

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE DE CONSTANTINE 3

FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° d'ordre :.....

Série :.....

MEMOIRE

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE
OPTION : VILLE & PROJET URBAIN

Présenté par Mr : **RAHMOUN Med Said**

THEME:

**Régénération d'une friche portuaire à ANNABA par un
projet urbain stratégique**

Sous la direction du Dr : BOUFENARA Khedidja

Jury d'examen

Président de jury : Pr LABII Belkacem
Examineur : Pr BOUHAREB Abdelouahab
Examineur : Dr BESTANDJI Sihem .
Rapporteur : Dr BOUFENARA Khedidja

Soutenu le 25 mai 2014

Université de Constantine
Université de Constantine
Université de Constantine
Université d'Annaba

REMERCIEMENTS

Mes remerciements sont adressés tout d'abord à mon encadreur Dr BOUFENARA pour m'avoir dirigée et pour ses précieuses orientations. Qu'elle puisse trouver ici l'expression de ma profonde gratitude.

Mes remerciements vont également à mes enseignants de cette post-graduation et particulièrement aux Professeur LABII, Professeur BOUCHAREB et Docteur BESTANJI, qui par leurs compétences nous ont appris durant l'année théorique la manière efficace et l'approche pertinente pour mener un travail de recherche. Leurs orientations et conseils précieux à travers les unités pédagogiques nous ont beaucoup apportés.

Je n'oublie jamais cette année théorique durant laquelle j'ai partagé d'agréables moments avec des amis aussi agréables, Omar, Messaoud, Redouane, Maya et Rym .

Mes remerciements vont à tous les membres du jury de ce mémoire, pour accepter d'évaluer et améliorer cette recherche pour l'avenir.

Nos remerciements s'étendent également à l'ensemble des représentants des organismes de la wilaya d'ANNABA et de l'autorité portuaire qui m'ont facilité l'accès à de nombreuses informations.

A toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce travail, je leur exprime mes plus profonds respects et reconnaissance.

Enfin, je tiens à remercier spécialement mes parent qui m'ont soutenu et encourager tout au long de mes études, je leur serai éternellement reconnaissant ; je n'oublie évidemment pas ma femme pour son soutien constant, mes sœurs et mes enfants Youssra et Yasmine.

SOMMAIRE

Introduction générale.	1
Problématique.	6
Méthodologie.	11
Première partie : approche théorique	14
La régénération urbaine des villes portuaires : quelles dynamiques urbaines	
Introduction de la première partie.	14
Chapitre premier : La régénération urbaine concept et enjeux	15
Chapitre deuxième. Villes portuaires et nouvelles dynamique urbaines	33
Chapitre troisième. Analyse de l'activité économique des ports	52
Conclusion de la première partie	73
Deuxième partie : analyse du cas d'étude	
Introduction de la deuxième partie	75
Chapitre premier : Contexte général et territorial de la ville d'Annaba	77
Chapitre deuxième. Présentation du cas d'étude et son environnement	105
Chapitre troisième. Analyse physique de l'aire d'étude	123
Conclusion de la deuxième partie	157
Troisième partie : Régénération des espaces urbano-portuaires, quelle stratégie pour un projet urbain opérationnel ?	
Introduction de la troisième partie	159
Chapitre premier : genèse et ambition du projet urbain de régénération	160
Chapitre deuxième .mise en œuvre du projet urbain	194
Conclusion de la troisième partie	223
Conclusion générale	225
CONCLUSION GENERALE	225

Bibliographie	230
Sigles et abréviations	239
Index des illustrations	241
Liste des figures	241
Liste des Graphiques	241
Liste des Cartes	241
Liste des Photographies	242
Liste des Tableaux	242
Liste des Annexes	242
Table des matières	244
Annexes	

INTRODUCTION GENERALE.

La ville est devenue le support de mutations technologiques, d'évolutions économiques et le lieu de protestation sociétale. Ce nouveau rôle de la ville a fait évoluer à son tour le mode de gestion et d'action urbaine. L'urbanisme contemporain n'est plus attaché à la forme urbaine, laissant davantage l'espace à des politiques urbaines globales et multisectorielles, impliquant les acteurs publics et privés; souvent les acteurs locaux ou centraux eurent recours à la ville pour mettre fin à certaines situations de crise sociale et économique mais aussi, pour assoir ou renforcer une métropolisation.

L'intervention sur la ville se situe aujourd'hui dans un contexte de ré-urbanisation, favorisant l'intervention par projet. Ce type d'urbanisme renvoie également, au principe de la ville compacte et durable, suscitant davantage une approche systémique et qualitative. Il ne s'agit plus de guider et de contrôler la croissance en périphérie de la ville mais de trouver des initiatives pour stimuler un développement d'espaces centraux et enfin ralentir l'étalement urbain.

La régénération urbaine est une thématique et un outil indispensable de ce nouveau type d'urbanisme. Cette thématique figure aujourd'hui, parmi les préoccupations majeures de l'urbanisme contemporain. Sa naissance remonte au phénomène des espaces urbains délaissés suite à la délocalisation, en Amérique du nord, des activités maritimes, provoquée par la crise de l'industrie (1960-1970). La prise en charge de ces friches et leurs reconversions a été l'occasion de promouvoir une nouvelle centralité et d'intégrer de nouvelles fonctions tertiaires et commerciales au sein des entités maritimes et industrielles. La diffusion du concept vers l'Europe a été suivie par une progression rapide dans sa définition et dans la formation de ces enjeux.

Bien que le contexte de la régénération n'a pas un contexte spécifique, la thématique s'accroche généralement, à la ville portuaire quand ses espaces d'interfaces sont en état de friche.

Actuellement les villes portuaires sont de véritables acteurs de l'économie moderne. Au delà des capacités techniques de leurs ports, ils constituent pour la plupart des Etats un moyen d'accès aux grands marchés mondiaux. Pour les collectivités, les ports génèrent de nombreux emplois grâce aux activités industrielles et commerciales qu'ils induisent.

C'est ainsi que la relation entre la ville et son port, est devenu, en l'espace d'un demi-siècle, l'un des premiers enjeux de l'évolution urbaine. Dans la majorité des villes du monde, les stratégies

d'investissement du littoral, occupent très souvent la première place parmi les projets d'urbanisme en s'appuyant sur le projet urbain. Ce dernier est l'outil principal de ces politiques: "*un concept mais aussi une manière d'agir qui marque la transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, plus ouverte aux transformations et au débat... Il intègre les jeux d'une multiplicité d'acteurs, et la négociation produite à l'intérieur de ce jeu permet au projet urbain d'être modelé au fur et à mesure pour s'adapter aux demandes sociales.*"¹¹

Par rapport à ce contexte universel, les villes portuaires en Algérie sont déconnectées totalement de cette réalité. Ainsi, la ville d'Annaba pour qui l'activité portuaire continue à s'exercer et à se développer sur des entités devenues plus urbaines que portuaires, subit de ce fait, des dysfonctionnements et des faiblesses environnementales.

Son contexte actuel et son mode de fonctionnement est similaire à ceux des ports Européens des années 70. Or, depuis cette période, les activités portuaires (en Europe et dans le monde) ont fuit ces espaces devenus inadaptés aux nouvelles exigences techniques et maritimes. Certains Etats ont même anticipé le déplacement de leurs activités vers des sites plus avantageux avant même l'apparition de friches.

Le port d'ANNABA illustre clairement cette problématique. L'activité portuaire est coincée par l'urbain, la friche est en progression alors que la ville a besoin de ses espaces interfaces pour recomposer sa centralité et aérer son territoire par l'ouverture de la ville vers le port. Les espaces délaissés constituent une dernière opportunité foncière pour valoriser la ville. Par ailleurs, il est reconnu, actuellement, que la vision stratégique et le diagnostic prospectif entrant dans le projet urbain, sont des outils efficaces dans la gestion et la politique urbaine des Etats. Cependant nous démontrerons qu'il existe des contraintes majeures pour promouvoir un projet urbain de reconversion à ANNABA. Ces contraintes sont dues au fait que ces concepts n'ont pas fait encore leur apparition dans le lexique urbain en Algérie alors que dans les pays développés les projets de régénération sont opérationnels depuis plus d'une décennie.

Nous adhérons à la thèse que ce type de projet a pour impact direct une impulsion sur la dynamique urbaine permettant ainsi, une valorisation du territoire en générant de l'emploi et de l'attractivité. De même, nous sommes convaincus que la mise en œuvre de ce projet devrait user de la « démarche projet urbain ».

¹¹ PATRICIA Ingallina , Le projet urbain. Que sais-je Paris : PUF, 2001

Nous démontrerons que les situations de blocage des projets de reconversion de certains espaces de la ville, sont renvoyées aux conflits entre les secteurs et leurs acteurs. Cette inertie provoque un handicap important pour ce type de projet. Ce handicap trouve son origine dans le mode de gestion urbaine incapable de créer un environnement de négociation en vue d'élaborer un projet cohérent et partagé.

En effet, la littérature nous a appris que le portage politique et le support institutionnel sont la pierre angulaire de la réussite du projet urbain. Ceci pourrait donner à ce travail un second objectif après celui académique qui se traduit par la production de la connaissance et des enseignements. Cette production constitue en elle-même un projet d'aide à la décision pour les acteurs centraux.

Un cadrage théorique demeure indispensable afin d'identifier les enjeux de la thématique, voire les éléments déclencheurs et les conditions d'émergence et de gestation de ces projets.

Puisque nous nous intéressons aux espaces d'interface urbano-portuaires, il y a lieu de s'intéresser à l'évolution de ce concept à travers l'histoire. Ceci constituera un éclairage indispensable pour l'élaboration des mécanismes de reconversion. La relation de la ville avec son port est évolutive et fluctuante : avant le développement des industries, le port et la ville justifiaient leurs configurations par une complicité d'évolution, par la suite un découplage fut une alternative incontournable pour la survie des ports, actuellement le retour du port à la ville est sollicité par les acteurs des deux entités dans la majorité des villes portuaires. Parler de l'entité portuaire nous impose une approche économique du port, celui-ci est avant tout un concept économique.

Les politiques nationales matérialisées dans le SNAT² 2030, envisagent de placer la ville d'ANNABA dans le réseau des métropoles. Toutefois le port est dissocié de ces politiques, pourtant il représente cette entité plus que valorisante pour l'introduction de la ville sur le territoire de la compétitivité méditerranéenne. Il y a lieu donc, d'évaluer l'apport économique de ce port dans l'accompagnement de cette volonté politique. L'intégration du port dans cette approche métropolisante, devient incontournable.

L'analyse par analogie, de l'activité économique du port est nécessaire pour apprécier le rang du port dans son contexte géographique. Un aperçu sur le mode de gestion et de fonctionnement de

² SNAT : schéma national d'aménagement du territoire

ce port, apparaît comme indispensable dans l'évaluation de sa capacité concurrentielle. Cette approche nous permettrait de découvrir de nouveaux acteurs de l'espace portuaire et les exigences des armateurs en matière de performances techniques et de capacité des ports à se brancher aux réseaux de compétitivité.

Si le portage politique et l'état de la gouvernance se présentent comme les clefs de la réussite de ces projets, cela suscite la nécessité d'un diagnostic de l'état de gestion et du support institutionnel des projets d'urbanisme en Algérie. Ainsi l'ambiguïté des rôles entre échelle centrale et locale sera dévoilée.

Afin d'apporter une cohérence dans le processus de l'analyse et avant d'aborder l'analyse de notre cas d'étude, il est question d'élargir les champs d'investigation: celui du territoire et de la ville.

L'examen de la structuration du territoire en fonction de la répartition des activités principales, nous permettrait de lire la configuration de l'armature urbaine et son influence sur le fonctionnement du territoire. En effet l'handicap majeur de la ville serait expliqué par la polarisation de la ville-centre qui draine un flux important. Nous insistons sur l'apport du port dans la structuration de la ville et dans la formation de l'arrière pays.

Après avoir démontré que les ingrédients de la régénération sont présents dans le corpus, il est opportun de poursuivre la démonstration de la nécessité d'un engagement politique lors d'une opération de reconversion.

En effet, la zone d'interface « Avant port», située au cœur du centre, traduit réellement le support de la thématique de recherche car elle est une zone à vocation industrielle dont la majorité des supports d'activités sont en état de friche, générant des images inadéquates avec le phénomène de la centralité.

Par ailleurs, l'approche théorique nous a renseigné que toute opération de régénération suppose une politique urbaine et un engagement des acteurs afin de porter le projet.

Donc, notre projet aura comme mission de confronter le cadre théorique du projet urbain de régénération avec celui des contextes politiques et urbain réels.

Par ailleurs nous avancerons que si les conditions d'émergences du projet urbain, sont introuvables ou peu apparents dans notre contexte, cela ne constituerait nullement une contrainte

majeure. Les particularités du projet urbain sont, justement, sa capacité innovatrice d'atténuer les contraintes et de s'adapter aux conditions du support existant dans chaque situation.

Pour ce type de projet, les contraintes ne peuvent trouver de solutions à l'échelle locale. Cette dernière ne peut conduire le projet vers la réussite. Si les enjeux sont de portée métropolitaine, cela conforterait non seulement le portage politique du projet mais donnerait une certaine assurance de réussite. A cet égard l'implication de l'Etat devient primordiale pour crédibiliser l'opération et pouvoir l'intégrer dans une logique entrepreneuriale de coopération et de compétitivité.

Nous insistons sur le fait qu'il ne s'agit pas de dessiner une composition urbaine; l'aspect physique est un maillon parmi d'autres formant la chaîne de la production urbaine. Il s'agit plutôt, de rechercher les ingrédients et les conditions sur lesquelles les différents acteurs peuvent se concerter en vue de consensus et de compromis.

PROBLEMATIQUE.

Actuellement les grands centres urbains s'appuient sur le renouvellement urbain pour répondre à des enjeux liés aux systèmes urbains, une action incontournable de l'urbanisme contemporain en rupture avec le modèle de développement extensif. Il représente de plus en plus un moyen de régénérer la ville puisque s'adaptant mieux à la réalité des situations et aux enjeux des acteurs. Il s'agit de revaloriser les territoires obsolètes, de densifier les vides urbains, de récupérer les espaces les plus délaissés : friches urbaines, industrielles ou portuaires. Dans cet urbanisme de régénération, la reconquête des friches portuaires occupe une place majeure dans le débat et l'action urbaine depuis quelques décennies³. Une telle action semble être égarée par la politique urbaine en Algérie et dont les conséquences de ce délaissement, ont commencé à apparaître. ANNABA ville portuaire, située à l'est du territoire algérien, se trouve confrontée après l'indépendance, à un phénomène d'industrialisation. Cette polarisation industrielle a engendré durant la période 70-80, un mouvement démographique important. Soucieux de reloger cette masse souvent ouvrière, les autorités s'orientent vers la création des ZHUN⁴; caractérisées par une production de masse standardisée.

Dés lors, des disparités et rupture spatiale et sociale semblent apparaître. La ville a vu son territoire se multiplier et sa population s'accroître. Quant à son centre, agressé, il a subi les conséquences de cette urbanisation rapide et démesurée, voir les échanges et la concentration des activités s'intensifier dans ses limites devenues très réduites et saturées.

A partir de 1990, on assiste à une stabilisation de la croissance et un déclin du rythme de l'urbanisation, résultat d'une part de la politique urbaine qui renonçait à l'urbanisme opérationnel de masse et qui instaurait la loi d'aménagement et d'urbanisme qui institutionnalise l'urbanisme réglementaire et la reconnaissance de droit de propriété.

A l'issue de ce processus de formation de ville post-indépendance, le souci de l'examen de la centralité et du tissu urbain existant en générale, voire leurs besoins et handicaps, était absent dans toute politique urbaine. En effet cette méconnaissance et ce délaissement dans une temporalité, ont engendré un dysfonctionnement sur différents plans. L'espace urbain est souvent marqué par la congestion, la dégradation du bâti, l'apparition des friches industrielles et portuaires. La ville souffre de pathologies socio-physiques et d'un déclin économique.

³Claude CHALINE « Régénération urbaine », Que sais-je, Paris, 1999, p71

⁴ Zone d'habitat urbaine nouvelle.

ANNABA s'inscrit aujourd'hui dans les orientations du SNAT 2030 en tant que métropole ou candidate à la métropolisation. Les directives de ce schéma visent à la renforcer dans une logique de compétitivité avec des villes métropolitaines. Avec les nouvelles données de la mondialisation et le contexte économique (compétitif), il s'avère que les villes portuaires sont plus confrontées à ce phénomène⁵ : ANNABA ne doit pas échapper à cette réalité géopolitique et économique dans le but de s'inscrire dans une problématique régionale et internationale des villes portuaires capable d'attirer des flux et des activités de plus value. Désormais l'urbanisme contemporain élabore ses stratégies à travers le retour à la ville et la régénération des espaces existants devenus des enjeux et présentant un potentiel pour des actions de développement urbains. « *Dans les villes des cinq continents les stratégies d'investissement du littoral occupent très souvent la première place parmi les projets d'urbanisme* »⁶

Dés lors le centre ville (avec ses espaces obsolètes) devrait subir une action incontournable pour les politiques urbaines par la volonté de mise à niveau et sa capacité de provoquer une dynamique urbaine. Une opération de régénération urbaine, à travers une reconquête des friches, serait de bonne mise dans une stratégie urbaine pour provoquer cette dynamique et une opportunité capable de transformer la ville dans ses différents aspects : « *la nouvelle image valorisante réenclenche le développement économique* ». ⁷

L'observation de l'aspect du centre de la ville d'Annaba côté port, nous permet de décrire une rupture et une dualité. Nous passons d'un urbanisme ordonné (de l'art urbain), d'une architecture soignée (classique et néoclassique) et une occupation maîtrisée à une zone dont l'aspect ne diffère pas beaucoup de celui d'une zone industrielle.

En effet cette zone péricentrale dénommée « quartier de l'avant port », limitrophe à l'hyper centre dans sa partie sud-ouest et séparée du port coté Est par une barricade, constitue une partie importante de la façade maritime.

Elle est agencée sous forme d'hangars abandonnés ou occupés par des activités de nature productive, de stockage (usine ENASUCRE, usine de transformation de l'huile,...). Ce type

⁵ COLIN Michèle , BAUDOUIN Thierry, PRELORENZO Claude « urbanité des cités portuaires », Harmattan ,Paris ,1997, P20

⁶ Claude PRELORENZO « Le retour de la ville portuaire », in Cahiers de la Méditerranée 80 Dynamiques des ports méditerranéens, revues .Org 2010, p13

⁷ Claude PRELORENZO « Le retour de la ville portuaire », op.cit ,p7

d'activité est nuisible, polluante⁸ et parfois même dangereuse (risque d'explosion de l'ammoniaque dont les réservoirs sont situés au sein du centre ville) affectant ainsi l'environnement et créant une situation intolérable allant à l'encontre des règles élémentaires de sécurité et d'urbanité.

Cette friche industrielle, portuaire produit une image non digne de la position qu'elle occupe. Elle provoque dans la partie Nord-Est du port, des disparités et entrave son évolution vers le Nord en causant ainsi des problèmes de rupture urbaine et d'insécurité.

Actuellement les grands centres urbains sont à court d'assiettes foncières ou du moins leur centralité est en crise d'extension ; la zone de l'avant port : espace interface ville-port, présente des opportunités foncières pouvant servir la centralité et l'attractivité du territoire.

On se demande comment peut-on laisser, pendant si longtemps, une zone péricentrale pourvue de valeur urbaine, en friche présentant un aspect non digne d'un centre et lui donnant une image aussi disparate et déplorable ?

Dans le cadre de la loi 90 /23⁹ relative à l'aménagement et à l'urbanisme, la zone a bénéficié d'un POS¹⁰. L'examen de son contenu, révèle une pauvreté d'action, une disparité entre la problématique dont le préalable était une volonté d'intégration du port à la ville. Toujours dans le même document, la phase « aménagement et règlement » ne diffère pas de celle de l'état des lieux et est dépourvue de toutes actions opportunes synonymes de délocalisation d'usines ou de mutation d'activités.

Cela pourrait s'expliquer par la diversité des acteurs impliqués dans l'espace portuaire. Ces acteurs ont le plus souvent des préoccupations souvent contradictoires, et tissent a priori, des synergies pouvant entraver toutes initiatives de reconversion¹¹ et ce en l'absence d'un outil fiable les rassemblant autour d'un projet partagé issu d'un consensus. Il s'avère aussi qu'une zone d'une telle opportunité, présente des enjeux liés à sa position par son potentiel foncier et sa vocation.

Une zone interface port-ville à travers une action de régénération urbaine valorisant son image, pourrait être le moteur de développement urbain à l'échelle régionale et provoquera aussi une promotion du territoire entier. En effet la valorisation de l'image de la ville, en l'occurrence celle

⁸ ENCG renvoie à la mer 3T/ jour des déchets d'huile

⁹ Loi n° 90/29 du 1 décembre 1990, modifiée et complétée, relative à l'aménagement et l'urbanisme

¹⁰ Plan d'occupation au sol lancé en 2000 approuvé le 21/12/2005

¹¹ Une reconversion qui pourra porter des fonctions urbaines de forte valeur ajoutée.

de la façade maritime, nous renvoi vers une stratégie urbaine en quête d'attractivité et d'une nouvelle vitalité de l'économie.

Désormais les instruments d'urbanisme tels qu'ils sont dictés par la loi 90-25 ou du moins la manière de leur élaboration basée sur des méthodes normatives et rigides, deviennent caducs de jour en jours. Ils ne peuvent plus prendre en charge le développement d'une forme urbaine. Leur règlement manque de souplesse qui leurs permettraient de s'adapter à certaines situations. Leur phasage est dépassé par celle de la dynamique urbaine. Il se résume en des instruments de régularisation ne pouvant répondre aux enjeux actuels de l'urbain.

Le projet urbain s'impose comme une nouvelle vision urbaine plus stratégique, globale et cohérente. « *Le terme projet urbain* » sous-entend un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle dans un contexte socio-économique qui s'est transformé¹².

Pour Busquets « *c'est le caractère concret du projet urbain qui lui donne sa force et sa capacité à transformer la ville, la mettre en mouvement* »¹³

La construction d'un projet stratégique visant une régénération de la ville, à travers un renouvellement de son cœur, devient dès lors notre objectif par le biais de la reconquête d'une friche portuaire péricentrale, à l'instar des pays de la rive méditerranéenne, BARCELONE, ALEP, TANGER et ceux de l'Europe du nord : « *qui sont un témoin physique d'une matérialisation spatiales de grand objectif du projet urbains* »¹⁴.

Renouveler : c'est aussi permettre une régénération qui procure une dynamique urbaine concurrentielle capable de créer des emplois et inciter à ouvrir la ville vers la mer. Ce renouvellement est enclenché par une démarche de projet urbain évolutif, souple et en mesure de s'adapter aux impératifs et opportunités du contexte.

¹² Patricia INGALLINA, « *Le projet urbain* ». Que sais-je PUF, Paris,2001

¹³ Busquets,J cité par Sabine COURCIER,thèse de doctorat en philosophie aménagement , Université de Montréal,2002

¹⁴ Heidi Bergsli, « Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer »,in revue en ligne *Méditerranée* 111 | 2008

Devant ce bilan complexe et compliqué une série de questions s'imposent:

Comment peut-on proposer un projet urbain stratégique, d'ampleurs métropolitaines, qui assure la reconversion d'une friche dans un espace central et l'ouverture de la ville sur l'eau, mettant ainsi l'hyper-centre en valeur?

- Comment peut-on récupérer ces friches afin de les intégrer dans un contexte de centralité devant la complexité des acteurs et leurs préoccupations souvent contradictoire ?
- Quelle image et vocation porteront la zone de l'avant port après sa conversion ?
- Est-ce celle d'une vocation civilisationnelle et de portée métropolitaine formant une image attractive nouvelle ou bien est-ce celle de proximité favorisant la cohésion et la mixité sociale ou peut-être encore, une multifonctionnalité à étudier ?

Plusieurs villes portuaires ont réussi à élaborer un projet urbain qui dessine une stratégie opérationnelle et différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer. Néanmoins chaque site a sa propre problématique liée à son contexte spécifique et à la politique urbaine de son milieu.

Si le projet réussissait à faire évacuer toutes les activités industrielles se trouvant dans la zone de l'avant port, la ville portuaire récupérerait ainsi, sa vocation primaire ; n'assisterait-on pas à une autre lecture entre ville et port ?

METHODOLOGIE.

Etant donné que la question principale de l'objet de recherche s'articule autour de la stratégie d'un projet urbain, cette nature d'interrogation constitue une base de réflexion pour le choix de notre méthodologie de recherche. Une stratégie en générale ne peut être pertinente et efficace que par la connaissance approfondie du contexte général du projet.

Afin d'appréhender l'ensemble des concepts liés à la thématique de « la régénération urbaine » et de bien orienter le diagnostic du cas d'études, il convient dans un premier temps, d'établir une recherche théorique autour de la ville, des friches portuaires, de la reconversion des espaces d'interface ville-port et de la reconquête des fronts de mer.....etc.

Ce cadrage conceptuel nous permet de nous inscrire dans la problématique générale des villes portuaires en général et dans celle de la régénération urbaine en particulier.

Nous accorderons un intérêt particulier à l'examen des enjeux de ces concepts et aux contextes favorables à leur émergence. Nous examinerons de près les nouvelles mutations urbaines et portuaires engendrées par la dynamique économique des villes portuaires appartenant un territoire de plus en plus mondialisé. A cet égard, nous établirons un aperçu technico-économique du port dans le but d'éclairer ce sujet déterminant dans le devenir des villes portuaires.

En effet, l'importance économique de la friche à reconquérir, sa position dans la ville d'ANNABA et le territoire nous ont orientés vers une analyse globale et thématique du cadre socio-physique à différentes échelles à savoir le territoire, la ville et l'aire de centralité. Ces dernières sont édictées par l'investigation et les enjeux du projet.

Nous nous intéresserons aussi, à la lecture historique de l'espace d'interface ville-port, à l'activité portuaire pour évaluer son processus d'évolution morphologique, et à leurs rôles dans la formation de la ville selon différentes temporalités. L'emplacement névralgique de ces espaces par rapport à l'hyper centre et à l'aire de centralité, nous pousse à investir cette relation et à y déceler les effets sur la structuration du territoire.

Par ailleurs, cette investigation nous permettrait d'appréhender la réalité des enjeux entre les deux entités urbaine et portuaire d'une part et à identifier les conflits et les différents acteurs selon leur importance dans l'action et le portage ultérieur du projet d'autre part.

Cette lecture morphologique ne peut apporter seule des réponses à certaines interrogations, elle doit être étayée par une lecture des politiques urbaines et des actions menées avec les instruments d'urbanisme.

Etant donné que le projet urbain est à caractère opérationnel, il suscite par conséquent, une connaissance détaillée et concrète de l'état de fait et de la réalité des activités existantes au niveau de aire d'études.

En somme, l'occupation au sol par des activités et particulièrement par celles industrielles et de stockage, sera analysée de près afin de confirmer si leur support physique traduit réellement l'état de la friche telle que définie lors de l'approche théorique. Cette exploration sera finalisée par un bilan montrant la fonction dominante au niveau de la zone « Avant-port », en évaluant les situations économiques et les compatibilités des activités avec le phénomène de centralité.

Nous explorons les dysfonctionnements générés par l'état et la localisation de ces friches, dans le but de justifier la nécessité d'une prise en charge de ces espaces et de les intégrer à un projet global de reconversion. L'objectif de ce projet est de transformer ces désordres en une opportunité et en atout territorial. Il s'agit d'évaluer le potentiel urbain, foncier, et de détecter les contraintes pouvant entraver leur récupération. Au-delà de l'aspect physique, nous nous intéresserons également à l'aspect socio-économique vu que ce dernier est considéré comme primordial dans le projet urbain.

A l'issue de cette approche analytique, la conjugaison de l'ensemble des paramètres nous permettraient de tirer les différents enseignements et contraintes liés à la réalité du contexte urbain et politique. Elle nous permet également d'identifier les acteurs principaux et d'évaluer leurs carences en rapport avec les stratégies utilisées par le projet urbain. Nous essayerons de démontrer que la formalisation d'un projet urbain stratégique, porté par l'ensemble des acteurs et piloté par les collectivités locales, dépend d'abord d'un diagnostic pertinent, produisant de la connaissance claire, et scientifique qui aide les politiques à prendre des décisions appropriées.

Notre recherche consiste donc à exposer les conditions et les contraintes d'émergence du projet urbain en apportant une connaissance affinée des contextes, politique, sociale, et économique. En fonction de ce bilan, les enjeux seront formalisés et combinés entre ambitions thématiques et théoriques et réalité contextuelle.

L'importance du contenu des enjeux et leur dimension prospective devraient étayer le portage du projet. Dans cet objectif, l'implication de l'Etat serait une stratégie, pour une mise en œuvre réussie et opérationnelle du projet urbain.

Dans la pratique, notre travail se présente en trois parties et huit chapitres.

La première partie comprend trois chapitres dédiés à l'approche théorique de la régénération urbaine des villes portuaires et à l'examen de leurs dynamiques urbaine et économique.

La seconde partie consacrée à l'analyse de l'aire d'études, comprend trois chapitres en fonction des échelles admises par l'investigation à savoir :

- Contexte général et territorial de la ville d'Annaba.
- L'échelle élargie présentant le cas d'études dans son environnement.
- L'échelle restreinte contenant l'analyse physique de l'aire d'études.

La troisième partie comprendra la mise en œuvre d'un projet urbain et est structurée en deux chapitres : le premier concerne la genèse et les ambitions du projet urbain de régénération, le second essaiera de traduire ces ambitions en stratégies et en actions pour une mise en œuvre adaptée avec les contraintes rencontrées: physique, politiques et institutionnelles.

INTRODUCTION DE LA PARTIE.

A fin d'élaborer une stratégie pour la mise en œuvre du projet de régénération urbaine qui soit pertinente et soutenable par les acteurs, il convient d'abord, de définir les outils et les ingrédients de cette démarche.

La question de la régénération fait appel à des concepts clefs de l'urbanisme contemporain tels: le développement durable, la métropolisation et la centralité qui méritent d'être examinés de près dans notre étude. A l'heure actuelle, certaines notions sont abordées et entretenues solidairement. La mise en œuvre de ces concepts, ne peut se passer d'une approche systémique et qualitative. Pour la mise en œuvre de ces concepts, les acteurs s'appuient davantage sur le projet urbain pour passer de la formalisation des enjeux à l'opérationnalité des projets.

Cette nouvelle approche à la production de la ville ne s'attache plus uniquement à l'aspect physique, mais les préoccupations sociales et les enjeux économiques définissent davantage les politiques de cette approche. Dans ce sens, la production urbaine se forge par une multiplicité d'acteurs dans des temporalités appropriées et ne se planifie plus selon un programme prédéfini.

La régénération urbaine est un concept qui s'attache particulièrement à la reconquête des friches souvent situées à proximité du centre-ville. Si le support physique de ces friches, traduit une entité d'interface ville-port, il traduit aussi, une plus value territoriale et une opportunité supplémentaire augurant une perspective prometteuse pour le projet de reconversion.

Le révérenciel théorique nous apportera des enseignements sur les enjeux de ces nouveaux espaces (en pleine mutation) et de leur environnement de gestation. Nous nous intéresserons à la lecture historique de ces espaces et de leurs relations avec la ville. Ces dernières seront particulièrement étudiées par rapport à la centralité et à la valorisation de la ville entière. Actuellement, un retour à la ville est un enjeu sollicité par les acteurs et s'imposant comme une nécessité que de nouveaux paramètres viennent confirmer.

Par ailleurs, nous démontrerons que les villes portuaires connaissent une dynamique et une mutation de leurs espaces économiques et sociaux. Avec l'avènement de la mondialisation et la globalité de l'économie, les villes portuaires sont désormais, de réels acteurs économiques grâce à leurs ports ; les politiques s'y adossent pour capter les flux de trafics et d'échanges pour impulser une attractivité tout en revalorisant l'image de la ville. C'est pour cette raison que la majorité des villes portuaires sont engagées dans des projets de reconversion afin d'augmenter les performances techniques de leurs ports et de moderniser les infrastructures maritimes.

CHAPITRE PREMIER : LA REGENERATION URBAINE CONCEPT ET ENJEUX

Introduction.

Renouvellement, régénération, revitalisation, réhabilitation... toute une série de termes portant le préfixe « ré »¹⁵ est venu enrichir, en quelques années, le vocabulaire de l'urbanisme contemporain. De plus en plus utilisés par les acteurs urbains pour une mise en œuvre d'une politique urbaine, ces concepts expriment le besoin de récupérer la ville et de faire reconstruire la ville sur elle-même.

