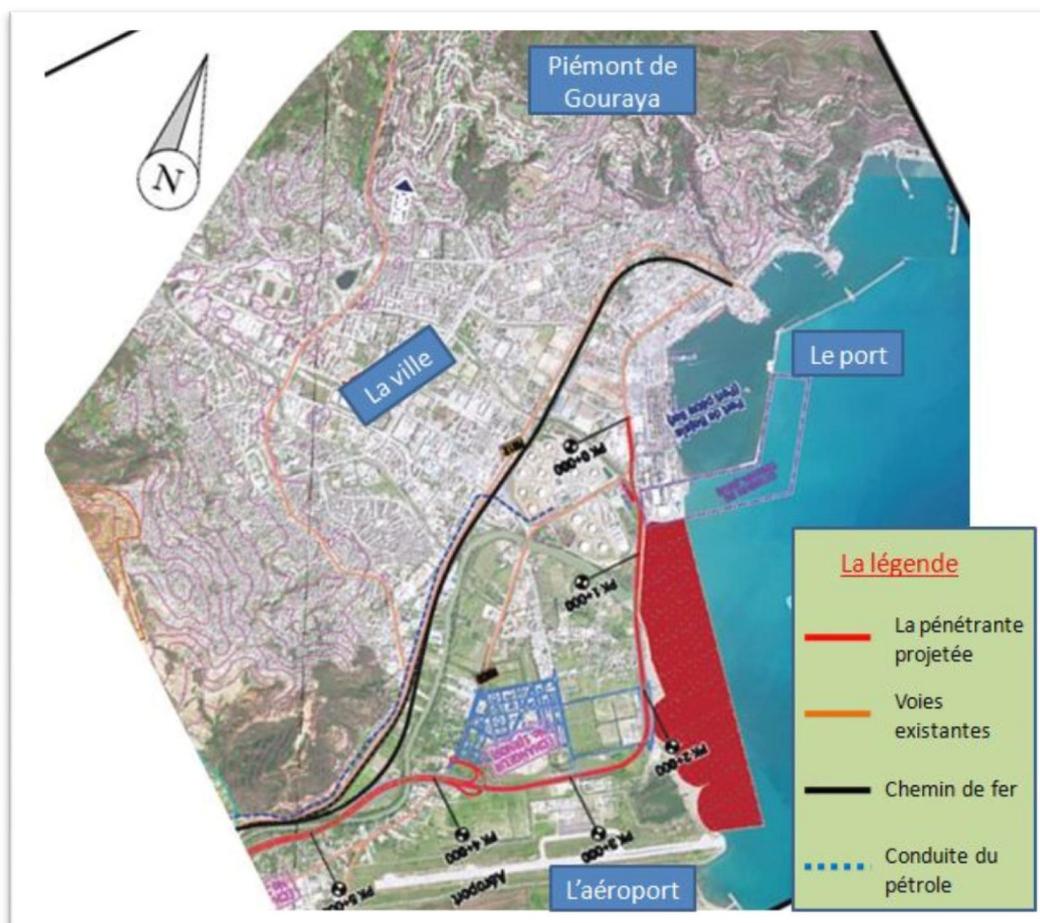
Photo 27: prise sur une voie de l'arrière port par l'auteur en octobre 2013

#### **4.4. Projets future à réaliser dans le cadre d'accessibilité**

Il y a différentes projet à réaliser ou en cours de réalisation dans le cadre de circulation des hommes et de leurs biens, au profit des citoyens de la ville de Bejaïa, et surtout des acteurs

commerciaux et industriels. Parmi ces projets la réalisation de la pénétrante, et le dédoublement de la voie ferré.

1- En visite de travail dans la wilaya de Bejaïa en date du samedi 27 avril 2013, le premier ministre, M.Abdelmalek Sellal, accompagné par une forte délégation, composée des ministres de l'intérieur et des collectivités locales, a procédé au lancement des travaux pour la réalisation de multiples projets visant l'impulsion de l'activité socio-économique de la région, notamment le projet tant attendu par la population, les autorités locales et le port de Bejaïa, celui de la pénétrante autoroutière qui va relier Bejaïa à l'autoroute Est-Ouest.



Carte 13: les infrastructures qui desservent la ville de Bejaïa. Source : EPB, traité par l'auteur

M. Abdelmalek Sellal a donné le coup d'envoi des travaux de ce grand projet, d'un linéaire de 100 kilomètres qui reliera ahnif (bouira) au port et à l'aéroport de Bejaïa. Sa réalisation a été confiée à une entreprise mixte algéro-chinoise qui le livrera dans un délai de 36 mois.

La pénétrante projetée traverse le long du front de mer, depuis l'aéroport jusqu'à le port dès son arrivée à la ville de Bejaïa. Sa position augmente davantage la rupture entre la ville et la mer. Il

est préférable de mettre ce tronçon en tunnel pour récupérer les espaces au dessus comme promenade et places ouvert sur la mer au profit des citoyens.

2- Bejaïa est doté d'un chemin de fer (une seule ligne) qui prend son point de départ du port de Bejaïa jusqu'à la ligne de chemin de fer qui relie l'est en ouest de l'Algérie à Beni Mansour du côté sud de la wilaya sur une longueur de 100 km approximative.

Construit durant la période française. Son rôle était très important pour le déplacement des marchandises ainsi que la population. Durant la période coloniale, il y avait cinq lignes qui rentrent dans l'enceinte du port, aujourd'hui une seule ligne seulement qui fonctionne.

Après un entretien qu'on a fait avec le chef du département infrastructure de la gare ferroviaire de Bejaïa, il nous a informé que la gare ferroviaire de Bejaïa organise deux (02) déplacements du train passagers et un seul déplacement pour train marchandise par jour. Et cela est dû aux recours de la population à d'autres moyens de transports routiers. Cette indifférence des citoyens de la ville de Bejaïa à ce moyen de transport est due aux services médiocres que ce dernier offre aux citoyens.

Pour remédier à ces problèmes, SNTF ont des visions futures qui peuvent restituer au chemin de fer la place qu'il occupe dans les déplacements de la population et de leurs biens. Parmi ces visions, on a :

- Dédoublage de la voie ferrée pour augmenter le nombre de voyages par jour, ainsi répondre à l'attente des citoyens ;
- Electrification du réseau ferroviaire et Acquisition des trains nouveaux caractérisés par la vitesse de déplacement, le confort de leurs équipements ;
- Abandonner l'utilisation des anciens trains sources de pollution (nuisances sonores, pollution de l'air,...) ;
- Suppression de tous les passages à niveau, par la réalisation des passages supérieurs ou inférieurs, pour rendre la circulation plus fluides et plus sécurisés.

Cependant, Le projet de dédoublement de la voie ferrée entre Bejaia et Beni-Mansour peine à démarrer en raison de l'opposition de quelques propriétaires terriens qui contestent notamment le barème d'indemnisation prévu en contrepartie des expropriations, apprend-on des responsables locaux de la Société nationale des transports ferroviaires. "Tout est prêt, mais nous butons sur ce phénomène des oppositions", déplore-t-on à la chefferie du district de Bejaia, qui ne désespère pas

pour autant de trouver une solution à l'amiable avec les contestataires dont le plus grand nombre s'est manifesté surtout dans la région d'Ouzellaguène, Sidi-Aich et Akbou.



Photo 28: l'état de la gare ferroviaire actuelle, photo prise par l'auteur en mai 2014

Quelques 500 oppositions ont été manifestées. La difficulté, pour l'Agence nationale d'études et de suivi des investissements ferroviaires (ANESRIF), filiale de la SNTF, qui chapeaute le projet, concerne l'installation de sa base vie et l'identification d'un espace, sans contraintes, pour ce faire, notamment un site domanial.

"La SNTF dispose de terrains de servitude. Mais ils ne sont pas suffisants pour ce faire, le projet exigeant des bandes larges de 50-60 mètres dont l'ampleur nécessite des expropriations", relève-t-on de même source, évoquant notamment des disponibilités à Akbou et Ifri-Ouzellaguène.

Ce projet, confié à un groupement d'entreprises, parrainé par Cossider TP, est prévu sur une distance de 87 km, le long du couloir de la vallée de la Soummam, avec une emprise qui va chevaucher près de 40% de l'actuelle ligne en service, assortie d'une rocade, à l'ouest de Béni-Mansour, pour desservir les grandes agglomérations ouest de la wilaya, notamment Tazmalt, Ighzer-Amokrane, Takerietz, El-kseur et Bejaia.

Sa réalisation est d'un intérêt majeur pour la wilaya. Outre la réduction des temps de parcours par l'injection de trains rapides pouvant rouler jusqu'à 160 km/h, il va contribuer aussi à

l'augmentation du trafic (fret et voyageurs) et les transbordement notamment à l'Est (Bordj-Bou-Arredj et Sétif), retenus pour y accueillir des ports secs, voire à terme, des zones logistiques, rattachées au port de Bejaia.

Les autorités sont impérativement impliquer à ces deux projets, celui de la pénétrante et de dédoublement de la ligne ferroviaire, car l'avenir économique de la région connaîtra un développement important, ainsi que ses habitants sortiront du marasme social qu'ils subissent, si le projet se concrétise.

#### 4.5. L'état du réseau viaire

L'arrière port de Bejaia reçoit un flux important de trafic (transport), vu la concentration des différentes activités industrielles et économiques (d'après une publication sur le journal El-Watan en 2009, il y a entre 825 à 1125 camions chaque jours qui rentrent dans cette zone).

Cependant, le réseau viaire, l'élément principale pour la circulation et le déplacement de la population, et de leurs engins est dans un état délabré et chaotique :

- Routes étroites, défoncées et constamment embourbées et inondées ;
- L'absence de l'aire de stationnement des camions qui font la chaîne pour accéder au port, Cevital,....., poussent les conducteurs à occuper les voies de circulation, et du fait créer un paysage de désordre et d'encombrement ;
- Pour mesure de sécurité, toutes les installations industrielles, et portuaires sont entourées par des clôtures opaque barbelé inapprécié visuellement par les passants ;
- Rejet des ordures en plein rues et trottoirs.



Photo 29: les 02 photos prise sur la voie à proximité du port par l'auteur en aout 2014

## **5. L'interface ville-mer de Bejaïa, un milieu à risques majeurs**

Le risque majeur est la possibilité de la survenue d'un événement d'origine naturelle ou technologique, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société.

« Les effets physiques directs de la catastrophe, quelque soit sa nature, peuvent être multiples : explosion, incendie, nuage toxique, nuage radioactif, infiltrations et pollution majeures diverses, effondrements et destruction du bâti, de la voirie et des ouvrages d'arts »<sup>54</sup>...etc.

La ville de Bejaïa et l'espace portuaire en particulier sont exposés à quelques risques parmi eux :

### **5.1. Risques technologiques**

Le port pétrolier est situé à un (01) kilomètre de la ville, il est alimenté du pétrole brut à partir du terminal marin par 03 canalisations de diamètres 32 pouces chacune et de longueur 3700 mètres. Ces trois canalisations enterrées et qui passe au dessous du port constitue un danger sur toute la ville de Bejaïa en cas de fuite ou d'explosion. Le règlement d'urbanisme nous prévient d'éloigner le bâti de 75 m de part et d'autre du pipe, mais malheureusement ce n'est pas le cas dans cette ville. Les transports maritimes notamment ceux des hydrocarbures contribuent à la pollution des mers par l'apparition de couche d'huile et d'hydrocarbures nuisible à la vie aquatique tant animale que végétale. Les rejets d'hydrocarbures au niveau du port pétrolier en formant une pellicule à la surface de l'eau bloquent les échanges air/mer, lesquels échanges sont indispensables au déroulement des cycles biologiques marins.

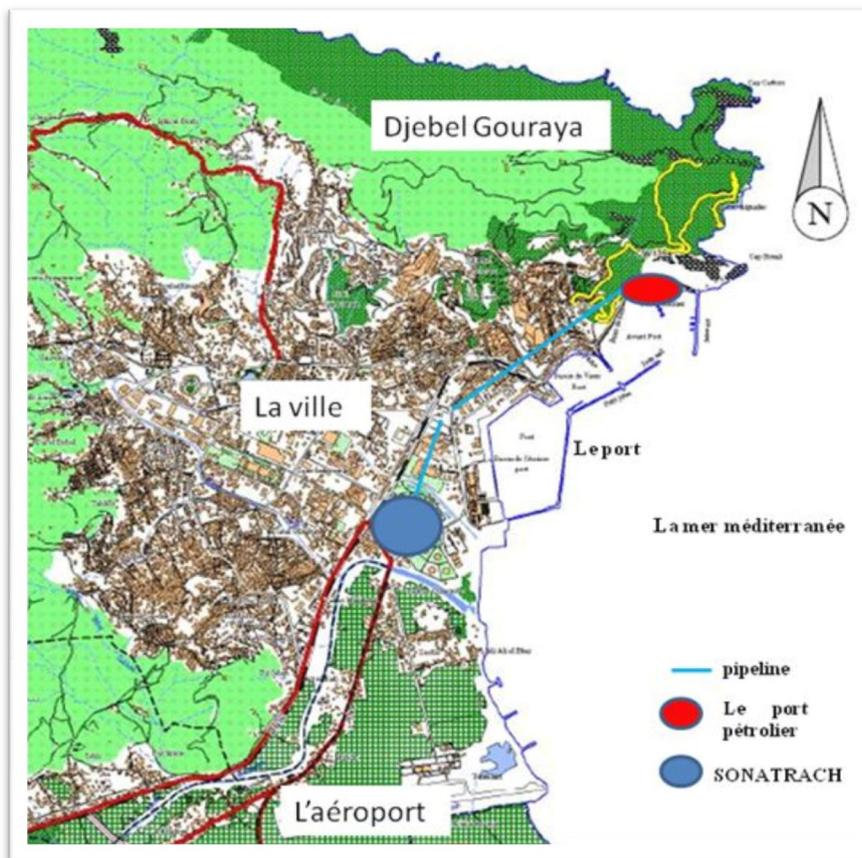
#### **5.1.1. Complexe SONATRACH de Bejaïa**

Le grand massif complexe de SONATRACH, sise dans la zone portuaires est un dépôt d'hydrocarbure, d'une « superficie de 63,87 ha »<sup>55</sup>, ce complexe fut implanté depuis la période coloniale ce terminal pétrolier a été implanté juste sur le quai du port de Bejaïa, il s'approvisionne directement d'un gazoduc sous terrain, qui passe sous les quartiers résidentiels venant de Haoud El Hamra (Hassi Messaoud).

Le complexe de SONATRACH, contient des bacs de pétrole ; 16 bacs dont 12 possèdent une capacité 36 000 m<sup>3</sup> les quatre autres au bord du quai du port, sont d'une capacité de 52 000 m<sup>3</sup>, sachant que ces bacs sont remplis 24h/24.

<sup>54</sup> Ewa Azzag BEREZOWSKA et Nassim KHEDDOUCI. Revue vies de villes. Faire face aux risques majeurs en ville. février 2006. P 39

<sup>55</sup> La direction des ressources humaines de SONATRACH, en juin 2014.



Carte 14: source PDAU intercommunal de Bejaïa traité par l'auteur



Photo 30: prise sur SONATRACH par l'auteur en mai 2014

La Sonatrach TRC/RTC à Bejaïa, est chargé de transporter seulement, du Pétrole Brut, depuis Haoud El Hamra (Hassi Messaoud), jusqu'au Terminal Marin de Bejaïa ; par une canalisation de 24 Pouces/22 P, sur une longueur de 668 KM.

Le chargement des bateaux au niveau du port pétrolier se fait par 03 canalisations de Diamètres 32 pouces, de longueur 3700 mètres dont une (N°1) est actuellement retirée de l'exploitation. Le chargement des bateaux au niveau de la bouée SEALINE se fait par 02 canalisations de Diamètre 42 Pouces, de longueur de 7000 mètres en OFFSHORE.

Pour le complexe de SONATRACH, les risques d'incendie et d'explosion peuvent s'étaler sur un rayon de  $R = 12.5$  km selon le service de l'unité SONTRACH.

Donc, d'après sa situation, Sonatrach présente un risque technologique qui peut engendrer beaucoup de dégâts matériels et humains pour la ville de Bejaïa. Sachant qu'on a constaté le développement des quartiers résidentiels à quelques mètres de SONATRACH. Il y on a même ceux qui construisent au dessus des lignes du pipe qui achemine le pétrole, alors que le règlement nous incite à s'éloigner de 75m d'un coté et d'autre de la ligne.

Ces matières présentent un haut risque, majeur et quotidien sur la ville de Bejaia et son environnement, puisque inflammable, peuvent même causer une pollution atmosphérique et marine comme ce fut le cas à Skikda en 2004. « On la pressentait à Arzew et la catastrophe s'est produite à Skikda. Une violente explosion a secoué lundi soir, 19 janvier à 18 h 40, la zone industrielle Larbi-Ben-M'hidi, au complexe du gaz naturel liquéfié (GNL) de Skikda. 27 morts et près de 80 blessés est le dernier bilan de cette explosion qui a détruit les unités 40, 30 et 20 ainsi que le bloc administratif du complexe »<sup>56</sup>.

### **5.1.2. Le centre de transition de marchandises dangereuses**

Le centre est situé à l'intérieur du port, dans le bassin de l'arrière port. Il est l'unique en Algérie, le port de Bejaia prend le monopole du transport et transition de ce genre de marchandises, sont classées dangereuse. Les substances transportées sont multiples, elles peuvent être inflammables, toxiques, explosives, ou radioactives. Ces produits sont utilisés généralement dans la fabrication des détergents, et les travaux de mines.

---

<sup>56</sup> : Ghada Hamrouche, Le Matin p3 mardi 20 janvier 2004.

Ces produits sont regroupés en 9 classes, en voici quelques exemples ; explosifs, gaz comprimé ou liquéfié (oxygène, propane...), liquides ou solides inflammables (essence, soufre, phosphore) carburant ou peroxyde, matière toxiques (chlore, ammoniac), radioactives, corrosives (acides), et produits brûlants.

## 5.2. Risques naturels

L'espace portuaire de Bejaïa subit différents risques naturels tels que :

### 5.2.1. Erosion marine

Le littoral est soumis à une dégradation progressive entraînant un recul spectaculaire de la ligne de côte. Les érosions marines actuelles prennent toutes leur ampleur ainsi que l'extraction du sable a une certaine période entraînant un recul du littoral le long des secteurs particulièrement exposés. Sachant que le site de sidi Ali lebhar se trouve a un niveau inférieur à celui de la mer, un éventuel recul entraînera l'avancé de la mer.



Photo 31: source subdivision maritime de Bejaïa, photo prise en 2002. (Piste d'aérodrome)

Des travaux ont été entrepris pour la construction des ouvrages de défense du littoral ou la morphologie n'assure pas une protection naturelle, pour minimiser les perturbations. Il s'agit :

- d'une protection frontale de 850m de longueur (à l'extérieur du site) pour protéger les habitants et les terrains agricoles.

- Trois épis à brise lames pour la protection de la plage se trouvent avant l'aérodrome (sachant que la brise lame du troisième épi n'est pas encore construite).
- D'après la subdivision maritime chargée du problème de protection du littoral, deux autres épis devraient être construits à l'Est de l'aéroport le long du littoral, cela protégera la piste de l'aérodrome. Actuellement ils ne sont pas encore entamés.
- « Un prolongement occasionnellement roulable est mis en place pour la protection du bout de piste de l'aéroport »<sup>57</sup>.

### 5.2.2. Inondation

Les apports en eaux quelque soient leurs origines entraînent une baisse de la résistance du milieu.

L'accroissement de la teneur en eau d'une argile entraîne une :

- réduction des caractéristiques mécaniques  $\phi$  et C donc diminution de la résistance au cisaillement ;
- réduction de sa consistance et son ramollissement sera continue, c'est-à-dire un accroissement progressif de sa déformabilité sous charge (tassement).

Lorsque la teneur en eau du milieu se rapproche de la limite de liquidité, celui-ci passe de l'état plastique à l'état liquide.

La pluie, l'un des facteurs de la provenance de l'eau, présente un seuil au delà duquel l'inondation du terrain est inévitable ceci par la saturation rapide des sols qui sont semis perméables et la topographie du terrain qui présente une pente douce (pas de ruissellement) l'eau sera donc stagnée provoquant ainsi l'inondation de toute la région, cela constitue une contrainte pour l'urbanisme, l'agriculture et l'économie. Donc il y'a nécessité de réaliser un réseau de drainage des eaux pluviales (DEP) sur toute la zone.

Le débordement de l'oued Soummam provoqué par :

- une pluviométrie moyenne mais étalée sur plusieurs jours ;
- L'ouverture des vannes de sécurité de la digue du barrage « TICHIAF » à BOUSSELLAM pour évacuer les quantités d'eaux en plus comme c'était le cas en 2001.

---

<sup>57</sup> POS sidi Ali lebhbar

Ce débordement provoque bien sur l'inondation de toute la région. Une étude d'envergure pour l'aménagement de l'Oued Soummam est en cours qui a pour objet de protéger toute la zone périphérique contre d'éventuels débordements.



Photo 32: source subdivision maritime Bejaïa, prise en 2002, montre l'inondation de la voie menant vers l'aéroport

### **CONCLUSION : Le projet urbain politique ou projet de ville**

« Le projet urbain politique est un projet pour la ville, en tant que cité ; il propose des images collectives de l'avenir »<sup>58</sup>. Le projet doit permettre « de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif »<sup>59</sup>. Le projet urbain veut « mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une image future »<sup>60</sup> parle dans ce sens de « projet de ville » et de « projet d'agglomération ». Ces projets, qui rejoignent les objectifs de la planification stratégique, nécessitent :

- L'identification des potentialités et handicaps de la ville,
- L'identification des enjeux majeurs,
- L'organisation d'une démarche de consultation et de partenariat
- La présentation d'un projet consensuel.

<sup>58</sup> O, Piron, « nouveau processus d'aménagement » aménagement en question, . Martinand C. et Landrieu J. (dir.). 1996 Paris, ADEF, pages 85 à 172.

<sup>59</sup> Idem.

<sup>60</sup> Idem.

Ce sont les axes généraux de développement qui sont essentiellement privilégiés par le projet urbain, car témoignant d'une réflexion sur les moyens et les acteurs du développement global de la ville. On aboutit ainsi à des interventions ciblées concrétisées par des projets spécifiques.

Ainsi la ville serait engagée dans une démarche concurrentielle et aurait recours au marketing afin de mettre en valeurs ces attributs, valorisants son territoire, et renforçant son attractivité, dans le but d'accueillir en son sein différentes entreprises permettant d'affirmer sa position régionale.

Il s'agit alors de comprendre comment se renoue ou non dans ce contexte la relation ville/port à travers les différentes formes de proximités mobilisées, quels en sont les moteurs et les attendus, notamment en termes principalement d'accessibilité entre l'attractivité portuaire et les autres fonctions urbaines identifiées au sein des trois autres zones mais également entre les zones elles-mêmes.

En plus de son port, Les trois autres zones caractéristiques de la ville de Bejaïa, en se présentant comme des zones thématiques structurantes, « constituent de facto des territoires de projet »<sup>61</sup> devant se démarquer de la politique de zoning longtemps conduite dans les actions d'aménagement urbain. À ce titre, elles doivent être réfléchies ensemble et accepter, de ce fait, des zones de contact entre elles. Ce qui donne tout son sens à une échelle de réflexion et d'analyse qui concerne toute la ville. Ce qui également interpelle la notion fondamentale d'accessibilité entre ces différentes zones mais aussi et surtout entre elles et l'activité portuaire. Cette prise en compte de l'identité portuaire de la ville et la volonté de reconnexion de la ville avec son port doit intégrer l'activité portuaire dans toute forme de stratégie. Ce qui fera l'objet du chapitre suivant.

---

<sup>61</sup> Lecoquierre, B., 'du zonage au territoire de projet : expérimentation dans l'estuaire de la Seine'. In Environnements portuaires, textes réunis et publiés par Anne-Lise Pietri Levy, John Barzman et Eric Barré, université de Rouen et du Havre,

## CHAPITRE 03

# PROJET URBAIN ET SYSTEMES D'ACTEURS : LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE BEJAIA

---

## INTRODUCTION

Ce chapitre se fixe comme objectif d'interroger et de caractériser les modalités d'interaction entre d'une part, les deux échelles territoriales examinées précédemment: l'échelle territoriale et l'échelle urbaine et d'autre part, l'échelle dite opérationnelle où le projet urbain se manifeste concrètement.