Les politiques de régénération urbaine apparaissent au cours des années 1950-1960, dans les pays anglo-saxons, afin de lutter contre les effets de la crise qui affecte les industries traditionnelles (sidérurgie, exploitation minière, textile, etc.). La disparition de ces activités des villes, provoque l'apparition de friches accompagnée généralement d'une dégradation de l'environnement naturel et du bâti. Ce phénomène a pour effet d'engendrer généralement, une détérioration des conditions économiques et sociales (insécurité, chômage, précarité).

Apriori, cette crise urbaine entraîne les villes concernées sur la pente du déclin aussi bien physique qu'économique et social. Il s'agit alors, pour les autorités locales de trouver des solutions capables d'enrayer ce déclin et de rendre à la ville son dynamisme passé.

Les acteurs saisissent alors le terme de politiques de régénération urbaine pour définir leurs stratégies de développement et traiter des problèmes socio-économiques. Bien que l'origine de l'action ait pris naissance à partir du local, celle-ci a changé hâtivement, de contexte pour s'inscrire dans une politique globale de l'état.

En somme, la régénération porte sur la revalorisation des territoires et l'amélioration du cadre physique, social et environnemental. Ce qui provoque l'émergence d'un climat favorable à de nouvelles activités et plus attractif pour de futurs investisseurs.

¹⁵ Préfixe utilisé soit avec des verbes, soit avec des substantifs (en général des déverbaux) pour former d'autres verbes et d'autres substantifs en leur donnant différents sens. Il peut aussi indiquer un retour à un état initial.
<http://fr.wiktionary.org/wiki/re->

1- Concept et significations.

1-1 Evolution du concept de la régénération urbaine.

Au début de son apparition le concept s'est identifié à une intervention urbaine voulant par laquelle transformer des espaces délaissés en des morceaux de ville produisant une attractivité ainsi qu'une centralité. Ensuite le concept s'est rapidement évolué puisqu'il engage désormais, une politique urbaine. Cette politique s'est déplacée des pays anglo-saxon pour aller se diffuser partout en Europe, notamment avec la généralisation de la désindustrialisation au cours des décennies 70-80, comme le confirme C .CHALINE « *Ce type de politique de régénération se diffuse ensuite un peu partout au cours de la décennie 1990 lorsque, avec le mouvement d'extension périphérique des villes et la délocalisation voire la disparition d'activités situées en centre-ville ou dans les quartiers péricentraux, les friches urbaines (d'origine industrielle, ferroviaire, portuaire, militaire, religieuse, etc.) se multiplient, posant aux municipalités la question épineuse de leur réutilisation* ». ¹⁶

Ce qui fait de l'époque contemporaine, une période particulière dans le domaine des friches urbaines; leurs ampleurs et leurs nombres ainsi que la question de leur réaffectation sont de plus en plus problématiques.

Cependant le contenu de la politique de régénération ne porte pas les mêmes enjeux. Il change d'un pays à un autre comme le souligne C .CHALINE : « *on assiste à une diffusion des politiques de régénération urbaine un peu partout en Europe avec des variations d'un pays ou d'une région à l'autre, et de façon plus ou moins précoce selon l'intensité de la crise de la ville et la capacité de réaction des collectivités locales* » ¹⁷.

Il ressort que l'émergence du concept évolue selon deux critères essentiels :

- un contenant physique présentant un environnement dégradé, touché par une crise des industries dont la fonction devient obsolète engendrant ainsi un support en état de friche
- une disposition institutionnelle adoptant une politique de régénération urbaine.

Toutes fois il est important de souligner que la régénération urbaine, n'est pas une opération équivalente aux opérations de rénovation, ou de réhabilitation menées en Europe dans les années 1970, et 1980, synonyme d'action urbaine et seulement physique. La régénération urbaine comporte désormais des enjeux socio-économiques, toujours comme le souligne C .CHALINE :

¹⁶Claude CHALINE « Régénération urbaine », Que sais-je, Paris, 1999, p27

¹⁷Claude CHALINE, op .cit, p28

« L'innovation induite par la régénération consiste en l'idée d'accompagner l'action physique par des actions économiques et sociales, de faire une reconquête globale, de favoriser les partenariats public-privé, de réinsérer les quartiers dans la ville et d'agir dans une volonté de développement durable. »¹⁸

1-2 Renouveau ou régénération ?

Le renouvellement et la régénération urbaine sont deux concepts souvent utilisés dans le lexique de l'urbanisme contemporain, lorsqu'il s'agit d'une action sur la ville. Il s'avère nécessaire d'apporter quelques nuances de définition entre les deux termes. Si l'on applique, (comme CHALINE, COLIN ou d'autres auteurs ...), le terme de régénération à la reconquête des friches et des quartiers dégradés, le renouvellement urbain concerne, quant à lui, une politique plus générale, englobant tout l'espace d'une ville, ou d'une agglomération. Son objectif est de résoudre, dans une optique de développement durable les problèmes des différents quartiers de la ville, qu'ils relèvent, ou non de la crise d'une activité, ou d'une fonction urbaine à la différence de la notion de régénération urbaine. Le renouvellement urbain apparaît alors comme une notion beaucoup plus vaste, et parfois un peu trop général. Ainsi, les élus utilisent le terme renouvellement aussi bien dans la reconquête d'une friche, que dans la lutte contre la délinquance et l'insécurité. Il est cependant difficile de ne pas l'utiliser lorsque l'on aborde le cas de grandes agglomérations. C'est ainsi que, le renouvellement urbain se caractérise par une multitude d'opérations diversifiées selon le cas, dans des temporalités différentes, de même que la régénération urbaine devient une opération parmi d'autres.

1-3 – Le concept de la régénération urbaine : essai de définition.

C'est ainsi que le concept de régénération urbaine retient différentes significations selon le niveau de développement du pays auquel appartient une ville. *« Dans les pays les plus développés il s'agit surtout de favoriser un "retour à la ville", de revitaliser son centre, de relancer ses activités dans un contexte de compétitivité, de métropolisation, d'agir très largement sur le plan qualitatif, et la promotion d'image. Dans les pays émergents, si les*

¹⁸ Aude Chasseriau, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », in Norois, n°192, 71-84. 2004

dimensions qualitatives ne sauraient être ignorées, elles doivent impérativement être associées à des nécessités quantitatives. »¹⁹

Aude CHASSERIAU souligne également que : « La régénération urbaine peut alors être définie comme une politique ou une action globale visant à reconquérir un secteur urbain en déclin suite à une crise de son activité originelle, grâce à des aménagements et à des améliorations du cadre bâti et de l'environnement ainsi qu'un accompagnement économique et social, dans l'idée de réintégrer le quartier dans la ville et de l'insérer dans un processus de développement durable. Elle se base principalement sur la notion du « projet urbain »²⁰.

On pourra donc déduire que la régénération urbaine est une notion qui prend plusieurs définitions selon le contexte. Par ailleurs ce qui fait consensus c'est que le concept engage une politique urbaine globale voulant répondre par là, au déclin socio-économique et faire intégrer ces projets dans la logique du développement durable. Si la régénération est une politique d'action sur la ville, le projet urbain est son outil principal sur lequel elle s'appuie pour développer ses enjeux et passer de la phase d'ambition à l'opérationnalité du projet .

1-4 Les motivations de la régénération.

Bien que le concept de régénération porte plusieurs dimensions, un consensus est constaté autour de la priorité économique des opérations de régénération urbaine. Ceci draine par conséquent, des conditions favorables pour la société. CHALINE souligne précisément que l'enjeu d'une politique de régénération est d'impulser une dynamique urbaine dont l'effet principale est de portée sociale puisque des emplois seront générés : « Il s'agit de revitaliser des quartiers en déclin, de réintroduire des activités nouvelles et relevant de la nouvelle économie, de créer des emplois et d'assurer au budget municipal de nouvelles sources de revenus. On escompte que les effets induits, d'entraînement auront des impacts positifs sur le plan social »²¹.

D'après les exemples de régénération à travers le monde, les experts ont pu distinguer trois types de motivations²² conduisant à la régénération urbaine qui peuvent être illustré ainsi :

¹⁹ Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales Split in « Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne », Croatie janvier 2004, p08

²⁰ Aude Chasseriau, op .cit

²¹ CHALINE Claude , « La Régénération urbaine: nécessité ou opportunité pour l'aménagement des villes de l'espace méditerranéen » in «Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne Paris,2004

²² Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, Op.cit, p08

- La **régénération imposée** s'effectue soit après une longue durée de la période d'abandon d'un territoire²³, soit par la gravité du stade de dégradation des conditions d'habitat dans un quartier, devenues inacceptables au regard des normes urbaines du pays.
- la **régénération opportuniste** qui s'observe dans des agglomérations dynamiques, où les investisseurs sont à la recherche de foncier disponible situé dans les territoires les plus convoités et en voie de délaissement. Ces espaces sont vite identifiés et s'inscrivent dans des projets pilotes par les pouvoirs publics, comme à Marseille, Naples, Barcelone...
- la **régénération préventive ou prospective** qui concerne des territoires dont les tissus sociaux et économiques sont en phase de délabrement et où, à partir de ces premiers symptômes s'imposent des interventions légères et sélectives, afin d'éviter l'aggravation de la situation locale et des actions, qui vraisemblablement exigent un moindre investissement que la régénération obligée (ex. ISTANBUL, ALEP, ALEXANDRIE).

2 -Développement durable et besoin de la régénération urbaine.

La régénération urbaine est une thématique qui s'intéresse au tissu existant et à laquelle adhère la notion du développement durable. Celle-ci s'oppose au phénomène extensif de l'urbanisation qu'a connu la ville contemporaine dès le 20^{ème} siècle. L'étalement urbain est considéré par les experts de la ville comme un facteur majeur qui menace la « ville durable ».

Cette tendance développée dans les pays Européens depuis les années 70, participe à un nouveau style de vie, des choix sociaux favorisant la maison individuelle, la voiture....etc. Au cours des deux dernières décennies la surface des agglomérations urbaines en Europe, a augmenté de 20 % avec une croissance de 6 % de la population. Ces dix dernières années, l'ampleur du phénomène est telle, que l'étalement urbain progressait de 5 % en moyenne/an²⁴. Dès lors il devenait urgent de trouver une réponse, à la forte consommation foncière qui devait en résulter. La régénération des quartiers centraux, visant à optimiser l'usage du sol et de l'énergie, apparut alors comme une alternative à l'étalement urbain.

²³ Ce fut le cas du port de Londres

²⁴Galila el Kadi, « La régénération du centre-ville du Caire : le pari de la durabilité », Égypte/Monde arabe[En ligne], <http://www.revues.org>

3- Stratégie et facteurs déclenchant de la régénération.

La stratégie de la régénération s'adosse d'abord, sur une politique globale émanant d'une situation locale en s'alignant avec les enjeux principaux de la régénération. Quand aux enjeux secondaires, ils sont généralement issus du contexte local. Toutefois : « *l'objectif primordial de la régénération urbaine consiste à s'occuper de la dynamique complexe des zones urbaines modernes et de leurs problèmes en revitalisant leurs fonctions économique, sociale, environnementale et culturelle* »²⁵. Pour faire face à ces contextes souvent complexes et afin de répondre convenablement à chaque situation particulière, par des solutions adéquates, à priori, un diagnostic efficace des problèmes urbains, constitue une phase indispensable de la régénération.

Les particularités de chaque cas motivent, dans une certaine mesure, l'initiation du processus étant donné que celui-ci peut être le fruit de motivations diverses : économiques, sociales, environnementales ou institutionnelles.

En dépit des différents aspects et causes de la régénération urbaine, il ressort que la démarche de régénération urbaine résulte, le plus souvent, d'une politique urbaine et d'aménagement du territoire de portée nationale, ou régionale. Cependant, c'est à partir de l'acteur local que l'opération s'amorce et ce par le biais d'une demande qui fait suite à un diagnostic d'une situation locale. Son caractère intéresse l'ensemble des acteurs dont la participation induit la construction d'une stratégie qui prend en considération les différentes fluctuations émanant, de chaque acteur. Cette stratégie se formalise à travers un processus souvent lent mais pertinent :

« *A la différence du volontarisme étatique qui a caractérisé les grandes opérations d'extension urbaine ou la création des villes nouvelles, l'initiative en matière de régénération urbaine procède généralement d'une lente maturation, dans laquelle viennent se fondre les demandes locales, les déficiences endogènes, les projets des autorités locales et les aides du gouvernement central. Un contexte de mutation du régime politique national peut ouvrir le chemin à une relative autonomie municipale, comme à Barcelone depuis 1979; la municipalité peut alors détenir une part dominante dans l'initiative* »²⁶. Il ne s'agit plus d'une opération urbaine classique qui répond à un programme quantitatif et à des objectifs physiques élaborés dans une échéance bien précise (moyen, long terme). Mais plutôt la régénération interpelle des enjeux socio économiques amorcés à l'échelle locale et confortés par une politique urbaine nationale.

²⁵Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, op.cit p11

²⁶Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, op.cit, p33

Ce qui demande un long processus pour une maturation dans les projets de régénération et répondre aux multiples dimensions, et les souhaits des acteurs.

Bien qu'il y ait consensus autour du rôle initiateur de l'Etat dans la régénération urbaine, surtout dans les grandes villes, cependant dans les petites ou moyennes villes, les initiatives régénératrices se distinguent d'un pays à un autre, et associent souvent les pouvoirs locaux, les élus, les milieux économiques, voire des investisseurs étrangers. En somme « *C'est souvent une combinaison de facteurs qui encouragent les sociétés à tenter une régénération urbaine* »²⁷.

En outre, un processus de régénération urbaine peut commencer de façon planifiée: à condition d'anticiper les changements et de réagir rapidement. Ce processus se présente soit sous forme de réponse, à un événement médiatique international, en prévision par exemple à des Jeux Olympiques (le cas de Barcelone, Séville, Gênes, Athènes) soit par la création d'une nouvelle infrastructure importante ou encore en réponse à une catastrophe naturelle. Néanmoins ce modèle de régénération a déjà affiché ses limites à long terme, car son processus manque de gestation. Celle-ci est souvent le fruit d'un débat intense entre les différents acteurs avec une participation multidisciplinaire que l'on ne trouve aucunement dans les projets planifiés. Dans ces modèles, la démarche du projet urbain est peu présente dans le processus de régénération. Ce qui augure déjà et très tôt de son échec.

Donc, à priori une régénération urbaine peut commencer sous n'importe quelles conditions, l'essentiel, réside dans l'efficacité des outils empruntés dans le processus de l'opération. La démarche du projet urbain serait le secret de la réussite des divers projets de régénération.

4- Condition d'émergence de la régénération urbaine.

En dépit des éléments déclencheurs du processus, ainsi que les conditions préalables d'une réussite de ce processus, il demeure que seule la conjugaison de certains paramètres qui permettront réellement de déclencher le phénomène, et passer par conséquent au mode opératoire. Ces paramètres, les plus pertinents selon une expertise faite par C. CHALINE²⁸, à travers plusieurs projets importants de régénération sont :

²⁷Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, op.cit , p33

²⁸Dans le cadre d'un travail Commission Méditerranéenne du Développement Durable (CMDD)publié dans le document *Ligne directrice pour une régénération urbaine*

4-1 Une prospective à long terme.

Il est évident que les mutations urbaines prennent du temps et qu'en ce sens une vision stratégique préalable est importante pour guider le processus de régénération urbaine. Anticiper les contraintes qui pourront entraver le processus et proposer un canevas de scénarii dans une vision prospective faisant partie désormais, des stratégies urbaines du projet urbain de régénération. Cela pourrait maintenir l'intérêt, et l'implication des acteurs-clés envers une cause commune.

4-2 Volonté politique et engagement.

Le soutien politique est évidemment nécessaire pour réunir les acteurs-clés et de la communauté, autour d'une intervention complexe telle que la régénération urbaine. Toute intervention sur le long terme doit rencontrer des fluctuations d'ordre économique, financière, politique ou autre, issues généralement aux changements de tendances politiques, les mutations urbaines, et économique du contexte. A cet égard, l'engagement politique est important pour la poursuite du processus. Dans ce contexte la réussite des grands projets de régénération, ou renouvellement urbain à travers des exemples ont démontré que la présence d'une personnalité puissante de l'acteur public étant déterminante, comme maître de l'ouvrage et initiateur du projet.

4-3 Participation et partenariat.

La participation publique et le partenariat sont des éléments essentiels dans la gestion urbaine contemporaine. Ainsi, un processus de régénération devrait se baser sur la mobilisation des communautés locales et leurs acteurs-clés dans l'optique de partager et de contribuer à un effort collectif. L'ampleur et la complexité de la régénération urbaine dépassent souvent les capacités des autorités locales, régionales, ou nationales pour générer du changement. Il s'avère nécessaire de mobiliser une multiplicité d'acteurs. De façon évidente, chaque acteur doit s'engager dans un nombre limité d'actions adaptées à son rôle et à ses possibilités, mais à l'intérieur d'un cadre globalement organisé, et géré collectivement.

Il ressort également que le projet doit contenir une stratégie bien identifiée pour dépasser les divergences des acteurs concernés par le projet de régénération pour lequel chacun a ses visions selon son positionnement et son intérêt. Dans ce sens, CHALINE souligne que: « *Une caractéristique majeure du processus de régénération urbaine est le plein accord des communautés locales, obtenu grâce à une stratégie correctement planifiée, du point de départ à*

la mise en œuvre des projets. Cet accord permet de conserver l'impulsion régénératrice de la ville et d'incorporer les sensibilités et les connaissances diverses des citoyens pour poursuivre le processus, en réduisant les conflits tout en maintenant le dialogue entre les partenaires.»²⁹

L'importance de la mise en place d'un partenariat est également reconnue comme étant le moyen de garantir des sources concrètes de financement de la régénération urbaine, mais aussi d'amener de nouvelles idées pour plus d'efficacité, dans un esprit entrepreneurial.

En dépit de l'apport financier des acteurs, leurs participations au projet contribuent essentiellement à la maturation et l'évolution du projet. Il en découle que l'intérêt de la participation financière dans les projets de régénération est un enjeu parmi d'autres.

4-4 Cadre organisationnel.

C'est un élément important pour structurer la participation. Il peut se concevoir en termes de règles et de procédures concernant, les décisions et l'établissement des priorités.

4-5 Le cadre institutionnel et légal.

Le support institutionnel offre une base pour commencer à concevoir un cadre, pour la régénération urbaine. C'est seulement, une première base utilisée pour identifier les besoins d'une action institutionnelle et les acteurs-clés qui peuvent participer selon les dispositions institutionnelles. Il en ressort qu'après évaluation du support institutionnel, les acteurs étudier la possibilité d'installer une organisation appropriée pour gérer et piloter le projet.

4-6 Le financement.

C'est un besoin évident étant donné l'ampleur et la complexité de l'intervention. C'est souvent, le facteur incriminé dans le blocage du processus. Ce blocage serait à l'origine d'une décadence au niveau de la stratégie du projet. Ce type de projet se voit réaliser dans des échéances de long terme et combiné à des mutations diverses. Des raisons suffisantes pour que le projet de régénération place le financement dans une démarche du projet urbain assurant une réversibilité et une pérennité régies par une stratégie bien identifiée en amont et dont chaque contribuable devient un acteur impliqué. Ce dernier veille par conséquent à la réussite du projet mais également sur son investissement.

²⁹ Claude CHALINE, cité dans Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales Split « Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne », Croatie janvier 2004

On peut conclure que les conditions d'émergence de la régénération urbaine commence tout d'abord à partir d'une approche approfondie de la situation existante, de l'exploration des tendances et d'un dénombrement des problèmes existants. Ce diagnostic serait la base d'une identification des caractéristiques fondamentales du projet en vue de formaliser en conséquence, les objectifs mais également les enjeux sur lesquels le projet mise.

Comme un processus cyclique, la régénération urbaine demande un développement graduel des étapes de réalisation dans des temporalités bien agencées, sans vouloir dire une linéarité stricte d'une étape à l'autre. Bien que l'initiative publique soit déterminante, il est nécessaire d'identifier à l'avance, les acteurs-clés pouvant être mobilisés. Cependant il demeure que l'identification des possibilités de leur action dans le projet, est conditionnée par le contexte institutionnel existant. Dans ce dernier objectif, une analyse de la gouvernance par l'Etat devrait précéder toutes opérations de régénération.

5 – Les enjeux de la régénération urbaine.

Les enjeux de la régénération marquent clairement une rupture, avec celles des interventions urbaines classiques, s'intéressant seulement à l'aspect physique et urbain. Ils sont multidisciplinaires, et sont portés par des politiques à différentes échelles. Si l'enjeu principal est la valorisation socio-économique des territoires alors que les outils essentiels utilisés pour parvenir à cet enjeu principal, deviennent eux aussi, des enjeux dans la stratégie du projet. Les politiques de régénération dans le monde ont été de tout le temps associés au phénomène de la décentralisation, à la participation citoyenne, au partenariat et au montage financier. Les acteurs politiques intègrent souvent dans leurs discours la notion de la gouvernance et le projet urbain comme étant outils et démarche pour atteindre leurs enjeux.

5-1 Démarche promotionnelle de la ville et recherche d'attractivité.

Le marketing et la promotion de l'image de la ville, sont des outils incontournables pour engager les partenaires du secteur non-public, à participer et prendre en charge, les activités propres à la régénération urbaine. L'objectif du marketing est essentiellement de savoir confectionner une image qui entoure l'environnement du projet non seulement sur le plan physique mais aussi dans la clarté des idées et des enjeux. Cette vision à atteindre serait un paramètre déterminant pour attirer les partenaires et éventuellement les financements. Comme le souligne l'auteur « *Comme le principe de la régénération urbaine est de produire du changement à travers des opportunités de développement économique, il est évident que le fait de susciter et de mobiliser l'intérêt des*

partenaires potentiels est crucial. Le marketing est chargé dans une certaine mesure de promouvoir les idées. Elle est aussi dans une large mesure liée au financement car ces derniers sont à la base de la construction de partenariats. »³⁰

Il est évident que l'intérêt du marketing et de la démarche promotionnelle de la ville préconisent une vision fructuante à long terme. Celle-ci permettrait la capitalisation des bénéfices d'une régénération urbaine à travers des ambitions stratégiques visant à attirer des activités promotionnelles. Les projets de régénération urbaine contribuent à améliorer l'image de la ville et à rendre celle-ci plus attractive. Façonner une image attractive, dans l'urbanisme contemporain est essentiel. Ce qui explique parfois le recours des Etats, aux grandes signatures d'architectes, dont la commande est de réaliser un projet innovant : le musée GOGENHAM à BILBAO en est le meilleur exemple. Des projets phares, à effet déclencheur, sur lesquels les acteurs concernés s'appuient pour constituer une plus value, vont susciter par la suite l'intéressement d'autres investisseurs et apporteront ainsi une nouvelle vitalité à l'économie.

5-2 Partenariat et financement.

Les approches traditionnelles des opérations d'urbanisme, ont été souvent vouées à l'échec. Cela pourrait être due soit, à la difficulté d'investissement de sommes immenses sur une perspective à long terme, ou soit à l'autofinancement et à ses effets négatifs. *« La mobilisation des investissements nécessaires à toute opération de régénération urbaine, implique un pan, celui de la rentabilité, qui dépend à la fois de la pertinence des choix effectués, mais aussi des variations de la conjoncture internationale et nationale ³¹ ».* Ainsi, les événements universels encouragent davantage les investisseurs toujours en quêtes d'un amortissement rapide. CHALINE confirme également : *« On observe, par contre, que la conjonction d'un grand événement médiatique, avec le projet de régénération est gage de réussite et permet surtout une plus grande mobilisation des investissements publics et privés. Ce fut le cas des JO de Séville, de JO de Barcelone (1992), de l'Expo de Lisbonne en 1998, des Colombianes Gènes en 1992, puis du G8 en 2001 et sans doute en 2004 lorsque Gènes sera "capitale de la culture". »³²*

³⁰ Claude CHALINE, cité dans Programme d'Actions Prioritaires (PAP), op.cit, p14

³¹ Claude CHALINE , « La Régénération urbaine: nécessité ou opportunité pour l'aménagement des villes de l'espace méditerranéen » in «Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne Paris,2004 ,p15

³² Claude CHALINE ,2004 ,op.cit ,p15

La stratégie de la régénération urbaine, en matière de financement, consiste à utiliser les fonds publics comme des catalyseurs devant être complétés par des sources non publiques. Les investisseurs privés s'appuient sur les opportunités économiques que l'acteur public devrait développer dès le départ pour stimuler et inciter, le partenariat privé et éviter ainsi le blocage en cours de route. « *La stratégie de financement est probablement la composante la plus fondamentale de tout le processus vu qu'elle exige une approche flexible qui n'est pas toujours du ressort des systèmes d'administration publique opérant avec des règles rigides.* »³³

Toute fois pour formaliser le financement à base de partenariat, il est évident d'établir un montage financier dont les principales formules sont les suivantes:

- **Le financement intégral** s'effectue sur des fonds publics locaux ou nationaux. Ce mode ne semble plus d'actualité, compte tenu des difficultés budgétaires des Etats des conséquences négatives induites par l'autofinancement. Les opérations sont financées par un seul acteur principal qui détient toutes les prérogatives opérationnelles et exclue toute participation réelle apportant une plus value au projet. Ce qui ne cadre pas avec le sens et le principe de la régénération urbaine et du projet urbain.
- **l'effet de levier** des financements publics, en début d'opération et portant sur des équipements d'infrastructures, peut déclencher l'intervention des investisseurs privées. C'est ce qui semble avoir réussi dans les « London dock lands » avec, selon les estimations, un ratio d'investissements privés 4 à 7 fois supérieur à ceux de l'Etat.
- **Le secteur bancaire privé** tend à intervenir ponctuellement. Ce fut le cas à GENES, dans le secteur de la « DARSE NA » et de « PORTO ATTICO » où a intervenu la grande banque San Paolo³⁴.
- **les aides Européennes** viennent, souvent, en appui aux projets, soit dans le cadre des fonds structurels, soit de programmes spécifiques, comme le fond MEDA. Les acteurs concernés peuvent également faire appel aux crédits à bas taux, de la Banque Européenne d'Investissement.

Il est important de signaler que l'Algérie est adhérente à plusieurs organismes internationaux, à l'image du fond MEDA ou EUROMED. Malheureusement, elle ne bénéficie aucunement de ces

³³Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, op.cit, p26

³⁴Claude CHALINE ,2004 , op.cit ,p16

fonds, suite aux obstacles liés, essentiellement, à l'état de la gouvernance du pays. Car il ne s'agit pas d'une simple transaction financière, ces aides ne sont accordées que sur présentation d'un projet détaillé, réaliste, établi par le pays demandeur, et s'inscrivant dans des échéances bien précises.

Par contre, plusieurs projets ont été développés à partir de ces fonds, tels ceux de la GRECE, financés par le Fond Structurel de l'Union Européenne. Tel a été le cas pour le projet de régénération du centre urbain d'ALEP, financé par le Fond Arabe pour le Développement Economique et Social.

5-3. Gouvernance urbaine, projet urbain et régénération.

Les modalités de conduite du projet urbain, sont le point d'articulation de la problématique du projet urbain avec celle de la gouvernance.

La gouvernance³⁵ peut être définie comme un ensemble de configurations de décisions au cours desquelles les individus tentent de définir leurs intérêts en tenant compte de ceux des autres. Les accords entre les acteurs, le consensus qui les unit, ne découle pas d'un système de valeurs préexistant mais est le fruit de la définition progressive, au cours d'une suite d'interactions, d'objectifs perçus comme faisables.

Selon Georges Cavallier: « *La gouvernance urbaine est la capacité et la Co-responsabilité de projet, la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, de réflexion stratégique reliant les principaux acteurs autour du niveau de décision politique. [...] A chaque niveau, le partenariat doit pouvoir se concrétiser autour d'une stratégie commune, d'un cadre collectif d'intervention donnant du sens à l'action urbaine, d'un projet suffisamment mobilisateur pour motiver toutes les parties concernées* ». ³⁶

Planification stratégique, projet urbain, gouvernance urbaine, pourraient être considérés comme des dispositifs qui permettraient de nouveaux modes de production de la ville contemporaine. Cette ville compacte, d'aujourd'hui, adhère aux principes du développement durable. Elle se développe sur elle même à travers une politique de régénération urbaine réunissant les acteurs urbains dans une démarche commune, qui intègre les préoccupations sociales, économiques, environnementales et spatiales.

³⁵ Le terme de gouvernance est apparu à la fin des années 80 dans le vocabulaire de la Banque Mondiale, à l'occasion de bilans sur la politique d'ajustement structurel menée depuis 1980. Confrontés aux échecs répétés des programmes économiques d'inspiration néolibérale mis en place par les institutions financières internationales dans un ensemble de pays en voie de développement, les experts incriminent le cadre politico institutionnel défaillant de ces pays et recommandent d'agir en amont sur leur mode de gouvernement. Selon les experts, ce sont ces distorsions d'ordre politique qui sont à l'origine de la plupart des problèmes économiques rencontrés en Afrique, en Amérique Latine, en Europe orientale ou encore dans les pays de l'Est. [Holec N, ^{Brunet-Jolivald}G., 1999]

³⁶ Georges Cavalier, Gouvernance dossier documentaire Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) 1999

5-4. Objectifs de la régénération.

L'élaboration des objectifs et la détermination des stratégies urbaines sont les principales difficultés de la régénération urbaine, car elle s'exerce sur des territoires déjà urbanisés possédant leurs propres enjeux et qu'il faut souvent prendre en compte, le devenir des habitants, des activités et des tissus bâtis. C.CHALINE définit également les objectifs : « *Les objectifs de toute régénération urbaine sont à la fois la reprise de territoire en difficultés ou en totale déshérence, le rétablissement et le renouvellement d'une base économique performante, la réanimation du marché foncier et la pleine insertion du territoire traité, dans la dynamique de l'agglomération, à laquelle confère souvent un surplus d'image et de notoriété régionales, voire internationale.* »³⁷ Nous déduisons davantage que la régénération est intervenue pour faire sortir les territoires et leurs tenants des différentes situations de déclin socio économique. Leurs prises en charge pourraient transformer ce handicap en une plus value territoriale pouvant dépasser l'échelle locale et régionale en inculquant une nouvelle image valorisante.

C.CHALINE ajoute que dans les opérations de régénérations, il convient de prévoir aussi clairement que possible, les bénéficiaires de la régénération à savoir les citoyens, les nouveaux locataires, ou propriétaires, visiteurs touristes, ainsi que les emplois qui seront dégagés de l'opération. Cette identification devrait être inscrite très tôt dans la formalisation des objectifs. Ceci est essentiel, dans la mesure où elle attire mieux les acteurs et permet de convertir un acteur passif en un acteur actif et participatif.

Toutefois les principaux objectifs d'un projet de régénération, sont à deux niveaux d'échelles dont le premier pourrait consister en³⁸:

- Promouvoir la réhabilitation des structures urbaines complexes;
- Améliorer l'environnement ainsi que la qualité de vie des habitants et des citoyens;
- Préserver le tissu précieux et unique des zones sélectionnées;
- Contrôler la détérioration des zones urbaines spécifiques ;
- Restructurer les activités économiques situées dans ce tissu urbain.

A l'échelle du territoire, la régénération aura également un objectif sur la totalité de l'agglomération dans les domaines morphologiques, économiques et sociaux, tels que:

³⁷Claude CHALINE ,2004 , op.cit , p10

³⁸Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales op.cit, p19

- **Le frein à l'étalement urbain**, pour faire obstacle à tous les effets négatifs qui en découlent.
- **La réorganisation de l'armature urbaine** afin de rééquilibrer le développement des secteurs géographiques et les disparités concernant à la fois leurs activités et leurs compositions sociales. Cette option s'accompagne de la réalisation d'axes de communication et de transport collectif, destinés à reconnecter les diverses entités de l'agglomération.
- **Le renouvellement des bases économiques et des fonctions urbaines**, devenues défailtantes. Ce qui a été et demeure, souvent la priorité des stratégies de régénération, surtout dans les villes des pays les plus développés. Cependant, au niveau des villes méditerranéennes, on assiste à un déclin économique : le secteur productif affiche un recul considérable.

6 –La régénération urbaine et la formation des friches portuaires.

6-1 L'urbanisme de régénération et le projet urbain couple incontournable.

La formule « projet urbain » a été employée en Europe à partir des années soixante-dix (Patricia Ingallina 2001), pour s'opposer à l'urbanisme fonctionnaliste dans un contexte socio-économique en évolution. *« L'intervention sur la ville se situe aujourd'hui en effet dans un contexte de ré-urbanisation, favorisant des interventions par projet. Il ne s'agit plus de réguler, guider, et contrôler la croissance, bien souvent en périphérie de la ville mais de trouver des initiatives pour stimuler un développement des espaces centraux et ralentir l'étalement de la tache urbaine. »*³⁹.

C'est ce que C. CHALINE dans son ouvrage « régénération urbaine » appelle « l'urbanisme de régénération », qui se caractérise par l'ampleur spatiale de la formation de friches. Les pouvoirs publics se voient contraints d'intervenir pour reconquérir ces espaces au renouvellement des objectifs et au recours, à de nouvelles méthodes d'aménagement. Le montage des opérations de reconversion de friches, est souvent long et difficile. Les maîtres de l'ouvrage de l'aménagement ne peuvent plus envisager de concevoir un plan et de le mettre en œuvre de façon stricte tel qu'il a été élaboré. Il faut l'adapter à un environnement en évolution rapide et à un système d'acteurs complexes. Ce contexte qui ne cesse d'évoluer est à l'origine d'enjeux nouveaux pour les acteurs décideurs.

³⁹Patricia INGALLINA , « Le projet urbain ». Que sais-je PUF ,Paris ,2001

Ce qui nécessite une démarche flexible réversible, seule celle du projet urbain peut apporter des réponses aux enjeux de la régénération. Il ne s'agit pas de citer un ensemble de lois et règles pour reconquérir un espace mais plutôt de négocier, selon une stratégie, avec les différents acteurs de cet espace y compris les utilisateurs. « *Les espaces concernés ont une histoire, une certaine signification, ils sont intégrés à un quartier et leur reconversion ne peut plus se faire selon le principe de la « table rase ». Un certain nombre de valeurs sont devenues incontournables : l'environnement, le paysage, la qualité de vie, le patrimoine, le développement durable... et le système d'acteurs concernés est plus vaste et complexe* »⁴⁰ Donc l'approche sur la ville contemporaine n'est plus celle de la ville fonctionnaliste et programmatrice, il ne s'agit plus d'un acteur dominant décideur et réalisateur pour produire la ville mais plutôt celle-ci devrait obligatoirement obéir à un système d'acteurs multidisciplinaires et d'intégrer la notion du développement durable en amont avant toute réflexion sur la ville

Le ralentissement de la croissance démographique et économique, la crise immobilière des années quatre vingt dix, la disparition de certains secteurs d'activités entraînant des fermetures d'entreprises, ont généralisé le phénomène des friches. Si ces espaces représentaient des opportunités, l'occasion de repenser la ville, ou un quartier de celle-ci, ils sont également de lourds fardeaux pour les villes. Les opérations qui en découlent sont complexes. Les obstacles sont divers et nombreux : sols contaminés, dégradation du bâti, coûts de réaménagement élevés et populations existantes de revenus modestes ou pauvres.

6-2 Les friches portuaires : Importantes opérations d'urbanisme.

Dans cet urbanisme de régénération, les Ports dit vieux, ou traditionnels occupent une place majeure. « *La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine* »⁴¹

L'importance de ces opérations tient au fait, qu'à travers le monde, toutes les villes/ports seront concernées par ce phénomène plus ou moins aigu de friches. Elle est liée aussi, à l'ampleur spatiale et à la notoriété, de certaines opérations qui ont fait abondamment parlé d'elles, telles : London, Dockland, Gènes, Bilbao, Vel, Barcelone.....

⁴⁰Claude CHALINE « Régénération urbaine », Que sais-je, Paris, 1999, p32

⁴¹Claude CHALINE, 1999, op.cit, p. 71.

L'ampleur des friches portuaires est telle que COLIN a qualifié la ville portuaire comme étant un acteur principal du développement urbain.

Allant dans le même sens, Laurent Vermeersch ajoute que : « *L'évolution de l'attitude à l'égard du front d'eau depuis les années cinquante témoigne en effet d'un virage dans la perception de la ville et donc de son réaménagement* »⁴² .

En outre, à partir des années cinquante, les mutations d'ordre social, économique et technologique, (particulièrement la conteneurisation) ont entraîné la restructuration des activités portuaires dans toutes les villes-ports du monde.

6-3 Nécessité de la reconquête des friches portuaires.

L'évolution des besoins en équipements portuaires et les impératifs du commerce maritime moderne ont induit des réaménagements majeurs et une délocalisation des activités. Comme l'indique CHALINE « *La ville et le port se sont souvent tourné le dos de façon brutale, n'ayant plus besoin l'un de l'autre. Des barrières physiques sont apparues : autoroutes, grilles, voies ferrées accentuant le divorce. Les causes et les modalités du découplage entre la ville et le port ont été étudiées et modélisées, mettant en évidence les différentes étapes de développement qui sont communes à la plupart des villes/ports* »⁴³. La complicité qui existait avant le développement des industries n'a plus de raison d'être puisque actuellement le port est une entité économique plus que jamais, en quête de performances techniques et maritimes pour s'inscrire dans le réseau mondial du trafic maritime. Ce besoin de performance a commencé d'abord par l'installation des barricades pour sécuriser le port et ses marchandises, ensuite par l'instauration des moyens d'infrastructure de mobilité à partir du port. La dernière étape qu'ont connue les ports est celle de quitter les villes pour investir des territoires plus avantageux.

Les espaces libérés par ces restructurations portuaires présentent par leur ampleur, leur localisation au cœur des villes et au bord de l'eau, leur signification historique et symbolique, des opportunités majeures de redéveloppement pour les villes et une occasion de redynamiser les espaces centraux.

⁴² Laurent VERMEERSCH, « *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et Symbole* », L'Harmattan, 1998, Paris.

⁴³ Claude CHALINE, « *Ces ports qui créèrent des villes* », L'Harmattan, Paris, 1994

Conclusion.

Chronologiquement, la régénération urbaine est passée d'une simple opération de rénovation, à une réhabilitation d'équipements et de tissus bâtis obsolètes vers une politique urbaine. Le concept a rapidement évolué, allant vers le renouvellement des bases économiques de la ville et de son image, tout en recherchant une plus grande mixité et équité sociale. Désormais, la participation des habitants et les soucis de leur intégration socioprofessionnelle sont également recherchés⁴⁴.

A cet effet, la politique urbaine s'appuie sur la régénération urbaine en vue de trouver des réponses en profondeur, à chaque situation urbaine et problématique socio-économique en intégrant de multiples dimensions. C'est ici que l'évolution rapide du concept trouve son origine. Nous reprenons à notre compte ce qui a été avancé dans le programme d'actions prioritaires : « *La régénération urbaine veut traiter les dynamismes urbains dans toute leur complexité. Pour faire, ses approches sont transversales et elles intègrent plusieurs données fondamentales* »⁴⁵:

- Elle est territorialisée : car elle répond aux difficultés propres à chacun des espaces formant la ville. Elle s'efforce, cependant, de dépasser les très fortes disparités, dans une vision globale de plus grande homogénéité de l'espace social.
- Elle s'inscrit dans les diverses échelles temporelles : celle de la demande sociale dans le temps présent, celle de la durabilité et prévoit autant que possible, l'évolution des contextes futurs. Désormais, elle incorpore l'échelle des temps passés, en optant pour une préservation des héritages urbains. Ce qui fait consensus sur sa valeur patrimoniale.
- Elle est multi-variée, car elle répond aux logiques de nombreux acteurs, publics et privés. La régénération urbaine s'appuie sur le débat, la négociation et la participation pour dépasser les conflits.

⁴⁴ *La régénération urbaine s'identifie désormais avec les politiques urbaines nationales. Elle est devenue un nouveau mode de production de la ville, tandis que ses territoires sont les supports d'expérimentations et de mise en œuvre de stratégies devenues nécessaires. Elle incorpore progressivement les principes du développement durable, la lutte contre les pollutions nuisibles à la santé publique, mais aussi à la prévention des risques tant naturelles que technologiques*. Source : C. CHALINE in Programme d'Actions Prioritaires

⁴⁵ Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales, op.cit p9

CHAPITRE DEUXIEME : VILLES PORTUAIRES ET NOUVELLES DYNAMIQUES URBAINES.

Introduction.

Villes et ports entretiennent des relations des plus complexes, des plus diversifiées et des plus déterminantes de l'urbanisme contemporain. Ces relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois celle d'un pays. « *Elles déterminent un mode de rapport à la nature (en termes de paysage, d'écologie ou de ressources). Elles spécifient une culture particulière (Mondialisation, mobilité des personnes et des marchandises, mythes) et se répercutent dans bien d'autres domaines professionnel, résidentiel ou encore technologique.* »⁴⁶

Actuellement, les villes-ports sont arrivées à un stade où il est nécessaire d'entreprendre des opérations de régénération urbaine. Cette dernière se présente comme une thématique qui a su alimenter un débat fructueux et fluctuant sur le devenir des territoires sujets à d'éventuels projets de régénération.

Depuis la moitié du XXe siècle, les villes-ports subissent une période de transformations importantes avec des répercussions sur leurs dynamiques spatiales et sociales. Jusqu'alors, les villes-ports formaient un système où la ville et le port étaient imbriqués. Dans la majorité des villes possédant un centre ancien, le port fut la cause de leur naissance et devient par la suite, un facteur essentiel de leurs croissances urbaines. Cependant, divers facteurs sont venus modifier progressivement ce système organique jusqu'à atteindre la séparation des deux entités qui finissent par se donner le dos. « *L'évolution des rapports villes et ports peut être comprise comme celle d'un mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle, constitutive de la Cité marchande, à la séparation contemporaine, où la fonction portuaire en vient plus ou moins à s'affranchir de la fonction urbaine* »⁴⁷.

De nos jours, le retour du port à la ville, enjeu hautement revendiqué par ses acteurs, se présente comme un impératif socio-économique. L'envahissement de l'activité portuaire sur un territoire urbain déjà saturé, jumelé aux nouvelles données technologiques en matière du trafic portuaire, a provoqué la délocalisation de l'entité économique en dehors de l'entité urbaine.

⁴⁶ Claude PRELORENZO « Le retour de la ville portuaire », op.cit

⁴⁷ BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. « Métropoles portuaires en Europe », in Cahiers de la recherche architecturale, n° 30-31, Marseille, 1992, p9

1-La reconversion des ports urbains.

1-1 Evolution de la relation ville port.

Le port et la ville sont soumis à un exigeant principe de réalisme technique et économique . La relation ville port a pris des formes assez diverses dans l'histoire de ces territoires. Afin d'appréhender en profondeur cette relation, un aperçu rétrospectif s'avère indispensable.

Pendant de nombreux siècles, le bord de l'eau, en occident, ne fût pas un espace attractif. Il cumulait les inconvénients de « la limite »⁴⁸ et d'un milieu naturel peu accommodant, à tel point que les cités lui tournaient le dos et s'en protégeaient par des remparts, comme le decrive C .PRELORENZO : « *Le rivage est un lieu de l'humide et lorsqu'il s'agit du littoral maritime, de la corrosion saline. Il est une frontière toujours inquiétante car propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger, ce qui maintient les citoyens aux aguets. Sur ce bord de mer urbain, les ports restent une zone mal famée (les marins ont longtemps eu une mauvaise réputation), le lieu des trafics louches (la contrebande), un foyer récurrent d'épidémies* »⁴⁹.

Le changement de l'image du port est, pour une par significative, lié à deux phénomènes récents : d'une part l'émergence de la balnéarité qui se développe au XIX^e siècle, et devient un trait de civilisation majeur au XX^e siècle, et d'autre par la nouvelle sensibilité patrimoniale qui fait découvrir, dans la seconde moitié de XX^e siècle, l'intérêt des édifices et des lieux utilitaires.

Cet intérêt pour l'héritage matériel s'est porté non seulement sur le patrimoine monumental classique (cathédrale, musée,,,,), mais aussi sur d'autres catégories de constructions, entre autres les bâtiments des industries, de la sidérurgie et des mines dont les édifices abandonnés ne pouvaient survivre que pour un destin culturel. Avec les usines, les ports sont des sujets de curiosité culturelle pour les citoyens. Les grues, les quais, les docks, les silos et les darses ne sont plus que des objets étranges totalement déterminés par leur fonction portuaire purement technique, mais deviennent des signes, des valeurs, que l'on souhaite connaître et visiter. Après des temporalités il en découlera la patrimonialisation⁵⁰ de ses édifices ou d'une partie des constructions.

⁴⁸ le *limes* obsède toujours les villes comme les empires, c'est toujours par la limite et les frontière des territoires qu'une éventuelle débarquationou reconquete pourrait s'effectué

⁴⁹ Claude Prelorenzo « Le retour de la ville portuaire » 2010, op.cit

⁵⁰ La **patrimonialisation** est le processus socio-culturel, juridique ou politique par lequel un espace, un bien ou une pratique se transforment en objet du patrimoine naturel ou culturel digne de conservation et de restauration. Definition in http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Accueil_principal

Ainsi comme le souligne Claude Prelorenzo : « *La mer n'est plus le lieu des monstres, des abysses insondables, et n'est plus cette masse inhumaine, opaque et foncièrement dangereuse, mais devient un univers transparent. La mer est désormais regardée comme une génitrice et un recours, recours alimentaire, recours de recueillement, la grande matrice de la vie. Le port est alors convoité comme un moyen de fréquentation accessible aux urbains, qui ne sont ni pêcheurs, ni navigateurs* »⁵¹.

Ce nouveau regard suscite par conséquent un retour au port, désormais la ville et le port se développent en complicité. Cependant cette période n'a pas duré très longtemps à partir des années 1960 les espaces portuaires connaîtront une nouvelle mutation. Cela est renvoyé dans un premier temps à la désindustrialisation des activités se trouvant dans les enceintes portuaires ensuite dans un deuxième volet, l'innovation technologique et ses exigences techniques liés au traitement de la marchandise en l'occurrence la conteneurisation. Désormais le trafic maritime sollicite davantage de navires de grand tonnage nécessitant également de grande profondeur d'eau. Claude Prelorenzo formalise clairement cette mutation en soulignant :

« *En 1960, les bateaux sont encore plus grands, les nécessités de rotation rapide se sont accentuées. On invente alors une nouvelle manière de traiter la marchandise, qui ne génère plus les mêmes édifices, et n'en génère d'ailleurs plus du tout, du fait de l'émergence irrésistible de la technique de conteneurisation – la marchandise, comme la tortue, portant son propre entrepôt. L'organisation portuaire s'en trouve bouleversée. Les anciennes structures ne peuvent plus accueillir l'étalement de milliers de boîtes et en faciliter la gestion* »⁵²

A cet aperçu, il ressort que la relation ville- port à travers l'histoire, était tout le temps fluctuante. La dernière configuration des espaces portuaires héritée de ces mutations a alimenté des stratégies urbaines en vue de dégager une réflexion autour des espaces de projets : les opérations de reconquête, seraient de bonne mise pour l'économie urbaine. Ce que disait, en d'autres termes, Claude Chaline : « *Les villes portuaires, peut-être plus que les autres villes, sont les lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir* »⁵³

⁵¹ Claude PRELORENZO, 2010 op .cit

⁵² Claude PRELORENZO, 2010, op.cit

⁵³ Claude Chaline, « Du port à la ville portuaire », 1993.

Tableau N°1 Les grandes phases d'évolution du couple ville/port et les espaces interfaces induites

Phasage	Relation ville/port	Déterminants Technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
Phase II 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
Phase III Post industrielle A (années 1970-1980)	Su urbanisation 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
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de rurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des water fronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

Source : Chaline Claude⁵⁴

2-Reconquête urbaine.

La reconquête du front d'eau urbain, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. « *Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leurs morphologies internes et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques* »⁵⁵.

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés, et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.

Le phénomène de séparation de la ville et du port de même que celui de régénération des délaissés portuaires ont fait l'objet de divers modèles à travers l'histoire. Celui de B. Hoyle (figure ci-dessous) se base sur une approche chronologique de l'évolution du rapport ville-port et divise l'histoire en 6 stades, le dernier ajouté en l'an 2000, pour montrer la tendance des villes et des ports à vouloir, depuis deux décennies environ, à retrouver des liens entre eux.

⁵⁴ CHALINE Claude et Rodrigues MALTA , « Ces ports qui créèrent des villes »,1994 ,op.cit

⁵⁵Claude CHALINE « Régénération urbaine » , op.cit , P71

Tableau 2 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port

PHASE	SYMBOLE		PERIODE	CARACTERISTIQUES
	○ Port	● Ville		
1-Primitive Port/Ville			Ancien/Médiéval-19ème siècle	L'association spatiale et fonctionnelle entre la ville et le port :Début d'une rupture
2- Expantion port/ville			19ème-Début20ème siècle	La croissance commerciale/industrielle rapide force le port de se développer au-delà des limites de la ville, avec des quais linéaires pour l'industrie(produit en vrac)
3-Industrie moderne port/ville			Mi-20ème siècle	La croissance industrielle particulièrement le raffinage du pétrole et l'introduction de containers exigent une séparation spatiale.
4-Abondant du front de mer			1960-1980	Les nouvelles mutations technologiques maritimes incitent une croissance spatiale du port et les industries maritimes seront de plus en plus séparées.
5-Revalorisation du front de mer			1970-1990	Le port moderne à grande échelle consomme une terre plein consistante pour le renouvellement de l'activité portuaire et la ville recupère les espaces délaissés
6- Renouveau de liens port/ville			1980-2000 et+	La mondialisation et l'intermodalité transforment le rôle de ville/Port, l'intégration de ville portuaire sera d'avantage issu des projets de régénération urbaine.

Source : B. Hoyle 1988, 7. (Diagram by Bob Smith, Department of Geography, University of Southampton) traduit en français par l'auteur

2.1 Diffusion des modèles de reconquêtes des fronts d'eau.

A priori les villes-ports à travers le monde ne s'arrêtent plus de réfléchir sur l'avenir de leurs relations avec le port et ses espaces. L'option de la reconquête urbaine des fronts de mer ou façade maritime s'est ainsi diffusée progressivement est devenue un projet essentiels des villes port dont souvent, chacune possède son projet. « *De nos jours, les acteurs de la ville portuaire élaborent des ambitions communes concernant la façade maritime. Pour Jean-François Carrez, « villes et ports s'en sortiront d'autant mieux qu'existera une communauté d'intérêts sur un projet fédérateur, et chaque cité portuaire doit préciser des vocations et un projet de ville »*⁵⁶

Chaline confirme « *Comme tout nouveau produit urbanistique, les reconquêtes de water fronts se sont éloignées du modèle initial en se diffusant vers d'autres continents et en passant à travers différents filtres socioculturels »*⁵⁷

Ainsi, les premières opérations de reconversion de nord américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager

⁵⁶ Cité par Evelyne Bossart, « Le temps des ports », *Urbanisme*,225, juillet 1988, p60

⁵⁷ Claude CHALINE ,1999 , op.cit P71.

le front de mer tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié par rapport au terme de reconquête d'un front de mer.

2-2 -Typologie des différents mouvements de reconversion de front de mer.

L'analyse succincte des différentes reconversions a permis d'énoncer que les modèles des fronts de mer ont évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations et modèle de fronts de mer dont une classification formulée par Chaline et Rodrigues-Malta, indiqués ci-dessous⁵⁸:

Le modèle Nord-Américain: Il constitue le premier mouvement, de recomposition des anciens espaces portuaires initiés dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. Celui de Boston et San Francisco, puis Baltimore sont les premiers ports qui ont quitté la ville en quête d'un tirant profond et une meilleure adaptation des activités portuaires. L'exemple de Baltimore est représentatif, quand il visait la reconversion en centre-ville. Il devient l'exemple d'une ville en crise économique, portuaire, sociale, dont les acteurs locaux s'appuient sur la reconquête des friches pour effacer les signes du déclin. Entraînant ainsi la renaissance d'une centralité, désertée durant plusieurs décennies au profit des équipements éclatés en périphérie. Reconversion et nouveaux programmes vont transformer un lieu délaissé en centre-ville à un lieu de loisirs, de commerce, de culture, situé autour du patrimoine portuaire et maritime, de musées et d'un aquarium.

L'attractivité facteur de réconciliation sociale, est recréée, et la nouvelle image valorisante réenclenche le développement économique (à travers l'essor du tertiaire supérieur de bureaux, banques, et sièges sociaux). Baltimore, par sa réussite, restera donc, avec Boston, un modèle au sens d'exemple à suivre. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market⁵⁹, grand centre commercial. On peut classer ainsi que la reconquête des villes-ports nord-

⁵⁸ Claude CHALINE et Rodrigues MALTA, « *Ces ports qui créent des villes* », L'Harmattan, Paris 1994

⁵⁹ Le « Festival Market Place » est un lieu de chalandise sophistiqué pour le large public. Plus précisément, ce terme est utilisé pour désigner un ensemble de boutiques spécialisées (artisanat, curiosités, magasins « ethniques ») et de restauration rapide (autre que les fast-foods classiques), de petite taille, non franchisées, réunies dans un ou plusieurs bâtiments, situé, sur le front d'eau. Outre la fonction commerciale, dominante, des activités ludiques ou culturelles y sont localisées et des happenings y ont lieu régulièrement.

américaines, vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autrefois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles.

Le modèle londonien : Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Londres est sans conteste la référence majeure en terme de reconversion des friches portuaires en Europe, elles initient également l'Europe et le monde à une nouvelle forme de réaménagement des fronts d'eau. Les « London Dock lands », une opération de grande échelle, vise sur une reconversion de 2200 ha ,elle mise sur l'activité tertiaire et la dynamique de l'immobilier pour développer le projet. Les investissements publics avaient pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. Ce projet de reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché. Il important de noter qu'il n'existait pas de programme précis, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent fortement le territoire pour profiter d'une situation avantageuse de défiscalisation. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.

Dans ce sens le projet a été un sujet de débat critique Rodrigues-Malta, souligne que cette deuxième période est marquée « *tout autant par une requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale* »⁶⁰. Cependant CHALINE apporte également ses évaluations on soulignant que : « *L'expérience londonienne n'est bien sûr pas sans défauts, mais ses avantages seront souvent invoqués et l'opération semble avoir fait école dans le monde* »⁶¹

Le type d'aménagement raisonné : Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de

Source : GRAVARI-BARBAS, M. (1998) La 'Festival market place' ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter ?, in M. Gravari-Barbas et Ph. Violier, *Villes et tourisme : Images, Espaces, Acteurs, Norois*, no 178, pp. 261-278

⁶⁰ BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. op.cit

⁶¹ Claude CHALINE ,1999 , op.cit ,p82.

respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité social cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.

Le port de Montréal sur le Saint-Laurent, illustre généralement ce type de reconversion qui peut représenter le modèle de la reconversion citoyenne. Il ne s'agit pas ici de rentabiliser le foncier par l'immobilier, mais d'offrir aux habitants un lieu de relation avec le fleuve et avec leur ancien port.

A partir des années 1990, une quatrième génération se dessine. Il s'agit du redéveloppement des fronts d'eau et de l'articulation ville-port dans les pays nouvellement industrialisés et les pays en voies de développement. Les pays asiatiques s'inventent des nouvelles configurations de villes-ports à une échelle très différente de celle du continent Européen. La Chine a d'ailleurs déjà dépassé l'Europe, puisqu'on n'y parle même plus de ports mais de terminaux tant ces derniers sont éloignés des villes.

Ce mode de diffusion globale de régénération des fronts d'eau constitue une tendance et une source d'inspiration pour de nouveaux territoires et d'acteurs.

Par ailleurs cette tendance n'a pas les mêmes dynamiques d'un pays à l'autre, les villes d'Europe du Sud sont par exemple en retard par rapport à celles d'Europe du Nord, à quelques exceptions près. D'ailleurs, selon la catégorisation de R. Rodrigues-Malta, Barcelone, Bilbao, Gênes et Marseille, entre autres, formeraient une nouvelle génération de font de mer, de type méditerranéen.

Le modèle français illustré par la ville du HAVRE, DUNKERQUE et MARSEILLE constitue le cinquième modèle, en dépit de son retard dans la sphère des projets de reconversion, il est plus difficile à définir, car il s'inscrit dans une approche plus globale. *« On pourrait le qualifier de recomposition urbaine. Il s'observe bien en France. Les urbanistes et portuaires français ont accusé un retard certain dans les opérations de reconversions. Cela s'explique par des raisons diverses : le statut d'autonomie des ports les a rendus indifférents aux pressions urbaines »*⁶²

La philosophie générale qui semble se dégager de ses modèles est une reconversion plus stratégique que spatiale. Il ne s'agit plus vraiment de raisonner en termes de zones, mais de tenter de définir des traits d'évolution à partir desquels des méthodes d'actions très diversifiées pourront prendre racine, et permettre un renouvellement urbain d'une vaste portion de la ville. Cette démarche d'urbanisme prospective, fondée sur le qualitatif et la géographie des lieux, ne

⁶² Claude PRELORENZO, 2010, op.cit

donne pas toujours des résultats spectaculaires que l'on observait à Baltimore, Londres, Osaka ou Sydney, comme le signale Rachel Rodrigues-Malta : « *Les opérations de reconversion visant moins la production d'une nouvelle pièce urbaine unitaire que la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville. Selon ce scénario, le front d'eau est alors promis à fonctionner comme une vitrine où seront mises en scène les 'potentialités', 'les singularités', les 'modernités' de ces villes portuaires aspirant au titre de 'vraies' métropoles européennes* »⁶³.

Il faut mentionner les changements d'attitude face aux projets de réaménagement. Parler uniquement de reconversion n'est plus suffisant, car « *les schémas de réaffectation totale et Irréversible des espaces portuaires délaissés pour d'autres usages ne font plus l'unanimité* »⁶⁴. Les villes Européennes veulent conserver, malgré tout, la vocation maritime des lieux, et tentent donc de maintenir des fonctions portuaires lorsque cela est possible, telles que les activités de croisière ou tertiaire portuaire par exemple. Il ne s'agit plus seulement de recomposer un espace délaissé, mais de redynamiser une interface, de tisser des relations entre la ville et le port.

La recherche d'une catégorisation des opérations de renouvellement du front d'eau est difficile. L'on peut parler d'évolution dans le temps, et de tendances générales à modéliser. Toutefois, à notre sens, les catégories ne devraient pas être trop hermétiques mais devraient plutôt servir de cadrage conceptuel pour une vue d'ensemble.

3 -L'espace interface ville/port.

3-1 Evolutions de l'espace interface.

Nous retenons la définition suivante : « *La notion d'interface désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Appliquée au champ de l'espace urbano-portuaire, elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. Ainsi, conditionnée par la topographie des sites et travaillée par les évolutions.....De la ville et du port, l'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire* ». ⁶⁵

⁶³ Rodrigues MALTA, R, op.cit

⁶⁴ Rodrigues MALTA, R, op.cit

⁶⁵ Union européenne, Commune de NAPOLI, URBAC groupe de travail SUDEST « Rapport final sur le développement durable des villes de mer » ,2008

Le concept d'interface ville-port, devient alors de plus en plus courant, se développe simultanément avec la problématique de la dissociation ville/port. Pour James J. Wang⁶⁶, ce concept portant sur « la ségrégation spatio-temporelle » des villes-ports cherche à expliquer deux notions concourantes :

- La question des nouvelles tendances migratoires des terminaux portuaires vers des sites périphériques mieux adaptés aux capacités intermodales contemporaines.
- Le réaménagement des espaces portuaires délaissés résultant eux-mêmes de cette migration.

L'articulation entre ses deux entité réalités devient indispensable pour assurer une cohérence dans la stratégie d'action Boubacha Emmanuel confirme également : « *Cependant et sans conteste la question de l'articulation nouvelle entre la ville, et le port est également primordiale dans la stratégie de reconversion car elle se révèle de plusieurs réalités géographiques, économiques, culturels* »⁶⁷.

La figure qui suit permet de visualiser sous forme de cinq chorèmes⁶⁸, les stades d'évolution de l'interface ville port, en passant de la ville port pré-industrielle où l'imbrication des deux entités était totale et allant jusqu'à la reconquête urbaine du port commerciale.

Bien que cette schématisation illustre clairement la dynamique de mutation des espaces portuaires mais le processus de reconversion des ports à travers le monde n'est pas similaire, par contre le schéma s'adapte mieux au port nord américain c'est-à-dire les premières générations de reconversion. Car en Europe, il n'est pas rare de voir une reconquête du port et du front d'eau (chorème E) même, lorsqu'il n'y a pas eu un retrait total des activités portuaires (chorème D).

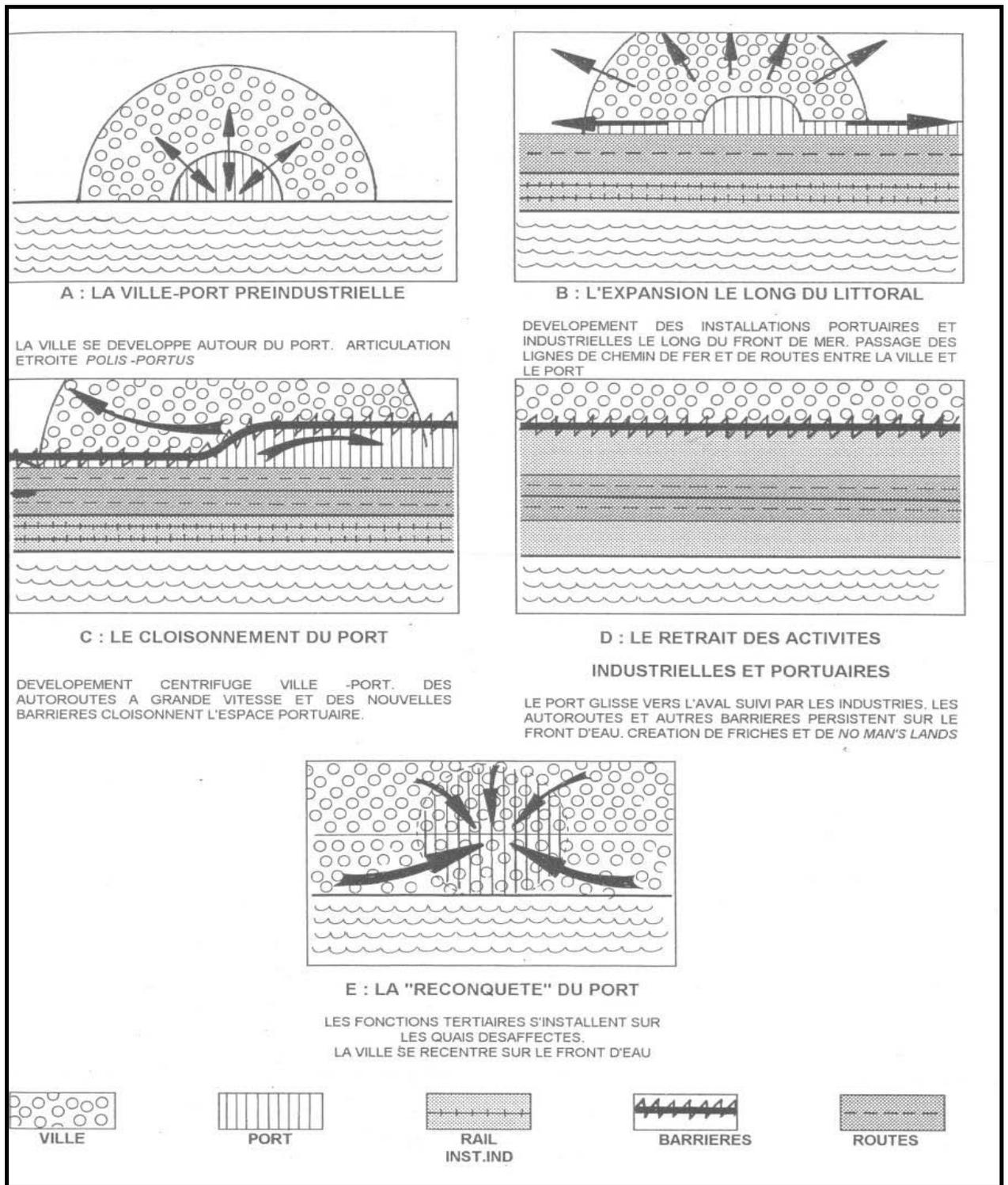
A cet égard, il y a consensus sur ce point à travers les différentes organisations et associations ville-port, désormais le discours est orienté vers un nouveau concept, celui de la mixité économique ville port. Il s'agit de plus en plus de réfléchir à une articulation nouvelle entre ville et port, de manière à ce que le port puisse conserver certaines fonctions en ville.