Dans les deux premières échelles notre approche a consisté en même temps que de décrire et analyser les phénomènes en présence, d'esquisser une grille de lecture générale dans une logique de projet urbain. L'échelle abordée par ce chapitre concerne la zone industrialo-portuaire proprement dite.

Ainsi que précisé précédemment, l'objectif de cette recherche n'est pas d'aboutir à un ou plusieurs projets. Il s'agit simplement pour nous d'identifier les mécanismes et les acteurs pertinents ainsi que la manière dont ils pourraient intervenir dans le cadre d'une démarche de projet urbain.

Cela revient à rechercher dans quelle mesure les structures existantes peuvent impliquer certaines dynamiques urbano-portuaires, dans le cadre de stratégies de reconversion ayant comme objectif le développement d'une nouvelle relation ville-port. Ces structures sont le résultat des phénomènes historiques et territoriaux déjà étudiés : industrialisation, littoralisation...Elles dépendent également de dynamiques plus générales liées à la mondialisation des échanges et qui dépassent le cadre de cette recherche. Ces structures sont soit de l'ordre du socio-économique soit de l'ordre de l'organisation spatiale. « Ainsi que précisé par une étude réalisée sur les zones portuaires en Europe »<sup>62</sup>, le potentiel de mutation de ces structures dépend pour une large part des marges de manœuvre offertes par les pratiques décisionnelles et opérationnelles au sein du système de gouvernance en place.

Le système de décision des villes portuaires est donc marqué par les logiques de compétences, de prérogatives et de statut juridiques des différents acteurs en présence. L'analyse du port de Bejaïa fait apparaître un ensemble de catégories d'acteurs allant des autorités municipales qui exercent leur autorité réglementaire à travers les trois POS qui couvrent la zone portuaire, à

---

<sup>62</sup> PIÉTRI-LÉVY ANNE-Lise, BARZMAN John, BARRÉ Éric. 2003. Environnement portuaire; port et environnement. Le Havre. Publication des universités de Rouen et du Havre. 513p.

l'Entreprise du Port de Bejaïa (EPB) qui est en charge de la gestion technique du port en passant par les acteurs économiques à caractère public ou privé.

La structure de ces acteurs économiques reflète l'évolution historique de la politique économique algérienne et son impact territorial et spatial. Ainsi, nous retrouvons les structures liées au transport des hydrocarbures qui représentent un élément permanent de par son importance économique et spatiale. Une multitude d'unités industrielles sont le résultat des restructurations successives des grandes entreprises économiques nationales. Les unités CEVITAL témoignent de la période de libéralisation économique du pays.

La question est de savoir si cette diversité d'acteurs est génératrice soit d'antagonismes soit de synergies. De plus et au-delà de la différence des statuts juridiques et des modes de fonctionnement de ces différentes structures, n'est-il pas possible d'envisager une convergence d'intérêt économique et, partant, la mise en réseau des différents acteurs dans une logique d'attractivité urbaine pour la commune et de compétitivité économiques pour les acteurs à vocation industrialo-portuaires ?

Ainsi, la problématique des modalités d'application d'une démarche de projet urbain au sein d'une zone industrialo-portuaire dans une perspective de revitalisation et de réinsertion dans un système urbano-portuaire se pose essentiellement en termes de gouvernance et de systèmes d'acteurs.

Partant de ces considérations, ce chapitre est structuré de la manière suivante :

Une première partie s'attache à présenter les structures spatiales et socioéconomiques de la zone industrialo portuaire tout en procédant à l'identification des différents acteurs. La zone d'étude est couverte par trois POS qui ne sont pas encore approuvés.

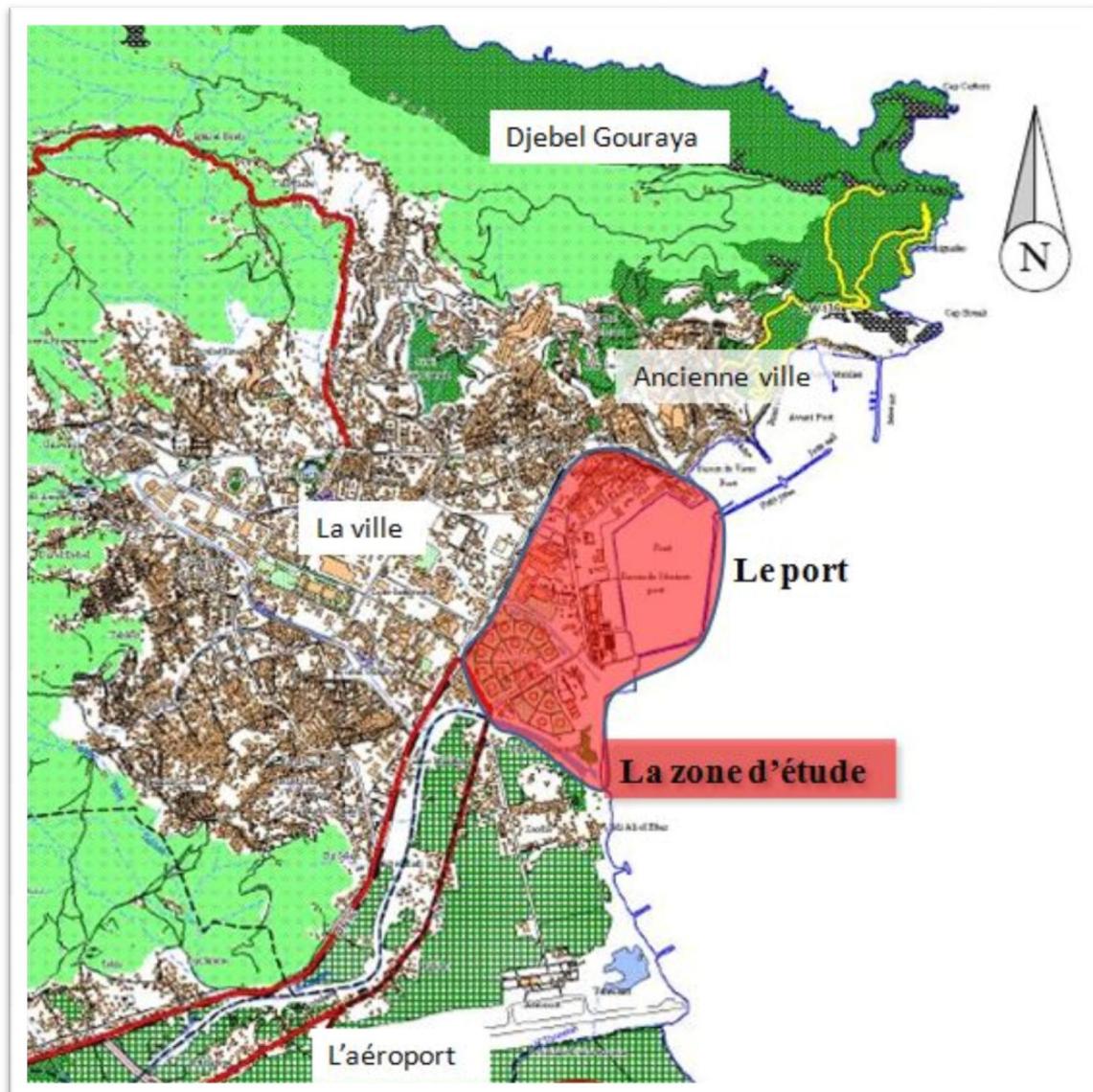
Une deuxième partie sera consacrée à un diagnostic de l'état de fait visant à mettre en évidence les différents problèmes ayant causé la dissociation entre la ville et la mer ainsi que les potentialités susceptibles de constituer des facteurs de revitalisation.

Enfin, nous allons voir comment le projet urbain qui est une stratégie pensée et dessinée de la ville, et qui porte des enjeux sociaux, économiques, culturels et environnementaux peut remédier à cette problématique de rupture, en renouant les liens entre les deux entités ville et mer.

## 1. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

La troisième zone est située dans la partie de la plaine. Délimitée du nord par la casbah, du sud par oued Soummam, de l'est par la mer et enfin de l'ouest par le chemin de fer. La vocation principale de l'entité c'est l'activité industrielle. Elle est composée du bassin de l'arrière port, les surfaces du stockage de marchandises du port, les différentes unités industrielles, qui sont installées à proximité du port pour faciliter l'importation et l'exportation de leurs produits.

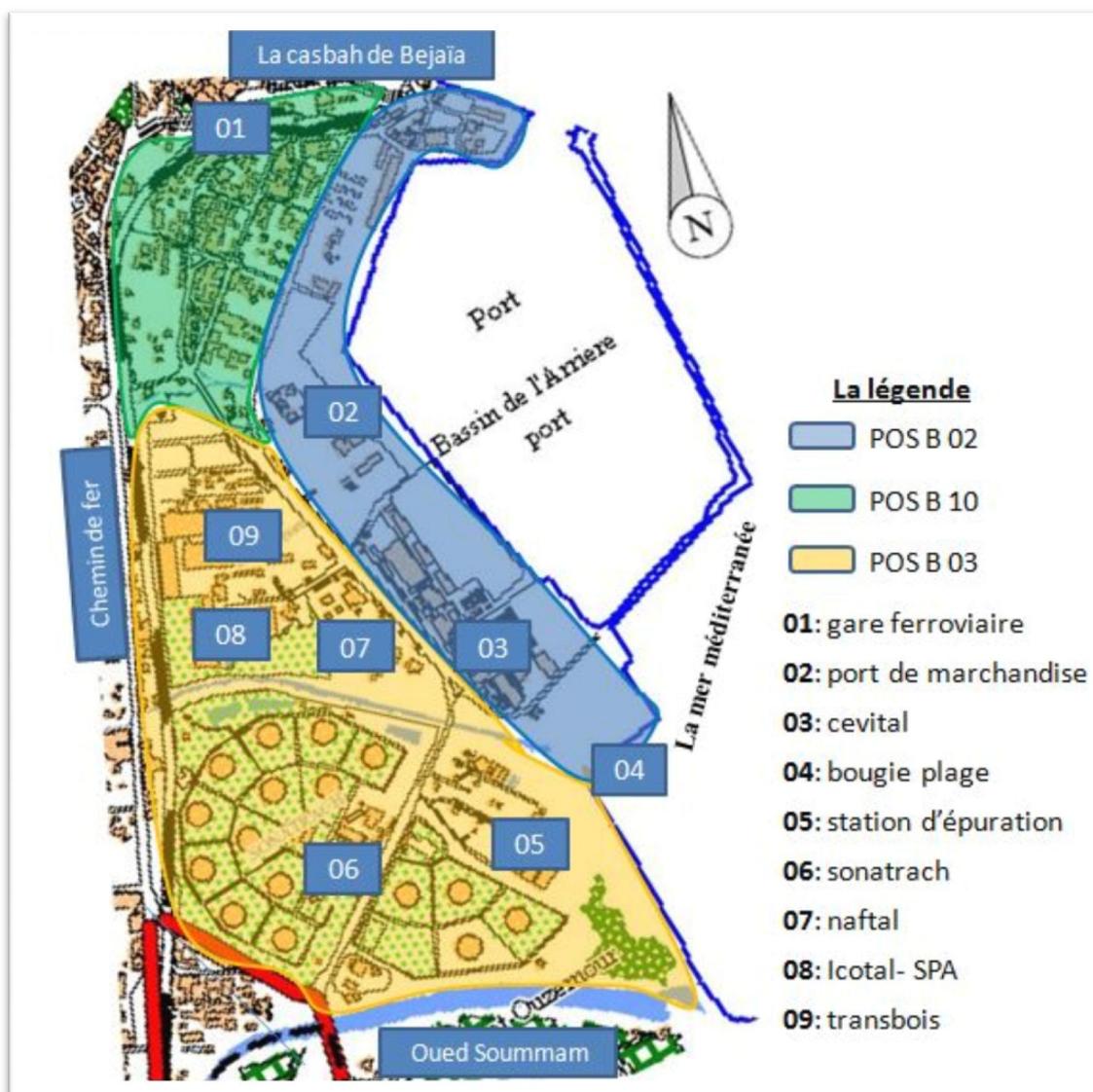
Les activités industrielles sont gérées par des entreprises étatiques comme SONATRACH, NAFTAL, TRANSBOIS, SOGEDIA,...etc. ou bien des entreprises privé qui ont commencé à s'activer depuis la constitution de 1989 qui reconnait et garantit la propriété privé.



Carte 15 : situation de la zone d'étude dans la ville de Bejaia. Source, PDAU intercommunal de Bejaia traité par l'auteur

Cette troisième zone est aussi celle qui reçoit les eaux usées des différents oueds de la ville (oued Salamon et oued seghir) et de la wilaya (oued Soummam). Elle constitue aussi la porte de sortie et d'entrée des engins qui vient ou part vers le port chargé ou non. Cette aire d'étude est la scène des trois problèmes cité déjà dans la problématique, qui sont d'ordres environnementaux, d'accessibilités et paysagers.

Cette zone est composée de trois POS selon le découpage du PDAU intercommunal de Bejaïa. Ces POS ne sont pas encore étudiés. POS B02 : superficie de 56,83 ha ; POS B03 : superficie de 113,92 ha ; POS B10 : superficie de 37,58 ha ;<sup>63</sup>



Carte 16 : les différentes occupations de la zone d'étude. Source PDAU intercommunal, traité par l'auteur

<sup>63</sup> PDAU intercommunal de Bejaïa



Photo 33: vues sur la zone d'étude. Source auteur, décembre 2013

### 1.1. Le POS B 02

C'est un POS d'une zone spécifique portuaire. De ça surface total seul 21,5 ha sont utilisés comme zone d'entreposage dont leur superficie est répartie comme suit :<sup>64</sup>

- Zone d'entreposage terrain nu : 25 373 m<sup>2</sup>
- Zone d'entreposage couverte (Hangars) : 11 476 m<sup>2</sup>
- Parc roulier : 12 684 m<sup>2</sup>
- Abri papier : 1 286 m<sup>2</sup>
- Centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD) : 6 736 m<sup>2</sup>
- Terminal à bois : 68 000 m<sup>2</sup>
- Terminal à conteneur BMT : 90 000 m<sup>2</sup>

Le POS B2 est occupé aussi par d'autres fonctions comme : administrations ; atelier de maintenance ; centre d'embauche ; DMA ; silos OAIC et enfin CEVITAL une entreprise privé.

CEVITAL est parmi les entreprises algériennes qui ont vu le jour dès l'entrée de notre pays en économie de marché, elle a été crée par des fonds privés en 1998. Son complexe de production se situe dans le port de BEJAIA et s'étend sur une superficie de 45 000 m<sup>2</sup>.

Cevital Agro-industrie est le leader du secteur agroalimentaire en Algérie. Elle est composée de plusieurs unités de production telles que : raffinerie d'huile, raffinerie de sucre, margarinerie, unité de conditionnement d'eau minérale, unité de fabrication et de conditionnement de boisson rafraichissante, conserverie, silos portuaires ainsi qu'un terminal de déchargement portuaire.

<sup>64</sup> Entreprise portuaire de Bejaïa (EPB)

Cevital Agro-industrie offre des produits de qualité supérieure à des prix compétitifs, grâce à son savoir-faire, ses unités de production ultramodernes, son contrôle strict de qualité et son réseau de distribution. Elle couvre les besoins nationaux et a permis de faire passer l'Algérie du stade d'importateur à celui d'exportateur pour les huiles, les margarines et le sucre. Ses produits se vendent aujourd'hui dans plusieurs pays, notamment en Europe, au Maghreb, au Moyen Orient et en Afrique de l'Ouest. Aujourd'hui, Cevital Agro-industrie est le plus grand complexe privé en Algérie.

## 1.2. POS B3

C'est un POS d'une zone spécifique d'activité à vocation industrielle, il est composé de différentes entreprises nationales qui sont : SONATRACH, NAFTAL, ICOTAL, TRANSBOIS, ONA (office national d'assainissement). Et dernièrement des occupations privé comme : l'entreprise BOUDIAB ECI, dépôts des céréales (soja, mais,..) qui est en activité depuis 2006, et l'entreprise GASSAB GMEF, importateur du bois occupe une surface approximative de 12 000 m<sup>2</sup>.

- **Entreprise SONATRACH**

L'entreprise SONATRACH à Bejaïa TRC/ RTC est chargé de transporter du pétrole brut, depuis haoud el-Hamra (hassi messaoud), jusqu'au terminal marin de Bejaïa pour le stocker dans des futs géants puis le transférer à des bateaux qui vont l'acheminer dans des pays étrangères. La surface occupée par SONATRACH au niveau de la ville de Bejaïa se répartit comme suit :<sup>65</sup>

- Terminal marin : 638 700 m<sup>2</sup>
- Le port pétrolier : 25 230 m<sup>2</sup>
- Entre le terminal marin et le port pétrolier : 22 200 m<sup>2</sup>
- Entre l'entrée de la ville et le terminal 50 00 m<sup>2</sup>

Le Pétrole Brut, est acheminé de Haoud El Hamra (Hassi Messaoud), jusqu'au Terminal Marin de Bejaïa par une canalisation de 24 Pouces/22 P, sur une longueur de 668 KM. Le chargement des bateaux au niveau du port pétrolier se fait par 03 canalisations de Diamètres 32 pouces, de longueur 3700 mètres dont une (N°1) est actuellement retirée de l'exploitation. Le chargement

---

<sup>65</sup> Chef de service des ressources humaine de la direction régionale de SONATRACH de Bejaïa, en aout 2014.

des bateaux au niveau de la bouée SEALINE se fait par 02 canalisations de Diamètre 42 Pouces, de longueur de 7000 mètres en OFFSHORE.

- **Entreprise NAFTAL**

Elle est créée le 06 avril 1980 dénommée entreprise nationale de raffinage et de distribution de produits pétroliers par abréviation (ERDP) par le décret n° 80-101.<sup>66</sup>

ERDP occupe une surface de 66 731 m<sup>2</sup> dans la ville de Bejaïa, elle est chargé dans le cadre du plan national de développement économique et social, de l'industrie du raffinage des hydrocarbures liquides et de la distribution des produits raffinés sur le territoire national.

Elle a pour mission de promouvoir de développer, de gérer et d'organiser l'industrie du raffinage, elle est chargé notamment, des opérations de traitement du pétrole brut et du condensat en vue d'obtenir des produits raffinés destinés à la satisfaction des besoins du marché intérieur et à l'exportation.

Pour les activités de distribution l'entreprise a pour mission d'organiser et de développer l'activité de distribution de produits raffinés provenant de ses propres installations ou acquis pour compléter sa gamme de production, elle est chargé notamment de :

- Organiser et gérer le réseau de distribution ;
- Commercialiser les carburants et lubrifiants y compris ceux destinés à l'aviation et à la marine, les GPL, les bitumes, les paraffines, les pneumatiques et tout autre produit possédant des caractéristiques commerciales proches ;
- Stocker et transporter tout produit raffiné ou commercialisé par elle sur le territoire national ;

L'entreprise est gérée par la société nationale pour la recherche, la production, le transport, la transformation et la commercialisation des hydrocarbures (SONATRACH) qui lui fournit les moyens nécessaires pour son fonctionnement (matériels, personnels,...).

Ces activités industrielles liées aux hydrocarbures place la ville de Bejaïa au sein du conflit récurrent que connaissent toutes les villes portuaires industrielles<sup>67</sup>. L'ambition écologique de

---

<sup>66</sup> Direction des ressources humaines de NAFTAL, en aout 2014.

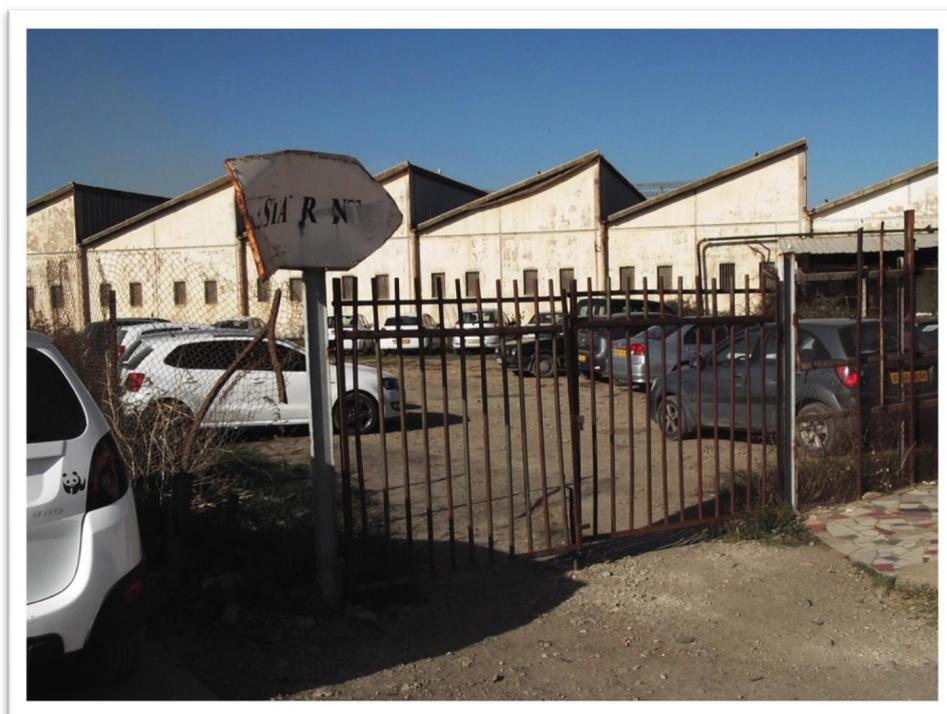
<sup>67</sup> LACOSTE Romuald, BEYER Antoine 'Les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagée entre la ville et le port de Strasbourg', Conférence Interdisciplinaire sur l'Écologie Industrielle et Territoriale, 17 – 18 octobre 2014, Troyes, France.

ces villes se heurte à la forte présence de complexes industriels générateurs de pollution mais qui constituent une ressource économique utile à la ville.

- **Entreprise ICOTAL-SPA**

L'entreprise ICOTAL-SPA créée en 1959 dans le cadre du plan de Constantine, intégrée dans le patrimoine de SONITEX en 1974 et constituée en entreprise publique économique (EPE) dans le cadre du processus de filialisation régie par le statut de société par action (SPA) le 20/12/97 par l'AGEX de l'entreprise publique économique ECOTEX dans sa résolution n°02. Elle est actuellement filiale du groupe industriel C et H sous appellation d'origine « ICOTAL »<sup>68</sup>.

Le capital social de l'entreprise passe de 92 000 000,00 DA à 727 450 000,00 DA suite à la réévaluation des terrains conformément au décret 07-210 du 04 juillet 2007. Le propriétaire du capital est le groupe confection habillement (C et H) détenant 145 490 actions de 5000 da chacune.



**Photo 34: vue sur l'entreprise ICOTAL-SPA, prise par l'auteur en novembre 2014**

L'entreprise ICOTAL-SPA est située dans la zone industrielle arrière port, d'une superficie totale de 6,7869 HA répartie comme suit :

---

<sup>68</sup> : Direction des ressources humaines de l'ICOTAL.

- Terrain d'assiette de l'entreprise : 4,85 HA
- Terrain nu de l'entreprise : 1,506 HA
- Servitude de l'entreprise : 43,09 ares.

Elle bénéficie par sa situation géographique d'excellentes voies de communication et accès :

- La route nationale à 100m environ.
- Le port à 400m environ
- La gare ferroviaire à 500m environ
- L'aéroport à 1500m environ

Elle est une entreprise de production dont les activités sont :

- Le tricotage : pour la fabrication d'étoffes de bonneterie.
- Le finissage : pour la teinture et le blanchiment des étoffes produits par le tricotage.
- La confection : pour la confection d'articles de bonneterie, vêtements de sport et vêtements de travail.

ICOTAL-SPA est dotée d'équipements performants et maîtrisant l'ensemble des procédés de fabrication en réalisant des produits de qualité adaptés à la demande du marché. Elle dispose aussi d'un bureau d'étude dont la composante humaine jouit d'une expérience et d'un savoir faire avéré dans le design. Tout en veillant au confort des vêtements, elle attache une importance particulière à l'élégance et à l'esthétique. Ces atouts donnent à ICOTAL son label de qualité, tout en restant dans la tradition, elle s'inscrit dans la modernité.

- **Entreprise TRANSBOIS**

L'entreprise TRANSBOIS est une entreprise nationale créée en 1972. Elle occupe un terrain d'une superficie de 15 ha, qui était destiné à l'activité agricole avant la date de la création de l'entreprise. Elle emploie 300 personnes.

Cette entreprise est spécialisée dans la fabrication du (contre plaqué, l'agglomérée, palettes, sillage pour menuiserie,...). La matière première (le bois) est locale, mais des fois elle est importée des pays étrangers quand on a des pénuries au niveau local.

Les déchets d'après les dires du chef de service TRANSBOIS sont évacués vers la décharge publique. Aujourd'hui un (01) hectare de la surface du terrain est loué au port pour stocker les containers vides momentanément.



Photo 35: dépôt des containers vides du port. Source auteur, novembre 2014

### 1.3. POS B10

C'est un POS d'extra-portuaire, occupé par des activités économiques et industrielles. On cite à titre d'exemple quelques unes :

- Unité de fabrication des articles en béton armé pour décoration des espaces publics, des habitations,... ;
- Station de relevage des eaux usées ;
- Dépôts : des matériaux de constructions, des boissons (alcoolisées et non alcoolisées), produits alimentaires,... ;
- Dépôts hydrocarbures + administration ;
- Unités industrielles de fabrication de : textiles (couvertures des matelas, canapés,...), fabrication et impression des articles en plastiques, la céramique, mortiers colles, enduits ;
- Abattoir communal, parc EDIMIA ....etc.
- Stockage des engrais et mise en sacs pour les transporter.

Il contient aussi la gare ferroviaire avec toute ces annexes (administration, saboterie,...etc.), et l'ex- gare routière utilisé actuellement comme parking pour les véhicules légers.



Photo 36: unité de fabrication de mortier, colles, enduits. Source auteur, novembre 2014

## 2. ETATS DES LIEUX DE LA ZONE D'ETUDE

La zone étudiée peut être divisé selon la fonction et la nature des espaces en trois entités distinctes qui sont :

- La première entité dédiée à l'activité économique et industrielle qui rassemble toutes les unités industrielles et économiques de la zone d'étude.
- La deuxième entité dédiée aux transports de marchandises et des voyageurs, qui sont la gare ferroviaire et le port de marchandise.
- La troisième entité qui donne sur l'eau qui peut être un lieu de loisir et de détente comme les berges des oueds et le bord de mer



Carte 17 : les (03) entités de la zone d'étude. Source PDAU intercommunal, traité par l'auteur

### 2.1. Entité d'activités économiques et industrielles

L'impact des activités industrielles sur le quartier arrière port de Bejaïa est indiscutable. Aujourd'hui cette entité est exposée à différents problèmes d'ordres environnementaux, paysagers et de circulation. Elle a atteint un niveau avancé de précarité et présente de facto un environnement peu attractif: dégradation des infrastructures communes, non achèvement des travaux de viabilisation, absence de services aux entreprises, etc...., autant d'éléments qui s'ajoutent aux facteurs dissuasifs à l'installation des entreprises.

### 2.1.1. Problèmes environnementaux

L'état de la pollution aux alentours de la zone d'activité est pour le moins qu'on puisse dire alarmants. Nous pouvons citer à titre d'exemple l'atteinte à l'environnement par le complexe CEVITAL dont les rejets gazeux recouvrent la ville d'un brouillard pétrochimique très dangereux. Pollutions sonores et olfactifs qu'on peut saisir à des centaines de mètres du complexe, et parfois à des kilomètres selon le témoignage d'un administrateur qui travaille à l'APC de Bejaïa.

D'autres unités industrielles étatiques tels que (TRANSBOIS, ICOTAL,...) et privé tels que (unité de textile ; unité de fabrication du mortier, colles, enduits ; stockage des engrais et mise en sacs ;...etc.) ont aussi un impact sur l'environnement pas moins nuisible que celui de CEVITAL.

L'impact néfaste de l'activité industrielle sur l'environnement est accentué par d'autres facteurs. Nous citons à titre non exhaustive les éléments donnés ci-après :



Photo 37: bassin plein des eaux usées à l'air libre, à côté de l'entreprise ICOTAL. Source auteur, novembre 2014



Photo 38: l'entreprise CEVITAL. Source auteur novembre 2014

- 1- L'implantation des établissements industriels, qui pour la plupart construits dans les années 1970-1980 tel que TRANSBOIS et ICOTAL, n'a malheureusement fait l'objet d'aucune étude d'impact (car la réglementation à l'époque faisait défaut). Résultat, des activités établies dans des sites inappropriés et parfois complètement incompatibles avec la vocation de la région

- 2- En outre, ces établissements sont dépourvus de systèmes antipollution et quand ils existent, ils ne fonctionnent pas de façon correcte et régulière. Les effluents liquides ou gazeux toxiques sont rejetés dans la nature sans traitement préalable. Il faut souligner que les estimations au niveau national donnent un volume annuel d'eaux usées de plus de 220 millions de m<sup>3</sup>. « Ces eaux sont chargées de plus de 55 000 tonnes de DB 05, de plus de 143 000 tonnes de matières en suspension, et de 8000 tonnes de matières azotées »<sup>69</sup>. « Alors que les capacités d'épuration des effluents industriels existantes représentent environ 20 millions de m<sup>3</sup>/an, soit seulement quelques 10% du volume d'eaux résiduaires générées »<sup>70</sup>.
- 3- La non prise en charge des déchets solides<sup>71</sup> qui jusqu'à une période récente, étaient éliminés dans les décharges publiques au même titre que les déchets ménagers avec tout ce que cela comporte comme risque sur la nappe phréatique et sur la qualité de l'air. Cette pratique a fort heureusement été interdite ce qui a amené les entreprises à stocker leurs déchets dans l'enceinte de leurs usines en attente d'une solution à l'échelle nationale.

### 2.1.2. Problèmes paysagers

La qualité paysagère et environnementale d'une ville, comme son cadre architectural, jouent aujourd'hui en effet un rôle décisif dans l'affirmation des villes qui comptent non seulement sur une meilleure satisfaction des citoyens, mais aussi sur les retombées économiques, notamment touristiques, d'un cadre plus attrayant. « Un décor esthétique, attractif, devient ainsi un produit d'appel pour le développement local »<sup>72</sup>.

L'arrière port de Bejaïa présente un paysage médiocre et inappréciable. Il est caractérisé par des voies dans un état critique, surmonté par des clôtures géantes installées autour du Ports et des unités industrielles pour limiter les vols et en contrôler les accès, en faisant des zones définitivement isolées. L'espace vert qui peut jouer un grand rôle pour l'esthétique urbain est laissé à l'abandon ou bien rasé pour que le béton ou l'acier prennent place.

---

<sup>69</sup> MATE 2005 : ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, aménager l'Algérie de 2020.

<sup>70</sup> Idem

<sup>71</sup> CNES : commission de l'aménagement du territoire et de l'environnement, « rapport sur l'environnement en Algérie », juillet 1997.

<sup>72</sup> Gabrielle Lechner ; Le fleuve dans la ville, La valorisation des berges en milieu urbain. Réalisée en octobre 2006.



Photo 39: vue sur les berges d'oued seghir. Source auteur en novembre 2014

La plupart des usines et hangars sont construits dans les années soixante. Ils offrent une image faible vue la dégradation de leurs façades qui n'ont pas eu d'intervention (rénovation, réhabilitation,...etc.) pour améliorer leur image.

Une partie importante des terrains de l'arrière port appartient au domaine public. L'APC de Bejaïa est chargé seulement de leurs gestions. Ce qui fait que les gens qui ont loué n'ont pas tous les prérogatives pour intervenir sur les bâtis pour amélioration ou extension.

### 2.1.3. Les friches industrialo-portuaires

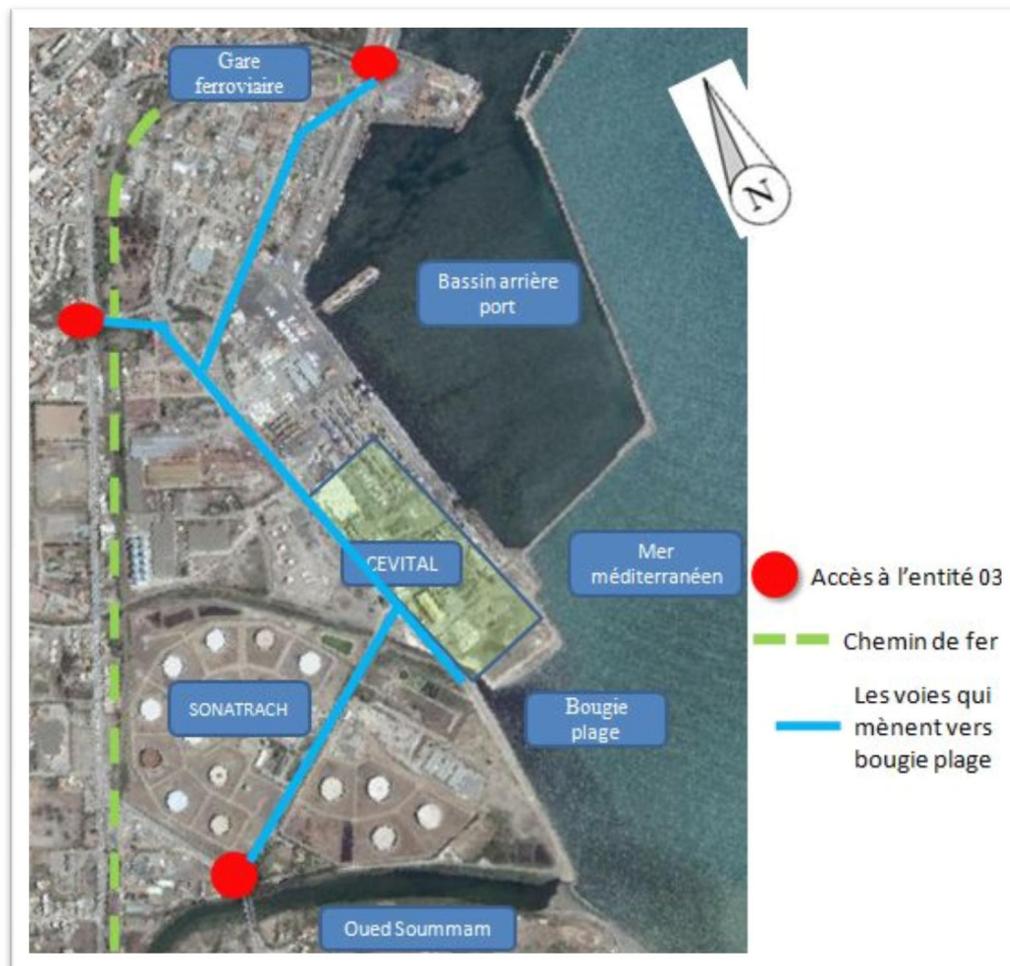
L'acception de « friche urbaine » est le fruit d'une dérive historique d'une notion originellement agricole, « friche » désignant au départ une terre agricole non exploitée. L'expression a peu à peu connu une évolution sémantique sur la base de son sens figuré. « En tant qu'espace suggérant l'abandon, le manque d'entretien, la notion de friche a pu trouver une signification nouvelle devant la multiplication des emprises délaissées et peu à peu insérées dans l'urbain par la périurbanisation galopante du dernier quart de siècle »<sup>73</sup>. Le terme de friches industrielles s'est généralisé rapidement dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, puis le vocable s'est enrichi du terme de « friches urbaines » depuis une quinzaine d'années.

<sup>73</sup> Communautés Urbaines de France les communautés urbaines face aux friches : état des lieux et cadre pour agir réalisé, Eté 2009.

Dans notre cas d'étude on a constaté trois types de friches : terrains laissés à l'abandon sans fonctions, des friches industrialo-portuaires qui ont cessé de fonctionner et enfin des unités industrielles qui fonctionnent encore, mais qui sont dans un état délabré, c'est le cas de différentes entreprises comme Sonatrach ; transbois....etc.

#### 2.1.4. Problèmes d'accessibilité

L'arrière port est le point de convergence d'un nombre important de véhicules. La présence du port de marchandises, des unités industrielles, les dépôts et les entreprises nationales d'hydrocarbures rend le flux vers et dans cette entité de la ville intense. L'étroitesse des voies, leurs états délabrés avec le stationnement anarchique des véhicules sur les côtés des voies, encombrant ces derniers et rend la circulation difficile.



Carte 18 : l'accessibilité à la Zone d'étude, source vue aérienne traitée par l'auteur

L'accès à cette zone se fait par trois points : à partir de la route nationale 09 (carrefour voisinant le pont de SKALA), boulevard de la Soummam (carrefour du feu rouge), et enfin le carrefour du port. Ce qui rend difficile la rentrée et la sortie de cette zone.

La zone étudiée est privé du transport en commun, résultant en un problème de mobilité et d'accessibilité pour les piétons. Sachant que la plupart des voies sont dépourvues d'accès pour les piétons (trottoirs), et s'ils existent sont dans un état vétuste dénué des éléments qui met les piétons à l'aise, par exemple : végétations, garde-corps, passages pour piétons...

## **2.2. Entité oueds et bord de mer, pollution et paysage détérioré**

### **2.2.1. Les oueds**

La zone étudiée (arrière-port) est traversée par trois oueds à l'échelle de la ville. Oued Danous et Oued Salamon qui s'écoulent du côté de sidi Ahmed et s'acheminent jusqu'à l'arrière-port pour se croiser juste avant l'enceinte du port, ensuite ils passent au-dessous des quais pour se déverser dans le bassin de l'arrière port. Oued Seghir qui débute son écoulement depuis le côté ouest de la ville pour se déverser dans la mer, après avoir traversé la plupart des quartiers.

Un autre oued connu au niveau national (oued Soummam) qui débute depuis les montagnes de Djurdjura pour se déverser sur la mer à quelques centaines de mètres d'oued seghir.

Ces oueds sont les collecteurs des eaux pluviales, des eaux usées de la ville et de la wilaya en ce qui concerne oued Soummam. Ils sont aussi les réceptacles des rejets des unités industrielles installées le long de leurs berges.

« L'eau sous toutes ses formes fait partie intégrante du décor urbain, et la mise en valeur du front d'eau donne à la ville-port l'image d'un cadre de vie agréable, détendu et moderne »<sup>74</sup>. « Le fleuve garde tout de même quelques fonctions, fourniture d'eau à divers usages et navigation mais, pour l'essentiel, il est devenu décor »<sup>75</sup>. « La présence de l'eau est utilisée pour faire évoluer l'image des quartiers »<sup>76</sup>. Cependant, à Bejaïa les bords d'eau présente une image agressive, qui fait fuir les citoyens de son entourage.

---

<sup>74</sup> Henry Magali, villes portuaires en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain euro méditerranée, automne 2006. P23

<sup>75</sup> : Gabriele Lechner ; Le fleuve dans la ville, La valorisation des berges en milieu urbain. Réalisée en octobre 2006. P21

<sup>76</sup> : Sylvie Salles, le rapport à l'eau dans les projets d'aménagement urbain. P35

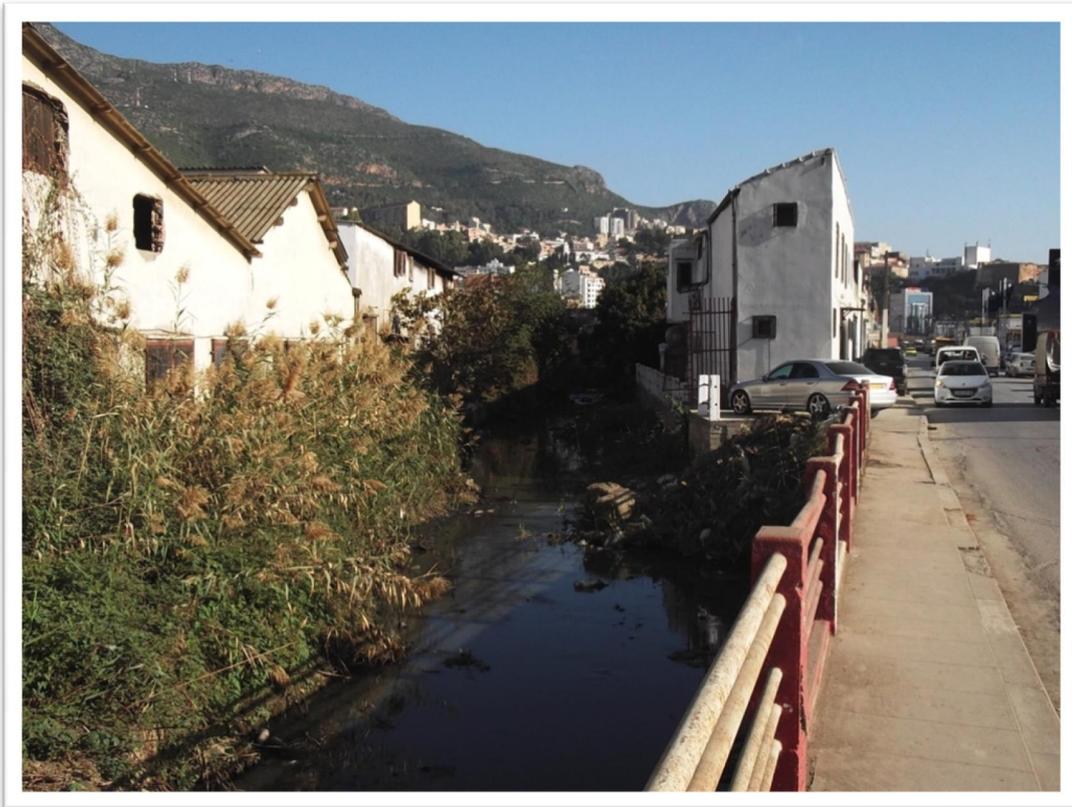


Photo 40: vue sur oued DANOUS. Source auteur en novembre 2014

La seule station d'épuration (STEP) de la ville de Bejaïa est située au bord de la mer voisinant le terminal de SONATRACH. La STEP implantée dans un terrain de cinq (05) hectares de superficie. Elle est tombée en panne depuis son installation.

Après la visite effectuée durant le mois d'octobre 2014, le chef de service de la station nous a informés qu'ils ont engagé une entreprise pour la réparer.

Cependant, cette station d'épuration est conçue seulement pour les anciens réseaux de la ville de Bejaïa, alors que les rejets des nouveaux réseaux sont directement vers les oueds.

### **2.2.2. Le bord de la mer**

La plus grande partie du bord de mer de l'entité est occupée par le port, SONATRACH, Cevital, et la station d'épuration des eaux. La partie libre pour l'instant c'est l'ex-bougie plage. Cette dernière était la destination des bougiotes pour la baignade, la pêche ou tout simplement pour respirer de l'air frais et profiter des paysages agréables qu'offrent la composition d'éléments naturels (espace vert, l'eau).

Lors des discussions effectuées avec quelques citoyens de l'ancienne génération de la ville de Bejaïa, nous avons été informés que la plage était très attractive, et qu'elle est parmi les

meilleures plages du golfe de Bougie, avec comme avantage supplémentaire sa proximité de la ville.



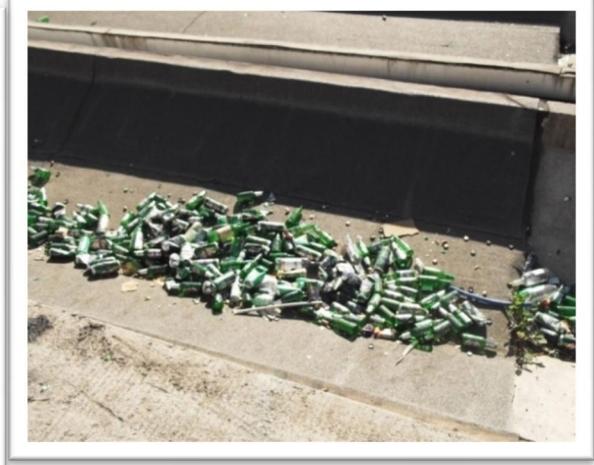
**Photo 41: bougie plage occupé par les débris de CEVITAL. Source auteur en novembre 2014**

Mais, dès l'installation des unités industrielles et la densité du milieu urbain de la ville dû à l'exode rural, le paysage de bougie plage et son environnement a commencé à se dégrader, au vu des rejets polluants sur les oueds, acheminer vers la mer.

La seule catégorie de population qui part dans cette frange du littoral à part les employés de cette zone est constituée par les marginaux (drogue, alcool)... Ce qui en fait une zone d'insécurité.



**Photo 43: la voie qui mène vers la passe, à droite les déchets de CEVITAL. Par l'auteur en novembre 2014**



**Photo 42: les déchets des bouteilles d'alcool s'accroissent d'un jour à l'autre. Source auteur en novembre 2014**

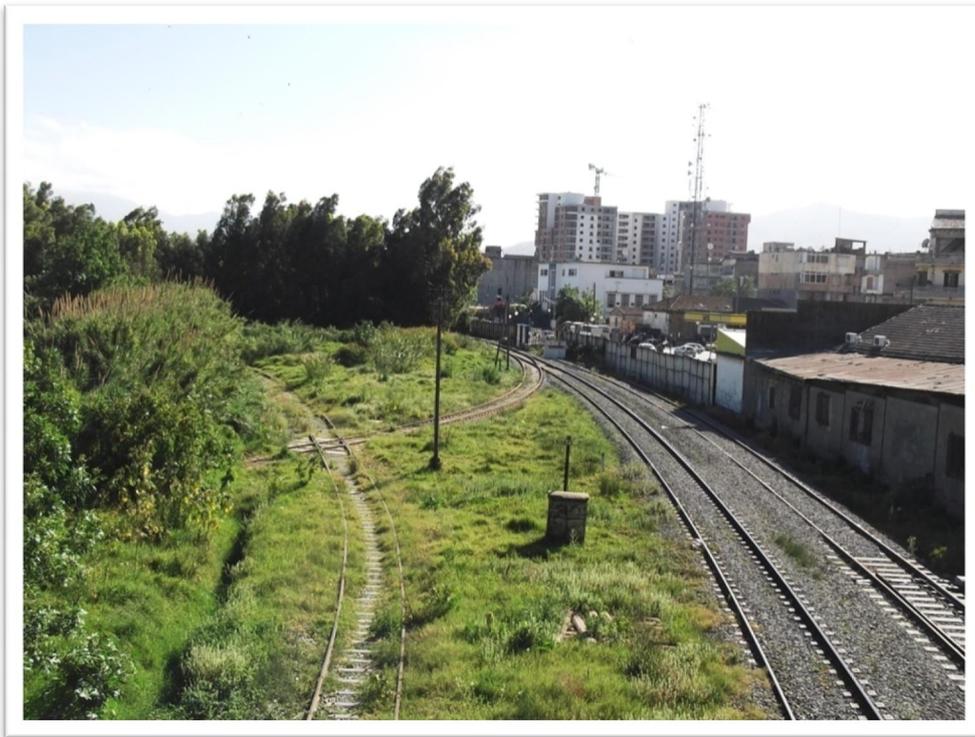
En continuité de la plage, on a la passe, une route réalisée sur la mer qui délimite les bassins de l'arrière port et du vieux port, en les préservant des houles de la mer. En outre, cette route sert comme une promenade sur mer pour les citoyens. Elle permet de découvrir d'autres paysages de la ville à partir de la mer. Sauf que dans ces dernières années la garde maritime exige la possession d'une carte pour accéder, sous-prétexte de sécurité du port.

### **2.3. L'entité gare ferroviaire et port de marchandise**

#### **2.3.1. La gare ferroviaire**

La gare ferroviaire de Bejaïa situé dans le coté nord ouest de l'entité. Elle crée ainsi que la seule ligne ferroviaire qui en part, une barrière physique entre la ville et la mer. La gare ferroviaire n'a pas de relation directe avec le quartier de l'arrière port. On peut y accéder à partir de l'avenue Mustapha ben boulaïd.

La surface approximative de la gare ferroviaire est de trois (03) hectares répartie sur trois grands espaces (la gare SNTF ; le dépôt ; la saboterie), et trois autres espaces dédié à d'autres activités : ex-gare routière, stade de la bravoure, cercle du MO Bejaïa.



**Photo 44: vue sur la gare ferroviaire. Source auteur en mai 2014**

La gare ferroviaire de Bejaïa présente aujourd'hui un paysage médiocre pour la ville, malgré la position et l'aire qu'elle occupe dans la ville :

- Une surface importante d'espace vert, mais qui n'est pas mis en valeur ;

- Des infrastructures dégradées qui n'ont pas connu de renouvellement depuis leurs créations ;
- Des terrains nus laissés à l'abandon sans leur attribuer de fonctions.