⁶⁶ WANG, J. J., OLIVIER D, « L'administration des ports et la relation ville-port en Chine », in *les Cahiers Scientifiques du Transport* N° 44/2003

⁶⁷ L'interface ville/port, espace - système en mutation l'exemple de Nantes par: Boubacha Emmanuel Editeur: (1997)

⁶⁸ Un chorème est une représentation schématique d'un espace choisi. Il n'est pas une simplification de la réalité, il vise à représenter toute la complexité du territoire à l'aide de formes géométriques. Même s'il semble simplificateur, le chorème est réalisé de façon rigoureuse et il tiendra compte de toute la dynamique présente sur le territoire étudié. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Chor%C3%A9matique>

Figure 1: les stades d'évolution de l'interface ville port



Source : Gravari-Barbas 1996 ⁶⁹

⁶⁹ GRAVARI-BARBAS M. : La reconquête des ports urbains : le cas de Baltimore. Vers une évaluation critique, in PERON F. et RIEUCAU J. (dir.), *La Maritimité de la fin du XXème siècle : quelle signification ?*, Paris, l'Harmattan, 1996

Prospectivement cette réflexion et souhait est seulement nostalgique car en réalité la délocalisation des activités portuaires devient une nécessité économique, d'ailleurs nous avons consacré un chapitre entier sur la réalité technique et économique de la fonction portuaire dans le but de mieux appréhender cette réalité incontournable.

3-2 L'activité portuaire est éjectée du centre ville, pourquoi ?

La révolution des transports maritimes et la recherche de grands espaces vont de paires avec le développement des zones industrielles portuaires ZIP, ou Maritime Industrial Development Areas MIDA , pour les anglo-saxons en dehors des villes. C'est ainsi que les industries de la pétrochimie, la raffinerie, la sidérurgie et même de l'industrie légère, se retrouvent non plus à proximité du port traditionnel, mais dans ces zone industrielles portuaires. MARSEILLE illustre parfaitement ce cas classique : les activités industrielles sont situées sur la ZIP de FOS depuis 1965, à 40 km du centre-ville.

Ceux sont en réalité les nouvelles exigences techniques modernes qui obligent les activités portuaires en quête de territoire mieux adapté avec le gigantisme naval et la conteneurisation, un mode de transport encore plus intensif dit « intermodal » ou « multimodal » apparu dans les années 1980 va hâter la tendance des ports à quitter les centres urbains.

3.3 Enjeux des potentialités des friches portuaires.

Bien que la nature spécifique de ces territoires présentant des contraintes pour une éventuelle récupération, ces derniers forment un immense potentiel pour les villes, notamment en termes de revalorisation de l'image, d'un accroissement économique, d'une recomposition d'un espace en accord avec le contexte socio-économique et les nouvelles aspirations des citoyens. C.CHALINE ,R.MALTA, et P.Hall sont en commun accord quant à l'existence de trois facteurs majeurs encourageant la reconquête de ces friches, il s'agit notamment de :

- Nouvelle centralité : la mise à disposition de grands espaces sous-utilisés en plein cœur de la ville.
- Nouvelle économie : la rapide ascension du secteur tertiaire en parallèle avec le déclin des activités industrielles.
- Nouvelles sensibilités : la relation que le public tient avec le front de mer, relation qui va pouvoir être réactualisée.

Il est important de signaler que même sans la présence de friches portuaires à grande échelle, la reconquête du front de mer peut être réalisée selon le contexte et la stratégie des acteurs, vouloir par exemple revaloriser un paysage portuo-industriel.

Si le retour sur le front de mer est une occasion à saisir en terme de revitalisation économique pour les acteurs politiques, il formalise également le souhait des habitants de renouer le contact avec le bord de l'eau, perdu par le développement des installations portuaires. Ce retour est soutenu d'avantage par l'évolution du tertiaire et le déclin des industries traditionnelles.

La reconquête de l'interface ville/port et le retour par conséquent sur le front d'eau, n'apparaît cependant pas immédiatement après que des terrains soient devenus vacants. Un temps de latence est souvent observé, d'une part parce que ces espaces délaissés apparaissent d'abord comme indésirables ; leur image est liée à celle du déclin socio-économique de la ville-port, et leur vacuité a un caractère répulsif autant pour les habitants que pour les investisseurs.

Chaline justifie cette attente en soulignant que : « *D'autre part, parce que le phénomène de délaissement est subi et rarement planifié, ce qui a eu pour effet de prendre de court tant les décideurs politiques que les aménageurs* »⁷⁰

Il s'avère qu'une période de transition entre deux situations contrastées a toujours existé, apparait comme un phénomène normal, dans le même sens d'idée, Chaline révèle que « *les premières réactions consistèrent souvent à ne voir dans les cessations d'activités que des péripéties cycliques et à rechercher l'aide de l'Etat pour maintenir l'outil de travail. Telle fut l'attitude des municipalités de l'East End londonien dans les années 1970 sur le territoire en déshérence des dock lands* »⁷¹.

Il s'agit donc bien au début d'une absence de perspective de réutilisation voire même d'une longue négligence⁷² comme ajoute également CHALINE « *une négligence qui conserve ces territoires maritimes dans une inertie, un immobilisme qui ne pourra se résoudre sans un investissement important d'énergie en termes de pouvoir, d'argent et de temps* »⁷³.

Même la disponibilité financière n'excluant pas la lenteur des projets de reconversions, d'après la littérature liée à la stratégie de reconversion des espaces portuaires en état de friche, considère

⁷⁰ Claude CHALINE et Rodrigues MALTA, 1994, op.cit,p39

⁷¹ Claude CHALINE ,1999, op.cit ,p33.

⁷² Nous verrons dans le chapitre relatif à l'analyse de l'aire d'étude qu'il y'a également une négligence de l'état envers ses espaces délaissé mais nous allons découvrir ensemble que les causes ne sont pas les mêmes entre les deux rives de la méditerranés.

⁷³ Claude CHALINE et Rodrigues MALTA , 1994, op.cit,p39

que cette lenteur diffère d'un pays à un autre selon l'état de la gouvernance et la nature des acteurs impliqués. A cet égard nous avons souligné dans le chapitre précédent que la disposition institutionnelle est également un facteur déterminant dans l'élaboration du projet urbain de régénération. A titre d'exemple Chaline a mentionné que le projet de Marseille enregistre un retard important par rapport à celui de Gènes, de Barcelone et renvoi par conséquent cette décadence, à la gestion des ports français qui affichent un retard en matière de réforme réglementaire, ils demeurent autonomes et gérés par un support institutionnel public, hermétique. Rendant dès lors la mise en place d'un projet de reconversion basé sur la négociation entre acteurs urbains et portuaires une action plus lente, et fastidieuse. L'opération EUROMED était une forme et une occasion de rattrapage.

Par contre aux Pays-Bas, les ports appartenant à la municipalité, la collaboration entre ville et port existe donc en amont. Notons que la période de la dissociation entre la ville et le port de même que de la mise en place d'une stratégie de reconversion varie énormément d'un exemple à l'autre. Mais généralement, le port quitte progressivement ses installations (situé désormais dans des urbaines), cédant peu à peu à la ville ses terrains devenus définitivement vacants, comme à Londres ou à Lisbonne par exemple. Dans d'autres cas encore, il n'y a pas à proprement parler la formation de vastes friches portuaires, mais bien plutôt un réaménagement continu d'espaces dégradés, comme c'est notamment le cas à Marseille (CHALINE).

Les opportunités et les potentialités offertes par les espaces portuaires délaissés, varient donc selon les différentes échelles de temps mais également selon la morphologie de l'infrastructure portuaire, selon leur étendue spatiale, leur distance, les séparant au centre et sa dynamique urbaine. Il ressort que la croissance urbaine et économique, combinées avec le manque d'espace à l'échelle des entités urbaines centrales favorise, fortement la reconquête des friches portuaires.

4- Les enjeux d'une régénération de la zone d'interface urbano-portuaire.

4-1 Une centralité recherchée.

CHALINE identifie la centralité, « *par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations)* »⁷⁴ constitue en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait en effet de freiner l'étalement urbain favorisé par la dynamique urbaine, mais également de restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité.

⁷⁴ Claude CHALINE et Rodrigues MALTA , 1994, op.cit,p49

Toute fois il est important de lever l'équivoque sur la réalité des concepts rencontrés dans la littérature liée à la thématique pour identifier la problématique de la centralité tel que « le retour à la centralité » ou « recherche une centralité perdu ». Ces formules sont utilisées généralement lorsqu'il s'agit des pays occidentaux Nord-Américains. Par ailleurs on ne peut pas transposer cette logique à notre cas d'études, le contexte présente une problématique différente.

En effet depuis la moitié des XXe siècles, ces villes se sont étendues en périphérie avec la généralisation de la voiture, conduisant les populations à haut revenu à quitter le centre-ville pour venir occuper ces quartiers périphériques. Alors que les populations pauvres, sans emploi et sans qualification particulière habitent toujours aux centres. Ensuite à travers les différentes opérations de réhabilitation drainant une valorisation des entités centrales, notamment ces habitants de revenus modestes ne peuvent plus supporter les charges induites. Les autorités se sont confrontées de nouveau à un phénomène de gentrification.

Tandis ce qui fait consensus dans la littérature c'est qu'il y a toujours une ambition pour découvrir une centralité nouvelle ,C.CHALINE révèle que : « *dans la majorité des grandes cités portuaires pour lesquelles le front d'eau ne constitue pas seulement un souhait de dépolluer ses espaces en friche mais bien plutôt un espace aux potentiels multiples, politiques, économiques, fonciers. La régénération urbaine intervient comme une réponse à la crise des centres* »⁷⁵

L'on verra dans notre cas d'étude à Annaba que le besoin de la reconversion est plus important car il s'agit d'un centre en quête depuis très longtemps d'un support sur lequel il peut se développer et de s'aérer. La reconversion au niveau du centre permet également de valoriser la ville et de s'adapter avec les nouvelles données telle la compétitivité métropolitaine.

Dès lors une recherche d'une promotion d'image d'abord on misant sur les activités tertiaires devenues une nécessité et une logique incontournable sur laquelle s'appuie la reconversion.

Autre équivoque que nous voulons lever également est la notion du centre et celle de la centralité, qui ne veulent pas dire la même chose.

Le centre, une notion qui semble mieux identifier mais quand elle est associée à la centralité pour une redéfinition ça devient problématique, et souvent conflictuelle. Plus encore, dans certaines situations, la centralité se trouve ailleurs que dans le centre.

⁷⁵ Claude CHALINE, 1999, op.cit

La centralité n'est pas aussi facilement identifiable que le centre. On perçoit et on nomme un centre, par contre on évalue et on mesure la centralité il existe ainsi des centres sans centralités.

A priori, la centralité ne serait le fait d'être centrale. « *Elle pourrait être définie comme étant la qualité du centre. Dès lors, elle désigne les attributs du centre, c'est-à-dire son contenu.* »⁷⁶

Par contre, le centre est le lieu et l'espace qui renferme la centralité, c'est donc un contenant. Si la définition géométrique du mot « centre » se traduit par une transposition spatiale, le concept urbanistique ne peut se réduire à cette dimension. Il recouvre une réalité plus complexe.

D'après le petit Larousse, il est comme « le milieu d'un espace quelconque, point de convergence, de rayonnement de diverses forces... ».

« *Un centre est habituellement identifié comme un lieu spécifique caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation de dominance.* »⁷⁷

C'est au niveau du périmètre du centre que les surfaces sont plus chères, et contiennent des fonctions supérieures par excellence. En d'autres termes le centre serait le lieu où les habitants reconnaissent leur ville, et s'identifient à elle à travers les symboles qu'elle expose. A ce propos, dans sa définition du centre, JPLévy confirme que « *le centre n'est donc pas que cet espace fonctionnel que le XXème siècle issue de zonage. Il est un espace chargé de signes et de symboles que lui donnent un contenu bien peu fonctionnel, ou qui va largement au delà* »⁷⁸.

Le centre s'identifie à un lieu et à un espace statique alors que la centralité est une notion dynamique en quête des lieux favorables pour son émergence et sa gestation qui s'apparente à des mutations et à des translations.

4-2 Le tertiaire un alternatif à l'industriel.

L'émergence des activités tertiaires sur le front d'eau permet également à la ville de construire une image tournée vers l'avenir, le passé étant représenté par les fonctions industrielles et portuaires d'alors. C. CHALINE révèle que « *le caractère maritime des nouvelles activités tertiaires de front d'eau procède plus de l'imaginaire que d'une relation organique obligée* »⁷⁹

Il recense par ailleurs les activités suivantes comme faisant partie du tertiaire de front d'eau :

⁷⁶ Messaoud BOUDRA, « renouvellement du centre originel de la ville de GUELMA par la démarche du projet urbain » Mémoire de magistère en urbanisme ,2010.

⁷⁷ Messaoud BOUDRA, 2010, op.cit

⁷⁸ LEVY JP, « centres villes en mutations », CNRS, Paris, 1987, p71

⁷⁹ Claude CHALINE et Rodrigues MALTA , 1994, op.cit P51

- Activités scientifiques et de recherche d'orientation maritime.
- Activités culturelles et récréatives : le thème maritime se prête évidemment à ces activités qui constituent dans certains cas la majeure partie du fond de mer. On y retrouve des équipements tels qu'aquariums, marinas, musées de la Mer et de la Navigation comme à Gênes, etc.
- Activités commerciales : Les Etats-Unis sont les premiers à installer ces activités sur le front d'eau : World Trade Centre aux festivals market places.

4-3 La promotion de l'image de la ville portuaire : L'eau comme nouvel élément

Bien que les activités tertiaires ne dépendaient pas fonctionnellement de la présence de l'eau mais celle de l'époque contemporaine adhère une vision systémique, ce n'est pas la fonction elle-même qui est recherchée mais plutôt ce que peut engendrer cette fonction en adéquation avec un paysage urbain aussi attractif.

C. CHALINE estime que : « 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. L'eau de la ville-port moderne est alors considérée comme décor, comme miroir des activités urbaines, et la pratique qui en découle ressemble bien souvent une contemplation d'un spectacle »⁸⁰

4-4 Le passage du local au global : mondialisation et métropolisation en épreuve

La tertiarisation du front d'eau et la mise en valeur de l'eau comme décor urbain constituent une sorte de « vitrine sur les quais » dont l'enjeu principal, à l'heure de la mondialisation est celui de la promotion de la ville-port auprès des investisseurs internationaux potentiels et du secteur touristique. Par ailleurs les villes-ports ayant toutes connues une période de crise, un retournement de leurs images, leur semble nécessaire pour revaloriser leurs économies et permettre leurs entrées dans le « club des métropoles mondiales ». De Baltimore à Barcelone, en passant par Glasgow, nombreuses sont les villes qui sont passées par cette logique. Pour conforter cette image nous avons montrés précédemment, qu'il est devenu une pratique habituelle pour les villes-ports de faire appel à des architectes mondialement reconnus pour la construction de certains édifices⁸¹.

⁸⁰ CANTAL DUPART, M., CHALINE C. « *Le port cadre de ville*, AIVP », L'Harmattan, Paris, 1993

⁸¹ Comme à Bilbao avec son célèbre « musée Guggenheim » de Franck O. Gehry et la tour à Marseille de l'architecte Zaha Hadid érigée à l'interface ville/port

Il ressort ainsi que la reconversion constitue un réel défi pour les villes-ports. Promotion de la ville portuaire, valorisation économique, reconversion, nouvelle qualité de vie, autant de concepts utilisés aujourd'hui dans la stratégie urbano-portuaires et qui versent tous dans le principe de la régénération urbaine.

Par une lecture rétrospective, les villes qui ont connu déjà une reconversion de leur interface, leur nouvelle configuration affiche une image uniforme, les mêmes « ingrédients » et les mêmes fonctions. Cette tendance des villes portuaires à s'imiter pourrait s'identifier au phénomène de globalisation et de mondialisation des villes.

Néanmoins les enjeux et la stratégie de reconquête n'est pas une recette uniforme ni un standard, chaque site possède sa propre problématique. Bien qu'ils s'inscrivent sur une thématique assez similaire, mais chaque ville portuaire conserve sa propre identité géographique, ses racines culturelles, historiques. En outre la politique urbaine envers la régénération urbaine n'est pas la même.

Conclusion.

Les villes portuaires sont essentiellement caractérisées par leur front de mer or aujourd'hui il n'est plus possible de penser l'urbanisme de la ville portuaire seulement en termes de reconversion du front de mer. La façade maritime doit être articulée au reste de la ville et les projets de reconversion doivent s'insérer dans des stratégies globales de requalification ou de renouvellement de la ville dans sa globalité.

De nombreuses villes- ports n'ont aucune friche portuaire mais cherchent toutefois à en créer, afin de se développer sur le plan urbain. Leur port en position centrale, reconvertir ce dernier engendre une redéfinition de la centralité de la cité par le remplacement des activités portuaires et industrielles devenues obsolètes par du tertiaire. Les résultats positifs des premières générations ont transformé ce qui était encore un essai en une opportunité à saisir pour redéfinir le destin d'une ville.

La ville d'Annaba présente un potentiel important à explorer dans le cadre de cette thématique. En effet tous les ingrédients et les concepts évoqués durant cette approche théorique, trouvent leur place du moins physiquement dans la configuration du site. Les conséquences socio-économiques (déclin, chômage, insécurité ...) y existent également.

Cependant penser à engager un projet de reconquête à l'image des villes portuaires dans le monde, le discours devient plus complexe. Cela est lié à de multitude paramètres, qui méritent un diagnostic global de l'état physique actuel, une compréhension profonde de la situation des acteurs et de la politique urbaine en générale; autant d'éléments de réponses à traiter dans les chapitres suivants. Nous nous attarderons particulièrement sur l'activité portuaire sous la vision économique.

CHAPITRE TROISIEME : ANALYSE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DES PORTS.

Introduction.

Dans le chapitre précédent nous avons vu comment la ville et son port constituent un couple solidaire partageant le même destin. L'essor de l'un est conditionné par le développement de l'autre.

Dans ce qui suit nous allons voir comment le critère économique se positionne en facteur déterminant qui a toujours orchestré l'essor de la ville portuaire et son arrière pays. Les experts confirment que le port est tout d'abord créateur de richesses par la prestation de services qu'il vend, dont les retombés de ces richesses seront redistribués par la ville.

En terme économique la mesure d'une ville portuaire s'appuie conventionnellement, sur son trafic portuaire. Les chiffres sur le volume des échanges, constituent des indices de comparaison et d'indicateurs essentiels pour l'évaluation de l'infrastructure portuaire et de son état de modernité et technologique.

Le gain de temps et le coût et les capacités de manutention sont parmi les invariants incontournables et déterminants dans le choix d'un port par les partenaires portuaires et armateurs. La capacité d'un port à drainer le flux depuis l'arrière pays et son niveau d'insertion dans le réseau maritime international, sont des critères d'évaluation du poids économique de celui-ci.

DUSQUET confirme l'importance du réseau dans l'évaluation du port : « *Les changements d'échelles induits par l'évolution des transports terrestres et maritimes placent désormais les ports au sein de chaînes logistiques dont l'étendue dépasse bien souvent les besoins de la seule ville littorale* »⁸².

⁸² Ducruet C. Activité portuaire et villes, Pumain D. et Mattei M.F. (dir.) « Données Urbaines », in Economica, Paris 2011

1- Outils nécessaires pour la compréhension de l'activité portuaire.

1-1 -Mesure et évaluation du trafic.

Dans un contexte concurrentiel, le trafic portuaire sert souvent à comparer les ports entre eux. Ce trafic est le résultat d'un ensemble d'opérations physiques effectuées sur les terminaux des ports depuis la manutention des marchandises sur les terminaux jusqu'au simple transfert selon la disposition du produit (solide, vrac liquide). « *Le tonnage total se décline selon les sources en types de cargaisons, balance des flux (import, export) et échelle de trafic (nationale, internationale). De par la nature même du transport maritime, qui concentre environ 90% du commerce mondial en volume,* »⁸³. Cependant, la conteneurisation a permis la diversification du trafic vers des produits à plus forte valeur.

1-2-La conteneurisation et les terminaux à conteneurs.

Le trafic conteneurisé a réussi à faire bouleverser les pratiques de manutention ancienne de par ses avantages techniques et fonctionnels dans ce sens DUEQUET révèle « *Le trafic conteneurisé est spécifique par sa plus grande valeur marchande (environ 50% du commerce mondial), et par l'inter modalité qu'il implique à terre* »⁸⁴. Le trafic portuaire est donc plus ou moins spécialisé. « *La pondération du trafic permet d'atténuer le « poids » des marchandises à faible valeur et nécessitant peu de main-d'œuvre à quai, comme les vrac, par rapport à celles moins « lourdes » mais générant plus d'emplois, comme les marchandises générales et les conteneurs* »⁸⁵.

Le trafic conteneurisé devient l'indicateur le plus facile d'accès au niveau international permettant de hiérarchiser les ports. Cette nouvelle donne dans le transport maritime avait suscité un bouleversement dans l'organisation logistique des espaces portuaires suivit par un mouvement grandissant de construction de nouveaux terminaux. Tous les grands ports maritimes ont leurs projets de terminal à conteneurs portuaires. Ces nouveaux aménagements devront répondre à la croissance du trafic conteneurisé et de disposer d'infrastructures adaptées aux navires porte-conteneurs nécessitant plus d'exigences techniques.

⁸³ Ducruet C. *Activité portuaire et villes*, Pumain D. et Mattei M.F. (dir.), 2011, op .cit

⁸⁴ Ducruet C. *Activité portuaire et villes*, Pumain D. et Mattei M.F. (dir.), 2011, op .cit

⁸⁵ Charlier, J. « Sur le concept de tonnages pondérés en économie portuaire », in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Vol. 29, 1994

1-3-Armateurs et acteurs portuaires.

Dans ce nouveau contexte le choix du port prend une part importante dans la stratégie des armateurs dont leurs soucis fût toujours la fiabilité du port et la qualité de service qu'il offre sachant que le port est le lieu où, le navire perd de l'argent. Pour attirer donc des trafics il faut réduire la durée de l'immobilité du navire.

Le but est de rationaliser les transbordements et de garantir au mieux la performance du transport. Dès lors des investissements lourds sont incontournables pour la survie de l'activité portuaire. Cependant le coût exorbitant de ces investissements suscitant des acteurs publics d'établir des partenariats avec les armateurs dont la forme diffère d'un port à un autre voir d'un régime à autre. La forme de ses partenariat va de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure jusqu'à l'installation des portiques de manutention et même de la réalisation des terminaux dans un cadre de concession ou privatisation. *« Dans ce contexte de développement soutenu du trafic conteneurisé, l'exploitation des terminaux à conteneurs est devenue une activité de premier plan »*⁸⁶

A priori à l'échelle mondiale, le conteneur et ses exigences marquent une nouvelle étape dans le développement des zones portuaires. Le port d'aujourd'hui doit répondre aux exigences des armateurs et les grands manutentionniste dont leurs rôles procurent plus de places dans le trafic portuaire qu'à l'époque ancienne. Désormais actuellement la concurrence ne se situe pas entre les ports, mais elle s'effectue davantage entre les opérateurs de terminaux.

En termes de stratégies de croissance les manutentionnaires mondiaux restent principalement axés sur l'implantation dans des zones à fort potentiel de développement, notamment en Asie du Sud-est. Leur stratégie peut également passer par l'acquisition de la gestion de nouveaux terminaux à conteneur par le rachat de groupes⁸⁷.

*Parallèlement au développement de ces grands groupes spécialisés sur les sites portuaires, les armateurs de lignes régulières s'intéressent eux aussi, et de plus en plus, aux terminaux à conteneurs*⁸⁸.

⁸⁶ Journal de la Marine Marchande du 29 juin 2007, N°4567/4568, « Les équipementiers profitent de la mondialisation », Loïc Salmon, p.23

⁸⁷ Le secteur est structuré autour des grands opérateurs de terminaux, aux premiers rangs desquels on trouve Hutchinon Port Holdings (HPH), Port of Singapore Authority (PSA), APM Terminals (groupe AP Moller), Peninsular & Oriental Ports (P&O Ports) et Eurogates Cornier J-C Journal Le Marin, hors-série novembre 2002, p.12

⁸⁸ Journal Le Marin, hors série novembre 2002, « Compagnies : intégrer ou non le terminal portuaire », p.2

Il en ressort que l'avènement du conteneur a changé la compréhension du transport maritime. En peu de temps, les armateurs ont pu adapter leurs méthodes de travail et investir dans des navires coûteux, des flottes de conteneurs et dans des installations adéquates au trafic conteneurisé.

1-4 Gouvernance des espaces portuaires.

Face à cette nouvelle logique, le support de gestion prédéfini, ou négocié serait le principal critère d'attraction des opérateurs. Les dispositions juridiques et institutionnelles détermineront ensuite l'installation des armateurs ainsi que leurs formes d'exploitation. A l'heure de la mondialisation et de la globalisation, plusieurs ports dont la gestion ressort de l'acteur portuaire public seront contraints d'introduire des modifications institutionnelles. Ce mode de gestion devient une contrainte et entrave le développement de ces espaces portuaires et même urbains, il doit impérativement passer au partenariat avec les opérateurs et acteurs privés.

Certains Etats, comme le Royaume-Unis dans les années 1980, sont allés jusqu'à engager des procédures de privatisations des ports. Quant à la France dont la réglementation n'a pas évolué, « *semble bien aujourd'hui décidé à s'engager dans ce mouvement de réforme portuaire pour attirer les opérateurs en leur permettant de contrôler tous les paramètres de leurs activités. Des procédures ont été accompagnées par une souplesse et plus d'ouverture.* »⁸⁹

Il faut noter que les ports français ne figurent pas dans les dix premiers ports mondiaux dont les experts renvoient ces causes au régime rigide des autorités portuaires et leur réticence envers la privatisation. Ce retard s'est répercutée sur les opérations de régénération des interfaces port ville. A priori cette réticence est mal évalué l'auteur explique « *L'entrée des acteurs et des financements privés ne doivent pas faire craindre une privatisation mais au contraire permettre d'optimiser la productivité et la compétitivité de l'activité d'opérateur de terminaux. Les conflits sociaux incessants qui ne rendent attractive, ni l'activité d'exploitant de terminal, ni les ports français, témoignent de l'incapacité des autorités à faire accepter les réformes portuaires.* »⁹⁰

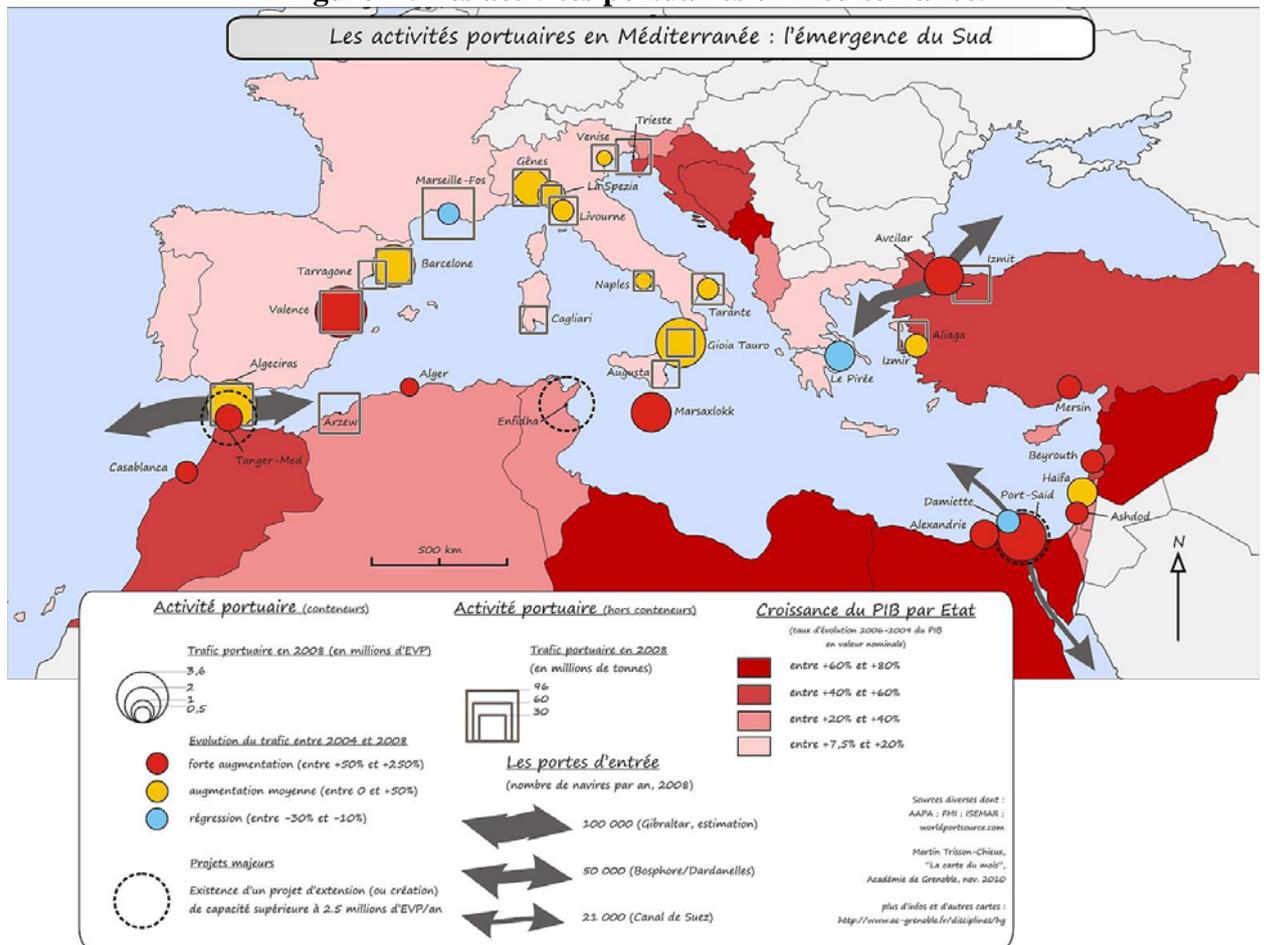
⁸⁹ Dossier de presse, Plan de relance des ports,, publié par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Mars 2008

⁹⁰ FEDI L. et REZENTHEL R: « L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux maritimes du 21ème siècle ». in *Droit Maritime Français* n° 685, p. 828 - 837. Octobre 2007

2- Aperçu sur le trafic portuaire méditerranéen.

En algérie, les instruments d'urbanisme SNAT, STRAT à l'échelle du territoire envisagent de placer la ville d'Annaba dans la course de compétitivité des métropoles méditerranéenne. Il ressort que l'aspect économique portuaire et son contexte maghrébin et méditerranéen devient un critère déterminant. Dès lors l'identification du trafic dans le bassin méditerranéen et le poids économique de chaque ville nous permet de se positionner par analogie, estimer éventuellement les carences et les handicaps. Le niveau des échanges et la réalité des données de ce diagnostic nous permettent également de déterminer les contextes appropriés de compétitivité, et par conséquent orienter la course vers des échelles plus logiques et réalistes à savoir maghrébine, régionale si non nationale.

Figure 2 : Les activités portuaires en méditerranée.



Source : Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée

Pour étayer cette approche nous avons exploité une étude élaborée dans le cadre du Projet régional, financé par le Fond MEDA de l'U.E dont l'intitulé « Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée » Rapport final Juillet 2008

2-1 Présentation économique de la zone.

La mer Méditerranée est délimitée à l'ouest par le Déroit de Gibraltar et à l'est, par le Canal de Suez et le Déroit du Bosphore, compte parmi les zones d'activités maritimes les plus denses du monde. On compte 480 ports et terminaux en Méditerranée avec des mouvements de navires enregistrés, dont près de la moitié se situent en Grèce et en Italie. Environ 80 % des ports méditerranéens se concentrent dans les parties occidentales et centrales de la région méditerranéenne.

Avec 15 % du transport maritime mondial en nombre d'escales et 10 % en termes de tonnes de port en lourd (TPL), la Mer Méditerranée est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde. Les pays côtiers bordant la Méditerranée représentent environ 19 % du commerce maritime mondial en termes de volume.

La Méditerranée est une voie de transit majeure. En 2006, près de 10.000 navires, pour la plupart de fort tonnage, ont transité par la Méditerranée en provenance et à destination de ports non méditerranéens. Le transport maritime global à l'intérieur de la Méditerranée a connu une croissance régulière au cours de ces 10 dernières années et devrait encore progresser de 18 % au cours des 10 années à venir.

Les 20 premiers ports méditerranéens représentent 37 % des escales de la région et 43 % de la capacité en tonnes de ports en lourd. La plupart de ces ports se situent en Méditerranée occidentale.

La croissance économique et la demande qui en découle, devraient favoriser le développement du trafic des porte-conteneurs en Méditerranée. La plupart des grands ports construisent de nouvelles infrastructures pour la prise en charge des conteneurs dans le but de s'approprier une part de ce marché en plein essor. Les navires de chargement et de déchargement et les porte-conteneurs sont, et seront de plus en plus grands, encourageant ainsi le développement des infrastructures terrestres.