Durant l'entretien effectué avec le chef du département infrastructure de la gare ferroviaire de Bejaïa. Il nous a informés que la SNTF organise deux déplacements du train passagers et un seul déplacement pour train de marchandises par jour. Et cela est dû aux recours de la population à d'autres moyens de transport routier, soit pour leurs déplacements, ou bien pour déplacer leurs biens.

Ce désintérêt des citoyens et des entreprises de la ville de Bejaïa à ce moyen de transport est due aux services réduits que ce dernier offre aux citoyens. A titre d'exemple, durant la période coloniale, il y a cinq lignes ferroviaires qui relient la gare ferroviaire et le port, alors qu'aujourd'hui il y a qu'une seule ligne qui fonctionne.

### 2.3.2. Le port de marchandise

Le port de marchandise définit par le POS B02. Il occupe une surface de 55 ha dont :

- 21,5 ha : sont utilisés comme zone d'entreposage ;
- 33,5 ha : superficie du bassin de l'arrière port ;

Le bassin de l'arrière port est accessible par une passe large de 120 m, et il a des tirants d'eau variant entre 10 et 13 m.



Photo 45: vues sur 02 entrées du port de marchandises. Source l'auteur en mai 2014

Le port de marchandise est considéré comme un immense bloc qui crée rupture visuelle et physique entre la ville et la mer. Il est encerclé par une clôture géante, avec un barbelé au dessus. Trois (03) grands portails qui permettent l'accessibilité aux poids lourds pour transporter la marchandise.

Ces centaines de camions qui font la queue à même la voie de circulation provoquent l'encombrement de la circulation, et la pollution de la voie par les déchets jeté par les conducteurs.

### **Synthèse du diagnostic**

Le diagnostic qu'on a effectué, nous a éclairé les différents problèmes qui ont provoqué la rupture entre ville et mer, mais aussi des potentialités qui peuvent participer dans le développement urbain durable de la ville. Le faite de connaître les problèmes et les potentialités de la zone d'étude, permet d'avoir une bonne réflexion lors d'une nouvelle planification urbaine. La coupe schématique suivante faite sur la zone d'étude, nous montre un peu plus claire cette problématique.

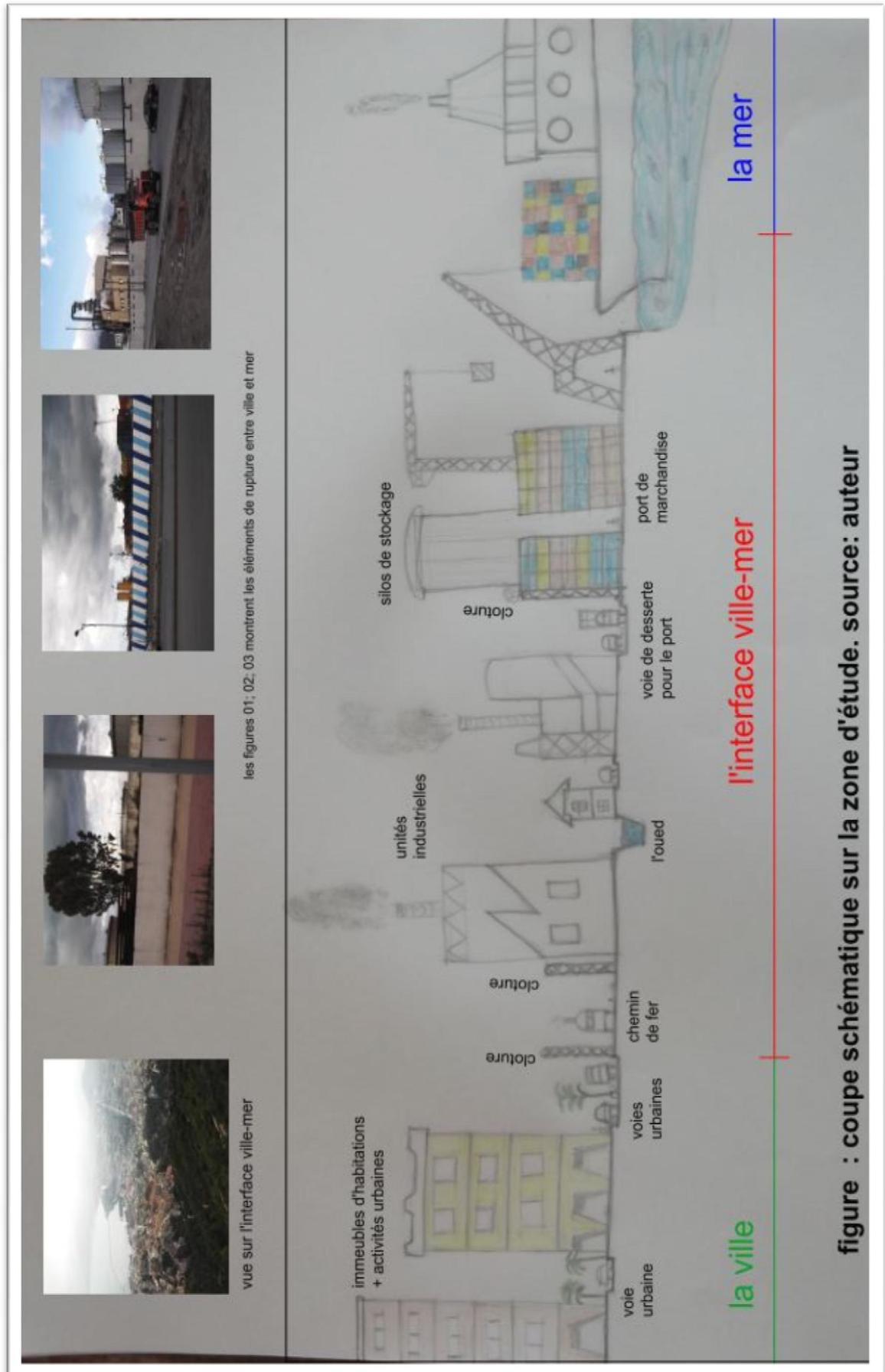


Figure 2: coupe schématique sur la zone d'étude. Source auteur

### **3. Identification des acteurs impliqués dans la zone d'étude**

La diversité des acteurs concernés par la requalification de la zone d'étude s'étend bien au-delà des opérateurs principaux de l'aménagement (État avec ses différentes directions, opérateurs économiques, et les citoyens). Ces acteurs sont d'ailleurs susceptibles de varier sensiblement d'une situation à l'autre. S'ajoutent au tour de table des acteurs économiques et privés : propriétaire et exploitant, entreprises, riverains, occupants provisoires de la zone, associations multiples, etc.

Ces acteurs ont des statuts, des connaissances, des intérêts et des logiques propres, éventuellement conflictuels, qu'il s'agit de faire converger vers un projet unique de reconversion. Une concertation mal menée aurait des conséquences néfastes sur l'aboutissement de la démarche (allongement des délais, recours en justice, frais supplémentaires, blocage, non décision). Un droit de préemption urbain ou une déclaration d'utilité publique mal appliqués sont inévitablement sanctionnés. Le calendrier électoral n'est pas non plus sans effet sur le portage politique des projets et leur aboutissement. En outre le temps de gestation puis de mise en œuvre d'un projet de renouvellement est long, et pas toujours compatible avec le temps politique.

La collectivité doit donc prendre en compte l'intégralité des acteurs et saisir leurs logiques afin de négocier efficacement et de bénéficier d'un soutien financier optimal.

Cette liste d'acteurs soulève également un enjeu de gouvernance et de pilotage internes à la collectivité. La multiplicité des enjeux, la variété des compétences requises rendent nécessaire la constitution d'une équipe projet capable d'une approche transversale. Le traitement des zones d'activités industrielles, comme bien d'autres problématiques actuelles, requiert le décroisement des compétences, le recours à des entités pluridisciplinaires croisant les questions.

<b>Développement de l'investissement</b>	. ANDI, SGI-ZI, ANIREF . chambre de commerce et de l'industrie . direction des mines et de l'industrie
<b>Protection de l'environnement</b>	. Direction de l'environnement . association
<b>Autorités locales</b>	. wilaya/ groupement de wilaya . commune/ groupement de communes
<b>réseaux</b>	. direction des travaux publics . direction de l'hydraulique . SONEGAS
<b>Urbanisme et aménagement du territoire</b>	. direction de l'urbanisme et de la construction . direction de la planification et de l'aménagement du territoire . agence foncière
<b>Sécurité des populations</b>	. service de la protection civile . direction de la santé et de la population
<b>Opérateurs économiques</b>	. entreprises (exp : entreprise portuaire de Bejaïa) . associations d'entreprises (ex : FCE)
<b>Citoyens / travailleurs dans la zone</b>	. association citoyennes . syndicats de travailleurs

Figure 3: Liste des acteurs intervenant dans la gestion durable dans la zone d'étude. Source : Meriem NAIMI-AÏT AOUDIA, traité par l'auteur

Enfin il semble que sous l'effet de cet encombrement d'acteurs principaux sur une même scène, le résultat est souvent chaotique, parce que rien n'est géré convenablement avec une vision globale de ce que devrait être l'espace littoral et central.

### 3.1. L'entreprise portuaire de Bejaïa : un acteur essentiel

Créée en 1982<sup>77</sup>, elle se substitua à l'Office National des Ports (ONP), la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

L'entreprise portuaire de Bejaïa est chargée de l'exploitation, de la gestion, du développement et de la sécurité du domaine portuaire de Bejaïa. Son trafic, « mixte », comprend des

<sup>77</sup> Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa.

hydrocarbures, des marchandises générales (produits agricoles, denrées alimentaires, produits industriels, engrais et produits chimiques, divers) et des passagers. En tonnage, c'est la 3ème entreprise portuaire algérienne pour le trafic d'hydrocarbures et la seconde pour le trafic marchandises générales.

### 3.1.1. EPB une entreprise pionnière

C'est la seule entreprise portuaire du Maghreb et d'Afrique de l'Ouest à être triplement certifiée (qualité, environnement et sécurité), la première à avoir concédé un espace public portuaire à une entreprise privée algérienne, Cevital, la première à être associée, dans le cadre d'une filiale, Bejaïa Méditerranéen Terminal (BMT), à un opérateur privé, l'entreprise Singapourienne Portek, pour l'exploitation du terminal conteneurs du port, une des rares à revendiquer et à concrétiser une démarche citoyenne en investissant dans des équipements publics qui servent les intérêts de ses parties prenantes. En raison de ces choix stratégiques, l'EPB vient, en octobre 2008, d'être sélectionnée par l'Union européenne pour être partie prenante, au nom de l'Algérie, dans le projet pilote MEDA MOS<sup>78</sup> «Autoroute De la Mer »<sup>79</sup>. L'EBP sert de référence aux autres entités portuaires algériennes au point d'être présentée, avec sa filiale BTM, comme une *succès story* sur la page d'accueil du site internet de la Sogeports<sup>80</sup>.

Nous revenons sur les choix stratégiques « pionniers » que les managers de l'EBP ont engagés depuis la fin des années 1990, et qu'ils présentent comme des choix de Responsabilité Sociale de l'Entreprise. Nous tentons de décrypter dans leurs discours ce qui relève d'un effet d'affichage et d'une réalité managériale.

### 3.1.2. La notion de responsabilité sociale des entreprises (RSE)

Le rapport Brundtland définit le développement durable (DD) comme « un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » Brundtland 1987. « La contribution des entreprises au développement durable » (OCDE, 2001) est restreinte par l'OCDE au concept de la responsabilité sociale des entreprises (RSE). La communauté européenne définit la RSE comme : « un concept dans lequel les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales

<sup>78</sup> : Mediterranean Motorways of the Sea (MEDA MoS)

<sup>79</sup> : Trois ports maghrébins ont été retenus : le port de Bejaïa avec comme partenaires les ports de Marseille et de Barcelone ; le port de Tunis Radés (Tunisie) et celui d'Agadir (Maroc). Le port israélien d'Haïfa a également été sélectionné. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la future zone Euro-méditerranéenne de libre échange. Il vise à améliorer les axes et les schémas de transport intermodaux maritimes pour garantir un développement durable intégrant les questions de sécurité et d'environnement.

<sup>80</sup> : <http://sogeports.com>.

et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec les parties prenantes sur une base volontaire » (communauté européenne 2002).

Les contours de la notion de RSE semblent aujourd'hui assez bien dessinés : elle se caractérise par une prise en compte des préoccupations managériales, sociales et environnementales, une démarche intentionnelle allant au-delà des obligations légales et des conventions collectives, un souci d'intégrer durablement les vues des différentes parties prenantes de l'entreprise et un engagement à une certaine transparence. Le management responsable se définit alors comme un management fondé sur un triptyque : qualité environnementale, prospérité économique et justice sociale (capron et quairel-lanoizelée 2004, David et al, 2005).

Dans ce cadre théorique, la RSE apparaît comme la contribution des entreprises au développement durable.

À partir de la fin des années 1990, les managers de l'EPB se sont engagés dans une politique de RSE qui va s'incarner dans une « stratégie de management intégrée ». Cette stratégie est clairement présentée par les managers de l'entreprise comme une stratégie de développement durable. Dans la suite de ce travail nous parlerons de la politique de RSE de l'EPB pour évoquer cette démarche de développement durable de l'entreprise. Cette politique est revendiquée par les managers de l'EPB dans la communication institutionnelle et les journaux internes de l'entreprise. Elle se concrétise par les actions originales qui confèrent un caractère pionnier et unique à l'entreprise qu'ils dirigent. Ces actions ont un impact sur le développement durable de la ville de Bejaïa.

### **3.1.3. Une stratégie de RSE revendiquée et affichée dans la communication de l'EPB**

Dans une déclaration, en date du 25 août 2007, communiquée à l'ensemble du personnel de l'EPB et aux partenaires, sous-traitants et autres parties prenantes de l'entreprise, le directeur général confirme l'ancrage de la stratégie de l'EPB dans une perspective de développement durable. À cet effet, l'EPB s'engage à :

- Intégrer la protection de l'environnement dans son système managérial ;
- Se conformer au dispositif législatif et réglementaire, existant et à venir, ainsi qu'aux autres exigences auxquelles elle a souscrit ;
- Assurer et organiser la prévention de la pollution et remédier aux non conformités par des actions correctives et préventives ;

- Réduire la pollution de l'air, du plan d'eau et la contamination des sols ;
- Former et motiver l'ensemble du personnel à adopter une attitude responsable vis-à-vis de l'environnement et la sécurité du travail ;
- Collaborer avec l'ensemble de ses partenaires, pouvoirs publics et parties intéressées pour promouvoir la protection environnementales ;
- Prévenir et diminuer les accidents du travail ;
- Vérifier en permanence ses performances et les améliorer de manière continue.

Dans cette déclaration, le directeur général conclut : « en se conformant à cette stratégie et en agissant en entreprise citoyenne, l'EPB vise à développer la viabilité de ses activités, le bien être de ses employés et la protection de la communauté ou elle est présente ».

### **3.1.4. Les choix stratégiques de l'EPB**

Dans les faits, cette stratégie de RSE va se concrétiser par des actions entrepreneuriales singulières. Nous les présentons et étudions les externalités positives qu'elles entraînent pour le développement durable de Bejaïa. Nous regroupons ces actions et leurs impacts durables en sept points.

1. Les managers de l'EPB développent, à partir de la fin des années 1990, un système de management intégré (SMI) qui fait de l'EPB un cas unique d'entreprise portuaire au Maghreb et en méditerranée. C'est en effet la seule entreprise portuaire de la région à être triplement certifiée dans le domaine de la qualité de ses services (ISO 9001), de l'environnement (ISO 14001), de la santé et de la sécurité du travail (OHSAS 18001)<sup>81</sup>. Les conséquences induites du SMI de l'EPB, en termes de développement durable de la ville de Bejaïa, sont multiformes.

La certification qualité permet à l'EPB de renforcer ses performances économiques en gagnant des parts de marché portuaires. La progression du chiffre d'affaires de l'entreprise s'accompagne de recettes fiscales supplémentaires versées à la ville, d'activités économiques préservées, de salaires distribués et d'emplois créés ou maintenus, directement au sein de l'EPB, ou indirectement chez les fournisseurs et dans la chaîne logistique aval de la ville et de l'arrière-pays portuaire.

La certification environnement positionne l'EPB comme entreprise leader au regard des contraintes écologiques liées à l'activité portuaire. Elle sert de référence aux autres

---

<sup>81</sup> : Les certifications ont été toutes reconduites depuis leur première obtention, en 2000 pour la qualité, en 2004 pour l'environnement, en 2007 pour la sécurité.

entreprises portuaires en Algérie et dans l'ensemble du Maghreb. L'obtention de la certification concrétise les engagements de la direction en faveur du respect de l'environnement. Elle témoigne d'une volonté d'apporter des réponses aux cinq problèmes environnementaux qui caractérisent les ports et créent des externalités négatives pour la ville : la pollution maritime, la solution de l'EPB étant la mise en place d'une surveillance stricte des bateaux escalant, la dégradation de la qualité de l'air, en n'acceptant que des bateaux soumis à des contrôles de la qualité d'échappement de leur gaz, l'atteinte aux milieux naturels, en élaborant des études d'impact environnemental des travaux d'infrastructure, les déchets, en investissant dans les installations de récupération, la dégradation de la qualité de vie, en installant du matériel de manutention qui génère moins de poussières et de bruits et en développant les partenariats de transport intermodal bateaux-rail ou bateaux-bateaux (cabotage).

La certification OHSAS (Occupational Health and Safety Assessment Series) (OHSAS 18001) est un instrument de gestion visant la santé et la sécurité des employés au travail. Elle permet de valoriser le capital humain dans une démarche de responsabilité sociale de l'entreprise. Elle facilite une maîtrise des risques pouvant induire des accidents du travail et favorise une amélioration des conditions de travail. Elle projette une image positive de l'EPB qui valorise l'entreprise et facilite l'acceptabilité sociale de ses activités.

2. Ils cèdent, en 1998, sous forme de concession, une partie des terre-pleins inexploités par le port au grand complexe agroalimentaire privé Cevital<sup>82</sup>. Les managers de l'EPB soulignent que cette concession en faveur d'une entreprise privée, qui représente une autre *success story* de l'économie algérienne, contribue au développement de la ville de Bejaïa et à la croissance de l'économie algérienne. Ils montrent qu'à la suite de cette concession l'entreprise Cevital est devenue le plus gros contributeur fiscal de la ville, l'employeur direct et indirect le plus dynamique en termes d'emplois et de salaires reversés dans la province de Bejaïa, l'un des exportateurs hors hydrocarbure le plus actif du pays, permettant à l'Algérie d'accumuler des devises et de substituer des importations.
3. Ils signent, en 2005, le premier partenariat public-privé dans le secteur portuaire algérien avec une entreprise privée Singapourienne, Portek, spécialisée dans le traitement des conteneurs. Les avantages économiques et sociaux de ce partenariat sont importants : Ce groupe apporte un million de dollars d'investissements directs étrangers sur place. Une filiale est créée sous forme de joint-venture dont le capital social est détenu à 51 %

---

<sup>82</sup> : Première entreprise privée et sixième entreprise algérienne aujourd'hui par son chiffre d'affaires

par l'EPB: BMT. Les managers de l'EPB mettent en avant qu'au-delà des 200 nouveaux emplois créés grâce à cette filiale, ce partenariat permet de montrer qu'il est possible d'améliorer la cadence et la productivité des mouvements de conteneurs dans l'activité portuaire algérienne. Alors que la moyenne des mouvements en Algérie est de 8 à 10 boîtes par heure, BMT traite 20 à 25 conteneurs par heure soit l'équivalent de ce qui se fait aux terminaux de Marseille ou de Rotterdam. Avec ces cadences, les attentes des navires dans la rade de Bejaïa sont plus courtes et leur rotation à quai plus rapide. Il y a moins de navires immobiles encombrant qui émettent des gaz d'échappement dans la rade ou le port.

4. Ils réalisent en 2008 des travaux d'aménagement du boulevard front de mer en collaboration avec les collectivités locales. Les managers de l'EPB présentent cette dépense comme un investissement « citoyen » visant à permettre à la population de Bejaïa de se réappropriier une partie de l'espace public relevant du domaine portuaire. Des espaces de détente sont mis à la disposition des citoyens tels que des restaurants, des commerces et des espaces de jeux pour enfants. La promenade aménagée devient un lieu de rencontre et de distraction apprécié des Bejaouis.

Le financement de la promenade par l'EPB permet d'élargir l'offre, jusqu'à présent limitée, d'espaces verts et d'infrastructures touristiques aménagées de la ville de Bejaïa. Cette prise en charge financière est une forme de redistribution de la richesse générée par l'activité du port. Elle s'inscrit dans une démarche d'appropriation collective, et non de captation au seul profit d'une entreprise, de la plus-value portuaire dégagée. Elle correspond aux valeurs de partage de la communauté portuaire.

5. Ils exploitent, à partir de 2009, toutes les opportunités spatiales, techniques ou institutionnelles permettant une utilisation optimale de l'espace portuaire. Cette stratégie permet de développer l'activité économique du port sans empiétement, pour le moment, sur l'espace urbain de la ville.

Ils procèdent au déplacement du poste gazier vers le large, afin de récupérer deux postes à quai stratégiques pour améliorer l'exploitation des conteneurs. Ils libèrent des espaces d'entreposage par accélération des opérations d'enlèvement des marchandises aux moyens de chariots élévateurs de grande capacité. Ils exploitent une circulaire gouvernementale concernant l'assainissement des plateformes portuaires<sup>83</sup>. Cela leur

---

<sup>83</sup> : Circulaire du chef du gouvernement datant du 26 août 2008 portant sur l'assainissement des plates-formes portuaires.

permet de récupérer 1500 m<sup>2</sup> d'espaces bâtis et 25 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins ce qui donne la possibilité d'exploiter des surfaces additionnelles pour certains trafics stratégiques.

Cette reconquête de l'espace portuaire est favorable à l'augmentation de l'activité portuaire. En 2008, alors que la plupart des ports connaît une baisse de tonnage manipulé, l'EPB enregistre une augmentation de 6% de son tonnage et une croissance du nombre de conteneurs EVP de 16% (EPB, 2009). Ce surplus d'activités ne se fait pas par débordement incontrôlé sur l'espace public urbain ou par des investissements massifs dans de nouveaux terminaux. Il résulte davantage d'une modernisation des capacités portuaires existantes, d'une rationalisation de l'utilisation de l'espace portuaire et d'une amélioration continue de la productivité des opérations de manipulation. Cette stratégie spatiale ne porte pas atteinte aux quartiers limitrophes du port et ne détériore pas les conditions de vie des populations riveraines. Elle permet le maintien d'une certaine forme de mixité sociale urbaine.

6. Ils contribuent, à partir de 2007, à la structuration de l'arrière-pays portuaire et au développement du transport multimodal algérien et méditerranéen. Cette action les engage dans une stratégie de développement durable de leur territoire.

Ils participent à la mise en service de deux lignes ferroviaires régulières de transport conteneurs depuis le terminal de Bejaïa. L'une dessert la zone logistique proche de Rouïba, à l'ouest (proche d'Alger), l'autre relie la ville de Bordj Bou Arreridj, à l'est, distante de 100 kilomètres de Bejaïa. Le recours au rail permet une évacuation rapide des marchandises et une décongestion du port. Il restreint le transport routier, réduit les encombrements au sein de la ville de Bejaïa et participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ils sont à l'initiative de la candidature du port de Bejaïa au projet MEDA Mos<sup>84</sup> « autoroute de la mer »<sup>85</sup>, candidature qui a été retenue par la commission européenne. Ce projet s'inscrit dans la perspective de la future zone euro-méditerranéenne de libre-échange. Il vise le renforcement des potentialités du transport maritime intermodal dans le cadre d'un développement des échanges régionaux durables. Ils intègrent les questions de sécurité, d'environnement et de cohésion régionale. Le choix du port de Bejaïa est une reconnaissance institutionnelle du caractère pionnier de l'EPB. Il va se traduire par un renforcement du partenariat entre les ports de Marseille,

<sup>84</sup> : Méditerranéen motorways of the sea

<sup>85</sup> : Trois ports maghrébins ont été retenus : le port de Bejaïa, celui de Tunis rades et celui d'Agadir au Maroc.

Barcelone et Bejaïa. Cette coopération interportuaire, qui incorpore aussi la dimension fluviomaritime et les liaisons avec le rail, est de nature à favoriser le cabotage maritime en méditerranée, à redynamiser le transport ferroviaire, à permettre à l'EPB d'atteindre les standards de référence en matière de services intermodaux, à faciliter la dématérialisation par le développement de réseau d'information et de communication communs à toute la communauté portuaire.

7. Ils investissent, à partir de 2009, pour faire évoluer le port de Bejaïa vers un port de troisième génération. L'enjeu est de proposer des services logistiques à forte valeur ajoutée et à faible impact environnemental.

Le port de troisième génération ne se contente plus d'être un pôle de transport et de distribution des marchandises<sup>86</sup>, il devient un centre de développement de nouvelles activités économiques liées à la logistique et à l'organisation des grands flux de commerce international. L'activité portuaire se caractérise aujourd'hui par de nombreuses technologies numériques qui gèrent la régulation des flux de trafics et le déplacement des marchandises. Si des infrastructures à forte productivité sont nécessaires pour les flux matériels, les info-structures de qualité le sont tout autant pour les flux immatériels.

Les managers de l'EPB contribuent, avec d'autres acteurs économiques et institutionnels locaux, à la définition d'un nouveau modèle de développement durable portuaire à Bejaïa. Un modèle qui se veut plus riche en technologies de l'information et de la communication, en activités diversifiées, à haute valeur ajoutée et basse empreinte environnementale, en emploi durables et qualifiés, en mise en réseaux des entreprises et des territoires, en outils de coopération institutionnelle. Concrètement, les managers de l'EPB viennent de mettre en place un schéma directeur informatique au sein de l'entreprise. Ils utilisent leurs capacités à lier la circulation matérielle et immatérielle des biens et des informations pour développer territorialement des pôles d'activités logistiques et les services rattachés (organisation de l'inter modalité mer-rail ; cabinets de conseil, services commerciaux, juridiques, de paiement, d'assurance etc..). Ils soutiennent les activités de recherche et de formation universitaire. Ils encouragent les enseignements et la diffusion d'information sur l'organisation du transport, la logistique et le commerce international.

---

<sup>86</sup> Le port de première génération est un port de marchandises diverses sans activités commerciales.  
Le port de seconde génération est un centre de transport, d'activités industrielles et de commerces.

Ce modèle de développement durable ne suit pas un schéma de référence. Il apparaît comme un construit social et collectif, enraciné dans l'histoire et les modes de solidarité kabyles. Il possède sa dynamique propre, originale. La spécificité de ce modèle s'incarne dans la construction d'un « territoire productif local » (collin, 2003), que nous proposons d'appeler le « cluster portuaire de Bejaïa ». Dans le cadre de ce cluster, des « effets d'agglomération » se manifestent qui s'appuient sur la solidarité forte au sein de la communauté kabyle et sur la confiance entre les acteurs. Solidarité et confiance réduisent les coûts de transaction et de coordination entre les responsables publics ou privés, augmentent la propension à agir collectivement, réduisent le niveau d'incertitude et favorisent in fine l'intégration des dimensions économiques, sociales et environnementales dans une démarche de développement durable « contextualisée ».

#### **4. Conclusion : Eléments pour une gestion par le projet urbain de la zone d'étude**

Le rôle essentiel de l'entreprise portuaire de Bejaïa à travers ses différentes activités et son inscription dans des normes et des partenariats internationaux illustre bien l'importance des aspects décisionnels et de gouvernance dans une situation telle que celle du port de Bejaïa. Il n'en demeure pas moins que cet aspect est encore assez complexe au vu des multitudes d'intérêts et d'enjeux en présence. À cet effet, plusieurs éléments apparaissent à la lumière de cette analyse d'une situation concrète à la lumière de quelques principes connus du projet urbain. Ils sont présentés ici en rapport aux différentes entités dégagées et qui sont autant de thématiques de réflexion et d'action.

##### **4.1. L'entité d'activité industrielle**

La troisième zone qui abrite les activités industrielles constitue la pièce maîtresse dans le développement économique de la ville de Bejaïa. Outre l'amélioration de l'offre de biens et de services, elle représente incontestablement un moyen privilégié pour accroître les recettes de la collectivité en améliorant la fiscalité. Mais son importance réside surtout en sa contribution dans l'absorption du chômage, un fléau qui hante les pays émergents et qui menace leur stabilité sociale. Par ailleurs, l'activité dans ces espaces génère de la pollution et consomme des ressources, de même qu'elle peut provoquer accidentellement des explosions ou des incendies graves. Cette entité représente de ce fait une menace réelle pour les écosystèmes et les populations avoisinantes.

Partant de ce constat, nous pouvons dire que la question des zones d'activités industrielles soulève des enjeux divers (parfois antagonistes) à la fois socio-économiques et environnementaux. C'est la raison pour laquelle la gestion de ces espaces revêt incontestablement une importance au sein de la collectivité territoriale. L'objectif est que les zones d'activités industrielles permettent un développement économique créateur d'emploi et garant de sa pérennité mais en même temps respectueux de l'environnement et du bien être des populations.

La complexité de ces problématiques relève forcément d'un autre mode de gestion que celui actuellement en vigueur. D'une part, les zones d'activités industrielles sont régies par les POS érigés dans le cadre d'une gestion centralisée, ou les décisions sont prises unilatéralement sans concertation avec les différentes parties prenantes, sauf que dans le cas de cette entité étudiée aucuns POS n'ont été approuvés pour l'instant, à part la délimitation de ces derniers faite par le PDAU intercommunal. Cette approche ne peut pas produire un tissu industriel moteur de développement économique local voir national permettant à notre pays de rejoindre le peloton des pays développés. D'autre part, une approche sectorielle, basée sur l'émiettement des problèmes, n'est pas en mesure de répondre à l'objectif de concilier les différents enjeux suscités.

Dans notre pays, force est de constater que la relance économique tant attendue peine à démarrer. Le foncier industriel est souvent évoqué comme entrave à l'investissement. Les effets négatifs de l'activité industrielle sur l'environnement et sur la santé des populations sont avérés.

Il est nécessairement opportun de revoir les modes de gestion appliqués jusqu'à présent et d'opter pour une gestion durable des zones d'activités qui se caractérise par la participation de tous les acteurs concernés dans l'élaboration des stratégies. Celle-ci se fera dans le cadre d'un projet fédérateur qu'est le projet urbain.

#### **4.1.1. L'entité d'activité industrielle et l'intégration environnementale**

Il faut entendre cette intégration non seulement sous l'angle de la dimension environnementale portant sur les espaces naturels, mais dans un sens beaucoup plus large : l'environnement industriel, l'environnement des autres activités et l'environnement urbain bien entendu. Sur ce point mettre en œuvre une séparation efficace des trafics portuaires et des trafics urbains, et favoriser la structuration de l'interface ville-port sont les éléments essentiels de la qualité d'un projet.

Dans pratiquement toutes les villes portuaires méditerranéennes, des débats sont engagés sur d'autres thèmes liés à la situation actuelle de leurs ports et de leurs perspectives de croissance. C'est le cas tout d'abord de la reconversion urbanistique des vieux espaces portuaires. La séparation dans l'organisation du port et de la ville, avec parfois des conceptions différentes sur les alternatives souhaitables pour le port et ses fonctions, est un élément qui a une incidence négative sur les villes méditerranéennes.

La mondialisation de la production des échanges, les exigences environnementales, les nouveaux modes de vie placent les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions en cours. Une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier. Cette collection réunit universitaires, chercheurs, responsables des régions littorales et des villes portuaires, dans une démarche inter-science et une approche comparative internationale.

La question majeure aujourd'hui n'est plus d'arrêter les usines du XXe siècle mais bien de gouverner durablement le nouveau mode de production, dénommé précisément « post industriel », qui leur a succédé. Ce sont ainsi les caractéristiques de nos manières renouvelées de produire qui impliquent une gouvernance nouvelle des richesses.

L'ère industrielle est bien derrière nous et surtout sa façon destructive de produire comme avaient su l'affirmer fortement les environmentalistes. L'usine doit effectivement à présent « respecter » les milieux, tant ceux qui lui fournissent ses ressources que ceux qui président à la consommation de ses produits. Les ports le savaient tout particulièrement pour avoir accueilli durant toute cette époque beaucoup de zones industrialo-portuaires (mida) qui sont devenues beaucoup d'espaces Seveso. Ces activités ont fait subir à l'environnement urbain de très importantes pollutions que l'on est encore loin d'avoir inventoriées. Plus encore, c'est dans leur image même que les villes ont souffert de cette prédominance industrielle qui leur a souvent fait perdre beaucoup des activités commerciales et de services qui caractérisaient les places portuaires. Plusieurs de ces cités ont alors saisi l'occasion de la crise industrielle pour rejeter nettement le mono-fonctionnalisme portuaire, au point même d'entre elles à vouloir dorénavant minorer la place de leur port dans leur valorisation.

Les ports qui avaient été contraints de se restreindre au simple rôle d'outil industriel payent aujourd'hui lourdement cette dérive. Car, au même moment, certaines villes portuaires qui avaient su garder durant le fordisme la diversité de leurs compétences commerciales se révèlent au contraire aujourd'hui, dans la phase de mondialisation, dominer la circulation globale.

Aussi « l'écologie industriel » et le « management environnemental » sont aujourd'hui partout admis et surtout valorisés : la conception d'une industrie propre et les activités de retraitement contribuent à la création d'un nouveau marché de l'environnement au sein duquel les ports joueront un rôle dominant. Mais, bien-au-delà de cette dimension matérielle d'innovations techniques et d'indicateurs environnementaux du type ISO qui rénovent la production industrielle, s'affirme surtout toute une nouvelle productivité du travail humain à travers d'autres relations du port avec la ville et l'instauration de nouveaux modes de gouvernance.

Concrètement, il n'est donc plus question d'une production de type industriel, celle qui produisait d'abord, et en masse, pour ne se préoccuper qu'ensuite de ses écoulements. La durabilité de toute action entrepreneuriale brise cette segmentation pour représenter une nouvelle capacité d'adapter l'ensemble des réalisations à l'évolution de la demande. Comme forme productive dominante, l'usine disparaît alors que se connectent dorénavant entre eux un nombre croissant de services à la production, tant matériels qu'immatériels.

Parce que les villes portuaires ont été les premiers acteurs, en même temps que les premiers bénéficiaires, de ces mutations des temps et des territoires productifs, il n'est pas surprenant que les membres de l'association internationale villes et ports aient déjà tenu deux congrès de par le monde autour des questions du développement durable. Dès avant que le concept ne s'impose, ces villes portuaires avaient proposées à Montréal en 1993 une charte pour l'environnement.

Il ne s'agissait encore que de faire essentiellement valoir les avantages considérables des transports nautiques, qu'ils soient maritimes ou fluviaux, dans une circulation mondiale qui se démultipliait non seulement entre les continents mais aussi à l'intérieur même de chacun d'entre eux.

Ce processus de marchandisation globale, parce qu'il se fonde sur une flexibilité du produit en fonction de clientèles diversifiées, est en effet une source d'accroissement très considérable de transports. Sur le plan strictement continental, ces déplacements ont été au départ majoritairement assumés par la route dans une simple continuation du fordisme. Polluant l'ensemble des continents, cette domination du camion est aujourd'hui unanimement dénoncée pour mettre en valeur la durabilité du transport maritime et fluvial.

#### **4.1.2. Enjeux de l'entité face à la durabilité**

Les zones d'activités industrielles, de par les conséquences inhérentes à leur dynamique, doivent être pensées selon les dimensions de la durabilité en l'occurrence sociale, économique et environnementale.

#### **4.1.2.1. L'activité industrielle, moteur du développement urbain**

Parmi les conditions de stabilité et de sécurité sociale, un développement local harmonieux est primordial. La zone d'activité représente un excellent produit et un moteur de ce développement. Pour une collectivité, elle permet à la fois de fournir l'offre de biens et de services, de contribuer à l'absorption du chômage et enfin d'augmenter ses recettes par le biais de la fiscalité. Mais pour atteindre cet objectif, les collectivités territoriales sont tenues de fournir aux entreprises les meilleures conditions d'accueil, un environnement favorable et les services qui sont à même de les maintenir sur place.

#### **4.1.2.2. Impact sur l'environnement**

En dépit de leurs avantages socio-économiques, les zones d'activités constituent une menace réelle qui pèse sur l'environnement et les écosystèmes. L'activité générée par la zone a en effet besoin d'opérer des prélèvements sur le milieu qui pourrait à terme conduire à l'épuisement des ressources (consommation de matières premières, de l'eau, de l'énergie sous différentes formes) sans oublier l'utilisation des territoires nécessaires à l'implantation des entreprises et les infrastructures de transport. Parallèlement, elle produit presque systématiquement des rejets qui, souvent contenant des substances nocives occasionnent la pollution des milieux récepteurs : à savoir l'eau (de surface ou souterraine), l'air et le sol.

#### **4.1.2.3. Le risque industriel**

Une zone d'activités peut être sujette à différents types d'incidents. Il peut s'agir d'explosions, d'incendies ou de pollutions accidentelles (par exemple : rejets gazeux toxiques, déversement accidentelle des produits dans les réseaux ou les milieux aquatiques). Elle représente de ce fait une menace imminente pour les populations avoisinantes. Cette menace est désignée sous le vocable risque industriel ou technologique.

#### **4.1.2.4. L'impact sur la santé et bien être des individus**

De par les nuisances sonores et olfactives qu'elles génèrent, les zones d'activités sont source de désagréments pour les populations. En outre, les émissions atmosphériques rejetées par les entreprises peuvent à terme affecter la santé des populations (causant par exemple des maladies respiratoires graves).

#### **4.1.3. Pour une zone d'activités durable : le projet urbain**

Une zone d'activité durable doit permettre un développement économique permanent créateur de biens et de richesses, générateur d'emploi et garant de sa pérennité. C'est alors une zone qui

offre les meilleures conditions d'accueil pour les entreprises, un environnement favorable et des services qui sont à même de fixer les opérateurs économiques dans la région. Parallèlement une zone d'activités dite durable est respectueuse de l'environnement. Les écosystèmes ne doivent sous aucun prétexte être modifiés ou fragilisés à cause de l'activité industrielle. Le patrimoine doit être préservé pour l'intérêt des populations actuelles et futures.

Elle ne doit pas également affecter le cadre et la qualité de vie des citoyens. Les employés (usagers de la zone) doivent pouvoir bénéficier d'un environnement convenable et de meilleures conditions de travail.

En somme, une politique de zones d'activités durables devrait suivre la démarche du développement durable urbain qui préconise la conciliation entre : efficacité économique, respect de l'environnement et qualité sociale.

#### **4.1.4. Objectifs de la durabilité pour une zone d'activité**

- **Qualité sociale**

- Réduire l'impact de l'activité industrielle sur la santé publique (pollution, accidents, risque industriel, nuisances sonores,...), et sur la qualité de vie (impact paysager, stress lié aux embouteillages,...) ;
- Donner un cadre de vie convenable pour les salariés usagers de la zone (qualité des espaces, services aux salariés, organisation du transport en commun, bonne accessibilité,...) ;
- Assurer la pérennité de l'emploi ;
- Veiller à animer la vie dans les zones (espaces d'échanges sociaux et de concertation : associations, syndicats, manifestations sportives,...) ;
- Veiller à la santé des employés et des riverains ;

- **Respect de l'environnement**

- Minimiser les pollutions générées par l'activité industrielle mais également par les déplacements qui y sont liés (transport de marchandises, de matières premières et des personnes) ;
- Utiliser de façon optimale les ressources naturelles (eau, énergie, matière première) ;
- Rationaliser l'utilisation des terres et préserver l'habitat naturel et la biodiversité ;
- Réduire le risque technologique qui peut être causé par : l'activité industrielle (incendie, explosion, pollution accidentelle) et la mobilité : accidents ;

- **Efficacité économique**

- Assurer le succès commercial et la rentabilité du projet de zone ;
- Maintenir la viabilité économique de la zone à long terme (insertion dans le tissu économique existant, création de synergies entre les zones d'activités et également avec les autres secteurs,...) ;
- Améliorer les recettes fiscales de la collectivité ;
- Arriver à une bonne efficacité des couts (d'aménagement, infrastructures, couts liés au fonctionnement, énergie, eau,.....).

Pour atteindre ces objectifs, la démarche de développement urbain durable oppose aux modes de gestion classiques basés sur l'émiettement et la sectorialisation des questions urbaines, une approche transversale qui prend en compte l'ensemble des interactions entre les différentes politiques sectorielles. Ceci requiert d'instaurer une participation et une coordination des acteurs issus de secteurs différents dans la prise des décisions.

A cet égard le projet urbain constitue l'outil idoine permettant d'une part de rassembler les acteurs agissant sur le territoire autour d'une vision commune de l'avenir de leur ville et d'autre part de tenir compte des préoccupations de chacun de ces acteurs. D'ailleurs nombreux sont les auteurs qui prônent que la politique des zones d'activités ou globalement la stratégie économique soit partie intégrante du projet urbain. Pour Jallas, le projet urbain présente le meilleur cadre pour définir en commun les objectifs de zones d'activités<sup>87</sup>. En outre, le projet urbain se caractérise par sa souplesse et sa flexibilité qui autorisent l'adaptation aux événements imprévisibles, à l'opposé des plans d'urbanisme qui se sont avérés trop rigides pour l'élaboration des politiques urbaines.

#### **4.2. L'entité des oueds et du bord de mer**

Ces territoires industriels, urbanisés au 19<sup>e</sup> siècle, en particulier Bejaïa depuis 1960, se sont constitués en relation à une utilisation économique de l'eau. Dans la hiérarchie urbaine de l'époque, cette spécialisation fonctionnelle se double d'une exclusion. Ces terrains, accueillant les nuisances que la ville centre rejette, sont mis à la marge de l'urbanité valorisée des centres villes. A partir des années 1950, la désindustrialisation a accentué cette marginalisation. Ces territoires, en déclin et en perte de valeur d'usage, ont alors aussi perdu le sens qui les liait aux cours d'eau

---

<sup>87</sup> Jallas M, « créer, aménager, promouvoir une zone d'activités : guide méthodologique à l'usage des élus et autres acteurs du développement local », septembre 2001. ETD, CNER avec le soutien de la DATAR, 140 p.

ou aux canaux. La ville s'est disjointe de ces espaces bordiers au fur et à mesure que les complémentarités économiques se disloquaient.

Aujourd'hui, la rareté des terrains urbanisables et les objectifs d'utilisation économe et équilibrée de l'espace replacent ces territoires dans un processus de valorisation. « Il ne s'agit pas seulement de saisir des opportunités foncières, mais aussi de tisser de nouveaux liens entre les hommes et ces territoires »<sup>88</sup>. Dans un contexte d'aménagement, l'objet est d'introduire de nouveaux usages où le rapport à l'eau est associé aux loisirs, à l'image de marque et à la perception de l'environnement naturel.

Ce sont des bassins portuaires, mais aussi des quartiers situés en rives de canaux ou de cours d'eau. Dans la plupart des cas, l'enjeu est d'amorcer leur requalification en valorisant la qualité de leur paysage et en affirmant leur proximité des espaces urbains.

Dans les villes-ports, avec l'avènement de l'ère industrielle, les nécessités techniques et les contraintes douanières, la construction d'entrepôts et de hangars, créent non seulement une coupure physique entre la ville et l'eau, mais également une barrière visuelle.

Un renversement de situation s'esquisse en divers points du monde, en rapport avec le développement des politiques de l'environnement et le souci de la qualité de la vie. L'émergence de sensibilités nouvelles et la forte demande sociale en espaces publics et en espaces de loisirs en ville remettent le fleuve au centre de tous les intérêts. Ce retournement vers le fleuve qui offre des espaces libres et un horizon dégagé, semble en effet correspondre à un besoin de nature ou plutôt à l'idée que l'on s'en fait. Les villes fluviales redécouvrent leurs bords d'eau auxquels elles avaient dénié toute qualité et leur forte potentialité pour le renouvellement de l'image de la ville. Les nombreux exemples de revalorisation de fronts d'eau entrepris dans le monde entier avec l'aménagement d'espaces de loisirs et de culture, de commerce, de bureaux et de logements, ont un effet de boule de neige, révélant aux citoyens le plaisir de vivre près de l'eau.<sup>89</sup>

Les villes s'interrogeant sur leur relation au fleuve prennent conscience du potentiel que constitue la présence de l'eau dans la ville et du rôle important qu'elle joue dans la mémoire collective.

#### **4.2.1. L'inscription dans un projet urbain global**

Les grandes agglomérations souhaitent aujourd'hui se doter de véritables projets de développement global qui répondent aux enjeux de leurs territoires pour les décennies à venir. Les opérations de réaménagement des berges relèvent de cette dynamique générale de

---

<sup>88</sup> Sylvie SALLES Architecte urbaniste Le rapport à l'eau dans les projets d'aménagement urbain .

<sup>89</sup> Gabriele Lechner. Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain réalisée, octobre 2006

restructuration des agglomérations. En effet, les berges ne peuvent être traitées isolément comme une simple façade sans lien organique avec la ville. Leur aménagement s'inscrit dans un « réseau » de projets urbains généralement complémentaires et étroitement liés.

Les projets d'aménagement autour des berges expriment la volonté de faire du fleuve une composante forte du paysage urbain. La mise en valeur de ce patrimoine doit contribuer à améliorer l'image de la ville comme le disent très clairement les auteurs du Plan bleu de Lyon. L'essor et l'émergence de l'agglomération au niveau européen imposent une attention particulière à la valorisation de ce patrimoine paysager, porteur d'une image forte de l'agglomération.

La qualité paysagère et environnementale d'une ville, comme son cadre architectural, jouent aujourd'hui en effet un rôle décisif dans l'affirmation des villes qui comptent non seulement sur une meilleure satisfaction des citoyens, mais aussi sur les retombées économiques, notamment touristiques, d'un cadre plus attrayant. Un décor esthétique, attractif, devient ainsi un produit d'appel pour le développement local.

Le paysage n'est plus objet de contemplation, de pure fusion, voire d'extase. Non, il est objet de discussions, de stratégies, d'actions, écrit Anne Cauquelin dans un numéro de la revue *Techniques et Architecture* consacré au paysage<sup>90</sup>. Le fleuve, support de stratégies urbaines, est-il alors réduit au rôle de simple élément décoratif ? C'est ce que pensent les auteurs d'un article sur le réaménagement des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône : « Le fleuve garde tout de même quelques fonctions, fourniture d'eau à divers usages et navigation mais, pour l'essentiel, il est devenu décor »<sup>91</sup>.

#### **4.2.2. Le paysage, un thème fédérateur**

« Les actions d'aménagement et de valorisation paysagère, de plus en plus nombreuses, mettent en évidence l'importance que la société attribue aujourd'hui au cadre de vie »<sup>92</sup>. Malgré la diversité des contraintes spatiales, la taille des villes et leurs legs urbanistiques, le thème du paysage est omniprésent dans les projets d'aménagement des bords d'eau. Il y figure comme un élément fédérateur permettant de souligner la continuité des espaces fluviaux et le bord de mer qui font de la ville une partie d'un territoire plus vaste, et de rechercher des cohérences

---

<sup>90</sup> Cauquelin ANNE, « Site : paysage du troisième type ? », *Techniques et Architecture*, n° 456, octobre-novembre 2001. Paris, édition Librairie Plon, 1989.

<sup>91</sup> Bethemont JACQUES ; Vincent ANDRE, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de Géographie de Lyon*.

<sup>92</sup> La protection et la valorisation des paysages est l'objet de la loi « paysage » du 8 janvier 1993. Par ailleurs, le paysage est de plus en plus pris en compte dans les nouveaux schémas directeurs ; cf. Tricaud, Pierre-Marie, « Un nouveau venu dans les schémas directeurs : le paysage », *Cahiers de l'IAURIF*, n° 108, décembre 1994, pp. 70-79. (CDU)

territoriales à plus grande échelle. Etablir un rapport privilégié avec le paysage fluvial, désormais considéré comme un patrimoine à part entière, protéger et créer des vues et préserver ces éléments naturels dans leur parcours urbain sont des notions essentielles inscrites dans la plupart des projets.

#### **4.2.3. L'eau à beaucoup de potentiels à exploiter**

**Partager l'usage de l'eau :** La présence de l'eau et des bassins caractérise à elle seule l'interface ville port. Sa valorisation est essentielle. Plusieurs options sont possibles : Lorsque la topographie est adaptée, la réalisation de "waterways<sup>93</sup> corridors" permettra de préserver des corridors spécifiques pour les usages portuaires, tout en offrant le reste des surfaces d'eau à des usages plus urbains.