La Méditerranée est également un centre de chargement et de déchargement majeur pour le pétrole brut. Environ 18 % des expéditions globales par la mer de pétrole brut ont lieu, ou transitent par la Mer Méditerranée. Les ports nord-africains de Libye, d'Algérie et ceux d'Égypte, représentent plus de 90 % de la totalité du pétrole brut chargé en Méditerranée. Deux ports d'Afrique du Nord représentent à eux seuls 30 % du pétrole transporté en Méditerranée: Sidi Kerir en Égypte et Arzew en Algérie (voir annexe 1)

2-2 Croissance et projets de développement portuaires en Méditerranée.

Les conteneurs et le pétrole sont, depuis ces dernières années, les principaux pôles de croissance des ports méditerranéens. Les escales de porte-conteneurs dans les ports méditerranéens ont augmenté de 71 % depuis 1997. La majorité des plans de développement pour les 10 à 15 années à venir prévoient donc l'extension des capacités de réception ou la construction de nouveaux terminaux de conteneurs.

Les flux et le volume de pétrole brut, de produits pétroliers et de GNL transitant dans ces ports évoluent eux aussi. Parallèlement, les pays importateurs en Méditerranée développent de nouveaux terminaux pour varier les sources d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne le gaz naturel.

2-2-1 Les principaux ports de conteneurs.

L'activité conteneurs dans les 20 premiers ports méditerranéens a augmenté de plus de 50 % ces cinq dernières années. Selon la société de conseil Océan Shipping Consultants, la demande de prise en charge de conteneurs en Méditerranée pourrait, en 2015, atteindre 83 millions EVP par an, soit une progression de 140 % par rapport au volume de 2005. Par conséquent la capacité portuaire devrait se développer pour répondre à cette demande.

Les ports de conteneurs en Méditerranée peuvent globalement être répartis en deux catégories: les ports d'entrées desservant l'arrière-pays et les plates-formes de transbordement fréquentées par les compagnies pour transborder des conteneurs sur des liaisons principales Est-Ouest, et les services d'appoints locaux. Parmi ces plates-formes, citons comme exemples Gioia Tauro, Algésiras, et Marsaxlokk. Marseille, Gêne et Barcelone ont quant à eux jusqu'ici essentiellement joué le rôle de « ports d'entrées » pour le commerce national. (Voir annexe 2)

2-2-2 Prospective et Projets de développement des ports de conteneurs.

La plupart des principaux ports de conteneurs de la Méditerranée ont préparé des plans de développement ou d'extension pour s'adapter à la croissance du trafic de conteneurs et aux nouvelles exigences du trafic. La majorité des acteurs des grands ports de conteneurs prévoient également, au minimum, de doubler leur capacité d'accueil au cours des dix prochaines années.

Les projets qui suivent cet objectif sont déjà lancés en Méditerranée, il convient de noter que les ports seront amenés, dans une certaine mesure, à se faire concurrence sur le même trafic et en particulier dans le domaine des transbordements.

Les constructions de terminaux de conteneurs en Méditerranée se sont traditionnellement concentrées à l'ouest, en particulier dans les ports qui prennent en charge de gros volumes de transbordements. La liste ci-dessous donne un aperçu des principaux projets d'expansion :

-Barcelone prévoit d'augmenter sa capacité de réception de conteneurs pour passer de 2,3 millions EVP en 2006 à 3 millions EVP à l'horizon 2011.

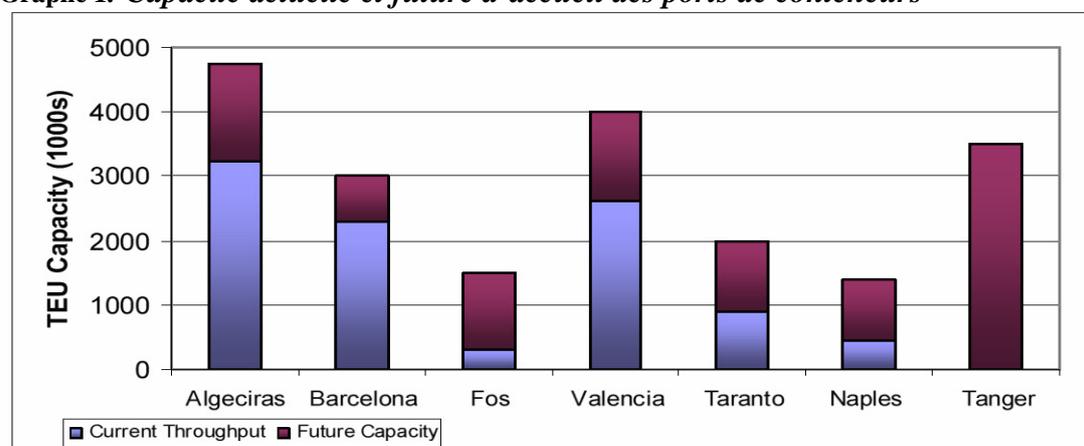
-Fos, qui n'apparaît actuellement pas dans le classement des 20 premiers ports avec seulement 0,3 million EVP en 2006, a inauguré deux nouveaux terminaux en 2008 qui lui a permis de prendre en charge 1,5 million EVP par an.

-Valence prévoit de pouvoir absorber 4 millions EVP d'ici 2015, contre 2,6 millions EVP en 2006.

-Le port de Naples, qui a réceptionné 0,44 million EVP en 2006, a prévu de développer son quai, pour faire passer le trafic de conteneurs à 1,4 million EVP d'ici 2020.

-Algésiras prévoit de développer un nouveau terminal sur une parcelle récupérée. Cela lui permettrait d'augmenter sa capacité de 1,5 million EVP.

Graph 1: Capacité actuelle et future d'accueil des ports de conteneurs



SOURCE : Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée

Par ailleurs, il est important de noter que deux nouveaux terminaux sont construits à l'est du port de Tanger au Maroc, sous le nom de Tanger-Med. L'objectif est de pouvoir prendre en charge 3,5 millions EVP d'ici 2015 et accueillir des navires faisant jusqu'à 450 mètres de long pour un tirant d'eau de 16-18 mètres. Il s'agira essentiellement d'un trafic de transbordement. La capacité de ces ports va passer de 9,8 millions EVP aujourd'hui à 16,9 millions EVP d'ici dix ans, soit une progression de plus de 70%.

2-2-3 Augmentation de la taille des navires.

Le déploiement des porte-conteneurs sera de plus en plus largement dicté par la capacité d'un port à accueillir la taille de navires que les opérateurs souhaitent exploiter. À ce jour, les plus grands transporteurs de conteneurs en Méditerranée sont les navires de « Classe E de Maersk »⁹¹. Ces navires sont déployés sur les liaisons principales entre l'Asie et l'Europe du Nord, faisant escale uniquement à Algésiras en Méditerranée. En octobre 2007, 69 navires de plus de 10.000 EVP étaient commandés, plus de 300 porte-conteneurs de plus de 4.999 EVP étaient dans les carnets de commande. Le Tableau ci-dessous présente ces navires par tirant d'eau.

Tableau3: Les commandes de Navires de plus de 4 999 EVP

Tirant d'eau	Nbre. de navires	EVP total
12-13 m	50	309 142
13-14 m	40	291 834
14-15 m	148	1 186 001
15-16 m	64	728 351
16-17 m	2	25 016

Source : Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée

2-3 Perspective de l'activité portuaire.

La croissance économique et la demande qui en découle vont continuer de favoriser le développement du trafic des porte-conteneurs en Méditerranée. La plupart des grands ports construisent de nouvelles infrastructures pour la prise en charge des conteneurs dans le but de s'approprier une part de ce marché en plein essor. Les navires « feeder⁹² » et les porte-conteneurs sont et seront de plus en plus grands, encourageant ainsi le développement des infrastructures terrestres. La Méditerranée orientale attirera une part croissante des navires de grande capacité assurant des liaisons principales en raison de sa proximité, avec les marchés émergents d'Adriatique et de Mer Noire.

Le port de Tanger dont la nature est celle d'un port de transbordement « hub » assurera la liaison entre le Maghreb et l'Europe occidentale.

Quant à L'Algérie dont ces ports, classés de première génération en l'absence d'investissement sérieux, serait obliger dans un avenir proche d'effectuer ses échanges en passant par Tanger.

⁹¹ Le nom triple E provient des trois principes entourant la création de cette classe : « Economie d'échelle, efficacité énergétique et progrès environnementaux ». Affichant une capacité de 12 500 à 14 000 EVP et 22 rangées de conteneurs Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_de_navire

⁹² Le feeder est un navire collecteur, est un navire de petit tonnage. Il a pour but la répartition, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal. Au fil des ans, des lignes régulières de navires collecteurs ont été mises en place par les armateurs comme solution au gigantisme des navires ne pouvant délivrer tous les ports. http://fr.wikipedia.org/wiki/Navire_collecteur

3- Situation actuelle des ports Algériens et leurs activités.

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée malgré leur importance en terme de terre plein et linéarité de quai. Ils ont connu depuis l'indépendance une gestion étatiste, « souffre du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs »⁹³.

Face à cette situation, depuis une décennie la législation portuaire Algérienne a connue des réformes dans la gestion portuaire. « *Cette nouvelle évolution du cadre juridique concernant essentiellement les concessions et les partenariats public-privé, entrepris dans le but ;d'attirer les investisseurs privés dans les ports, améliorer la rentabilité des ports et ainsi réduire le coût du transport, soulager l'Etat d'une partie des charges financières, , doter le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions actuelles, enfin, ouvrir de nouvelles lignes maritimes* »⁹⁴.

Des réformes engendrant des enjeux auxquels il est important d'appréhender l'état de la gouvernance du système portuaire Algérien en identifiant les nouveaux acteurs de régulation et en mesurant l'effort de l'acteur public.

3-1. Analyse des contextes portuaires et logistiques de l'Algérie.

L'effort de l'Algérie en investissement portuaire a concerné, jusqu'aux années 2.000, uniquement les ports pétroliers vue la rente que génèrent les hydrocarbures. Quant aux restes des ports commerciaux ils sont ceux de la première génération qui sont simplement des points de rupture de charge avec très peu de compétences logistiques, construits au début de la colonisation française et sont incompatibles avec l'évolution actuelle caractérisée par de grands navires. Cet état de fait oblige les armateurs qui desservent ces ports à recourir aux cargos de petite taille. Un volume de 60% se situe dans la gamme de 2.000 à 10 000 Tpl (tonnes de port en lourd). Ce sont des navires non économiques qui engendrent d'importants manques à gagner pour les chargeurs Algériens payant ainsi des taux de fret plus élevés, ajouté bien évidemment au prix final du produit.

⁹³ MOHAMMED-CHERIF F. Z « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », in *La Revue Maritime* n°480, déc. 2007.

⁹⁴ MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", in revue *L'espace politique*, vol.6, n°1, 2012

Quand au rendement portuaire des ports Algérien SETTI souligne que : « *celui de l'Algérie est le plus faible en Méditerranée, notamment en raison du sous-équipement des terminaux, de la mauvaise gestion de stockage, et des faibles tirants d'eau. Les défaillances sur le plan des superstructures sont aussi lourdes de conséquences imposant aux navires des temps d'attente hors normes (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours, à titre d'exemple).* »⁹⁵

3-2 Rang des ports Algériens en termes de compétitivité.

L'Algérie occupe la 140^{ème} place au sein du classement mondial des ports. Les tarifs des transports vers l'Algérie ont connu une augmentation de 50 % depuis l'année 2010. Il s'avère que la faiblesse des capacités de déchargement et la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité de service, de la productivité et de la compétitivité des prix.

Il demeure important que les ports Algériens puissent redynamiser leurs activités en mobilisant les ressources spécifiques, seules susceptibles d'améliorer leurs attractivités en suivant une réelle stratégie de développement.

Il ressort aussi que les ports Algériens sont ceux dénommés port traditionnels suite à leur position en plein tissu urbain voire parfois au cœur du centre ville .Cette imbrication des ports au sein de l'entité urbaine génère souvent un effet de congestion et des problèmes de fluidité du transit de la marchandise.

En 2006, un total de 126 millions de tonnes de marchandises sont passées par ces ports, ce qui a permis d'enregistrer un chiffre d'affaires de 25,5 milliards DA. En termes de chiffres de trafic, les ports les plus importants sont ceux d'Arzew, avec 71 millions de tonnes ; de Skikda avec 19,9 millions de tonnes; de Béjaïa avec 14 millions de tonnes, et d'Alger avec 10,1 millions de tonnes. Cependant en 2007 une légère progression est constaté les ports Algériens en réalisé un trafic de 130 millions de tonnes de marchandises, dont 102 millions étaient des produits pétroliers.

3-3 Déclin nécessitant une mise à niveau des structures portuaires.

Par ailleurs, il est important de noter que les équipements destinés à la manipulation de marchandises dans les ports Algériens ont besoin d'une mise à niveau et ceux servant à la gestion des conteneurs doivent être actualisés. L'organisation multimodale du trafic est quasiment absente du système de transport Algérien. Or, l'intégration de plates-formes de transit intermodal n'en est qu'à un stade de réflexion. La création de ports secs, tels qu'ils sont conçus

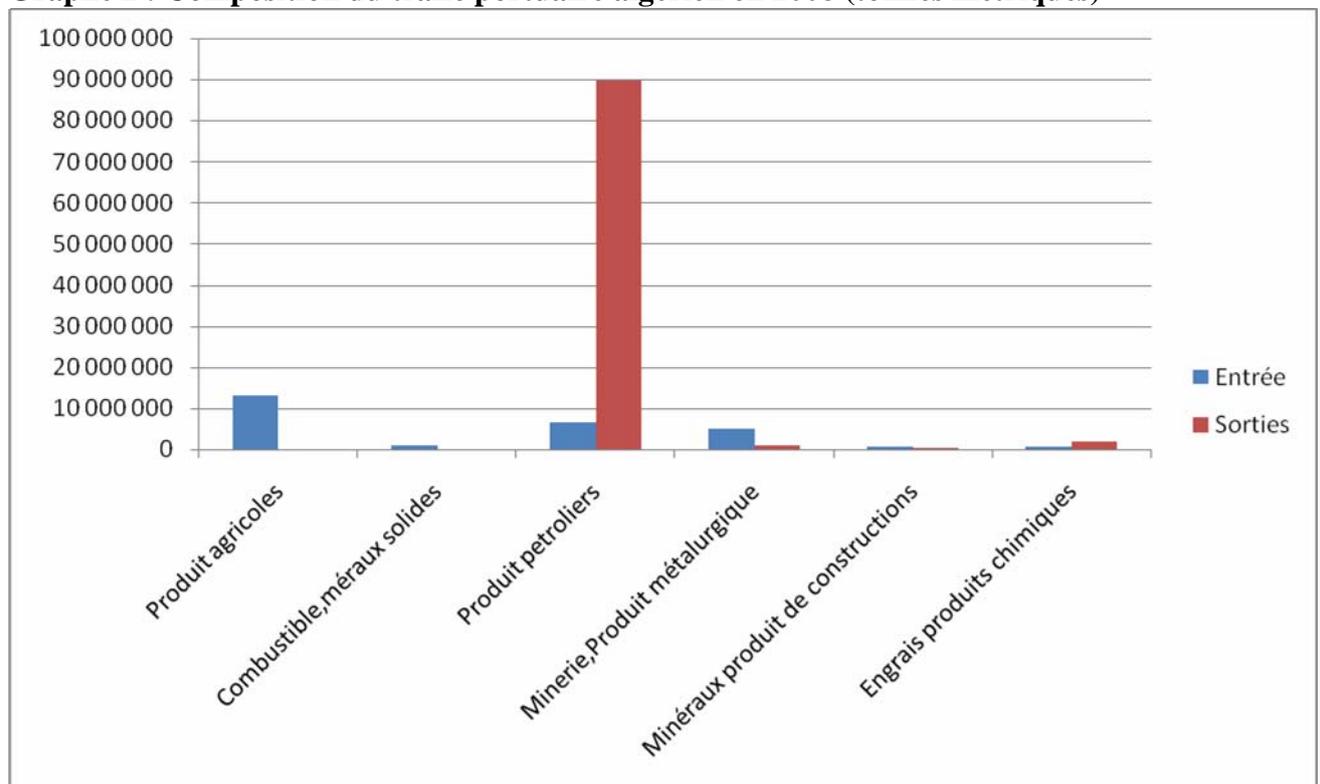
⁹⁵ SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », in *Méditerranée : Revue Géographique des Pays Méditerranéens*, n° 116, 2011 p90

actuellement, soulage certainement l'utilisation des espaces portuaires mais ne résout par les problèmes de fluidité car ils ne sont pas conçu dans une logique d'inter modalité. Autre problème semble être important devant les nouvelles données est celui de la spécialisation des ports dans le trafic portuaire alors que la logique mondiale économique tend vers la diversification.

3-4 Nature du trafic portuaire.

L'analyse des données du trafic révèle une dominance des produit pétroliers ; ceci reflète la dépendance du systèmes économique envers les exportations hydrocarbure. Cependant cette rente n'a pas été une occasion pour moderniser les infrastructures portuaires l'auteur confirme : « *Ses ports sont marqués souvent par une inadéquation entre une forte dépendance maritime et l'absence d'infrastructures portuaires modernes* »⁹⁶. Cette situation (voir Tableau 1) reflète essentiellement l'importance exorbitante des exportations de vrac liquide (gaz, pétrol), soit plus de 80% du tonnage total depuis la fin des années 1960. Un trafic de marchandises dans un seul sens marqué par une importation grandissante allait de 72% en 1979 pour atteindre 86% du total en 2009 (voir annexe 3). Ces tendances reflètent la faiblesse du système économique et commercial Algérien.

Graphe 2 : Composition du trafic portuaire algérien en 2008 (tonnes métriques)



Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie, Ministère des transports.

⁹⁶ SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., 2011, op .cit, p91

3-5 Hiérarchie portuaire et enjeux logistiques.

La hiérarchie du trafic portuaire met en valeur l'extrême spécialisation d'Arzew et Skikda, les deux grands ports pétroliers du pays, et dans une moindre mesure Bejaïa. Les autres ports ont plutôt un profil généraliste, à la mesure de la taille urbaine des villes littorales, Alger étant la plus grande ville et le plus fort trafic hors hydrocarbures (voir Tableau 2). Or malgré sa taille urbaine modeste (environ 170 000 habitants) par rapport à Alger (plus de 6 millions), Bejaïa concentre un trafic hors hydrocarbures de volume comparable, reflétant par là une certaine concurrence entre les deux grands ports généralistes. (Voir Annexe.4)

Par ailleurs le port d'ANNABA ne figure pas parmi ceux classés les plus performants à l'échelle nationale. Il révèle un trafic très timide qui ne reflète pas notamment ses atouts de par sa position géostratégique et l'importance de son arrière pays. Dans une lecture prospective ce décalage prendra plus d'écart avec notamment l'émergence du port de Djen djen, Bejaia, et Oran suite aux investissements octroyés ces dernières années.

3-6 Armateurs et manutentioniste.

Il ya lieu de noter la faible présence des opérateurs logistiques internationaux en Algérie, en l'occurrence DHL, CEVA et MAERSK n'ayant qu'un bureau chacun de taille modeste en comparaison avec les entrepôts et zones dédiées à ces mêmes opérateurs au Maroc et en Tunisie. La logistique Algérienne repose essentiellement, de fait, sur les entreprises locales (ex : transitaires). *« De tels critères ont permis de mieux différencier les ports européens par rapport à l'importance variable des transitaires dans l'intégration verticale du secteur des transports »*⁹⁷.

4. Gestion du système portuaire Algérien et état de la gouvernance.

L'Etat est le seul acteur économique dont l'activité portuaire et sa gestion y dépendait; l'Etat qui est, à la fois acteur et régulateur sous différente appellation : « autorité portuaire, entreprise nationale portuaire ». Ce mode centralisé n'a engendré que du retard, serait à l'origine du manque de productivité et de performance.

Paradoxalement à travers le monde, *« les ports ont connu des réformes importantes allant vers la privatisation, la déréglementation et la décentralisation des infrastructures portuaires dont les objectifs sont l'amélioration de l'efficacité portuaire, la réduction de l'intervention de l'Etat*

⁹⁷ MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., 2012, Op.cit

*dans la planification et la gestion des infrastructures maritimes pour réduire l'enveloppe financière à investir »*⁹⁸

Devant ce contexte mondial, à partir de l'année 2000, les autorités Algériennes réfléchissent à de nouveaux modes de gouvernance en s'associant avec des partenaires privés étrangers. L'enjeu est d'arriver à avoir le mode de partenariat public-privé qui convient aux spécificités Algériennes réticentes aux réformes domaniales. Dès lors ils optent, pour une privatisation des activités portuaires commerciales, stipulé par le décret exécutif n° 06.139 du 15 avril 2006

L'introduction de nouvelles lois allant dans ce sens a permis l'apparition et l'identification des nouveaux acteurs.

Ce changement important dans la législation portuaire devrait normalement ouvrir aux entreprises publiques et privées la possibilité d'intervenir dans le secteur portuaire.

A travers une privatisation partielle des ports, l'Etat Algérien espère obtenir l'efficacité des ports et augmenter ses capacités en infrastructures. Mais la réforme domaniale qui permettrait à l'investisseur de jouir de tous les droits d'un propriétaire n'est pas encore à l'ordre du jour⁹⁹.

A cet égard MOHAMMED-CHERIF souligne : « *Cette politique portuaire improvisée devait être adaptée aux mutations en cours, de l'économie mondiale, mais l'Algérie connaît un retard dans le mouvement de privatisation qui a touché plusieurs ports des pays en développement tel le Maroc. Dès les années 1990, ce pays a en effet privatisé la manutention dans ces ports et les résultats ont été un dédoublement de la productivité de cette activité* ». ¹⁰⁰

4-1 L'identification de nouveaux acteurs.

En 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008. Il est également envisagé de privatiser les ports de Mostaganem et d'Annaba, telles sont les ambitions des autorités portuaires centrales.

Le nouveau partenariat vise à induire une baisse des coûts et de la durée du passage dans le port : « *Selon des données officielles, 70 navires attendaient en moyenne chaque jour pour s'arrimer à un quai en 2009, ce qui a coûté à l'état 700 millions de dollars par an de dédommagement* ». ¹⁰¹

⁹⁸ COMTOIS C. et SLACK B., « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance ». in *Les cahiers scientifiques du transport*, n°44, 2003 .

⁹⁹ Le groupe algérien CEVITAL a demandé l'autorisation de la construction d'un *hub* portuaire à Cap Djinet, mais sans résultat.

¹⁰⁰ MOHAMMED-CHERIF F. Z. 2007 , Op.cit

¹⁰¹ MOHAMMED-CHERIF F. Z. 2007 , Op.cit

Il ressort donc que les ports Algériens sont en retard dans les qualifications requises pour un terminal moderne. Pour faire face il est prévu dans les nouvelles lois que les opérateurs étrangers se chargeront de la mise à niveau.

Les premières réformes institutionnelles en matière de l'organisation du système portuaire Algérien ont fait l'apparition d'un partenariat privé étranger, en l'occurrence l'Emirati Dubaï World Ports (DWP). Par ailleurs, Djazaïr Port World (DPW), une deuxième entreprise « joint-venture » a officiellement été créée le 15 février 2009, troisième opérateur mondial dans les terminaux à conteneurs, a pris les commandes du terminal à conteneurs du port d'Alger.

Après le port d'Alger, le Djazaïr Port World a également obtenu la concession du port de Djendjen. Ce port en eau relativement profonde est destiné à devenir un véritable port de transbordement dont l'objectif est d'accroître le trafic pour atteindre 1,5 million d'EVP (conteneurs) par an, alors qu'il se situe à moins de 100.000 EVP en 2009, l'année de la conclusion du contrat. L'entreprise « joint venture » conclue avec un opérateur étranger et un contrat a été signée par le port de Bejaia avec le singapourien PORTEK.

« Les ports algériens ont besoin autant de savoir-faire étranger que d'une injection massive d'argent public, et, l'état est appelé à doubler ses investissements »¹⁰².

Bien que les réformes décidées il y a quelques années ont été fructueuses grâce au décret de n° 06.139 du 15 avril 2006. Néanmoins des zones d'ombres affectent toujours la visibilité de la gestion portuaire et des opérateurs privés. Il s'agit également de délimiter de façon claire les activités relevant du ressort de la puissance publique et celles relevant du secteur (commercial) concurrentiel qui demeure confuse.

Dans ce sens ces réformes restent, marquées par une lourdeur bureaucratique, à la hauteur des objectifs étant de permettre aux ports Algériens de rattraper leurs retards sur leurs concurrents méditerranéens. Un retard qui se manifeste par une faible productivité des terminaux et un coût plus élevé que celui des concurrents. *« Un fret Marseille –Alger coûte 40 % plus cher qu'un Marseille – Tunis, les transporteurs facturant le manque de performance du port d'Alger »¹⁰³.*

Dans un souci d'améliorer les performances portuaires, les autorités publiques élaborent des programmes de développement. Comportant essentiellement des opérations d'extension.

¹⁰² Amine L « Vers une autorité de régulation » in , Le Quotidien d'Oran, 22 mars 2009

¹⁰³ Radhia TADJINE ; Malika AHMED ZAID « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens » in REG MED, Rapport, Difficultés des passages portuaires(2007)

4-2 .Projet de l'acteur public en quête de performance.

Le Ministère des Travaux Publics a alloué plus de 100 milliards de dinars, dans le cadre du plan quinquennal 2010/2014, pour financer une soixantaine de projets de réalisation et d'aménagement de plusieurs infrastructures portuaires. Néanmoins ses allocations financières sont estimés relativement insuffisantes .Dans un contexte régional comparatif, la somme de 100 milliards DA reste bien en deçà des espérances des autorités portuaires, les auteurs confirment : « ,,,,,, le gigantisme du port Med II de Tanger qui a suscité un investissement global de 3 milliards d'euros pour un seul port.. Les autorités publiques s'attendent ainsi à la création de quelque 18.000 emplois dont près de 3.000 directs grâce à ces projets au moment où l'on préconise la création de 145 000 emplois à Tanger Med à l'horizon 2015 ». ¹⁰⁴

En outre la somme allouée n'est pas versée dans la construction de nouveaux terminaux à conteneurs pour augmenter la performance et la productivité, elle est dédiée à la réalisation de 4 ports de pêche et de plaisance, le dragage de certains ports et la protection contre l'ensablement des bassins portuaires, de rivages, et l'extension de certains ports de pêche. Une maigre enveloppe est également allouée aux opérations de réhabilitation, de confortement de jetées et des quais de certains ports.

4-3. Evaluation des réformes du nouveau mode de gestion portuaire.

Si l'arrivée du singapourien PORTEK est une réussite, l'émirati *DUBAI PORTS WORLD* (DPW) peine à concrétiser ses objectifs. La nouvelle gestion du terminal à conteneurs d'Alger depuis le 17 mars 2009 n'a pas engendré d'impact significatif sur la fluidité du trafic. Comme le confirment MOHAMMED-CHERIF et DUCRUET « *Des chiffres récents montrent, en effet, que la part de DPW dans le trafic algérois a même baissé de 13% sur la période janvier-mai 2011 par rapport à l'année précédente, Même celui du trafic conteneurisé accuse également une baisse* » ¹⁰⁵.

Il ressort que le développement du trafic conteneurisé sur le terminal concédé semble souffrir de difficultés financières. Le groupe émirati veut que l'Etat soutienne ces investissements puisque ce n'est pas une concession domaniale. La «formule » de concession à l'Emirati affiche déjà ses limites, suite au manque d'expérience et les lourdeurs de gestion portuaire étatiste et l'absence du respect de l'engagement de l'Etat établi dans le contrat.

¹⁰⁴ Radhia TADJINE ; Malika AHMED ZAID,op.cit

¹⁰⁵ MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., 2012, op.cit

Le concessionnaire Emirati, en étendant son réseau aux deux ports Algériens, prévoyait réaliser des investissements à un endroit stratégique, l'Algérie pouvant jouer le rôle de passerelle entre les ports Européens de la rive sud de la Méditerranée et ceux de l'Afrique noire. DP World semble avoir surestimé cet aspect, car l'Algérie n'ayant pas de culture de la gestion portuaire privée. Par ailleurs, l'évolution des *hubs* concurrents de Djen Djen au Maroc ainsi que son imbrication entre port et zone franche ne peut que rendre le projet Algérien caduc.

4-4. Analyse prospective de l'activité portuaire

Etant donné que les ports d'Algérie ne sont pas performant pour plusieurs raisons liées à la vétusté technique des infrastructures, aux lourdeurs bureaucratiques, désormais l'introduction des réformes législatives devient obligatoire. Le résultat induit serait de confier la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères, dans le but de développer ces ports.

Bien que ces réformes ont pu attirer quelques armateurs mais sans pouvoir sortir les ports de leurs passivités. Les experts renvoient les causes au système portuaire et le mode de gestion, ce qui suscite d'entamer d'autres réformes portuaires.

Il ressort que l'aspect réticent des réformes entamées n'ont put être fructueux pour l'activité, plus de souplesse et de flexibilité sont à promouvoir. Le transport maritime ou logistique portuaire Algérien sont considérés comme l'un des moins solides de la région d'Afrique du Nord et des pays Euro-méditerranéens « *générant d'importants coûts et surcoûts (estimés à plus de 2 milliards de dollars par an),* »¹⁰⁶. Les ports commerciaux algériens, à l'exception des ports pétroliers, présentent de graves déficiences sur les différents plans. « *Il sont obsolètes et incapables de concurrencer d'autres ports méditerranéens, notamment marocains. Il n'y a pas de stratégie en matière de développement des infrastructures portuaires en Algérie* »¹⁰⁷.

Dans la plupart des ports méditerranéen de nouveaux projets de terminaux sont entamés depuis quelques années afin de s'adapter avec les exigences de la containerisation : en terme de nouvelles normes de tirant d'eau nécessaire à l'accès des navires de porte conteneurs et le terre plein, qui exigent plus d'espace pour s'équiper de portique de manutention ou l'ère des grues est progressivement dépassé .

¹⁰⁶ Abdelhamid BOUARROUDJ, Consultant, quotidien le soir édition du 13 Février 2013

¹⁰⁷ Abdelkader BOUMSILA consultant et ancien PDG du port de Bejaïa,. Intervenant lors d'un atelier-débats, initié par le Forum des chefs d'entreprises FCE le quotidien le soir édition du 13 Février 2013

Désormais dans un avenir proche les ports d'Algérie seront exclus définitivement du trafic faute de dispositions techniques et d'accessibilité mais aussi ils sont déconnectés du système de réseaux mondiaux. Dans ce contexte le président du FCE (Forum des Chefs d'Entreprises), Réda Hamiani, ainsi qu'un autre expert consultant en transport et logistique, Abdelhamid Bouarroudj, lors d'un forum n'ont pas manqué d'y faire allusion, « *l'Algérie, déjà très en retard, risque d'être dépassée à terme par le Maroc. Voire l'Algérie, risque d'être contrainte d'ici quelques années de faire transiter ses marchandises et son pétrole par la nouvelle plate forme portuaire de Nador West Med, située à 50 km du port de Tanger* ».et ce Malgré le potentiel quantitatif des ports Algériens.

5-Position économique du port d'ANNABA.

5-1 Capacité du trafic portuaire.

Une lecture des chiffres relatifs aux trafics portuaires place le port d'Annaba en position d'attente dans un contexte compétitif méditerranéen, sachant que le dernier port dans le classement des 20 premiers ports méditerranéen englobe un trafic centenaire de 376 940 EVP en 2007¹⁰⁸ or celui de Annaba a réalisé dans la même période un trafic de 30 000EVP¹⁰⁹ soit le un dixième du dernier et ce malgré la dépendance du système économique Algérien envers les exportations. Sur le plan régional et national le port d'Annaba perd sa place héritée de l'époque coloniale et des années 70. Il affiche un manque de performance et une dégradation en matière de compétitivité.

5-2 Dominance de l'activité minière.

La baisse remarquable du trafic centenaire peut se justifier par la spécialisation du trafic du port d'Annaba en l'occurrence un port minier dont l'activité date de l'époque coloniale, développée ensuite à travers la politique de l'industrialisation précoloniale. L'histoire nous renseigne également que le port a été restructuré grâce à la découverte du gisement de mine «...*Le développement du port de Bône et la mise en valeur des richesses minières de l'Est constantinois sont deux faits connexes...* » (Lespères, 1923).

Par rapport à ce contexte, et en analysant l'activité du port d'Annaba pendant la dernière décennie, les données chiffrées relatifs à l'évolution des exportations, confirme cette dépendance vis-à-vis de l'exportation des minerais de Fer et du phosphate (voir tableau N°5 Annexe 5).