Des outils de planification existent également pour envisager des stratégies de temps partagé de l'eau et des bassins. Ils reposeront sur un inventaire préalable des infrastructures portuaires et des équipements urbains existants, de leurs fonctions, et des usages qui sont faits de l'eau tout au long de la journée. L'évolution de ces infrastructures et de ces activités (maintien, renforcement, transformation) pourra alors être intégrée dans une stratégie d'ensemble du site.

**Favoriser les déplacements de la population par voie d'eau :** Dans certaines villes portuaires, la géographie des lieux rend particulièrement pertinent le transport des personnes par voie d'eau communément appelés "Blue transport" : water-taxi, navettes fluviales, etc. A l'amélioration de l'accessibilité des sites ville port, ils apporteront une double contribution :

- environnementale par la réduction du transport terrestre ;
- identitaire par le renforcement de l'atmosphère maritime des lieux.

**Déplacer la ville vers le port... sur l'eau :** Les équipements urbains sur l'eau (restaurant flottant, cinéma flottant, housing boat, etc.) sont le plus souvent devenus fixes. Dans de nombreux cas, ils sont implantés dans des sites reconvertis majoritairement vers des fonctions plus urbaines. Ils sont dès lors davantage une simple référence à l'atmosphère maritime des lieux.

En multipliant les points d'amarrage possibles dans le port et en leur rendant leur caractère de mobilité, ils deviendront une véritable ouverture de la ville sur son port.

---

<sup>93</sup> Voie d'eau

### 4.3. L'entité gare ferroviaire et port de marchandise

#### 4.3.1. La gare ferroviaire et son intégration à la ville

Dans l'analyse qu'on a effectuée sur la gare ferroviaire de Bejaïa. On a souligné qu'elle offre un paysage délabré à l'espace portuaire, ainsi que à la ville de Bejaïa. On a constaté aussi son service réduit aux citoyens en matière de transport.

Aujourd'hui on s'interroge qu'els sont les principes à adopter pour intégrer la gare dans l'environnement urbain ?

- 1- **Offrir du foncier accessible :** La question du foncier est rarement considérée en relation avec le train et avec l'offre de déplacements qu'il propose. Pourtant, il est crucial d'étudier les disponibilités et les opportunités foncières par rapport à leur accessibilité en modes doux et transports collectifs autour de la ligne ferroviaire.
- 2- **Intégrer la gare à la ville :** La gare constitue la porte d'entrée du réseau ferroviaire, qui participe de son image et de son attractivité, mais elle est aussi partie prenante de l'espace urbain. Cependant, l'insertion de la gare dans la ville d'aujourd'hui nécessite d'être renforcée. Mieux traiter les espaces de la gare et son abord permet de la rendre attractive et hospitalière.
- 3- **Tourner le territoire vers le rail :** Alors que la ville s'est développée pendant longtemps autour de la gare, elle a eu ensuite tendance à lui tourner le dos pour lui préférer d'autres territoires et d'autres solutions de déplacements. Il importe aujourd'hui de resserrer les liens entre l'offre ferroviaire et la façon dont fonctionne et s'organise la ville.
- 4- **Amener les habitants vers le train :** Prendre le train n'est pas une évidence pour tout le monde. Cette solution de déplacement est souvent mal connue, considérée à tort comme peu attractive ou inadaptée aux besoins de mobilité. Valoriser l'offre ferroviaire auprès des habitants, améliorer la connaissance et les représentations qu'ils peuvent en avoir sont des objectifs de première importance.

Ces stratégies doivent permettre de définir des priorités partagées en termes de maîtrise foncière et de projets d'aménagement, afin de redonner une valeur urbaine à cette gare et à son abord en améliorant la qualité des cheminements et des espaces publics, la diversité des fonctions urbaines ou encore la qualité architecturale de ce lieu.

Pour cela nous devront concevoir un projet d'aménagement urbain qui doit intégrer les différentes contraintes, et se fonder sur une bonne connaissance du contexte urbain et des

caractéristiques actuelles et futures de la gare, de son fonctionnement et des pratiques de mobilité quotidienne.

#### **4.3.2. Le port de marchandise**

Le port de marchandise est lié directement à l'activité du transport. Cette activité qui demande une trame de dessertes, surfaces de stationnement importantes, fait défaut dans le port de Bejaïa comme on a déjà souligné en haut. Ce qui provoque des disfonctionnement de l'accessibilité dans la zone. Le port de marchandise offre aussi un paysage détérioré, par tous ces équipements qui crée une barrière entre ville et mer.

Aujourd'hui, il est temps d'intervenir par un projet qui apportera des solutions adéquats pour les problèmes soulevés et du cout renouer entre la ville et la mer.

##### **➤ Intégration des espaces portuaires et urbaines**

Les besoins d'accès au port nécessitent une réflexion en amont des projets de redéveloppement ville-port sur les plans de déplacement urbain et portuaire. Cette réflexion portera simultanément sur les flux de personnes et de marchandises et concernera tous les modes de transport.

L'établissement d'un nouveau schéma de dessertes constituera à la fois un outil pour améliorer la compétitivité du port et pour réduire l'impact généré par ses activités. De façon concomitante, la création de nouveaux accès sera également un moyen pour libérer des espaces pour des développements urbains ou portuaires.

La prolongation de la trame des dessertes existantes (routière, ferroviaire) vers le territoire ville-port en développement est un moyen d'intégrer ces sites à la structure urbaine. Elle devra être complétée le plus souvent par la réalisation de nouvelles connexions pour contribuer au désenclavement physique du site : accès piétons, vélos, tramway, bus, etc. En cas de présence d'infrastructures "barrière" (voies ferrées, routes importantes, etc), ces nouvelles connexions seront d'autant plus importantes. Elles prendront la forme de ponts, passerelles, tunnels, voies de contournement.

##### **➤ Intégration de la dimension urbaine dans l'architecture portuaire**

La recherche d'une architecture de qualité pour des bâtiments portuaires nouveaux ou réutilisés sera préférée à une simple architecture utilitaire et uniquement fonctionnelle.

Cette recherche prendra en compte les bâtiments urbains existants en vis-à-vis. Cette approche globale contribuera à une intégration optimisée.

Au même titre que pour le mobilier urbain, un traitement architectural sera porté au "mobilier portuaire" tel que les barrières qui, pour des raisons de sécurité, limitent les accès à certaines zones portuaires. Aux murs ou grilles de protection assurant une stricte fonction de séparation et de sécurisation, seront substituées des solutions combinant fonctionnalité, qualité du design, intégration dans le paysage, transparence, etc.

➤ **Utiliser toutes les solutions techniques et rechercher l'innovation**

De multiples solutions techniques (traitements du bâti, des lumières, des outils portuaires, des revêtements, etc.) existent désormais pour réduire les nuisances et rendre possible le contact entre activités portuaires lourdes et activités urbaines. La recherche et l'innovation en ce domaine seront soutenues afin de mettre en place des mesures toujours plus efficaces.

➤ **Privilégier des terminaux passagers mixtes, associant fonctions urbaines et portuaires**

En complément de la fonction portuaire d'accueil des voyageurs, l'aménagement d'un terminal passager peut être l'opportunité pour la ville portuaire de développer des fonctions complémentaires plus urbaines. Cela pourra prendre deux formes : une mixité horizontale qui reposera sur une juxtaposition d'équipements, et une mixité verticale qui associera au sein d'un même bâtiment une activité portuaire à un niveau donné, et des fonctions urbaines sur d'autres niveaux. Cette solution, encore peu fréquente, offrira également l'avantage d'être moins gourmande en espace.

Dans les deux cas, la mixité des fonctions urbaines et portuaires constituera un atout supplémentaire pour le site. Elle renforcera à la fois son identité et son attractivité. Cette juxtaposition ou cette imbrication d'usages urbains et portuaires permettra de lisser dans le temps les occupations du territoire et de répondre au caractère saisonnier des activités croisières en maintenant une activité permanente sur le site. Les contraintes liées à la sécurité devront être soigneusement évaluées pour, si nécessaire, faire évoluer ces équipements dans leur composante portuaire, ou dans leur composante urbaine.

## CONCLUSION GENERALE

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité. Dans son essence la ville portuaire est loin d'être une simple imbrication spatiale, le mot système est utilisé pour désigner l'intégrité d'un ensemble d'éléments constitutifs de la ville et du port en interaction et dans une aire bien définie.

Les villes portuaires sont traitées comme un des sujets les plus complexes et les plus polémiques de l'urbanisme contemporain.

Durant les années 50, et après une période de clivage qui s'est généralisée sur l'ensemble des villes portuaires dans le monde depuis leurs industrialisations, ces dernières ont connu un nouveau phénomène qui a commencé à se généraliser, il s'agit du délaissement des espaces portuaires au profit de nouveaux sites suburbain et en eau profonde plus performant et qui répondent mieux aux nouvelles exigences économiques telle que « la mondialisation » ou technique telle que « le gigantisme naval ».

Les fronts d'eau délaissés, substitués par une valorisation nouvelle en vue du potentiel qu'ils offrent, vont subir un mouvement de « reconquête » intitulé par les villes nord américaines pionnières avec le concept « waterfronts revitalisations ». Une véritable faveur pour les villes portuaires qui ont longtemps souffert des effets néfastes du conflit ville/port. Grâce à ce mouvement de reconquête, les villes portuaires ont pu recoudre leurs liens perdus avec la mer, profitant d'une image nouvelle et durable.

Bejaïa, souffre de cette rupture entre ville et mer crée par son espace portuaire qui, est la scène de différentes activités industrialo-portuaire. Ces activités qui ont des valeurs considérables en matière du développement économique du pays, ont un impact négatif sur le site lui même, et en même temps sur la relation entre ville et mer.

Ainsi et au terme de cette investigation basée sur une analyse empirique, il s'agissait d'organiser les résultats de manière à tirer les conclusions qui s'imposaient et éventuellement les généralisations au contexte algérien de manière plus globale.

À ce titre, il était nécessaire de hiérarchiser les conclusions par une distinction entre les données spécifiques au cas étudié, celles généralisables au contexte algérien et celles universelles.

Ainsi, cette rupture trouve ses origines dans des causes aussi bien universelles, nationales que spécifiquement locales.

Concernant les causes universelles, la rupture est due aux processus d'industrialisation et de littoralisation ayant entraîné un découplage ville-port constaté dans la quasi-totalité des situations observables à travers le monde. Ainsi les grandes voies de communication terrestres ou ferroviaires accédant aux installations portuaires ont plus joué un rôle de barrière entre la ville et la mer qu'un support pour l'accessibilité.

Les activités observées au sein de la zone industrialo-portuaire de Bejaïa posent le problème de leur compatibilité avec les préoccupations environnementales mais aussi de la possibilité de leur reconversion en vue de la création d'une attractivité et d'une image à la mesure des ambitions d'une nouvelle urbanisation à même de recréer un nouveau système urbano-portuaire.

Si les nombreuses activités observées au sein de la zone portuaire de Bejaïa peuvent se prêter à un processus de revitalisation de cette zone, deux questions essentielles demeurent posées. D'abord, par quels systèmes d'acteurs serait-il possible d'intégrer les différents intérêts, statuts et modes de fonctionnement au sein d'un projet global et cohérent ?

Ce premier niveau de questionnement place la situation de la ville de Bejaïa dans les mêmes processus observés au sein des différents exemples internationaux. Soulignons toutefois la différence existant au sein des réalités économiques. D'une part, des projets urbains trouvant leur origine dans une situation de désindustrialisation liée à la mondialisation de l'économie et d'autre part, pour le cas de Bejaïa, une industrialisation encore active mais orientée plus vers la petite industrie orientée localement.

Ensuite, quel peut-être le devenir des installations liées aux transports d'hydrocarbures ? S'agit-il de les délocaliser ? Ce qui nécessiterait beaucoup d'investissement et ne ferait que déplacer le problème ailleurs, ou bien s'agit-il d'isoler ces installations ? Toutes ces questions demeurent posées et s'inscrivent dans la question de la transition énergétique des zones industrialo-portuaires à vocation pétrolière. Un élément important de cette transition énergétique apparaît dans l'application par l'entreprise portuaire de Bejaïa (EPB), du principe de RSE, responsabilité sociale des entreprises. À défaut d'agir en tant qu'acteurs dans la revitalisation des zones portuaires, les acteurs économiques peuvent agir en tant que bailleurs de fonds.

En plaçant la réflexion du découplage ville-port à l'échelle de toute l'agglomération, il est tout à fait clair que la ville de Bejaïa dispose de potentialités patrimoniales, environnementales et touristiques qui font partie des thématiques récurrentes au sein des différents projets urbains.

La question étant d'aborder les différentes thématiques au sein d'une réflexion globale sous la forme d'un projet de ville.

De même que sa relation, souvent ignorée par les différents instruments d'aménagement et d'urbanisme, avec son arrière-pays pose la réflexion sur un projet urbain qui réinstalle la ville au sein de son espace naturel, voire au sein de son écosystème.

Enfin, il s'agit de mener la réflexion plus loin, à la lumière surtout des nouvelles préoccupations environnementales exprimées à travers les différents instruments réglementaires de protection du littoral.

Ainsi, parmi la multitude d'attitudes possibles pour approcher structurer notre questionnement, nous avons choisi à travers une analyse empirique d'adopter une attitude exploratoire. Ceci se justifie par le fait que le questionnement se situe encore à un niveau très général qui nécessite d'abord une connaissance préalable des données sur lesquelles peuvent s'élaborer des questions de recherche ou d'action plus précises.

Les conclusions concernant les conditions d'applicabilité de l'expérience et de la démarche projet urbain au cas de la ville de Bejaïa n'ambitionnent donc pas de trouver des solutions prêtes à l'emploi mais de dresser un constat général en vue de contribuer à établir un tableau de bord pour les actions et les réflexions futures sur la ville de Bejaïa et plus généralement sur la thématique du projet urbain en rapport avec le littoral algérien.

L'approche par les différentes territorialités du projet urbain fait ressortir certains aspects intéressants et exploitables dans toutes formes de réflexions futures.

À Bejaïa en particulier et en Algérie en général, la ville est considérée souvent comme un simple point d'application locale de politiques définies au niveau national. Cette centralisation extrême des décisions a souvent des conséquences imprévisibles rendant difficiles leur maîtrise par les autorités locales.

Parmi les conséquences mises en évidence, la coupure de la ville avec son environnement naturel qui induit une croissance déséquilibrée qui a une influence directe sur son fonctionnement

urbain. En ce qui nous concerne, le port se trouve intégré à une logique de fonctionnement nationale, voire internationale qui accentue sa rupture avec la ville. De même que cette séparation entre les niveaux de gouvernance se traduit au niveau du système urbano-portuaire par une séparation entre les acteurs : l'état, les collectivités locales, les grandes sociétés économiques, et les groupes d'intérêt particuliers, qui chacun d'eux a ses compétences et chacun œuvre dans son coin.

À l'échelle de l'agglomération, la gestion se caractérise par la segmentation des différents secteurs : l'habitat, les transports, l'eau, l'environnement, l'agriculture, le développement économique et commercial qui sont traités chacun isolément des autres, chaque responsable est « jaloux » de son domaine et peu capable de travailler avec les autres acteurs. Ce qui rend difficile un véritable projet de ville où pourraient prendre naissance de manière cohérente, des projets urbains.

La communication entre les différents acteurs et en particulier le citoyen impliqués tous dans la gestion de la ville, notamment le littoral et la ville ; doivent comprendre que leurs destins est commun et qu'il doit être pris en charge sérieusement par tous, dans un cadre bien défini et pour un développement durable qui peut être le gouvernement de la ville.

Néanmoins, l'intérêt que peut présenter une situation problématique particulière, telle que la revitalisation d'une zone industrialo-portuaire peut servir d'élément catalyseur à une démarche inductive qui commencerait par l'échelle opérationnelle pour bousculer les échelles supérieures. Ceci pourrait commencer par une analyse des initiatives existant déjà à travers une grille de lecture en rapport avec le projet urbain. Ce qui ferait de l'échelle opérationnelle un autre point de départ de la recherche urbaine qui serait complémentaire des approches basées sur les questionnements globaux.

**SIGLES ET ABREVIATIONS**

**IGN:** Institut Géographique National

**CAUE :** Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

**SAU :** Surface Agricole Utile

**ZIP :** Zones Industriale-Portuaires

**GIZC :** Gestion Intégrée des Zones Côtières

**ZPS :** Zones de Protection Spéciale

**SIC:** Sites d'Importance Communautaires

**PPR :** Plans de Prévention des Risques

**LEM:** Laboratoire des Etudes Maritime

**MATE :** Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

**CNL :** Commissariat National du Littoral

**PAC :** Plan d'Aménagement Côtier

**SDAL :** Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral

**PAM :** Plan d'Action pour la Méditerranée

**CAR :** Centre d'Activités Régionales

**SNAT :** Schémas National d'Aménagement du Territoire

**ANAT:** Agence National d'Aménagement du Territoire

**PDAU :** Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

**SRAT :** Schéma Régional d'Aménagement du Territoire

**GPU :** Grand Projet Urbain

**PUD :** Plan d'Urbanisme Directeur

**ZHUN**: Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle

**ANDI** : agence nationale de développement de l'investissement

**ANIREF** : agence nationale d'intermédiation et de régulation foncière

**CADAT** : caisse algérienne d'aménagement du territoire

**FCE** : forum des chefs d'entreprises

**TMD** : transport de matières dangereuses

**SGI-ZI** : société de gestion de l'immobilier

**AGAM** : agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

**AIVP** : association internationale villes et ports

**CIADT** : comité interministérielle d'aménagement du territoire

**DATAR** : délégation de l'aménagement du territoire et à l'action régional

**EPAEM** : établissement public d'aménagement euro méditerranée

**ZAC** : zone d'aménagement concerté

**ZIP** : zone industrialo-portuaire

**ENCG** : entreprise nationale des corps gras

**DCO** : demande chimique en oxygène

**ICOTAL** : industrie cotonnières algérienne

**OAIC** : office algérien interprofessionnel des céréales

**ERENAV** : entreprise de réparation navale

## LISTES BIBLIOGRAPHIQUES

## 1) LES OUVRAGES

**AVITABILE Alain.** « La mise en scène du projet urbain », L'Harmattan, 2005.

**ANTONI Jean-Philippe.** « Lexique de la ville », Edition ellipses, octobre 2009.

**ALBERT Levy.** « Plan d'architecture de la ville ». Ed CULVA, Venise 1989.

**ARNAUD Michel.** « Grands travaux et développement urbain », villes en développement n°34, 1996.

**LAPERRIERE Hélène,** « lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais », lieux culturels et contextes de villes, 1998, p116.

**MASBOUNGI Ariella.** « Le projet urbain à la française, in projets urbains en France », Edition le Moniteur, Paris 2002.

**BUSQUETS J.** « La planification-cadre, et les projets-actions », les annales de la recherche urbaine n° 51, juillet 1991.

**BROCARD M, STECK B.** « La place des villes portuaires françaises dans l'aménagement du territoire ». Les Rapports du C.I.R.T.A.I., Université du Havre, mars 1994.

**BOUBACHA Emmanuel.** « Ville et port : mutation et recomposition », note de synthèse en ligne, Centre de documentation de l'urbanisme français. 1997a.

**BONILLO, Jean-Lucien.** « L'espace aux limites. La nouvelle architecture de la ville portuaire », Parenthèses. 1992

**BOUBACHA Emmanuel.** « L'interface ville/port : espace-système en mutation, L'exemple de Nantes », Nantes : Institut de géographie, sept 1997.

**BADARIOTTI Dominique.** « Le renouvellement urbain en France du traitement morphologique à l'intervention sociale », HAL-SHS, 22 décembre 2006.

**BOUROUBA Rachid,** l'architecture militaire de l'Algérie médiévale.

**CHALINE Claude, RODRIGUES-MALTA Rachel.** « Ces ports qui créèrent des villes », Paris, L'Harmattan. 1994.

**CHRISTIAN Devillers.** « Projet Urbain », Edition du Pavion de l'Arsenal, Paris, 1994.

**CLAUDE Lelong, Jean-Claude Deutsch ;** « l'eau dans la ville, bilan général d'un programme de recherche expérimentation », 1983-1994.

- COTE Marc**, (1996), « L'Algérie, espace et société », Masson-Armand Colin, Paris, 1996, 253p.
- CLAUDE Grin**, « Le projet urbain comme méthode d'émergence de la participation habitante, le cas du quartier de Bellevaux », DESS, 2004.
- Grandet Denis** (1986) : architecture et urbanisme islamique. Ed OPU, Alger, 108p.
- Da Cunha Antonio**, « développement durable et projet urbain », 2004.
- DAVID Mangin et PHILLIPE Panerai**, « projet urbain ». Marseille, édition parenthèses 1999.
- PIÉTRI-LÉVY, ANNE-Lise, BARZMAN John, BARRÉ Éric**. 2003. Environnement portuaire; port et environnement. Le Havre. Publication des universités de Rouen et du Havre. 513p.
- EWA Berezowska-Azzag**, Projet urbain guide méthodologique, comprendre la démarche projet urbain, Synergie, 2012.
- FRANÇOIS Ascher**. « Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes », les annales de la recherche urbaine, n° 51, juillet 1991.
- FRANCOIS Ascher**. « Métapolis ou l'avenir des villes ». Paris, 1995
- GEODE Caraïbe**, « la question de la terre dans les colonies et départements français d'Amérique 1848-1998 ».
- GAID Mouloud** : histoire de Bejaia et de sa région depuis l'Antiquité jusqu'à 1954.
- HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M.**, « Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés, Territoire(s) wallon(s) », 2 décembre 2008.
- HENRY Magali**, villes portuaires en mutation ; les nouvelles relations ville-port à Marseille. Automne 2006.
- JALLAS M.** « créer, aménager, promouvoir une zone d'activités : guide méthodologique à l'usage des élus et autres acteurs du développement local », septembre 2001.
- KHELADI Mokhtar**. Urbanisme et systèmes sociaux. La planification urbaine en Algérie. Édition Alger, 1993.
- KEVIN Lynch** : « L'image de la cité ». Ed Dunod, Paris 1999.
- LOUIS Salvator**, « bougie la perle de l'Afrique du nord », Édition l'harmattan, 1999.
- SAIDOUNI Maouia**. « Eléments d'introduction à l'urbanisme ». Ed casbah, Alger. 2000 P206.

**PIERRE Merlin et FRANÇOISE Choay**, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ». 1<sup>er</sup> édition avril 2005, paris.

**GRAS Pierre** : « ports et déports ». Collection "Carnets de ville", L'Harmattan, 2003.

**SCHIRMANN-DUCLOS D, LAFORGE F.** (1999) La France et la mer. P.U.F, Collection major

**WACKERMANN G.** (1998) Façades maritimes en mutation : une géographie socioéconomique des Littoraux. Ellipses

**STECK B.** (1995) « Les villes portuaires dans le réseau urbain français » paris.

**PANERAI Philippe**, « Eléments d'analyse urbaine », édition des Archives d'Architecture Moderne, 1980.

**PATRIZIA Ingallina**, le projet urbain, que sais-je ? Édition 2001, paris.

## 2) THESES DE DOCTORAT

**COURCIER Sabine.** « De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal », aout 2002.

**DOUART P.** « La ville méditerranéenne : le renouvellement durable des éléments patrimoniaux dans un contexte de géo gouvernance », Thèse de Doctorat de géographie, Université de Provence, juin 2008.

**DUCRUET César.** « Les villes ports laboratoires de la mondialisation ». Havre, novembre 2004.

**DJEDOUANI Rakem Sahar.** « Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes, le cas de Marseille et Alger ». Paris, décembre 2004

**VALERIAN Dominique.** « Bougie port maghrébin à la fin du moyen âge (1067-1510) », thèse pour obtenir le grade de docteur d'université paris 1, école française de Rome 2006.

## 3) MEMOIRES DE MAGISTER

**KORICHI Amina.** La sauvegarde et la réutilisation des monuments du système défensif de la ville de Bejaïa. Mémoire de magister. Tizi ousou, 2011.

**MICI Makram.** « Revitalisation de l'espace économique de la ville d'Annaba : l'occasion de réinvestir qualitativement l'urbain ». Constantine, 2012.