¹⁰⁸ Union européenne « Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée » Rapport final Juillet 2008

¹⁰⁹ Entreprise portuaire ANNABA , journal bimestriel Edition avril 2008

Une tendance qui se confirme davantage allant jusqu'à atteindre en 2007 un taux de 98.40% du global des exportations du port. Un taux estimé inquiétant étant donné que la nature de l'activité est polluante et non renouvelable. Du moment, où sa manipulation et sa manutention se fait dans un port situé au cœur de la ville, à concentration humaine, sachant que la tendance mondiale du trafic maritime exclu davantage ces activités vers des ports extra-urbains. Désormais cette spécialisation minière du port de ANNABA devient de nos jours un handicap, soit une activité consommatrice d'espace et de terre plein au détriment de la conteneurisation.

Cet état de spécialisation ne permet par conséquent l'essor économique de l'arrière pays.

Il ressort que la diversification du trafic et le trafic centennaires sont la tendance actuelle des ports à l'échelle mondiale, ces paramètres conditionneront par la suite le flux des échanges et le choix des armateurs.

5-3 Les projets des autorités portuaires.

Les autorités portuaires locale EPA¹¹⁰ conscientes de ce déclin, particulièrement au conteneurisation, des efforts ainsi ont été déployé en quête d'attirer plus de clients et d'améliorer la productivité. A cet effet des actions ont été traduites par des opérations de restructuration en l'occurrence le projet du port sec à LAALALIG s'étalant sur une surface de 15 ha et à travers des investissements en matière de logistique de manutention voir des nouvelles acquisitions de trois grues dont une ayant une capacité de 100 tonnes , mais aussi ont misant sur des procédures plus allégées de gestion à l'image du guichet unique installé en 2012.

Le résultat de ces actions a été rapidement fructueux puisque le trafic conteneurisé « a été doublé en espace d'une année passant de 57 300 EVP au 31/08/2011 à 87 413 EVP en 31/08/2012 »¹¹¹

En somme des réformes ont pu aussi lui octroyé en décembre 2012 une certification de son Système de Management de la Qualité selon la Norme ISO 9001 version 2008 par l'Organisme Certificateur MOODY International.¹¹²

¹¹⁰ Entreprise portuaire Annaba

¹¹¹ Le quotidien d'Oran le 28 novembre 2012 in journal de l'entreprise portuaire

¹¹² <http://www.annaba-port.com/actua38.php>

5-4 Rang du port d'Annaba à l'échelle nationale.

Bien que des efforts aient fait progresser le flux du trafic et évidemment le chiffre d'affaire, mais en termes de compétitivité, le port d'Annaba demeure encore déclassé. L'émergence remarquable des ports de Bejaia, de Djenjen et de Skikda ainsi que les stratégies déployées à l'échelle centrale pour développer ces ports augmentent à priori l'écart de décalage. Si l'autorité portuaire d'ANNABA estime faire évoluer son trafic, cette évolution se mesure seulement à l'échelle locale en comparaison avec les chiffres réalisés dans les années précédentes. Mais s'inscrire dans une approche de compétitivité semble être une vision utopique, aucun chiffre, ni stratégies de développement ne peut confirmer cette approche.

Actuellement le développement portuaire en l'occurrence conteneurisé est étroitement lié à l'arrière-pays et les réseaux de distribution en générale. Le port de Bejaia, classé 2ème port d'Algérie, n'est pas le fruit du hasard. Certains facteurs ont favorisé cet état dont le principal est celui de la dynamique économique de la région auquel il est inscrit, l'émergence de Sétif, EL Eulma et El Bordj, soit une véritable plate forme d'échange économique. L'autre paramètre qui a conforté la position du port de Bejaia, est la décision à l'échelle centrale de transférer 40% du trafic du port d'Alger vers le port de Bejaia et ce pour des raisons de congestion du port de la capitale Alger¹¹³.

Concernant le deuxième port concurrentiel, à savoir Djenjen, ce dernier a eu la faveur également des autorités à l'échelle centrale. L'objectif affiché est de procéder à des investissements en vue de moderniser ses infrastructures et d'établir des partenariats avec des opérateurs privés pour qu'ils soient capables de régner à l'échelle méditerranéenne. Cette tendance a été étayée par l'aménagement de la zone industrielle de Bellara¹¹⁴ et les décisions du gouvernement, obligeant les concessionnaires à opter pour le port de Djenjen pour toute opération d'importation d'automobiles¹¹⁵.

Quant au port de Skikda bien qu'il s'est spécialisé dans les produits hydrocarbures, il reste un concurrent rude de part sa proximité avec Annaba et par rapport, aux réseaux de communication ainsi qu'avec la métropole de l'est Constantine.

¹¹³ Décision prise en amont, suivie de celle prise en Conseil interministériel le 26.06.2009, de faire transférer les arrivages de marchandises non-conteneurisées destinées au port d'Alger vers les ports de Ghazaouet, Mostaganem et Djenjen.

¹¹⁴ Bellara est une future zone industrielle située à la commune d'El Milia, et s'étend sur 523 ha.

¹¹⁵ Décision des pouvoirs publics prise en conseil interministériel du 28 juin 2009.

Conclusion.

La ville d'Annaba doit son développement et sa naissance grâce à son port. Ce dernier a fédéré des territoires dont le rayon d'influence dépasse 12 wilayas. Ce qui a généré la construction d'un arrière pays élargi et consolidé par les échanges et la dynamique induite.

A l'ère de la mondialisation, le port d'Annaba se situe au dernier rang à l'échelle nationale. Un classement paradoxal en rapport à ses atouts fonciers et liniers mais aussi par rapport à sa position géostratégique.

Devant cet état inquiétant, des investissements ont été entrepris par l'autorité portuaire dans le but d'augmenter sa productivité et d'améliorer sa performance. Mais le retard est si grand en termes économiques que ses actions restent sans effets. Ces dernières sont estimées très timides devant des ports soutenus techniquement et commercialement par les autorités centrales. Dès lors, la partie semble être déséquilibrée.

En outre, à l'heure actuelle, les performances techniques et quantitatives ne peuvent créer à seules, une valeur ajoutée. D'autres paramètres s'imposent comme l'inscription au réseau des ports méditerranéens, le partenariat, les échanges d'expériences. Ces paramètres sont de plus en plus considérés comme des critères de choix pour les grands opérateurs et armateurs.

Il s'avère indispensable de placer les atouts et potentialités inhérentes à la région en amont dans toute stratégie de développement. Par conséquent il s'agit de composer avec ce critère comme facteur de management pour un éventuel partenariat. Les enjeux dont le plus important est la valorisation économique du port d'Annaba, semblent être compliqués et complexes et ne peuvent être réalisables sans l'élaboration d'une stratégie de portée territoriale et métropolitaine avec un nouveau mode de gouvernance et de gestion de projet.

Conclusion de la première partie.

A l'origine ce sont les expériences des reconquêtes des interfaces urbano-portuaires des années 50 situées au nord de l'Amérique qui ont suscitées l'apparition des politiques de régénération. La crise des industries à cette époque, a fait disparaître les activités industrialo-portuaires provoquant l'apparition de friches accompagnées généralement, d'une détérioration des conditions économiques et sociales. En réponse à ce problème, il apparaît un urbanisme dit « défensif » mais rapidement mis en échec car il a traité le problème uniquement du point de vue économique. Des efforts ont été déployés et des recherches se sont multipliées pour adopter un autre concept et faire face aux disfonctionnements de/et engendrés par la friche sur les différents plans. C'est ainsi que « l'urbanisme de régénération » est né.

Les villes naissent depuis leurs ports, ce dernier avait été un élément fédérateur dans leur structuration et leur fonctionnement. A travers l'histoire, la relation de la ville avec son port a toujours été fluctuante. À chaque temporalité, la ville est en quêtes d'évolution et de maturation selon son cadre contextuel.

Après le développement des industries dans les années 50-60, une séparation entre la ville et son port était nécessaire pour des raisons sécuritaires et commoditaires. A cette période le développement de l'activité portuaire était intense, suscitant un besoin crucial en infrastructures, équipements et terre pleins. Ceci a engendré des opérations d'extensions maritimes rognant ainsi des territoires urbains. Cette politique d'extension n'a pas duré très longtemps car les entités urbaines allaient vers la saturation et les conflits entre acteurs urbains et portuaires surgissaient davantage. A partir des années 70, pour protéger économiquement l'activité portuaire, les ports commerciaux devaient quitter les villes en quête des territoires plus avantageux avec une tendance extra-muros¹¹⁶. Alors qu'à ANNABA, la ville a gardé son port, s'arrêtant de fait à la phase de séparation des entités

Dés les années 80, toutes les villes portuaires ont adopté des stratégies urbaines en vue de dégager une réflexion autour des friches et de leur reconquête avec une visée économique.

Depuis, La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre des plus importantes opérations d'urbanisme. L'enjeu d'ouvrir la ville vers son port n'est pas seulement de vocation urbaine ou nostalgique mais fonctionnelle liée à l'activité portuaire.

¹¹⁶ A l'image de la zone ' Maritime Industrial Development Areas MIDA en grande Bretagne , et de la zones industrielles portuaires ZIP a AFOS en France .

En réalité, ce sont les nouvelles exigences techniques qui obligent la délocalisation des activités portuaires. Ces nouvelles normes sont dues au gigantisme naval, à la conteneurisation et à la nouvelle logique intermodale et /ou multimodale du transport.

Ce bref aperçu a montré que la ville portuaire Algérienne et particulièrement ANNABA sont déconnectées de ce monde dynamique et mutant. Par ailleurs, nos ports fonctionnent avec statut étatique qui ne s'intègre guère avec la mondialisation.

Aujourd'hui les ports Algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée et particulièrement celui d'ANNABA qui occupe le dernier parmi les grands ports, à l'échelle nationale. Malheureusement et dans un proche avenir, les ports Algériens seraient exclus définitivement du trafic international faute de dispositions techniques et d'accessibilité.

Aujourd'hui, toutes les villes faisant l'objet de projets urbains de reconquête et/ou de reconversion, sont engagées dans une stratégie multiple : régénération de ses secteurs, impulsion de nouvelles dynamiques économique et métropolitaine.

Afin de s'aligner sur les tendances actuelles de ces villes nous proposons un projet porteur de développement urbain et portuaire. Pour ce faire, un diagnostic cohérent du corpus d'études est nécessaire afin d'identifier les éventuels ingrédients de la régénération urbaine. Il est tout aussi nécessaire d'analyser le contexte politique et institutionnel de cette thématique.

INTRODUCTION DE LA PARTIE.

L'ambition de cette phase est d'exploiter et de confronter les connaissances conceptuelles acquises lors de l'étude du port et de l'espace d'interface urbano-portuaire de la ville d'Annaba. Ce dernier présente un important potentiel à explorer dans le cadre de la thématique régénération bien que l'aspect physique seul, ne peut justifier ou déclencher une opération de régénération. Penser à façonner un projet urbain nécessite non seulement un diagnostic global de l'état physique actuel mais il convient aussi d'appréhender la situation des acteurs et de la politique urbaine pour une compréhension plus globale et plus profonde.

L'analyse du périmètre pertinent, port et interface, a été précédée par une approche territoriale, car il n'est plus possible, aujourd'hui, de penser l'urbanisme de la ville portuaire seulement, en termes de reconversion de ses friches. Puisqu'on envisage d'articuler ces espaces et la façade maritime au reste de la ville, le projet de reconversion devrait être inséré dans une stratégie globale de recomposition de la centralité et de renouvellement de la ville entière.

Dans cette partie nous essayerons de voir comment la naissance du port (dans le sens général et global : port et avant-port) , son évolution était des critères déterminant dans la formation de la ville. Le caractère portuaire et industrielle de la ville était également le fédérateur de son développement et a permis, par conséquent, l'émergence de son arrière pays.

Nous démontrerons que ces caractères ont pu configurer une armature urbaine polarisante induisant des effets négatifs sur la ville-centre et sur sa périphérie. Ces effets révèlent également, l'échec de la gestion urbaine dans la prise en charge de ces pathologies et dysfonctionnements. Les instruments classiques se sont limités à élaborer des études penchées uniquement, sur le plan morphologique en omettant les dimensions sociale et économique de la ville et les espaces névralgiques de la cité. Aucune particularité n'a été marquée dans les approches urbaines envers ces espaces présentant une plus value et/ou une singularité des lieux. La standardisation dans les contextes et la sectorialisation dans les domaines seraient aussi les causes des limites opérationnelles de ces instruments.

Nous analyserons de près l'espace "interface" ou "zone avant-port " en matière d'occupation au sol et d'activités dans l'objectif d'établir un bilan de la friche, d'identifier et de dévoiler le déclin socio-économique généré par celle-ci.

Nous explorons également l'activité du port sur l'aspect physique, technique et les conditions d'organisations de cette activité, dans un site devenu de plus en plus urbain que portuaire. Cette position urbaine cause des contraintes sur son fonctionnement et génère sur l'environnement immédiat et sur le centre-ville assez proche, des maux liés à la pollution, à la mobilité,....

CHAPITRE PREMIER : CONTEXTE GENERAL ET TERRITORIAL DE LA VILLE D'ANNABA.

Introduction.

Il se trouve que la question urbaine est souvent fluctuante de par sa nature multidisciplinaire et de ses échelles interactives. Il est difficile de savoir dès le départ si le périmètre sur lequel s'inscrit le projet, permet ou pas le diagnostic des observations posées par la problématique du projet. Ce diagnostic est nécessaire à la formulation des objectifs ou hypothèses fondées.

Nombreux sont les exemples de communes ou localités qui ont trouvés réponse(s) à leurs dysfonctionnements dans les communes avoisinantes ou mêmes dans un territoire lointain.

Dès lors, opter pour une approche territoriale, éclairera mieux le chemin que nous devons suivre afin d'établir un diagnostic pertinent et identifiant le contexte de l'aire d'étude. Il s'avère donc, que l'investigation trouvera des réponses mieux adaptées aux différentes problématiques urbaines sur des échelles plus réduites.

A posteriori, l'approche sur une échelle dépassant celle où s'inscrit le projet permettrait également, et ce dans une vision prospective, de dépasser les contraintes institutionnelles et sectorielles qui entravent souvent la cohérence des projets d'urbanisme. Cette façon de faire permet d'éviter d'avoir un projet réduit à une succession d'idées ou d'actions isolées.

Cette approche nous conduit systématiquement à l'association d'un nombre assez important d'acteurs urbains nécessaires à un portage participatif et cohérent du projet d'analyse : phase indispensable dans l'élaboration d'une stratégie d'un projet urbain.

1-Présentation de la ville dans le territoire.

1-1 Contexte géographique

Annaba est une des quatre grandes villes d'Algérie, une agglomération portuaire à vocation industrielle. Elle est située au Nord-est du pays faisant face à la mer sur une bande littorale de plus de 80 km, elle est délimitée comme suit :

- Au Nord : par la mer méditerranéenne,
- A l'Est : par la wilaya d'El Tarf,
- Au sud : par la wilaya de Guelma.
- A l'Ouest : par la wilaya de Skikda.

Son territoire institutionnel couvre une superficie de 1.412 km² et sa population a atteint les 639.816 habitants (RGPH2008). Deux chiffres dans leurs rapports semblent être adéquats en matière de densité alors que l'approche dynamique du territoire nous révèle une autre indication. L'influence de la ville dépasse ses limites institutionnelles, dont certaines localités sont rattachées fonctionnellement et plus tournées vers Annaba que vers leur wilaya d'origine ; tel que les centres urbains BEN M'HIDI, CHAT, BESBES, CHEBAITA, DREAN¹¹⁷, si l'on se réfère uniquement aux critères temps-distances.

Carte .1 : Localisation géographique de la ville d'ANNABA.



Source : Site Web

¹¹⁷ Historiquement toute la Plaine de Annaba avec ses différents villages de colonisation dépendaient de la ville centre ex-Bône

Cette situation est d'autant plus confortée par sa position géographique entre la frontière Algéro-tunisienne à l'Est, les hautes plaines au Sud, la région du constantinois à l'Ouest et en aval un processus économique qui caractérise l'Est du pays.

Sa position privilégiée d'agglomération portuaire lui offre également la possibilité d'ouverture sur l'espace international et lui confère naturellement une situation avantageuse dans les échanges internationaux, notamment en cette période d'ouverture et de mondialisation.

Cette position géostratégique est révélatrice du rôle qu'elle pourrait jouer dans le futur devant le phénomène de métropolisation et dans la logique actuelle de la compétitivité des territoires.

1-2 Contextes métropolitains.

De par leurs histoires, leurs positions, leurs tailles, et leurs rôles économiques, les trois grandes villes : Oran, Constantine et Annaba assument les fonctions de métropoles régionales qui équilibrent l'armature urbaine du pays et permettent l'articulation entre celles-ci et les petites et moyennes villes.

Géographiquement la région Nord-est du pays s'identifie à (la métropole) Annaba, de laquelle rayonne 4 wilayas EL-TARF, GUELMA, SOUK AHRAS, TEBESSA, et quelques agglomérations des wilayas de SKIKDA, OUM BOUAKI et KHENCHLA, totalisant ainsi une population de 1 543 019¹¹⁸. Elle constitue un arrière pays dont le poids a sensiblement conditionné le fonctionnement de son armature urbaine.

Son caractère de ville portuaire pourrait être une des causes principales de cette attractivité, lui imprime ainsi un rôle de rayonnement régional, maghrébin, voire même international.

Cette organisation en profondeur de l'ex-département de Bône a été soutenue par la réalisation d'infrastructures routières, ferroviaires, et leurs rapports avec les activités portuaires d'Annaba. Ces actions lui ont conféré sans doute une importance capitale, ce depuis la période coloniale où des grandes entreprises ont été implantées au niveau de la ville pour la transformation des produits miniers et agricoles en exploitant la richesse de la région.

En somme la ville d'Annaba et son territoire jouit d'une position géostratégique couplée à un site naturel riche conjugué par une plaine située entre les monts de l'Edough et un littoral somptueux. La splendeur du territoire à sans doute attiré la convoitise des différentes troupes étrangères.

¹¹⁸ Selon l'ONS, RGPH, 2008

1-3Aperçu historique.

La ville d'Annaba est l'héritière de l'antique Hippone la royale (Hippo Regius), les vestiges qu'elle offre, témoignent sans doute, de l'importance que revêtait la baie de Bône dans le bassin méditerranéen.

Elle fut une des grandes villes de l'époque Romaine située sur la rive droite, de la Boudjemaâ au sud de l'actuelle ville, fondée au XII siècle avant l'ère chrétienne par les phéniciens .Toutefois pour mieux situer la cité dans l'histoire, il faut attendre la période , où elle s'allie à Carthage la punique. Elle fut gouvernée par « Syphax » allié de Carthage, ensuite par Massinissa, allié des Romains.

Après la chute de Carthage, les Rois numides s'emparent de la cité, mais les guerres civiles successives ont mis fin à la ville Romaine. Durant cette période antique la cité va s'agrandir et prospérer dans le calme et la sécurité.

Elle était également un grand centre commercial, grâce à son port qui jouait le rôle de comptoir important dans le territoire. C'est par Hippone que transitaient les céréales, les huiles, vin, mais, fruits, bois, marbre, ivoire, bovins, ovins.... etc.

Hippone a acquis une renommée universelle durant la période chrétienne, ce qui lui a permis de survivre dans la mémoire des hommes. En effet, sous l'épiscopat du grand « Saint Augustin », Hippone devient le pays de la chrétienté et le dernier rempart de la civilisation Romaine contre la barbarie.

C'est à la fin du VII siècle que les derniers défenseurs byzantins et berbères capitulent devant les conquérants arabes, ces derniers s'établirent, tant bien que mal sur une cité ruinée par un demi siècle de luttes incessantes.

L'inondation, l'insécurité, l'ensablement de l'estuaire de la Boudjemaâ incitèrent les habitants à émigrer vers le Nord-est, sur les hauteurs, où la défense devient plus facile. Alors ils édifient une ville neuve, qui prit le nom de « Bouna El Jadida ».

Désormais en 1540 la ville été reconquérée par les ottomans et à leurs tours, ils édifient leur ville accolée à l'ancienne.

Bouna fût occupée par les français en 1832 , durant cette occupation, les colons ont hâtivement éventrés la vieille ville à travers des opérations de démolition et de reconstruction selon des plans d'alignement en érigeant à coté une ville moderne à l'image des villes Européennes, marquée par l'urbanisme de fondement culturaliste favorisant la perspective et la

monumentalité : de forme urbaine, basé sur l'îlot parcellaire saturé par un bâti reflétant l'architecture majestueuse néo- classique.

Après l'indépendance la Ville qui s'est formée à travers un long processus selon des temporalités, commence à prendre une autre identité. Nous passons d'une ville compacte soudée (ou le bâti structure le vide) vers un éclatement et l'apparition d'un nouveau modèle d'urbanisation massif. Désormais la ville assistait à une problématique de croissance urbaine à travers un étalement urbain et un urbanisme extensive.

2- Processus d'urbanisation de l'agglomération d'ANNABA.

Historiquement la problématique de maîtrise de la croissance urbaine d'Annaba avait commencé à partir de l'année 1950. En effet la révolution de 1954 a provoqué un mouvement de la population autochtone vers les villes, qui s'était traduit par l'installation de baraquements, dites bidonvilles. Devant ce phénomène l'administration coloniale était contrainte de réaliser des grands ensembles localisés vers la partie sud ouest de la ville, afin de reloger cette population et répondre ainsi au déficit de logements.

Avant cette date, la ville d'Annaba (ex-Bône) était une ville compacte autour de laquelle gravitait un nombre de villages ruraux, comme MONDOVI(DREAN), MORRIS (BEN M'hidi), DUZERVILLE (EL HADJAR), distants de 15 à 20kms.

Le premier instrument digne d'intérêt sur le plan de la maîtrise de la croissance urbaine était le PUD de 1960 qui avait pour objectif de concrétiser le Plan de Constantine (1959). Cet outil avait imaginé pour la ville d'Annaba, des grands travaux hydrauliques, routiers, et l'éclatement de la ville sous forme de grands ensembles, d'activités industrielles, dont le projet de sidérurgie localisé à El Hadjar. ¹¹⁹

Après l'indépendance, Le PUD de 1960 dont les grandes lignes ont été reconduites, parmi celles-ci : la réalisation d'une ZUP à El Bouni et opté pour un développement linéaire de la ville d'Annaba vers El Hadjar . Cette linéarité était structurée par la route nationale RN 21, et renforçait par l'implantation de l'ensemble des activités industrielles en l'occurrence le complexe sidérurgique. Sachant que cet axe routier a toujours été important pour le commandement de l'arrière pays qui s'étalait jusqu'à Tébessa.

ANNABA devient dès lors un principal centre industriel du pays. Son développement économique suscite en conséquence la naissance d'une masse ouvrière grandissante qu'il faut

¹¹⁹ Direction de l'urbanisme et de la construction/ revision du pdau intercommunal Annaba – El Bouni – El Hadjar –Sidi Amar /Diagnostic et perspective de développement/rapport de présentation/2004

abriter en urgence ; pour pallier à celle-ci, il a été procédé à la réalisation des ZHUN à Sidi Amar, El Bouni et par la suite celle d'Annaba : ZHUN pleine ouest sur une surface de 350 ha. Son territoire a connu un développement rapide qui a entraîné son éclatement. Un territoire marqué par deux polarités distinctes l'une contenant l'hébergement, et l'autre traduit la concentration des équipements et investissements dans des territoires relativement réduits donnant ainsi naissance à une urbanisation fragilisée et dépourvue d'urbanités dont les répercussions sociales et économiques continuent à surgir à l'heure actuelle.

3- Organisation du territoire.

L'industrialisation du territoire et le nouveau découpage de 1983 ont été le maillon fort de la structuration du territoire et de l'espace intercommunal, ce combinant par la réalisation des ZHUN et des lotissements (démésurés) formant ainsi des entités lâches et fragmentées.

Administrativement le territoire wilayale est composé de 12 communes mais actuellement, l'espace intercommunal est structuré aussi administrativement par quatre communes seulement. Soit une commune urbaine centrale concentrant la plupart des équipements, des services, et trois communes périphériques. Ce territoire représente 20% de l'ensemble de la surface de la wilaya mais contient 90% de la population, et l'ensemble des activités ; des données augurent déjà des distorsions territoriales avant même d'exposer la structuration de ses composants.

3-1- La commune d'Annaba :

Le territoire communal d'Annaba se confond avec la ville du même nom, prolongé par une zone touristique située au Nord et le massif de l'Edough vers lequel évolue progressivement l'urbanisation. La ville occupe une place privilégiée dans l'armature urbaine de par son centre historique qui rassemble l'essentiel des équipements structurants.

3-2- La commune d'El Bouni :

Le territoire de la commune d'El Bouni est un territoire privilégié par sa proximité à la commune chef lieu (environ 5KM). Cette commune tend à se connecter à travers une conurbation avec la ville mère. Elle est aussi l'interface entre la commune d'Annaba et les autres communes de l'agglomération (Sidi Amar, El Hadjar,). Cette situation géo-administrative particulière lui confère aussi des problèmes de structuration liés aux flux de transites.

3-3 La commune de Sidi Amar :

Le territoire de la commune de Sidi Amar est de forme assez homogène. Il se trouve structuré par le CW 129 qui débouche en amont vers le CW 56 et en aval vers la RN 44 Ouest. Cette commune entretient des rapports assez rapprochés avec la commune d'El Hadjar.

Malgré la présence de l'Université en tant que grand équipement structurant, aucun impact n'a été porté sur la morphologie urbaine ni sur le paysage urbain. On constate également un manque d'équipements de centralité et aucune vie universitaire.

3-4 La commune d'El Hadjar :

Cette commune est située en limite wilayale et se trouve marquée par le village historique d'El Hadjar ex GAHMOUSSIA et les localités rurales d'El Karma et Horeïcha. Le territoire communal se structure à travers la RN 21, dont l'évitement bifurque pour donner naissance à la RN 21 en prolongeant la RN16 vers Souk Ahras.

Malgré la présence du complexe sidérurgique au sein de son territoire administratif, l'agglomération n'a pas bénéficié de cette présence sur le plan socio économique. Bien au contraire le complexe a dépossédé le territoire de ses terres agricoles fertiles et a également stérilisé les terres avoisinantes et l'ensemble de l'environnement par ses effets polluants sous différentes formes.

3-5 La façade maritime et sa structuration.

Cette zone du littoral sud d'Annaba est délimitée de part et d'autre par deux grands équipements : le port et l'aéroport. Se dresse entre eux un territoire hétérogène : des activités portuaires à caractère industriel et commercial. La façade maritime est identifiée d'un côté par le port et le centre ville de Annaba et de l'autre extrémité, se distingue par deux localités celle de Sidi Salem connu par « LA SAS » érigé depuis l'époque coloniale et celle de Seybouse ex « joinonville », une cité à caractère résidentiel. Des cités marquées depuis l'indépendance par un enclavement et un niveau socio-économique précaire¹²⁰. Entre ce tissu urbain s'installe le complexe phosphatier FERTIAL ex ASMIDAL. A ce titre, il se trouve que l'Etat Algérien n'a pas évalué les conséquences environnementales à leurs justes valeurs.

Il ressort que la zone est d'un poids économique très lourd à l'échelle nationale, connectée avec l'arrière pays par des infrastructures routières et ferroviaires importantes dont le CW 56 qui

¹²⁰ En dépit de la richesse du site et le potentiel naturel

permet l'accès direct au port et marque aussi sa fin plutôt sa rupture (car structurellement la CW 56 se prolonge jusqu'à la corniche permettant l'accès au centre ville et desservant également la zone de l'avant port) .

4 -L'organisation de l'espace économique.

4-1 Les activités industrielles : Quelles localisations ?

Au lendemain de l'indépendance, le développement économique était un défi que le pays devrait relever. Ce défi était perçu avant tout à travers l'industrie, sous forme de complexes d'industries lourdes.

Annaba a été choisi donc comme pôle industriel ; choix motivé par la disposition de la zone. Historiquement elle ne démarrait pas totalement de zéro¹²¹ l'administration coloniale avait déjà prévu dans le plan de Constantine (1959-1963) l'implantation d'une grande industrie, dont la volonté fut d'industrialiser le territoire et surtout que la ville disposait des infrastructures primaires portuaires, routières et ferroviaires. Ce choix s'est concrétisé par la création de deux complexes industriels :

- Le complexe sidérurgique d'El-Hadjar : Situé à la commune d'El-Hadjar, au sud-ouest de la ville d'Annaba. Il fut démarré en 1964, le nombre d'emplois recensé en 1980 était supérieur à 16.000.

- Le complexe phosphatier : Localisé sur la façade maritime sud-est de Annaba, au sein d'un tissu urbain distant de 3 Km, des deux pôles résidentielles celui d'El-bouni et d'Annaba.

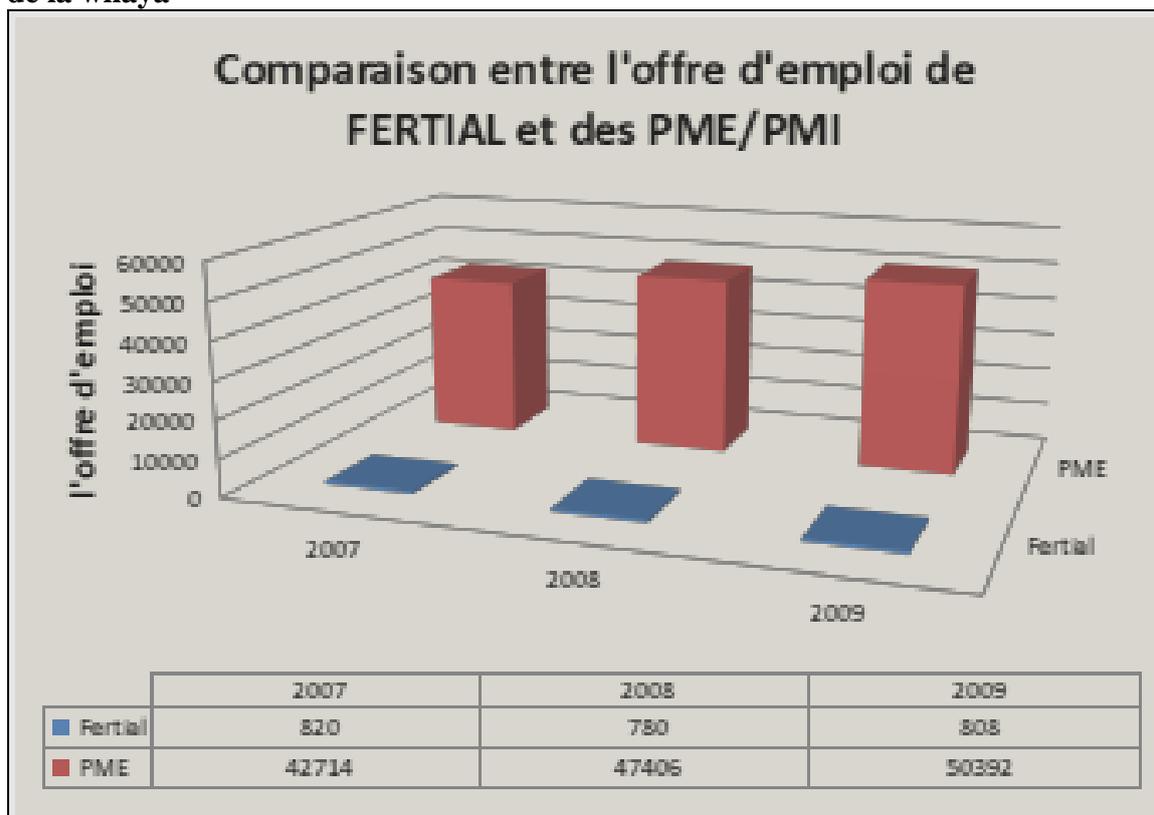
Ce complexe a été réalisé dans le but de procéder à la transformation de la matière première, il offrait en 1980 un nombre restreint d'emplois soit 1.200 personnes en rapport avec les conséquences environnementales induites par cette implantation.

En effet cette industrialisation lourde était un catalyseur pour la création des zones industrielles, l'emploi secondaire a connu durant la première décennie, (66-77) une évolution d'environ 32%. Par la suite, il s'est stabilisé sur une période de 3 ans avant d'emprunter une courbe régressive.

Depuis les années « 80 » on assiste à une inflexion de la politique de l'industrie industrialisante (représentée par les macro-projets), cédant la place aux industries de type (PMI/PME), qui se caractérisent par des investissements moins conséquents, une consommation d'espace moins grande, mais leurs associations offrent un plus grand nombre d'emplois.