**HADEF Rachid.** « Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude Skikda ». Constantine, 2007-2008.

**MERZOUG Slimane.** « La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », Bejaia 2005.

**RAHMOUN Med Saïd.** « Régénération d'une friche portuaire à Annaba par un projet urbain stratégique ». Constantine, mai 2014.

**AOUISSI khalil bachir.** « Le clivage ville/port, le cas d'Alger ». EPAU, décembre 2013.

**BENBOUHEDJA Asma.** « Processus technopolitain et métropolisation, condition d'émergence, cas de Constantine ». Mémoire de magister. Constantine.

#### 4) REVUES ET PERIODIQUES

**Les projets qui transforment Alger.** Vies de villes, architecture, urbanisme et société, hors série n°3, juillet 2012.

**HUET Bernard,** "L'architecture contre la Ville", AMC N°14, P10-13, 1986.

**MOHAMMED-CHERIF F. Z.** (2007) : « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », La Revue Maritime n°480, déc. 2007

**IAURIF :** Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-de-France, Les enjeux du renouvellement urbain, Note rapide sur l'occupation du sol, février 2004.

**Espoirs et incertitudes** « projet urbain », vies de villes, architecture, urbanisme et société, hors série n°4, décembre 2012.

**GIANCARLO DE CARL.** Revue architecture d'aujourd'hui, villes portuaires, index des publications 2000.

**Revue AMC.** Marseille une métropole euro-méditerranéenne, publication du groupe moniteur ; aout 2000 à paris.

**Bejaia port infos** n°78 avril/ mai/ juin 2012.

**BONILLO J.L, DONZEL A, FABRE M.** (1992) Métropoles portuaires en Europe, Cahiers de la recherche architecturale, n° 30-31, Marseille.

**BORRUEY R.** « Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille », *Cahiers de la Recherche Architecturale*, n° 30/31. 1992.

**IAURIF :** grands projets urbains en Europe, conduire le changement dans les métropoles. Mars 2007.

**CAUQUELIN Anne,** « Site : paysage du troisième type ? », Techniques et Architecture, n° 456, octobre-novembre 2001. Paris, édition Librairie Plon, 1989.

**BETHEMONT Jacques ; Vincent André,** « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », Revue de Géographie de Lyon.

**WANG, J. J., OLIVIER D.**(2003), L'administration des ports et la relation ville-port en Chine, les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44.

**RODRIGUES MALTA, R.** (1997), Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe, in Les Annales de la recherche urbaine n° 97

**FABRE M.** (1992) Les nouveaux territoires de l'économie portuaire, in Bonillo, donzel, Fabre Métropoles portuaires en Europe, Cahiers de la recherche architecturale, n° 30-31, Marseille.

**Hamid Ouguadfel**, 'H.T.M' n°3, revue d'architecture et d'urbanisme, avril 1995.

**MOHAMMED-CHERIF F. Z. et DUCRUET C.**, (2011) : « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale » in *revue Mappemonde* n°101, janv. 2011.

**Mohamed-Cherif F.Z.**, (2010), Le transport du conteneur : la gestion des risques, l'exemple du port d'Alger, *Transports*, no 462, éd. Techniques et Économiques, Paris

#### 5) ETUDES ET TRAVAUX

- Instruments d'urbanismes : SNAT ; SDAT ; PDAU ; PAW ; POS ; PAC
- Documents collectés dans différentes directions étatiques : CNL ; direction d'environnement,...etc.

#### 6) ARTICLES

**Adrien Fauve**, "Auriez-vous dit "littoralisation" ?", Nouvelle Europe [en ligne], Jeudi 31 janvier 2008, <http://www.nouvelle-europe.eu/node/411>, consulté le 28 mars 2015.

**Bernal, Antonio-Miguel** et al, Tourisme et développement régional en Andalousie, éd. E de Boccard, Paris 1979

**Beyer, A., Romuald, L.**, les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagée entre la ville et le port de Strasbourg, Conférence Interdisciplinaire sur l'Écologie Industrielle et Territoriale, 17 – 18 octobre 2014, Troyes, France.

**Yassine Ouagueni**. Epau, in «Algérie, les signes de permanence» Ed Centro Analisi Sociale Rome 1993.

**Gabriele Lechner** .Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain, octobre 2006

**AIVP** : faire la ville avec le port, guide des bonnes pratiques. Novembre 2007.

**AUDIAR**, 6 opérations de renouvellement urbain, juin 2007.

**Présentation de la GIZC en Algérie** (en ligne).  
[https://www.google.dz/?gws\\_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien](https://www.google.dz/?gws_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien). Consulté le 15 juin 2014.

**M. KHELIFA**, rapport de la mission effectué dans la ville de Bejaïa et de Tizi Ouzou du 9 au 11 février 1970.

**SRIRE Zitouni et Marie-Colette Dépierre**. Rapport sur la mission effectuée à Bejaïa du 9 au 12 avril 1978.

**Daniel Labaronne et Emna Gana-Oueslati**, Troisième dialogue euro méditerranéen de management public en Tunisie, octobre 2010.

**Ghada Hamrouche**, Le Matin p3 mardi 20 janvier 2004.

**Extrait du rapport du CSTB** sur « Les enjeux du renouvellement urbain durable », Juin 2011.

**Sylvie SALLES** Le rapport à l'eau dans les projets d'aménagement urbain

**Khelifa Kamel**, (2010), Les ports algériens : passer du dire au faire, Mai, Phare, n° 133.

**Boutarcha fahima, Mohand Cherif Ainouche**, l'apport de la politique environnementale algérienne pour l'activité de la pêche. Cas de la wilaya de Bejaïa.

**Ecole de la mer- rectorat de Poitiers** .Délégation Académique à l'Education Culturelle. Septembre 2011

**Radhia TADJINE ; Malika AHMED ZAID**, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens.

**Lecoquierre, B**, 'du zonage au territoire de projet : expérimentation dans l'estuaire de la Seine'. In Environnements portuaires, textes réunis et publiés par Anne-Lise Pietri Levy, John Barzman et Eric Barré, université de Rouen et du Havre.

**LACOSTE Romuald, BEYER Antoine** 'Les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagée entre la ville et le port de Strasbourg', Conférence Interdisciplinaire sur l'Écologie Industrielle et Territoriale, 17 – 18 octobre 2014, Troyes, France.

**Bethemont JACQUES ; Vincent ANDRE**, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », Revue de Géographie de Lyon.

## INDEX DES ILLUSTRATIONS

### Liste des photos

Photo 1 : vue sur l'ancienne ville et le port, à partir de oued Soummam .....	20
Photo 2 : espace de distraction et de repos, au bord de mer, à l'avant port. ....	20
Photo 3 : vue sur le vieux port, et l'ancienne ville avec ses bâtis en cascade .....	20
Photo 4 : vue sur la promenade du bord de mer et les différents paysages naturels de Bejaïa. ....	20
Photo 5 : vue sur la place gyedon, à partir du bâtiment pont. Source : space Algérie. over.blog.com .....	22
Photo 6 : vue à partir de la place gyedon sur le golf de Bejaïa. Source : space Algérie. over.blog.com .....	23
Photo 7 : vue sur le port, qui montre son accessibilité aux citoyens avant 1962. Source l'EPB .....	24
Photo 8: vues sur le port et les différentes marchandises embarquées au début de la colonisation française. Source direction de la culture de Bejaïa .....	29
Photo 9: vue sur les deux bassins (vieux port et l'arrière port). Source direction de la culture de Bejaïa .....	29
Photo 10: vue sur le bassin de l'avant-port avant la construction du port pétrolier. ....	30
Photo 11: vue sur le port pétrolier. Prise par l'auteur en aout 2014. ....	30
Photo 12: vue sur le vieux port et la partie basse de l'ancienne ville, juste après l'indépendance .....	31
Photo 13 : prise sur la porte Sarazine par l'auteur en mai 2013 .....	47
Photo 14 : prise sur la casbah. Source : auteur en décembre 2013 .....	49
Photo 15: prise sur fort Abdelkader par l'auteur en décembre 2013 .....	50
Photo 16: la nouvelle gare maritime. Source BET AXXAM .....	51
Photo 17: photo prise sur Cevital par l'auteur en mai 2013 .....	55
Photo 18: prise sur oued seghir à proximité de CEVITAL, l'auteur en mai 2014 .....	57
Photo 19: photo prise sur bougie plage par l'auteur en mai 2013 .....	59
Photo 20: prise sur oued Seghir par l'auteur en mai 2013 .....	61
Photo 21: prise sur l'arrière port par l'auteur en décembre 2013 .....	62
Photo 22: prise sur Cevital et oued seghir par l'auteur en mai 2013 .....	63
Photo 23: prise par l'auteur sur des hangars inutilisés en aout 2014 .....	64

Photo 24: prise sur le front de mer du quartier sidi Ali lebher par l'auteur en décembre 2013.....	65
Photo 25: prise sur les berges d'oued Soummam par l'auteur en décembre 2013 .....	65
Photo 26: prise sur la promenade Fibonacci par l'auteur en mai 2014.....	66
Photo 27: prise sur une voie de l'arrière port par l'auteur en octobre 2013.....	69
Photo 28: l'état de la gare ferroviaire actuelle, photo prise par l'auteur en mai 2014.....	72
Photo 29: les 02 photos prise sur la voie à proximité du port par l'auteur en aout 2014.....	73
Photo 30: prise sur SONATRACH par l'auteur en mai 2014 .....	75
Photo 31: source subdivision maritime de Bejaïa, photo prise en 2002. (Piste d'aérodrome) .....	77
Photo 32: source subdivision maritime Bejaïa, prise en 2002, montre l'inondation de la voie menant vers l'aéroport.....	79
Photo 33: vues sur la zone d'étude. Source auteur, décembre 2013.....	86
Photo 34: vue sur l'entreprise ICOTAL-SPA, prise par l'auteur en novembre 2014.....	89
Photo 35: dépôt des containers vides du port. Source auteur, novembre 2014.....	91
Photo 36: unité de fabrication de mortier, colles, enduits. Source auteur, novembre 2014.....	92
Photo 37: bassin plein des eaux usées à l'air libre, à coté de l'entreprise ICOTAL. Source auteur, novembre 2014.....	94
Photo 38: l'entreprise CEVITAL. Source auteur novembre 2014.....	94
Photo 39: vue sur les berges d'oued seghir. Source auteur en novembre 2014 .....	96
Photo 40: vue sur oued DANOUS. Source auteur en novembre 2014 .....	99
Photo 41: bougie plage occupé par les débris de CEVITAL. Source auteur en novembre 2014.....	100
Photo 42: les déchets des bouteilles d'alcool s'accroissent d'un jour à l'autre. Source auteur en novembre 2014 .....	100
Photo 43: la voie qui mène vers la passe, à droite les déchets de CEVITAL. Par l'auteur en novembre 2014 .....	100
Photo 44: vue sur la gare ferroviaire. Source auteur en mai 2014.....	101
Photo 45: vues sur 02 entrées du port de marchandises. Source l'auteur en mai 2014 .....	102

**Liste des cartes**

Carte 1: Bejaïa comptoir phénicien. Source: la direction du cadastre de Bejaïa.....	12
Carte 2: Bejaïa ville romaine. Source: la direction du cadastre de Bejaïa .....	13
Carte 3: Bejaïa capitale hammadite. Source: la direction du cadastre de Bejaïa .....	14
Carte 4: Bejaïa ville espagnole. Source: direction du cadastre de Bejaïa .....	15
Carte 5: Bejaïa régence turque. Source: direction du cadastre de Bejaïa .....	16
Carte 6: Bejaïa ville française. Source direction du cadastre de Bejaïa.....	17
Carte 7 : plan de la ville de Bejaïa en 1916.....	21
Carte 8 : les aménagements et orientations du PUD après 1974. Source : PDAU de Bejaïa, traité par l’auteur.....	26
Carte 9 : l’urbanisation concentrée sur les berges d’oued Soummam et au bord de la mer.	
Carte de la wilaya de Bejaïa et son environnement, Source : SDAT de Bejaïa.....	28
Carte 10: le port actuel de la ville de Bejaïa, source EPB, mai 2014 .....	32
Carte 11: source PDAU intercommunal de Bejaïa, traité par l’auteur .....	43
Carte 12: les quatres zones de l’espace portuaire. Source PDAU intercommunal de Bejaïa traité par l’auteur.....	46
Carte 13: les infrastructures qui desservent la ville de Bejaïa. Source : EPB, traité par l’auteur .....	70
Carte 14: source PDAU intercommunal de Bejaïa traité par l’auteur .....	75
Carte 15 : situation de la zone d’étude dans la ville de Bejaïa. Source, PDAU intercommunal de Bejaïa traité par l’auteur.....	84
Carte 16 : les différentes occupations de la zone d’étude. Source PDAU intercommunal, traité par l’auteur.....	85
Carte 17 : les (03) entités de la zone d’étude. Source PDAU intercommunal, traité par l’auteur .....	93
Carte 18 : l’accessibilité à la Zone d’étude, source vue aérienne traiter par l’auteur.....	97
Carte 19: zone PAC métropole Annaba, armature urbaine 1998 .....	I
Carte 20: zone PAC métropole d’Oran .....	II
Carte 21: zone PAC métropole d’Alger.....	III
Carte 22: Diffusion globale de la revitalisation du water front avec quelques exemples, Source : Hoyle, 2000.....	V

**Liste des figures.**

Figure 1 : Source : « Le projet urbain » du Que sais-je ?, P.Ingallina, 2000. ....	4
Figure 2: coupe schématique sur la zone d'étude. Source auteur .....	104
Figure 3: Liste des acteurs intervenant dans la gestion durable dans la zone d'étude. Source : Meriem NAIMI-AIT AOUDIA, traité par l'auteur .....	106
Figure 4 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des fronts de mer et du couple ville/port ; Source : reproduit selon Chaline, 1994, .....	V
Figure 5: Le trafic marchandise des ports algériens (1959-2009) – Source : ministère des Transports (MDT, 2006, 2010) .....	VI
Figure 6 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009)) – Source : ministère des Transports (MDT, 2006, 2010) .....	VI

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE.....	01
Problématique.....	01
Plan de travail.....	05
CHAPITRE 01 : projet urbain et logiques territoriales : littoralisation et industrialisation de la ville de béjaia	
Introduction.....	10
<b>1. Le processus historique de littoralisation de la ville de Bejaïa .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1. Bejaïa Comptoir Phénicien: « 12 - 9 s. Av JC ».....</b>	<b>12</b>
<b>1.2. Bejaïa ville romaine : « saldae » 33 ans AV- JC.....</b>	<b>13</b>
<b>1.3. Bejaïa capitale Hammadite: « NACERIA » 1067-1162.....</b>	<b>14</b>
<b>1.4. Bejaïa ville espagnole: « Buggia » 1509 – 1556.....</b>	<b>15</b>
<b>1.5. Bejaïa régence Turque: « La Médina » 1555 -1833.....</b>	<b>16</b>
<b>1.6. Bejaïa ville française : « Bougie 1833-1958 ».....</b>	<b>17</b>
1.6.1. L'image de La ville de bougie avant 1871.....	18
1.6.2. L'évolution de la ville dans la période (1871- 1958) .....	21
<b>2. Industrialisation, littoralisation et rupture d'équilibre.....</b>	<b>24</b>
<b>2.1. Littoralisation et arrière-pays .....</b>	<b>27</b>
<b>2.2. Littoralisation et industrialisation .....</b>	<b>29</b>
2.2.1. Le port actuel de Bejaïa.....	31
<b>3. Le déclin du système urbano-portuaire.....</b>	<b>32</b>
<b>4. Les raisons du déclin du système urbano-portuaire.....</b>	<b>33</b>
<b>4.1. Déficients de la politique d'aménagement urbain.....</b>	<b>33</b>
<b>4.2. L'avènement de la révolution industrielle .....</b>	<b>34</b>

<b>4.3. Insuffisances de l'infrastructure routière</b> .....	<b>34</b>
5. Prise de conscience et mesures de protection.....	34
<b>5.1. Instruments de mise en œuvre de la politique sur le littoral</b> .....	<b>36</b>
5.1.1. Le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL) .....	36
5.1.2. Programme d'aménagement côtier (PAC).....	37
5.1.3. Le Plan d'Aménagement Côtier du littoral Algérien.....	37
5.1.4. Le cadastre du littoral .....	37
5.1.5. Commissariat national du littoral (CNL) .....	37
CONCLUSION: aménagement en profondeur et mobilité.....	38
CHAPITRE 02 : PROJET URBAIN ET PROJET DE VILLE: LE SYSTEME URBANO-PORTUAIRE DE BEJAIA	
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>42</b>
1. PRESENTATION DE L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA.....	43
2. L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA, UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL MAIS SOUVENT DECLASSE.....	46
<b>2.1. Porte Sarazine</b> .....	<b>47</b>
<b>2.2. La casbah</b> .....	<b>48</b>
<b>2.3. Le fort Abdelkader</b> .....	<b>50</b>
<b>2.4. La nouvelle gare maritime</b> .....	<b>51</b>
<b>2.5. Le patrimoine au service de la modernité</b> .....	<b>52</b>
3. L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAÏA, DEGRADATION ENVIRONNEMENTALE ET ALTERATION PAYSAGERE.....	52
<b>3.1. Problèmes environnementaux</b> .....	<b>52</b>
3.1.1. Les unités industrielles installées à proximité du port .....	54
3.1.2. La pollution des oueds .....	56
3.1.3. Bougie plage.....	58
<b>3.2. Problèmes paysagers</b> .....	<b>60</b>
3.2.1. L'agressivité visuelle des oueds .....	60

3.2.2.	La gare ferroviaire.....	62
3.2.3.	Les installations industrielles.....	63
3.2.4.	Friches industrialo-portuaires.....	63
3.2.5.	Le quartier sidi Ali lebhar, des potentialités non exploités.....	64
4.	L'interface ville-mer de Bejaïa, et les problèmes d'accessibilité.....	65
<b>4.1.</b>	<b>Le port pétrolier, un point noir sur la promenade du bord de mer.....</b>	<b>65</b>
<b>4.2.</b>	<b>La promenade Fibonacci, contrainte et vision futur .....</b>	<b>66</b>
<b>4.3.</b>	<b>Une bonne circulation, est la base de l'accessibilité des espaces .....</b>	<b>68</b>
<b>4.4.</b>	<b>Projets future à réaliser dans le cadre d'accessibilité .....</b>	<b>69</b>
<b>4.5.</b>	<b>L'état du réseau viaire.....</b>	<b>73</b>
5.	L'interface ville-mer de Bejaïa, un milieu à risques majeurs.....	74
<b>5.1.</b>	<b>Risques technologiques.....</b>	<b>74</b>
5.1.1.	Complexe SONATRACH de Bejaïa .....	74
5.1.2.	Le centre de transition de marchandises dangereuses.....	76
<b>5.2.</b>	<b>Risques naturels.....</b>	<b>77</b>
5.2.1.	Erosion marine.....	77
5.2.2.	Inondation .....	78
	CONCLUSION: le projet urbain politique ou projet de ville.....	79

### **CHAPITRE 03: PROJET URBAIN ET SYSTEMES D'ACTEURS: LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE BEJAÏA**

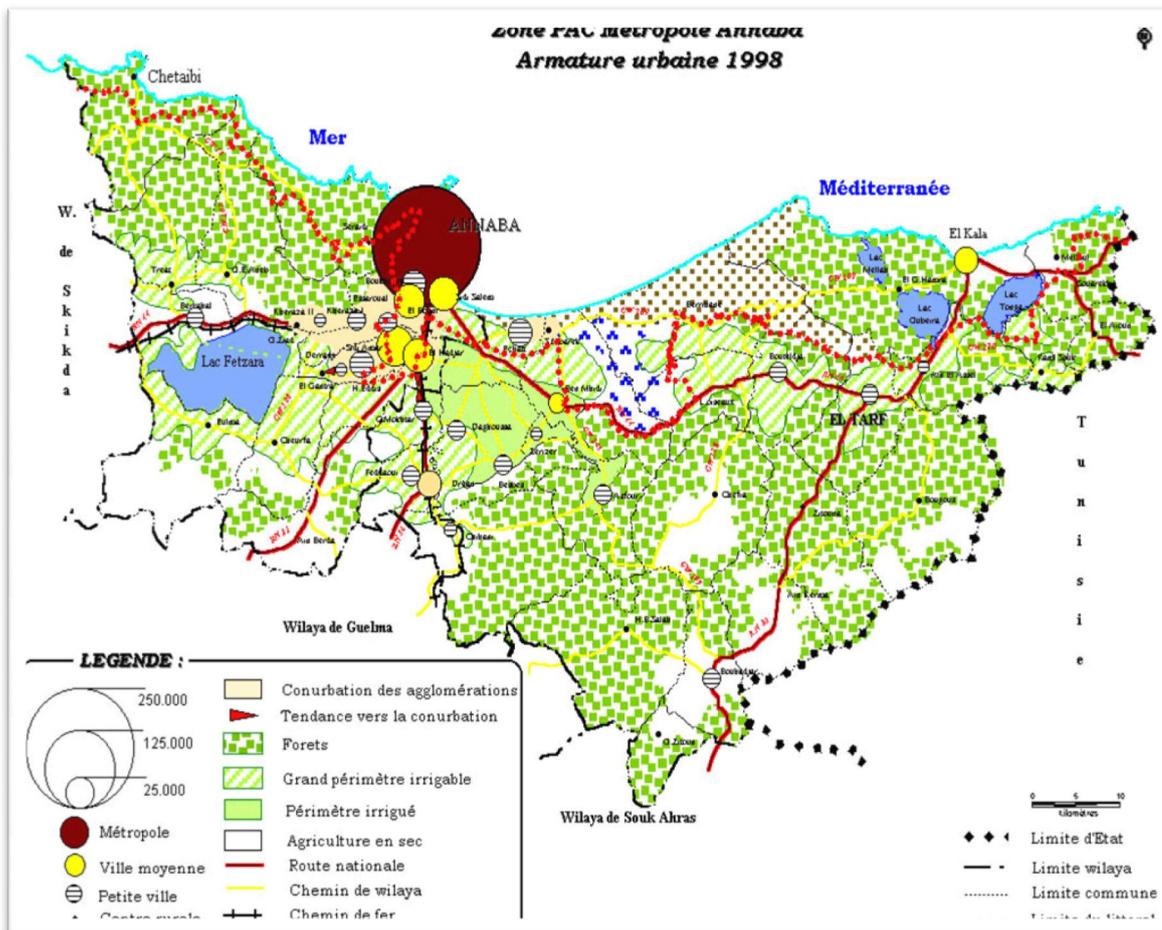
	INTRODUCTION.....	82
1.	PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	84
<b>1.1.</b>	<b>Le POS B 02.....</b>	<b>86</b>
<b>1.2.</b>	<b>POS B3.....</b>	<b>87</b>
<b>1.3.</b>	<b>POS B10.....</b>	<b>91</b>
2.	ETATS DES LIEUX DE LA ZONE D'ETUDE.....	92
<b>2.1.</b>	<b>Entité d'activités économiques et industrielles.....</b>	<b>93</b>

2.1.1.	Problèmes environnementaux .....	94
2.1.2.	Problèmes paysagers .....	95
2.1.3.	Les friches industrialo-portuaires .....	96
2.1.4.	Problèmes d'accessibilité .....	97
<b>2.2.</b>	<b>Entité oueds et bord de mer, pollution et paysage détérioré.....</b>	<b>98</b>
2.2.1.	Les oueds.....	98
2.2.2.	Le bord de la mer .....	99
<b>2.3.</b>	<b>L'entité gare ferroviaire et port de marchandise .....</b>	<b>101</b>
2.3.1.	La gare ferroviaire.....	101
2.3.2.	Le port de marchandise.....	102
<b>3.</b>	<b>Identification des acteurs impliqués dans la zone d'étude.....</b>	<b>105</b>
<b>3.1.</b>	<b>L'entreprise portuaire de Bejaïa : un acteur essentiel .....</b>	<b>106</b>
3.1.1.	EPB une entreprise pionnière .....	107
3.1.2.	La notion de responsabilité sociale des entreprises (RSE).....	107
3.1.3.	Une stratégie de RSE revendiquée et affichée dans la communication de l'EPB.....	108
3.1.4.	Les choix stratégiques de l'EPB.....	109
<b>4.</b>	<b>Conclusion : Eléments pour une gestion par le projet urbain de la zone d'étude..</b>	<b>114</b>
<b>4.1.</b>	<b>L'entité d'activité industrielle .....</b>	<b>114</b>
4.1.1.	L'entité d'activité industrielle et l'intégration environnementale .....	115
4.1.2.	Enjeux de l'entité face à la durabilité.....	117
4.1.2.1.	L'activité industrielle, moteur du développement urbain.....	118
4.1.2.2.	Impact sur l'environnement .....	118
4.1.2.3.	Le risque industriel.....	118
4.1.2.4.	L'impact sur la santé et bien être des individus.....	118
4.1.3.	Pour une zone d'activités durable : le projet urbain.....	118
4.1.4.	Objectifs de la durabilité pour une zone d'activité .....	119
<b>4.2.</b>	<b>L'entité des oueds et du bord de mer.....</b>	<b>120</b>
4.2.1.	L'inscription dans un projet urbain global .....	121
4.2.2.	Le paysage, un thème fédérateur .....	122
4.2.3.	L'eau à beaucoup de potentiels à exploiter.....	123
<b>4.3.</b>	<b>L'entité gare ferroviaire et port de marchandise .....</b>	<b>124</b>
4.3.1.	La gare ferroviaire et son intégration à la ville .....	124
4.3.2.	Le port de marchandise.....	125

<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>127</b>
<b>Sigles et abréviations.....</b>	<b>131</b>
<b>Liste bibliographique.....</b>	<b>133</b>
<b>Index des illustrations.....</b>	<b>139</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>143</b>
<b>Annexes</b>	
<b>Résumés</b>	

## LES ANNEXES

## ANNEXE : 01

**Le Programme d'Aménagement Côtier de la zone métropolitaine d'Annaba<sup>94</sup>**

Carte 19: zone PAC métropole Annaba, armature urbaine 1998

La délimitation longitudinale de l'aire couverte par le Programme d'Aménagement Côtier de la zone métropolitaine de Annaba (PACAN) est configurée par un linéaire côtier qui s'étend de Oued Es Sbâa à l'Est (frontière Algéro-Tunisienne) à Kef N'Za Hossein dans la commune de Chetaibi (limite de la Wilaya de Skikda), sur une distance de 228,19 Km soit respectivement 43% de la façade maritime de la région programme Nord-est et 19% de la façade maritime nationale .

Le programme d'aménagement côtier de la région métropolitaine d'Annaba a permis de tracer les grandes lignes d'actions pour la préservation des ressources naturelles et la

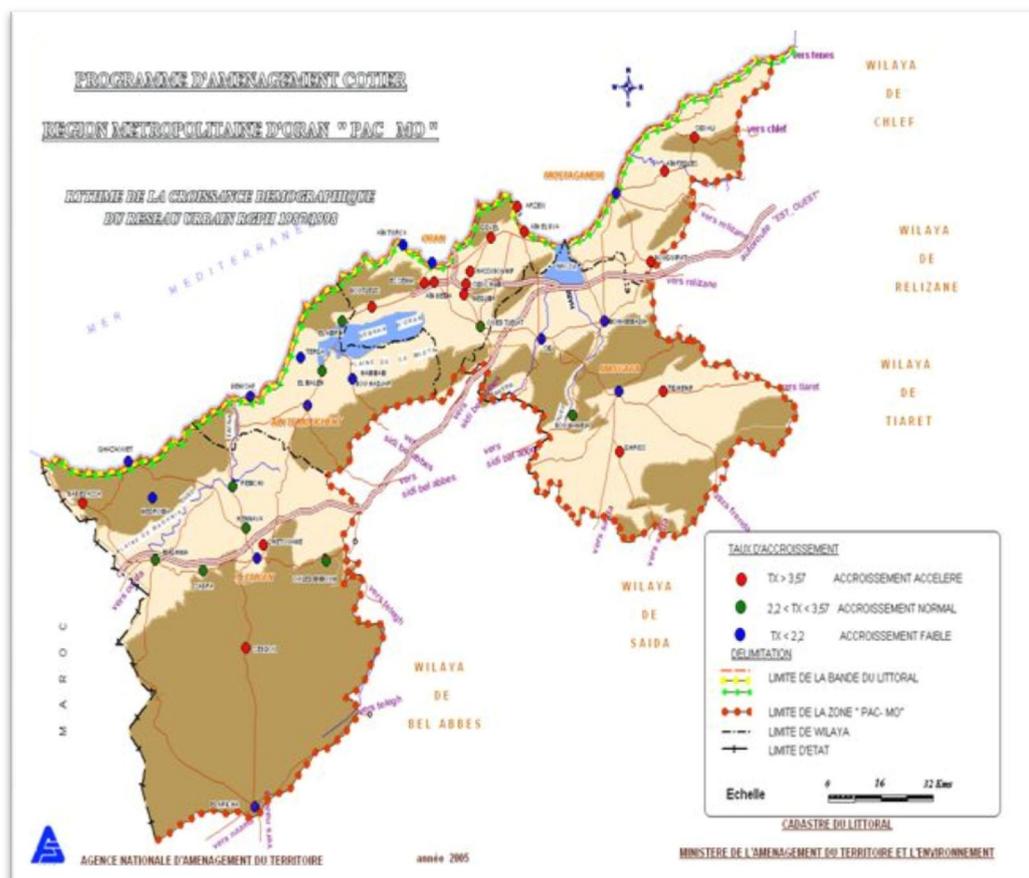
<sup>94</sup> **Présentation de la GIZC en Algérie** (en ligne).

[https://www.google.dz/?gws\\_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien](https://www.google.dz/?gws_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien). Consulté le 15 juin 2014.

gestion durable de la région pour le court, moyen et long terme, et grâce aux investigations effectuées sur le terrain et aussi grâce à la collaboration des directions sectorielles et notamment l'environnement, il a été possible de dégager les actions curatives de nature réglementaire ou technique.

L'importance de ce programme pour la zone considérée, et pour le reste du littoral Algérien, qui s'affirme comme un atout et une pièce maîtresse de l'Algérie de 2025, appelle une réelle volonté politique et des décisions au plus haut niveau de l'État. Ainsi est-il proposé que le dossier PACAN soit présenté en Conseil de Gouvernement pour son adoption et sa mise en œuvre sur la base d'un décret précisant les directives à l'intention des différents opérateurs institutionnels et économiques agissant dans la région.

### **Le Programme d'Aménagement Côtier de la zone métropolitaine d'Oran (PACO)**



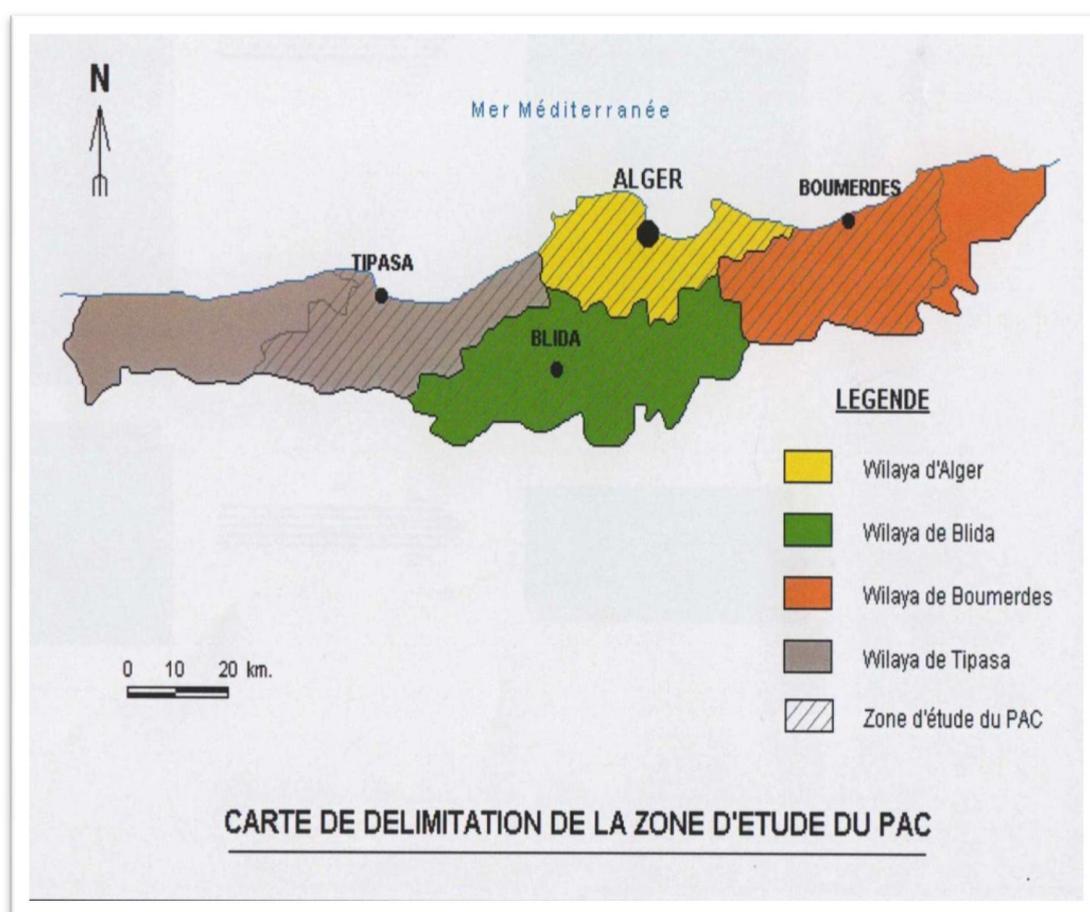
**Carte 20: zone PAC métropole d'Oran**

La délimitation longitudinale de l'aire couverte par le Plan d'Aménagement Côtier de l'Oranais (PACO) est configurée par un linéaire côtier qui s'étend d'Oued Kiss à l'Ouest

(frontière Algéro-marocaine) à oued Taghzout à l'Est (wilaya de Mostaganem), sur une distance de 445.65 Km qui représente 37% du linéaire côtier national.

La zone délimitée pour l'étude englobe le territoire de cinq wilayas et occupe une surface terrestre de 21 771 km<sup>2</sup> qui représente 61% de la superficie totale de la région programme Nord-Ouest et moins de 01% de la superficie totale du pays. Une attention particulière est donnée à l'espace littoral à travers sa délimitation.

### **Le Programme d'Aménagement Côtier de la zone métropolitaine d'Alger (PACA)<sup>95</sup>**



**Carte 21: zone PAC métropole d'Alger.**

La délimitation longitudinale de l'aire couverte par le Programme d'Aménagement Côtier de la zone côtière Algéroise (PACA) est configurée par un linéaire côtier qui s'étend de Cap Djinet à l'Est à la pointe du promontoire de Chenoua à l'Ouest, sur une distance de 212 Km. La zone délimitée pour l'étude occupe une surface terrestre de 447.173 ha et des fonds marins de l'ordre de 80.000, soit un total de 5 271.73 km<sup>2</sup>.

<sup>95</sup> **Présentation de la GIZC en Algérie** (en ligne).

[https://www.google.dz/?gws\\_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien](https://www.google.dz/?gws_rd=cr&ei=dt71UvifGeY0QWch4GABw#q=lois+sur+le+littoral+algérien). Consulté le 15 juin 2014

**Programme du PACA**

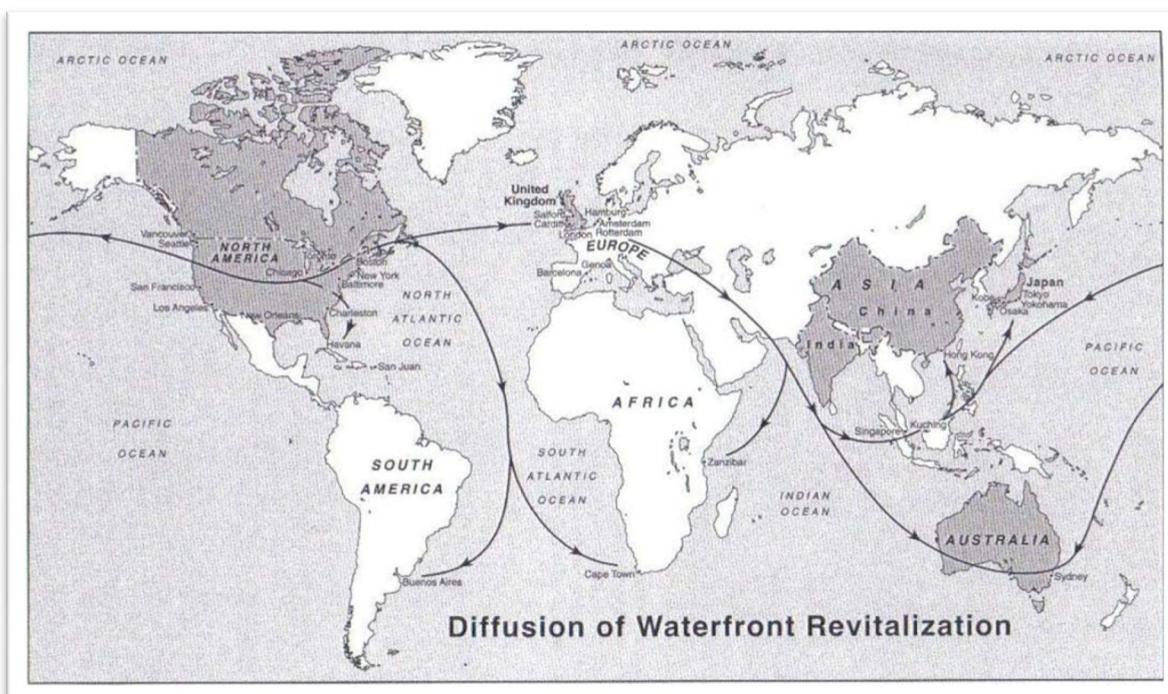
1. Élaboration du nouveau Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) de la wilaya d'Alger, intégrant les orientations du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT), afin de freiner l'étalement de l'agglomération algéroise sur les espaces limitrophes (Mitidja et plaines du Sahel).
2. Développer et métropoliser Alger : renouvellement et modernisation du centre urbain par la restructuration de l'agglomération d'Alger, et relance du Grand Projet Urbain (GPU) tout en dégagant des sites destinés aux activités tertiaires supérieures (ingénierie, bureaux...), aux grands équipements ainsi que des sites pour des espaces récréatifs et de loisirs.
3. Réalisation des trois projets structurants de la métropole algéroise: le parc des Grands Vents, la zone Alger Médina (centre d'affaires et de loisirs des Pins Maritimes- commune de Mohammadia) et la zone du Hamma.
4. Restauration et aménagement des espaces verts et de parcs urbains (intra muros) et relance de la ceinture verte d'Alger:
  - aménagement et gestion des espaces verts, bois et forêts en voie de déperdition de la ville d'Alger (intra muros): forêt du Paradou, le Ravin de la femme sauvage, l'ensemble forestier du massif de Bouzareah, forêt de Baïnem, forêt de Beaulieu...;
  - réalisation des parcs urbains sur les assiettes foncières dégagées à la faveur de la restructuration; sauvegarde et aménagement des bois et forêts formant la ceinture verte de l'agglomération algéroise: forêts de Sidi Fredj et de Zeralda, forêt de Bouchaoui, les grands vents, forêt de l'ouled Belhadj de Saoula, forêt de Béni Mered de Bordj El Kiffane, forêt de la Mandoura/Zemmouri.

**ANNEXE 02**

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
<b>Phase I</b> Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
<b>Phase II</b> Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire Coupure totale entre ville et eau	navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
<b>Phase III</b> Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
<b>Phase IV</b> Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

**Figure 4 :** Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des fronts de mer et du couple ville/port ;  
Source : reproduit selon Chaline, 1994,

**ANNEXE 03**



**Carte 22:** Diffusion globale de la revitalisation du water front avec quelques exemples, Source :  
Hoyle, 2000.

## ANNEXE 04

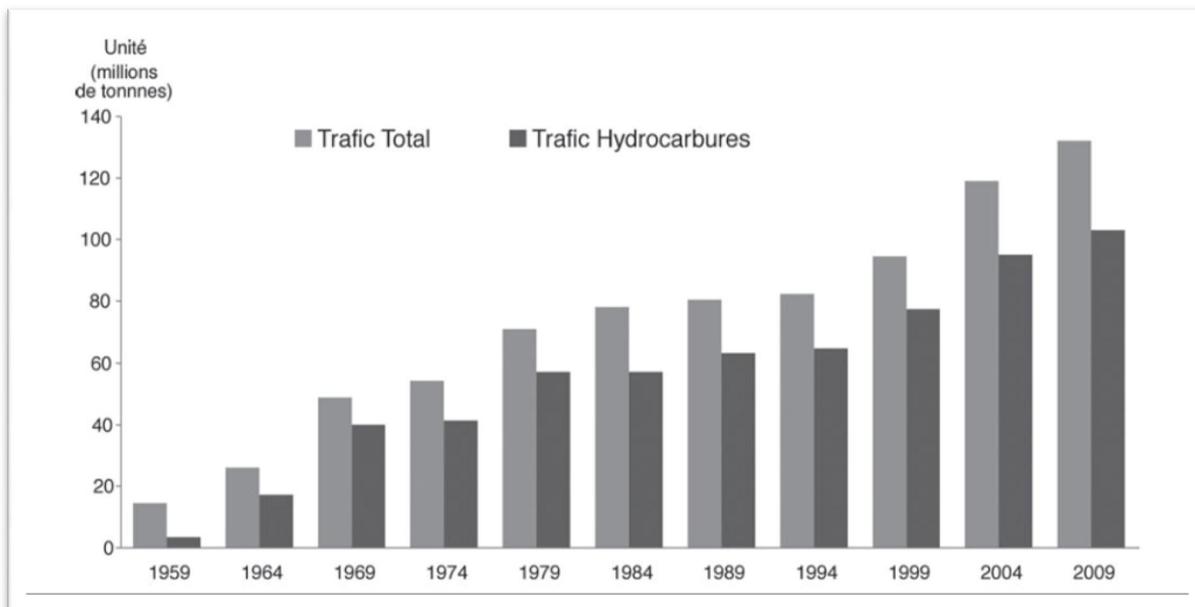


Figure 5: Le trafic marchandise des ports algériens (1959-2009) – Source : ministère des Transports (MDT, 2006, 2010)

## ANNEXE 05

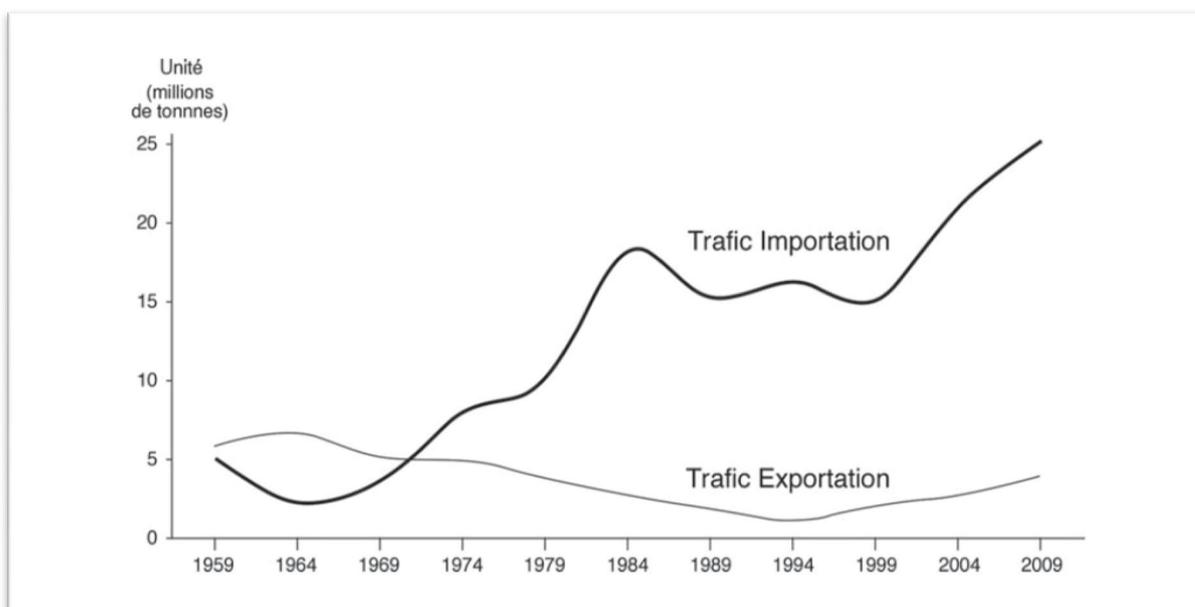


Figure 6 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009) – Source : ministère des Transports (MDT, 2006, 2010)

## ملخص:

البحث المقدم في مذكرة الماجستير هذه يحلل مدى أهمية ، ملائمة و قابلية النقل لمنهجية المشروع الحضري إلى الحالة الخاصة بمدينة ساحلية جزائرية، هي مدينة بجاية. مدينة بجاية تم مقاربتها من خلال ثلاث مستويات تم من خلالها تحديد ظواهر أساسية و فواعل مع آثارها على إقليم المدينة.

- أولاً على المستوى الكلي الذي حُصص لمرحل إدراج التصنيع كوظيفة في النسيج العمراني للمدينة و التي أدت إلى ظاهرة القطيعة ، القطيعة بين المدينة و مينائها بشكل خاص و بين المدينة و البحر بشكل عام.
- ثم مستوى كلي آخر من المدينة أين تم تحديد عدة مواضيع تجعل منها في وضع مثالي يساعد على التفكير في تنشيطها من خلال منهجية المشروع الحضري. تتمثل هذه المواضيع في البعد التراثي السياحي و البيئي للمدينة بالإضافة إلى تواجد واد الصومام و هي كلها عناصر حاضرة في تجارب سابقة لمشاريع حضرية دولية أخرى.
- في الأخير تم تحليل النسق المتكون من المدينة و الميناء بشكل أكثر دقة بهدف اقتراح سيناريوهات يمكن أن تكون لبنات اولية لديناميكية عملياتيه و/ أو لفتح مواضيع بحث جديدة.

## كلمات مفتاحية

مشروع حضري - ميناء - التصنيع- الجزائر- بجاية - واد صومام - قوراية - التمدد الساحلي.

## **ABSTRACT:**

This magister research examines the relevance, effectiveness and transferability of the urban project approach to the specific situation of an Algerian coastal city-Bejaïa.

In doing so, three scales are considered:

- First: a global scale that considers the evolution of Bejaia within significant industrialization and coastal development experienced by the city which resulted in social, environmental and economic upheavals.
- Second: an urban scale that examines phenomena across the entire city. This scale is used to identify and analyze major themes existing in the city of Bejaia and which put it in an ideal position to lend itself to reflection and action through an urban project approach. These major themes lie mainly in the fields of heritage, tourism, environment through the existence of many rivers, esp. the river of Soummam all of which are components often met within international experiences in urban developments.
- The last scale deals with the urban port system of the city of Bejaia which is discussed in a more detailed way. This is viewed to suggest scenarios which are to initiate possible operational dynamics and actions as well as further areas of researches.

## **KEYS WORDS**

Urban development, port, coastal development, industrialization, Algeria, béjaia, Oued Soummam, Gouraya

## **RESUME :**

La recherche développée par ce mémoire de magister examine la pertinence, l'utilité et la transposabilité de la démarche projet urbain à la situation particulière d'une ville du littoral algérien, en l'occurrence, Bejaïa.

La ville de Bejaïa est abordée selon trois échelles au sein desquelles les phénomènes déterminants, les acteurs et les conséquences territoriales sont identifiés :

- D'abord une échelle globale qui considère l'évolution de Bejaïa au sein des processus d'industrialisation et de littoralisation importants subis par la ville et qui ont donné lieu à des phénomènes de rupture, notamment entre la ville et son port, la ville et la mer.
- Ensuite à l'échelle de toute la ville : cette échelle permet d'identifier et d'analyser de grandes thématiques présentes dans la ville de Bejaïa et qui la mettent dans une situation idéale pour se prêter à une réflexion et une action de revitalisation par le biais d'une démarche de projet urbain. Il s'agit des dimensions patrimoniales, touristiques, environnementales, de la présence de l'oued Soummam qui sont autant d'éléments constitutifs au sein des expériences internationales en matière de projet urbain.
- Enfin, le système urbano-portuaire de la ville de Bejaïa est examiné de manière assez fine en vue de suggérer des scénarios à même d'engager des dynamiques opérationnelles possibles et des perspectives de recherche futures.

## **Mots clés**

Projet urbain, port, littoralisation, industrialisation, Algérie, Bejaïa, Oued Soummam, Gouraya