¹²¹ANNABA disposait depuis 1953 d'un Haut Fourneau

Grphe 3 : Offre d'emploi minuscule de FERTIAL par rapport au PME et PMI a l'échelle de la wilaya



Source : Direction de la PME et PMI wilaya d'ANNABA, mémoire magistère M.MICI

Ce dispositif PME/PMI occupe une assiette foncière de l'ordre de 2000 ha, dont 800 ha sont réservés au seul site d'El-Hadjar. Des zones industrielles ont été aménagées à cet effet on distingue :

- 1-La zone industrielle « Pont Bouchet » située dans la commune d'El Hadjar et s'étale sur 116ha.
- 2-La zone industrielle «Meboudja » située dans la commune de Sidi Amar et s'étale sur 62 ha.
- 3 -La zone industrielle « Berrahal » avec 112 ha
- 4- La zone industrielle du marché d'intérêt national avec 51 ha

4-2 Les activités tertiaires.

Annaba ville a connu un processus de tertiarisation qui paraît logique de par son rôle historique, de pôle industriel, et de sa position géostratégique, conforté par des infrastructures de mobilités sous différents modes (port, aéroport, voie ferrée et les routes nationales).

L'activité tertiaire est dominée par trois branches : il s'agit de l'administration, les services fournis à la collectivité et le commerce.

La branche administration et services ont connu un essor particulier au niveau de la ville de Annaba , où se concentre la majorité des établissements, notamment ceux qui abritent le tertiaire

supérieur et a un degrés moindre au niveau des trois communes Sidi Amar, El hadjar et El bouni. Par ailleurs les établissements financiers que compte le territoire, se localisent majoritairement dans la zone centrale de la ville d'Annaba ; en l'occurrence les banques qui constituent un élément majeur du tertiaire supérieur autour duquel s'organisent les autres activités du tertiaire.

Cependant dans les autres agglomérations on révèle un sous équipements, mis à part l'université de Sidi Amar, l'hôpital d'El Bouni et celui d'El hadjar (120 LITS), quelques succursales de banque et l'administration liées aux collectivités (réduites au strict nécessaire). Ces agglomérations périphériques ne diffèrent pas beaucoup à des cités dortoirs.

Quant à l'activité commerciale, se développe aussi dans les zones centrales, notamment la zone centrale de la ville d'Annaba, où se concentrent tous les types de commerce allant du luxe vers l'informel attirant ainsi un flux important de population.

Dans la zone périphérique, la couverture locale est assurée par un petit nombre de petits commerçants et occasionnels, ces derniers assurent les besoins de premières nécessités de la population. Cette dernière se voit contrainte de se diriger vers Annaba centre, où l'éventail de choix est beaucoup plus large et plus varié.

De ce fait, on peut constater que plus on s'éloigne du centre plus le nombre et le volume des commerces se réduisent, mettant en évidence la tendance vers une convergence concentrique.

Notons aussi que « *le commerce informel s'est développé rapidement durant cette dernière décennie, on note une recrudescence expliquée par le fort taux de chômage des jeunes, qui s'improvisent commerçants, rendant le commerce informel une réalité, et une vraie menace pour l'économie* »¹²².

4-3 Les activités touristiques.

Annaba ville historique, les vestiges qu'elle offre témoignent, sans doute, de son identité civilisationnelle, riche de patrimoine et de monuments. Ces derniers sont pour la plupart classés monuments historiques, à savoir : les ruines d'Hippone, La Basilique saint-Augustin, la vieille ville et sa mosquée de Sidi Boumarouène, Le Mausolée de Ras El Hamra. Ce potentiel consolide la vocation touristique d'Annaba et devrait renforcer son attractivité. Désormais le patrimoine est un enjeu principal dans la stratégie contemporaine des villes pour la promotion du territoire.

¹²² PDAU ,2004,op.cit

Son littoral se confond harmonieusement avec les espaces forestiers (massif de l'Edough) et les étendues du « Lac Fezara ». Il s'étend sur une longueur de 80 KM encore vierge alterné par de belles petites plages (15 plages autorisées).

Tant de potentiel naturel devrait émerger l'activité touristique sur laquelle les pays s'appuient, dans leur politique pour redynamiser leurs économie.

A ce titre le tourisme balnéaire ne connaît toujours pas l'essor escompté, il existe seulement 3 hôtels¹²³ situé au niveau de la corniche parmi les 24 hôtels dont seulement 13 hôtels sont classés. Ils se situent tous dans la commune d'Annaba, excepté le chef-lieu de la commune d'El Hajdar qui est doté d'un hôtel non classé, d'une capacité de 59 lits (Direction de tourisme de la wilaya)

En somme l'offre totalise une capacité d'hébergement de 2.548 lits produisant seulement 782 emplois ; un bilan estimé très négatif si on le compare seulement avec Tabarka une localité balnéaire frontalière distante à 96Km qui totalise aujourd'hui à elle seule, une capacité de 10 000lits générant 2000 emplois¹²⁴.

Pour promouvoir le secteur les autorités tentent à chaque fois d'instaurer de nouvelles lois¹²⁵ par des outils de planification, devenues obsolètes, devant la logique de promotion contemporaine des territoires et l'apparition d'autres outils plus efficaces. A cet effet la wilaya d'Annaba est concernée par le schéma directeur d'aménagement touristique du littoral, où sont programmés quatre zones d'expansions touristiques : (Corniche- Annaba : 356ha, Baie-Ouest- Chétaibi : 328 ha, Oued Begrat- Seraidi : 1375 ha, Zone de Sidi Salem- El Bouni : 37ha). Actuellement ces Projets de ZET demeurent sans concrétisation et certaine ne sont mêmes pas au stade d'études.

¹²³ Rym El Djamil Sabri et Chems

¹²⁴ Andreas Kagermeier, Université de Paderborn, R.F.A. « Le rôle des emigrés dans les villes touristiques: L'exemple du Nord-Ouest tunisien » in article en ligne http://fatamuse.pagesperso-orange.fr/immig_tabarka.pdf

¹²⁵ La Loi 03-01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme. Dont le rôle est de procurer les moyens pour le redéveloppement des zones d'expansion et les sites touristiques. Et l'installation d'un établissement public chargé d'encadrer la promotion touristique.

CARTE N°2 : STRUCTURATION DE LA WILAYA DE ANNABA

Source: Fond de plan URBAN :conception auteur.Ech.1:135 000

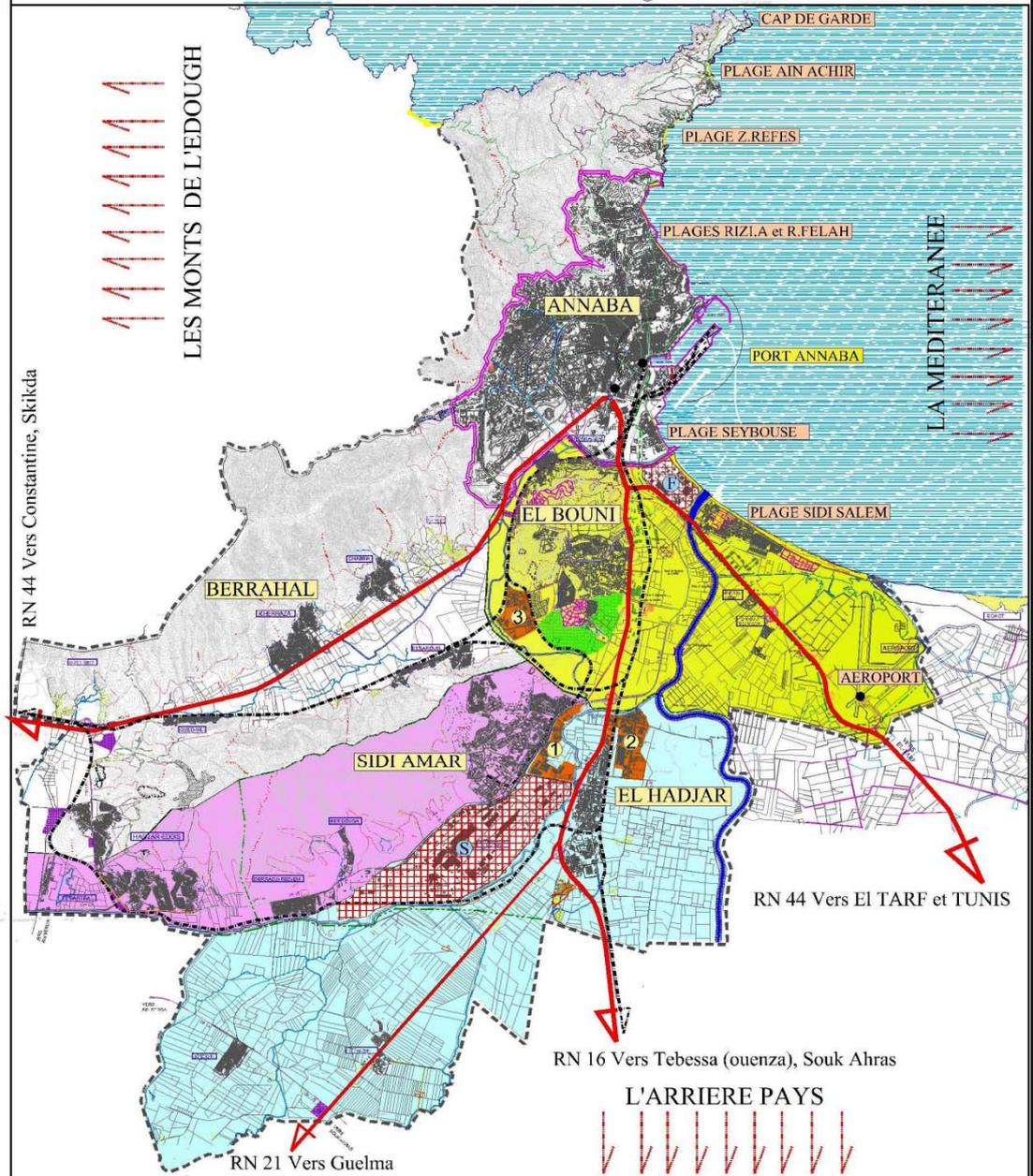
LEGENDE

- Perimetre de la wilaya
- Aire de centralité
- Infrastructure de transport
- Route nationale
- Chemin de fer

Territoire des communes

- ANNABA Ville
- El Bouni
- El Hadjar
- Sidi Amar
- Berrahal

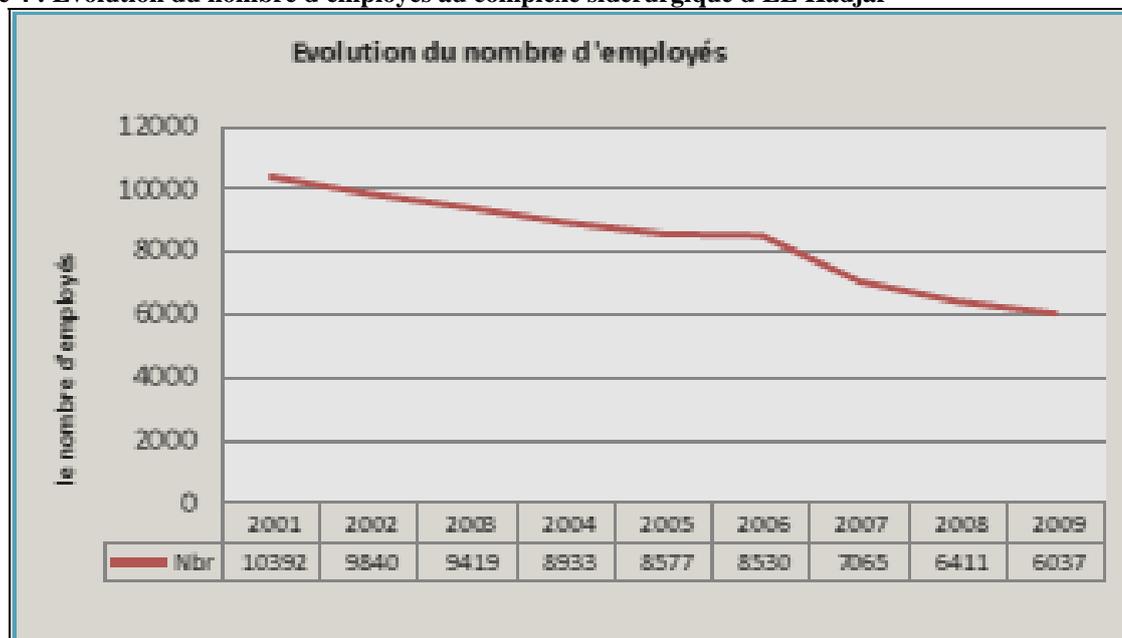
- Les zones industrielles :
 - 1- La zone industrielle de Meboudja
 - 2- La zone industrielle de pont bouché
 - 3- La zone industrielle du M.I.N .
 - 4- La zone industrielle de Berrahal .
- Equipement de grande industrie
- Complexe siderurgique El Hadjar
- Complexe Phosfatier "FERTIAL"



4-4 Synthèse et éléments retenues.

- L'organisation et la mise en place d'un pôle économique régional, articulé autour de l'industrie sidérurgique a permis l'émergence de l'axe Nord-Sud, formé autour de la RN 16, et de la voie ferrée (Annaba, Souk-Ahras, Tébessa) qui constitue en fait le noyau du pôle industriel autour duquel se concentre la quasi-totalité des activités industrielles.
- Les entreprises publiques, hormis le complexe sidérurgique mixte d'El-Hadjar, continuent de représenter 80,77% des emplois industriels alors que le secteur privé n'a généré que 19,23%.
- La suprématie du secteur public en matière de création d'emplois dénote d'un monopole persistant, augure ainsi un mauvais indice dans l'économie émergente de la banque mondiale qui préconise l'investissement à travers le partenariat et la diversité des acteurs.
- Régression de l'offre d'emplois industriels qui représentent seulement 17% de la totalité des emplois, un taux estimé très faible, ce qui pourrait traduire un signe de déclin auquel Annaba s'identifie à la capitale de l'acier et l'activité industrielle en générale.

Graph 4 : Evolution du nombre d'employés au complexe sidérurgique d'EL Hadjar



Source : SIDER via mémoire magistère M.MICI

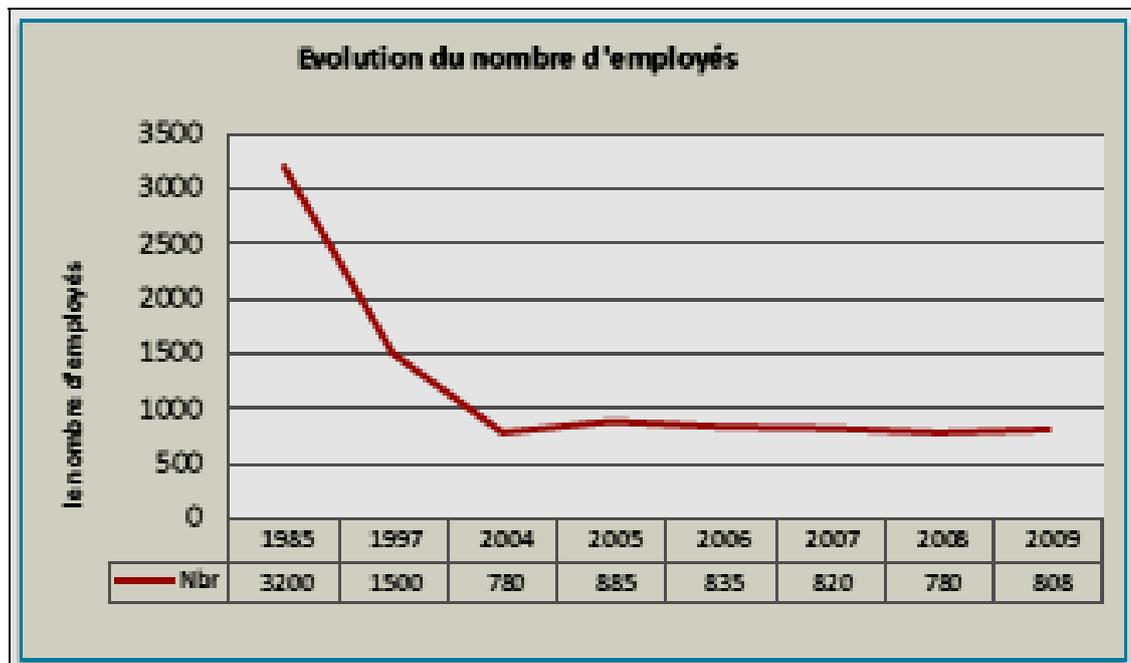
Photo 1: Complexe sidérurgique localisation en terre agricole et source de pollution diverse



Source PDAU 2004

- Sur le plan spatial l'occupation des industries était prise à la hâte. Cela a commencé par l'implantation du complexe sidérurgique au cœur de la plaine sur des terres très fertiles (8000 ha). Par la suite l'édification d'un complexe phosphatier sur une façade maritime au sein d'un tissu urbain.

Graphe 5 : Evolution du nombre d'employés du complexe des engrais phosphaté « FERTIAL »



Source : FERTIAL, mémoire magistère M.MICI

Actuellement cette tendance négative, de précipitation héritée des années 70 continue à régner sur le territoire, elle est marquée souvent par des occupations hétérogènes et une consommation considérable des espaces en rapport avec l'offre d'emplois qui restent réduits, souvent mal optimisée, sachant que seulement 65% ¹²⁶ des lots créés dans les zones industrielles et les zones d'activités commerciales sont en activité.

Ils existent même des usines au sein de la ville telle que l'usine de production de médicaments (Rue de l'ALN Annaba), la transformation de plastique (Rue Ben Abdelmalek Annaba). Aussi les espaces centraux n'ont pas échappé à cet envahissement tel est le cas de l'usine de transformation de l'huile située en plein centre ville dans la zone « Avant Port » distante seulement de 300 M du Cours de la Révolution, espace urbain principal de la ville.

Ces localisations qui se sont faites rattrapées par l'urbanisation, ne trouvent aujourd'hui aucune attache à leur contexte actuel ce qui provoque des contraintes de fonctionnement. Dès lors l'avenir de ces usines se dirige progressivement vers le déclin (il y est) de l'activité et par conséquent la formation d'un support en état de friches, dont il est préférable d'anticiper leurs reconversions pour à la fois dépolluer le centre et permettre de sauvegarder les emplois à travers une éventuelle délocalisation de ces usines vers des zones industrielles plus adéquates.

- L'analyse de la structure économique nous a permis de déceler l'importance de l'industrie, et du tertiaire dans la dynamique urbaine, une importance qui peut être expliquée par l'étroite interaction entre ces deux secteurs. De ce fait, la dynamique qu'a connue le pôle industriel intercommunal a généré celle du tertiaire. Une industrie qui attire une population, et un tertiaire qui se construit en s'adaptant avec les besoins de cette masse.

D'une part, ces deux secteurs ont marqué d'une façon très forte le tissu économique intercommunal, déterminant ainsi la fonctionnalité de ces composantes territoriales, ce qui a permis à son tour de distinguer trois grands ensembles fonctionnels :

- un premier ensemble à fonction tertiaire dominante, représenté par la ville d'Annaba

¹²⁶ PDAU intercommunal 2004 ,op.cit

- un deuxième ensemble à fonction industrielle dominante, représenté par les agglomérations : El Hadjar, Sidi Amar, El Bouni .
- un troisième ensemble à fonction mixte, représenté par les localités Sidi Salem, Seybouse, Avant port.
 - Concernant les activités touristiques, en l'absence d'une politique claire en la matière et une vision stratégique, l'activité ne peut émerger, les outils ainsi utilisés ne permettent pas de les actionner efficacement. De par leurs natures ponctuelles et leurs visions sectorielles entravant toute action.

Si on décide d'établir une ZET ¹²⁷ à Sidi Salem sur la façade maritime sud sachant qu'il existe au cœur de la cité le complexe phosphatier FERTIAL sans pouvoir établir une stratégie de délocalisation ou autre , cela paraît utopique devant la nocivité évacuée quotidiennement sous différents aspects . Si le tourisme exige préalablement un environnement sain et adéquat, alors que le complexe grille toutes les règles environnementales, et continue de polluer la mer par ses déchets acides évalué a (01) million de mètre cube jour¹²⁸ et d'asphixié la population par l'air pollué, dégagé « *les statistiques relatives aux malades souffrants de crises respiratoires, accueillis par les services hospitalier démontrent une évolution inquiétante, avec le nombre des malades admis qui a enregistré en 2009 une évolution de l'ordre de 15.04% par rapport à l'année 2008, alors que celui des décès à augmenté de 20.44%.* »¹²⁹ .Sur le plan spatial, l'effet de barrière et de rupture dans le tissu urbain existant entrave toute évolution touristique ou urbaine.

Plus dramatique, il existe des canalisations aéroportées d'ammoniaque se développe sur un parcours de 3Km depuis le port allant jusqu'à l'usine de FERTIAL longeant ainsi toute la plage Seybouse. Une disposition qui enclave la cité et confisque son littoral en toute méconnaissance de ses occupants, dont leurs activités étaient souvent lier à la mer.

¹²⁷ Un ensemble d'équipements d'une capacité de 1460 lits et 150 emplois à promouvoir : hôtels, auberges, villas touristiques et bungalows

¹²⁸ MICI. M p91 in laboratoire traitement des eaux et valorisation des déchets industriels université Badji Mokhtar Annaba.

¹²⁹ Makram MICI, « Revitalisation de l'espace économique de la ville d'Annaba ,L'occasion de réinvestir qualitativement l'urbain » Memoire de magistère en urbanisme ; Option projet urbain, 2012

5-Formation du système de centralité.

L'approche théorique nous a appris que les activités économiques constituent l'élément de base pour tout système de centralité, l'espace territoriale de Annaba n'échappe pas à cette logique.

De la lecture actuelle de l'espace économique, il ressort que la répartition quantitative des activités économiques a contribué sensiblement à l'organisation spatiale du système de centralité. En effet, il a été constaté que les communes et agglomérations ayant un centre urbain important abritent le plus grand nombre d'activités économiques.

Les trois agglomérations, El Hadjar, Sidi Amar et El Bouni, renferment chacune un important centre secondaire. Ils abritent sur leur territoire la totalité des établissements industriels et jouissent d'un grand centre tertiaire notamment au niveau de la ville d'Annaba

Les autres communes ne disposant pas d'établissements économiques et encore moins d'établissements industriels. Comparé aux autres communes, cet ensemble constitue des zones d'habitat, où prolifèrent tous les maux socio-économiques.

Le centre tertiaire et l'espace économique de la ville de Annaba, qui est lui-même réparti en zone centrale et une autre périphérique, se caractérise par une fonction mixte. C'est sur cet espace, où se concentre la majorité des établissements, notamment ceux du tertiaire.

Cette distinction fonctionnelle de ces deux ensembles, est à la base du déséquilibre de l'armature urbaine et génère des relations problématiques entre centre et périphérie. Ce dernier reste fortement rattaché à la première, rendant les flux quotidiens très denses.

Le déséquilibre flagrant entre le centre et la périphérie, met en évidence les carences du système de centralité qui caractérise l'agglomération d'Annaba et explique en partie l'échec de la politique urbaine. A priori le territoire exige une approche plus globale, ce qui n'était pas le cas lors de sa formation post indépendance.

Cette organisation déséquilibrée dans l'espace aura sans doute un impact sur le devenir de l'armature urbaine, tant sur le plan économique que sur le plan démographique.

6-Dynamique de peuplement.

Une lecture des données démographiques nous renvoie vers son historique, lequel affiche un taux d'accroissement en baisse, il passe de 2.3% à 1.18% en 1998 avant qu'il se décline de nouveau en 2008 (RGPH) affichant un taux de 0,9%. (Voir annexe 6)

Cela nécessite toute une approche sociologique pour donner un sens à ces chiffres, et à ce qu'il nous révèle comme indication. Une multitude de paramètres socio-économiques couplés à la

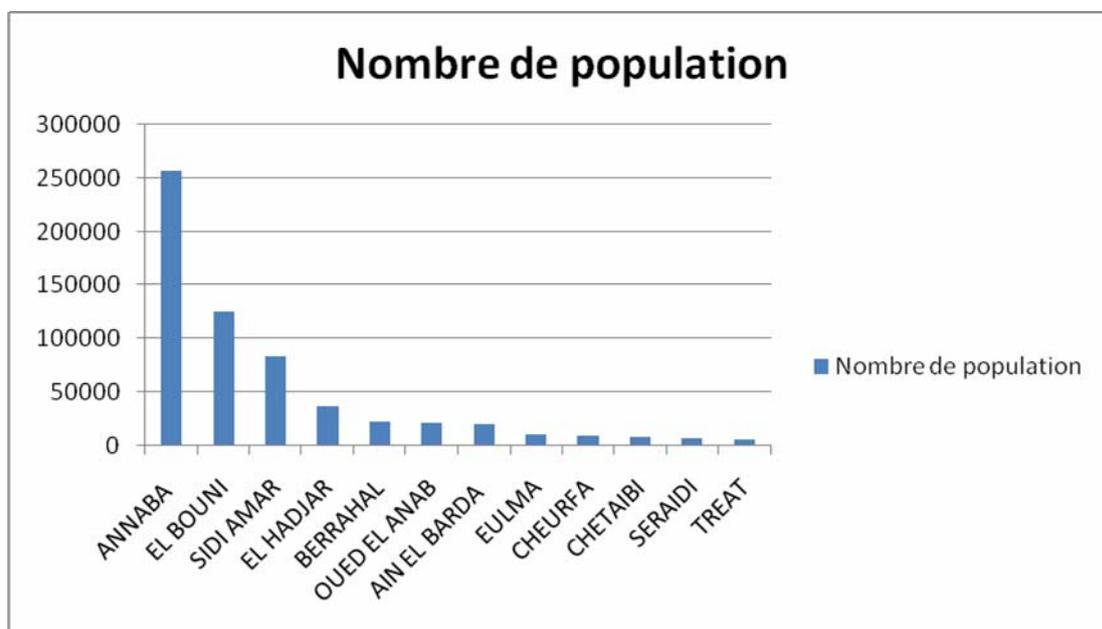
politique urbaine engagée et ses outils, semblent indispensables pour interpréter ce déclin et les contraintes qui entravent au moins à avoir un taux s’alignant sur celui de la moyenne urbaine.

Est-ce n’est plus un territoire attractif au sens de générateur d’emplois ?

Ou cela était prévisible par la politique urbaine en limitant les possibilités d’accueils quantitatifs pour viser une attraction plutôt qualitative : « Economique au lieu du sociale » pour étayer et assoir la métropole ? Dans ce cas quelles sont les diapositives adéquates à cette politique ?

Ou tout simplement cela est du à la rupture de foncier conjugué à la politique de limitation de croissance 1983.

Graphe 6 : Répartition de la population par commune.



Source auteurs en fonctions des données (RGPH 2008)

Toute fois cette croissance n’est pas répartie uniformément, si les agglomérations situées au sud à l’image de Sidi Amar, El Hadjar et El-bouni connaissent une croissance, ils passent de 98. 293 habitants en 1.998 à 245.883 habitants en 2.008 (soit deux fois et demi), alors que Annaba ville enregistre un taux faible et tend à diffuser sa croissance vers sa périphérie. Les communes de Sidi Amar et d’El-Bouni de création post indépendance ne participent pas directement au soutien de la ville d’Annaba sur le plan fonctionnement, mais apparaissent comme des territoires de report de croissance.

Dès lors quelles seraient les dispositions prises par les acteurs urbains pour accompagner cette population progressive (située à la périphérie) dans ses besoins en matière d’équipements ?

7-Fonctionnement de l'armature urbaine.

L'élaboration des recoupements et interactions entre la dynamique du peuplement et l'état de la structure économique du territoire nous permet d'évaluer les grands axes porteurs de développements urbains ainsi que les tendances d'urbanisations dans une lecture prospective.

A cet effet le diagnostic s'avère un outil indispensable pour les acteurs urbains afin d'étayer leurs gestions pour une meilleure maîtrise du développement, ou une éventuelle réorganisation de l'armature urbaine.

En termes de répartition de la population le constat révèle une croissance au sud et un déclin dans la ville centre. Cette tendance accentue la polarité existante en matière de population vers le sud qui enregistre déjà une concentration de l'activité industrielle, quant à l'activité tertiaire et celle du supérieur, elle reste focalisée dans la ville centre.

On assiste dès lors à une construction de deux polarités essentielles qui commandent le fonctionnement de l'armature urbaine, caractérisée par une macrocéphalie dominée par le noyau central, et l'aire dynamique localisée au sud composée des communes : El-bouni, El-Hadjar dont l'effet et l'influence dépassent leurs territoires en raison de leurs poids démographiques et une forte base industriels, et un taux d'urbanisation élevé (97%)

A partir de ce noyau dynamique se développe trois couloirs d'urbanisations qui se coïncident avec l'infrastructure primaire de mobilité à l'échelle du territoire. Ce qui nous permet de distinguer :

- Le couloir historique nord sud RN 16 relie le centre urbain de Annaba, il est le support essentiel de l'activité industrielle passant par El-bouni, El-Hadjar, et Sidi Amar pour atteindre l'arrière-pays Souk-ahras et Tébessa (el Ouenza=minerai de fer) l'aire métropolitaine sud ouest.
- La ligne de chemin de fer qui relie El-Hadjar et Annaba : notons que cette ligne de chemin de fer se prolonge jusqu'au port pour relier le complexe sidérurgique d'El-Hadjar et le complexe phosphatier FERTIAL.
- Couloir Sud-ouest RN 44 bifurque en deux tronçons l'un relie le centre avec El-tarf, et l'autre vers Constantine.

Donc deux couloirs principaux organisés par deux pôles qui rayonnent sur un territoire plus accessible et mieux structuré, quant à l'autre couloir il assure plutôt des rôles de soutien et d'appui au reste des agglomérations. Il s'agit des localités de Khérazza, Oued-énil , Chabbia qui se dressent le long du couloir RN 44 qui mène vers Constantine. Donnant un aspect plus proche du rural que l'urbain.

C'est ainsi que l'armature urbaine se dessine d'où l'occupation du territoire permet de relever une certaine asymétrie fonctionnelle et structurelle, mais une certaine excentricité de l'urbanisation qui apparaît plus ou moins compacte au nord, lâche fragmentée au sud et un semblant de vide vers la partie EST vouée aux activités industrielles et aéroportuaires.

En réalité cette asymétrie et polarisation des activités industrielles le long de la RN16 tire sa légitimité de son contexte historique lié à l'époque coloniale auquel le territoire de Annaba s'allongeait jusqu'à Tébessa (situé au sud de Annaba). La stratégie de l'administration coloniale était de renforcer les villes portuaires et les relier à leur arrière pays où se trouvent les richesses (minerai, récolte agricole,). Le port était la fin de ce processus dont le support permet d'évacuation ces produits vers l'Europe. Après l'indépendance cette tendance fut seulement renforcée par l'injection des zones industrielles le long de cet axe. Annaba devient dans les années 70-80 un des principaux centres industriels du pays appuyés sur les activités portuaires pour l'exportation du minerai de fer, phosphate, liège, et sur ces industries en l'occurrence la sidérurgie.

8-Annaba face au défi de métropolisation.

Située entre un arrière pays dont le rayonnement dépasse le cadre institutionnel et un littoral ouvert sur le monde extérieur ; Annaba, pôle de développement régional et national, lancé à la fin des années 1960 est en train de confirmer son rôle de commandement d'un territoire plus vaste que l'agglomération : l'aire métropolitaine. L'espace de fonctionnement de la ville ne cesse en effet de s'élargir s'étalant jusqu'à la frontière tunisienne.

De ce fait Annaba confrontée à un phénomène de métropolisation au sens territorial engendrant une dynamique urbaine et une nouvelle configuration. Marqué souvent par des disparités territoriales voire une promotion de l'un au détriment de l'autre, dont les conséquences commencent à surgir et à se confirmer davantage sur le plan socio-économique.

Étymologiquement, métropole désigne au départ une « ville-mère », créatrice d'activités.

« Le concept « évoque des notions de régulation, de norme, de domination ». Dotée de fonctions supérieures, de services et d'équipements majeurs lui assurant des moyens de production-

diffusion, de contrôle des échanges, la métropole est également un point d'articulation de l'information et de la communication »¹³⁰.

La métropolisation serait ainsi un « *processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre des morphologies urbaines de types nouveaux* »¹³¹.

En dépit du volet territorial ANNABA, est-elle réellement une métropole ou une candidate en phase de gestation, désignée par les instruments d'urbanismes, et appuyée par la volonté de l'acteur public ?

Ceci nous conduit vers un diagnostic profond en quête de réponses fiables de la thématique qui n'est pas notre sujet de recherche, mais ce qui apparaît tout de même logique, les signes d'un processus de métropolisation commencent à faire surface suite à deux facteurs celui de son épaisseur historique, portuaire et celui de sa position géographique dans le territoire.

En effet la polarisation de l'armature urbaine de l'agglomération d'Annaba conjuguée à une fragilisation de la périphérie a configuré un territoire de l'aire métropolitaine assez hétérogène commandée par des synergies faisant que des territoires sont plus attractifs et structurés par rapport à d'autres.

Le report de croissance démographique vers une périphérie grandissante a provoqué un éclatement de la ville mère, car cela n'a pas été suivi par une structuration en matière d'équipements. La ville et particulièrement le centre continu à drainer davantage le flux de la périphérie. La suprématie de la ville centre se confirme également auquel sélectionne et concentre l'essentiel du tertiaire et des services. Des espaces économiques se détachent attirant des richesses mais aussi des compétences humaines (médecin, chef d'entreprise,,,,,,,) ¹³² l'ensemble est orchestré spontanément par une grille visant la qualité et l'économie à la place de la quantité et du social.

Autant de signes augurant une métropole en devenir duquel des approches économiques, s'imposent pour bien identifier les enjeux. S'agit t'il de rechercher et de prospector les richesses du territoire métropolitain susceptibles d'être génératrice de développement économique ou bien de procéder à une valorisation des espaces urbains et des territoires afin de rehausser l'image

¹³⁰ TROIN J. F., « Les Métropoles des "Sud" », Éd. Ellipses, Coll. Carrefours de Géographie, Paris, 2000

¹³¹ Leroy Stéphane., « Sémantiques de la métropolisation », in *persée revue scientifique espace géographique* pp. 78-86, 2000

¹³² A ce titre le centre ville d'Annaba concentre l'ensemble des fonctions libérales de la wilaya

urbaine de l'agglomération à des fins d'attractivités, de promotion, sinon pourquoi pas conjuguer les deux enjeux .

Que seraient donc, ces territoires sur lesquels la métropolisation s'appuie pour rehausser l'image de la ville, en quête d'une attractivité productive de richesse et fédératrice d'une promotion ?

Annaba ville possède tant d'atouts auxquels devraient être intégrés comme fédérateurs solidaires d'un projet stratégique de métropolisation.

En l'absence de ce projet les acteurs publics continuent à afficher des ambitions et n'arrivent pas à engager le processus au sens du concept. S'ajoute à ce constat des contraintes d'ordres foncières, juridiques, techniques entravant ainsi toute démarche de promotion et de réhabilitation.

Ces contraintes ne trouveront guère de solutions dans des outils de planification traditionnelle à l'image du PDAU, et POS qui affichent leurs incapacités de transformer une situation urbaine, et de porter un projet cohérent. Leurs bilans empiriques depuis la promulgation de la loi 29-90 confirment cette approche critique. Il s'avère que leurs caractères réglementaires et rigides ne peuvent prendre en charges les vrais problèmes souvent conflictuels pour passer à des échelles plus pertinentes, dès lors ils deviennent caducs et périmés.

Il s'avère donc logique qu'une valorisation économique et urbaine des territoires commence par celle présentant déjà des richesses et d'atouts. Ce qui permettrait d'identifier les opportunités d'investissements de portée métropolitaine usant ainsi d'une démarche d'un projet stratégique globale. «comme mode de coordination d'intérêts économiques et sociaux diversifiés, dans lequel les responsables de la gestion jouent un rôle essentiel de médiation entre objectifs de développement économique et objectifs de cohésion sociale, acteurs fragmentés et institutions étatiques et mêmes internationales. »¹³³

A ce phénomène s'associe celui de la compétitivité des villes qui accompagne souvent la métropolisation, devient de nos jours une priorité de la politique urbaine, selon des échelles appropriées à chaque région et problématique. La ville de Annaba à l'instar des autres grandes villes du pays est très loin de cette course, plutôt le risque encouru de dégradation du rang national est prévisible. Devant l'émergence des villes des hauts plateaux en l'occurrence Sétif et Batna, confortés par leurs infrastructures de base aéroportuaire (port secs) et leurs espaces

¹³³ Brahim Benlakhlef « L'aire métropolitaine, un nouveau champ d'analyse de la ville algérienne » In halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00382602,2005

commerciaux assez dynamiques auxquelles s'ajoute leurs proximités avec la métropole mère « Constantine ». Cette proximité combinée par des échanges et des partenariats favorise la construction d'un réseau de villes indispensables à l'émergence des métropoles.

Même à l'échelle des villes portuaires, le port d'Annaba affiche un déclin en matière d'indice d'échanges face à celui de Béjaïa plus ou moins à celui de Skikda (spécialisé en hydrocarbure) mais surtout celui de Jijel qui se démarque par l'importance du trafic et d'infrastructures.

Ce déclin se confirme davantage à travers l'état de l'emploi en l'occurrence ceux du secteur secondaire, qui affichent désormais des résultats régressifs¹³⁴, ce secteur industriel qui identifie Annaba par le passé comme étant un pôle industriel national ; et en somme un taux inquiétant du chômage qui se cache derrière l'émergence de l'emploi informels.

Dés lors une mobilisation autour d'un projet de portée métropolitaine s'impose aujourd'hui pour préparer la ville à ce placer à l'échelle régionale ou du moins préparer une candidate capable de lever le défi dans un avenir proche.

9- Situation prospective de la ville à travers la planification urbaine.

9-1 Les perspectives du SNAT, SRAT, SDAAM.

9-1-1 Les orientations du SNAT.

Cinq lignes directrices viennent orienter le SNAT 2030 pour répondre aux enjeux du développement du territoire algérien tels qu'ils ont été identifiés dans le diagnostic. Ces lignes sont les suivantes :

1. Ligne directrice n° 1 : Vers un territoire durable
2. Ligne directrice n°2 Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial
3. Ligne directrice n°3 : Assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires
4. Ligne directrice n°4 : Mettre en œuvre l'équité territoriale
5. Ligne directrice n°5 : La gouvernance territoriale dans le SNAT.

Le SNAT révèle que ses lignes directrices s'appuient sur la réalité du territoire algérien et des politiques sectorielles ou territoriales qui y sont menées.

Ces lignes directrices se déclinent en orientations puis en axes stratégiques

¹³⁴ Seulement 20 000 emplois industriels soit un peu plus de 20 % de l'emploi total (90 000 emplois)

pour être ensuite mises en œuvre à travers des Grands chantiers d'aménagement du territoire (GCAT) et des Programmes d'aménagement du territoire (PAT)¹³⁵. Les PAT mettent également en œuvre les lignes directrices, mais de manière plus ciblée et sur des thématiques identifiées. A cet égard ANNABA figurant dans **le PAT N° 10 en tant que Métropole méditerranéenne d'avenir.**

9-1-2 Les orientations du SRAT

Une consolidation du développement de l'espace régional cadre la planification et la promotion, par un instrument adapté qu'est le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (S.R.A.T). Il préconise 6 schémas dont celui de la région Nord Est contenait (Constantine - Mila - Bejaïa - Jijel - Annaba - Skikda - El Tarf) .Le schéma devrait prendre en compte diverses questions comme

- La compétitivité des territoires
- La performance de l'appareil productif
- L'ouverture de la région sur le monde et le positionnement des atouts et des compétences régionales dans la croissance mondiale
- La performance du système d'acteurs régional
- La consolidation des politiques territoriales par une structuration de projets à des échelles économiques et sociales suffisantes
- La montée en compétence de l'ingénierie de projet territoriale valorisant les savoir- faire et les complémentarités de la région
- L'émergence et la réalisation de grands projets structurants au niveau régional.

9-1-3 Les orientations des aires métropolitaines SDAAM.

Il envisage de mettre en place un réseau des villes dont les métropoles principales sont Alger, Oran, Constantine et Annaba. A partir d'un développement d'une problématique relative à l'organisation actuelle du territoire il trace des objectifs en vue de le restructurer : *« Dans sa distribution, sa hiérarchisation et son fonctionnement, le réseau urbain algérien présente des spécificités et des particularités régionales qui sont un atout pour le développement et l'aménagement du territoire. Cependant, les villes algériennes présentent en commun des cadres urbains dégradés, non structurés, et peu fonctionnels.*

¹³⁵ Livre vert, les lignes directrices du SNAT 2025

Souvent, elles offrent à leur population des conditions de vie contraignantes, conséquences de leur croissance anarchique, non contrôlée, et des carences qui caractérisent leur mode de gestion¹³⁶.

A propos de ces villes il ajoute :,,,Ces quatre villes sont confrontées à des problèmes complexes, elles nécessitent un traitement particulier. Non seulement, elles doivent aujourd'hui maîtriser leur croissance mais elles doivent aussi constituer un levier de développement pour le pays dans le cadre de la mondialisation. (...) Aussi l'enjeu aujourd'hui est de transformer qualitativement ces métropoles, afin d'en faire des atouts pour l'économie du pays, et des pôles de développement pour leur territoire. Il apparaît logique que dans le long terme, Alger devienne une métropole internationale, occupant une place importante aussi bien au niveau méditerranéen qu'africain, et qu'Oran, Constantine et Annaba assument des fonctions métropolitaines au niveau maghrébin.¹³⁷

Au bout du processus d'élaboration des études, les objectifs spécifiques assignés au SDAAM de Annaba, sont de disposer d'un cadre de cohérence comprenant entre autres:

- 1- Une vision du devenir du territoire de l'Aire Métropolitaine
- 2- Une visibilité aiguë des vulnérabilités environnementales
- 3- Des macros fonctions du territoire et les mesures pour leur aménagement et développement
- 4- La mise en cohérence des politiques et stratégies sectorielles
- 5- L'identification et la localisation des grands équipements, infrastructures et services
- 6- L'identification et la localisation des fonctions tertiaires supérieures
- 7- Des orientations pour la mise en valeur de l'environnement, des sites et des patrimoines
- 8- Un projet d'armature urbaine constituée des villes hiérarchisées avec des vocations et des fonctions déterminées
- 9- Des sous-réseaux urbains locaux articulés autour de centres relais
- 10- Un maillage de routes sur tout le territoire étudié

¹³⁶ Livre vert, op.cit

¹³⁷ Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ministre délégué chargé de la ville, étude de l'élaboration du schéma de cohérence urbaine d'Annaba, septembre 2006, groupement URBACO-EDR)

11-Des infrastructures sanitaires

12-Des orientations pour la restructuration des espaces dégradés

13-Des orientations quantifiées et spatialisées pour un développement à long terme

14-Une bonne connaissance des espaces à problématiques particulières.

9-2 Orientation du PDAU (révision).

Les motifs de la révision du PDAU intercommunal se résument en ce qui suit :

- Présence de lacunes techniques au niveau de l'élaboration même de l'instrument qui s'inscrit dans la première génération des PDAU, sur le terrain les études POS ont révélé plusieurs anomalies qui gagneraient à être reprises dans une révision.
- Consommation de tout le potentiel foncier dégagé par le PDAU intercommunal d'Annaba, même celui relevant du long terme à la suite des actions d'urgence et de relance du secteur de l'habitat.
- Emergence d'une nouvelle demande émanant des acteurs privés pour les terrains vallonnés mais d'intérêts spéculatifs qui n'ont pas été intégrés dans le périmètre urbain.
- La nécessité de donner une nouvelle impulsion au secteur de l'Habitat dans l'agglomération d'Annaba qui subit une certaine stagnation.
- L'impératif de valoriser un potentiel foncier que range aujourd'hui à petit feu les actions privées de morcellement et la prolifération de l'habitat précaire.

Le PDAU justifié aussi la nécessité de réviser le PDAU par rapport aux nouvelles données de l'urbanisme : *« en tenant compte du nouvel état d'esprit qui s'est mûri avec les récentes instructions qui donnent un certain caractère à la maîtrise d'ouvrage urbaine publique. Permettre au PDAU intercommunal d'avoir une stratégie spatio-temporelle qui consiste à opérer une croissance à la fois intensive et extensive qui devrait favoriser à travers les récents textes en projet un renouvellement urbain et une certaine politique de la ville... »*

D'après ses orientations, il trace sa stratégie en tenant compte des paramètres de temporalités et de métropolisation : *« C'est par la confrontation des réalités passées et actuelles du territoire face à l'avenir prévisible que se dégageront les stratégies de l'agglomération en matière »*

*d'aménagement. Ces stratégies devront fournir des réponses adaptées aux enjeux d'aménagement et de développement propre aux territoires de l'agglomération et sa région métropolitaine*¹³⁸. Six enjeux ont été retenus :

1. Un positionnement avantageux.
2. Le développement ou l'amélioration du cadre de vie.
3. La gestion durable.
4. Une structure urbaine favorable.
5. Une centralité forte.
6. L'enjeu d'une structure urbaine favorable à la consolidation des principales fonctions devrait être explicité.
7. La revitalisation du centre-ville et des quartiers centraux, un meilleur contrôle de l'expansion urbaine.

Le contenu du rapport de présentation de la révision marque nettement une rupture par rapport aux anciennes versions de PDAU, l'approche est plus qualitative. On distingue une problématique d'aménagement (bien élaboré à mon sens) et des objectifs visant un développement. Il évoque certaines notions telles, la concertation, le débat, il a même parlé du projet urbain comme une nouvelle approche. Par ailleurs après 6 ans de son approbation, rien n'a été traduit sur terrain en rapport avec les objectifs initiales, mêmes pas des prémices. Il demeure donc un instrument de régularisation de coups partis ou de situations convoitées. Avec cette manière de faire, il ne pourrait conduire qu'à une mécanisation de la production urbaine, au détriment d'une prise en charge efficace de la forme urbaine et d'une amélioration des conditions socio-économiques.

On peut déduire que le problème réside principalement dans la nature de l'outil, ce dernier reste rigide et trop technocrate pour attirer des compétences et des acteurs participatif qui pourraient apporter un plus value à la ville et son territoire.

¹³⁸ Direction de l'urbanisme et de la construction/ révision du PDAU intercommunal/rapport de présentation/2008

Conclusion.

La position géostratégique, le caractère portuaire de la ville d'Annaba ainsi que l'industrialisation de son territoire permettent à celle-ci d'élargir son arrière pays. L'influence de la ville dépasse ses limites institutionnelles.

L'approche historique nous a révélé que la construction de l'armature était l'œuvre du port. Ce dernier est aussi le générateur du maillage territorial par ses liaisons avec les exploitations des richesses situées au sud de la ville. Ce qui a suscité la formation de polarités économiques et la fédération des territoires d'urbanisation en fonction de ces artères. Le produit est une structuration marquée par un déséquilibre de l'armature urbaine et une nette distinction entre centre et périphérie.

Le déséquilibre flagrant entre centre et périphérie, met en l'évidence les méfaits du système de centralité qui caractérise l'agglomération d'Annaba. Il explique en partie, l'échec et parfois l'absence d'une politique en matière de gestion urbaine.

Cette tendance à générer une urbanisation disparate associée à une organisation monocéphale, induit une suprématie du Annaba centre. Celui-ci traduit une polarisation excessive autour duquel se concentrent tous les biens et les services face à une périphérie émergente sous équipée et dépourvue d'urbanité.

Actuellement, la ville saturée affiche en parallèle une dégradation du bâti hérité de l'époque coloniale. A priori, le territoire exige une approche plus globale non usitée lors de sa formation post indépendance.

Chapitre 2 : Présentation du cas d'études et son environnement

Introduction.

Avant d'entreprendre l'analyse de l'aire d'étude ; il nous apparait évident de présenter d'abord la zone dans son proche environnement. L'importance de cette approche et de son insertion dans l'analyse du cas d'étude varient selon la thématique et la situation de cette aire, dans notre cas elle est indispensable.

La lecture historique de formation de la ville nous a révélé qu'en toutes temporalités, la naissance du port et de son évolution étaient liées ou conditionnées par celles de la ville. Cette dernière et son développement étaient également orientés selon la position et la configuration du port sur le territoire. Une relation d'abord forte, ensuite fluctuante, s'est constituée entre la ville et son port. Ce qui explique d'une part la centralité physique de l'entité "port" longeant l'espace urbain (le plus important de la ville: celui du « Cours de la Révolution ») et d'autre part justement sa perte d'urbanité.

Cette position centrale du port influençait la configuration de la structure urbaine des quartiers avoisinants en permettant à celui-ci de tisser des liens en tant que support naturel aux activités.

Diagnostiquer, selon les différents plans (spatiale, économique, ;;), les configurations spatiales et l'état des relations du port avec son environnement, éclairera notre analyse de la zone d'étude. En outre, ces éléments d'analyses constituent sans doute, une base de données efficace pour notre projet de reconversion.

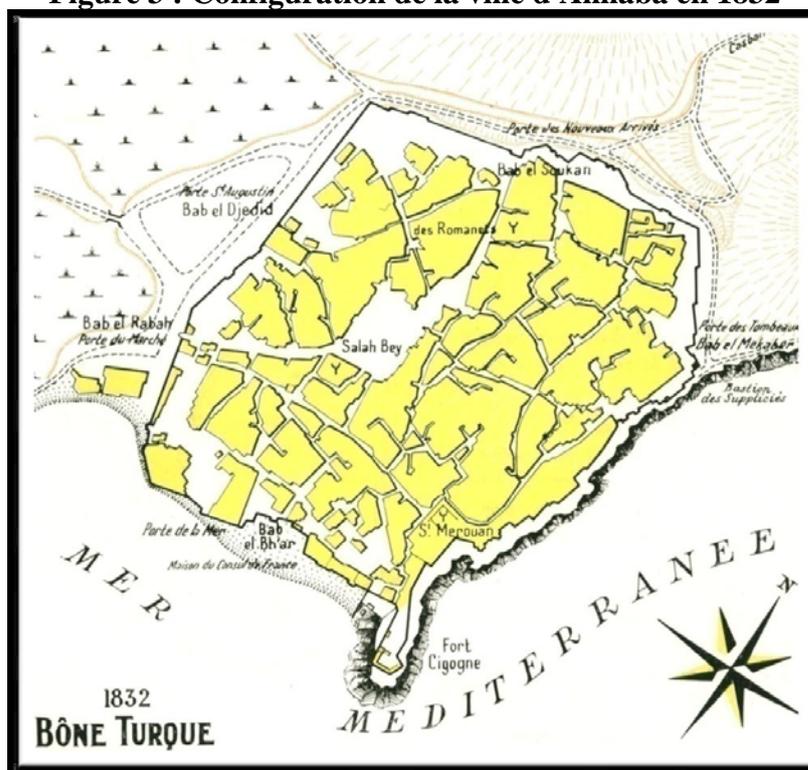
A cet égard, il y a lieu de préciser que circonscrire le diagnostic à l'aire d'étude ne peut être pertinent. L'influence du port sur son proche et lointain environnements, est telle que toute approche restreinte ne permet pas d'atteindre l'objectif de l'étude.

1 -Aperçu historique : Naissance du port à travers l'évolution de la ville.

A la veille de l'occupation, les colons trouvaient une Ville, une Médina appelée Bouna el Jadida édiflée sur un site surélevé « *Bône se présentait comme une petite ville du littoral sécurisée par son enceinte, par la citadelle qui la surplombait et par une série de petits forts installés le long de la côte ainsi que des plages de mouillage protégées naturellement.*¹³⁹

Délimitée au Nord et à l'Est par la mer, à l'Ouest par les monts de l'Edough et au Sud par une plaine inondable. Atouts, et contraintes se croisent pour guider ultérieurement le choix d'implantation de la ville, dite neuve ou nouvelle ville.

Figure 3 : Configuration de la ville d'Annaba en 1832



Source : Revue, la coopérative agricole dans la région de Bône

Le port de la ville constitue depuis plusieurs siècles le principal atout de la cité. Il est le plus important du beylik de Constantine. « *Bône, était une place de premier ordre aux points de vue maritime, militaire et commercial*¹⁴⁰ ».

Ce dernier en dehors de son importance militaire et sécuritaire a été un fédérateur de l'augmentation de la population coloniale et par là même de l'agrandissement de la ville.

La position stratégique d'Annaba lui confère une fonction directement liée à la présence du port.

¹³⁹ BOUFENARA Khédidja « le rôle du génie militaire dans la formation des villes coloniales en Algérie Annaba, Constantine » Thèse de doctorat es-sciences Option : Urbanisme Université de Constantine année 2010

¹⁴⁰ Maitrot capitaine, *Bône Militaire. 44 siècles de luttes du XXIVème avant au XXème siècle après notre ère*, Édit Imprimerie centrale A.-M. Mariani, Bône, 1912.

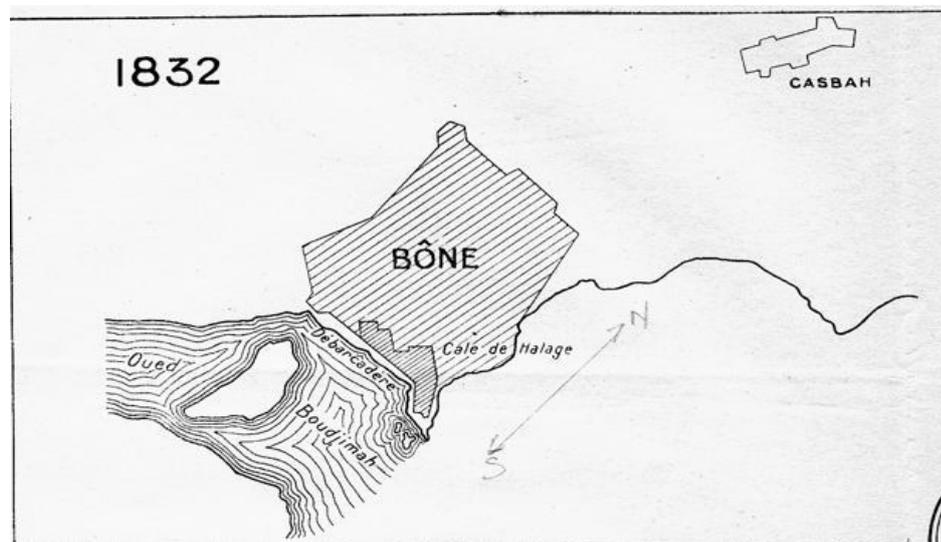
Dans une vision globale de la colonisation, la relation avec la France se devait d'être régulière et sécurisée ; l'échange entre les deux rives allait être important. Les échanges ne concernaient pas uniquement le commerce mais, dans une première phase de la colonisation, ils étaient directement liés au transfert des troupes, et du matériel nécessaire à la colonisation qu'ils soient civils ou militaires. « Dès septembre 1832, on comptait au niveau de la ville de Annaba 800 européens maltais ou mahonnais en plus des soldats libérés du service et qui s'installèrent dans la ville »¹⁴¹. L'ambition commerciale et militaire exigeait la construction du Port tel fut la priorité de l'armée française.

Pour une meilleur lecture de l'évolution du port nous distinguons 5 étapes :

1ère étape : Construction d'un quai d'accostage vers 1834.

Dès la première année de leur installation et attendant des études plus approfondies, les français aménagèrent un quai d'accostage. « ,,Pour cela, ils choisirent la partie sud de la Médina en deçà de la pointe cigogne.L'intégration du port à la Médina est un choix sécuritaire »¹⁴²

Figure 4 : Bône, La Boudjimah et les plages de mouillage en 1832.



Source : Site web¹⁴³

L'auteur indique que : « L'installation du quai dans cette partie eut pour résultat l'ouverture de la porte de la Marine (voir figure n°5) qui donne un accès direct sur le front de quai. Cet accès engendre à son tour le redressement d'une voie perpendiculaire au quai, et reliant la ville à la

¹⁴¹ Maitrot capitaine, 1912, op.cit., p. 323.

¹⁴² BOUFENARA Khédidja, op .cit

¹⁴³ www.alger-roi/Alger/documents_algériens/economique/images/94_port_bone_plan1.jpg.

place d'Armes et donc une nouvelle fonctionnalité : la rue Fréart (2) en continuité de la rue Bouffreau (3) »¹⁴⁴.

Figure 5: Ouverture des rues Fréart et Bouffreau à partir du quai vers la place d'Armes.



Source : archives du SHD, Vincennes, Paris, traité par S.BOUFENARA ¹⁴⁵

2^{ème} étape Construction de la 1^{ère} darse du port vers 1870.

Dés 1844, ce quai, à vocation temporaire, ne suffit plus devant l'importance du trafic. Désormais la construction d'un nouveau port s'impose davantage, mais les problèmes d'envasement que posait l'embouchure de la rivière Boudjimah compliquent les données et retardent ainsi ses études.

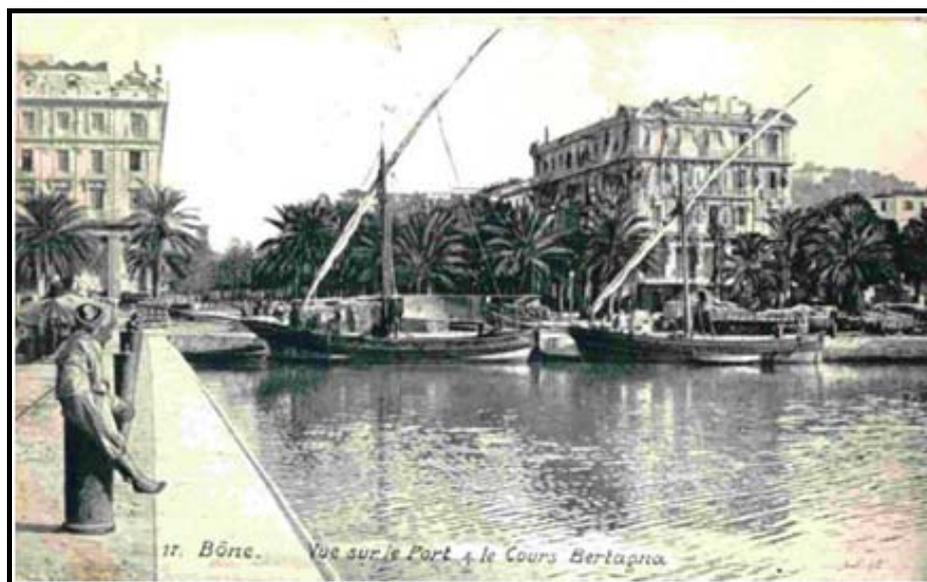
Il faut attendre le projet de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées LESSORE pour voir le port installé définitivement au sud de la ville.¹⁴⁶ Ainsi, le ministre de la guerre, (après plusieurs projets) a approuvé le 04 juin 1855 le projet du port d'Annaba. Les travaux ont été lancés rapidement en 1856 et se poursuivirent jusqu'en 1869.

¹⁴⁴ BOUFENARA Khédidja, *op. cit*

¹⁴⁵ Archives du Service Historique De La Défense de Vincennes, Dossier 1H 847, Article 1, N° 09, en date du 20 avril 1845

¹⁴⁶ Louis Arnaud, *Bône*, Edition LA Grande Imprimerie Danrémont, Constantine, Date inconnue.

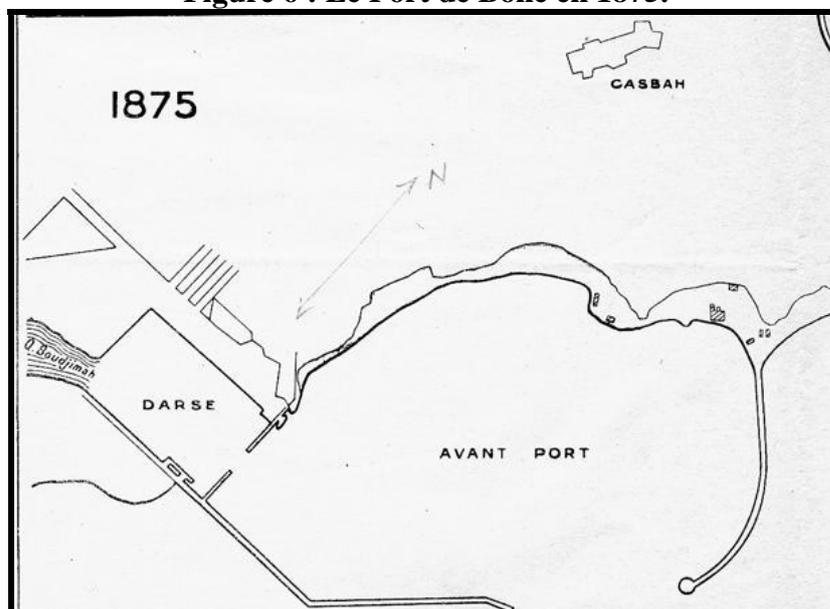
Photo 2 : Vue sur le port et le cours Bertagna.



Source : site WEB¹⁴⁷

Ce projet proposait la construction d'une Darse¹⁴⁸ amorcée sur le bout de quai déjà construit devant la porte de la marine. « Il palliait à l'inconvénient causé par la présence de la Boudjimah en prévoyant l'utilisation de l'embouchure du cours d'eau comme arrière-port »¹⁴⁹.

Figure 6 : Le Port de Bône en 1875.



Source : Site web¹⁵⁰

¹⁴⁷ www .Al-annabi.com

¹⁴⁸ Darse : nf. : Un bassin ouvert dans un port. Dictionnaire Quillet de la Langue Française, Librairie Aristide Quillet, Paris, 1948.

¹⁴⁹ Arrière-port : nm. Partie reculée d'un port où sont amarrés des navires spéciaux. Dictionnaire Quillet de la Langue Française, Librairie Aristide Quillet, Paris, 1948.

Mais cette solution ne fût pas réalisée, car l'embouchure continua à envaser l'arrière-port, le rendant inutilisable pendant les quelques mois de l'année qui suivent la saison des pluies. Au-delà de l'envasement elle posait un problème de salubrité par la stagnation des eaux .

3ème étape : Déviation du oued Boudjimah et Construction d'une grande darse vers 1900.

D'après les premières études qui datent de 1863, il a été ainsi décidé de dévier l'oued Boudjima de son lit, depuis l'ancien pont romain d'Hippone, vers l'oued Seybouse. Cette déviation a permis non seulement l'installation du Port, vers sa partie sud, en construisons la grande Darse ; mais aussi de le rattacher par voie ferrée, à la gare de chemin de fer érigée exactement au centre de l'ancienne embouchure de l'Oued pour permettre l'écoulement du minerai de fer des gisements d'El -ouenza et de Boukhadra nouvellement découverts. Cette déviation va permettre également à utiliser ce terrain asséché et le rentabiliser, pour la future extension de la Ville. Ce qui va changer sa direction qui était initialement prévue vers le Nord, va être orientée vers l'Ouest, c'est-à-dire, vers la petite plaine. Ces extensions du port ont permis de développer la ville, et la sécuriser, afin d'en faciliter tout transit de la logistique militaire et commerciale, depuis et ce vers la Métropole (la France).

L'orientation de la ville, tournée vers le Port, va guider par la suite, cette stratégie au futur développement urbain, qui ira vers ce sens. Il s'avère que la future configuration de la ville de Bône, la coloniale est l'œuvre du Port. J. L. BONELLO le confirme également que : « **le destin du Port, sans pour autant le résumer, engage celui de la Ville** ».

¹⁵⁰ www.alger-roi/Alger/documents_algériens/economique/images/94_port_bone_plan1.jpg.

Figure 7 : Configuration de la ville d' ANNABA en 1880.



Source : Revue, la coopérative agricole dans la région de Bône.

4^{ème} étape : de 1914 à 1960 Modernisation du port entre hésitation et nécessité.

Cette phase s'est caractérisée par l'hésitation de l'administration coloniale à prendre une décision quant au développement du port, devant le bouleversement de la scène internationale. Les autorités coloniales se trouvèrent confrontés à deux guerres mondiales ajoutée à cela la crise économique de 1926.

Mais finalement l'importance des richesses à expédier, en l'occurrence l'exploitation du gisement de minerai de fer d'el Ouenza, et de phosphate de Boukhadra ont mis fin à cette hésitation. Il optait pour une modernisation du port : « Cette ultime modernisation, à fait en sorte que ce dernier soit retenue par les alliées en tant que port logistique et relais entre les deux rives de la méditerranée »¹⁵¹. A cet effet une enveloppe financière importante fut allouée aux travaux, qui consistaient essentiellement à :

¹⁵¹ MICI Makram, op .cit

- la réalisation d'un quai d'une longueur de 400 mètres.
- L'élargissement du terre-plein sud de la grande darse.
- L'approfondissement de la petite, et grande darse de 10 mètres, et des fonds de l'avant port à 13 mètres.
- Le prolongement du quai sud de la grande darse jusqu'à la jetée Babayaud (limite de la grande darse).

Figure 8 Evolution du port et formation de la zone avant port.

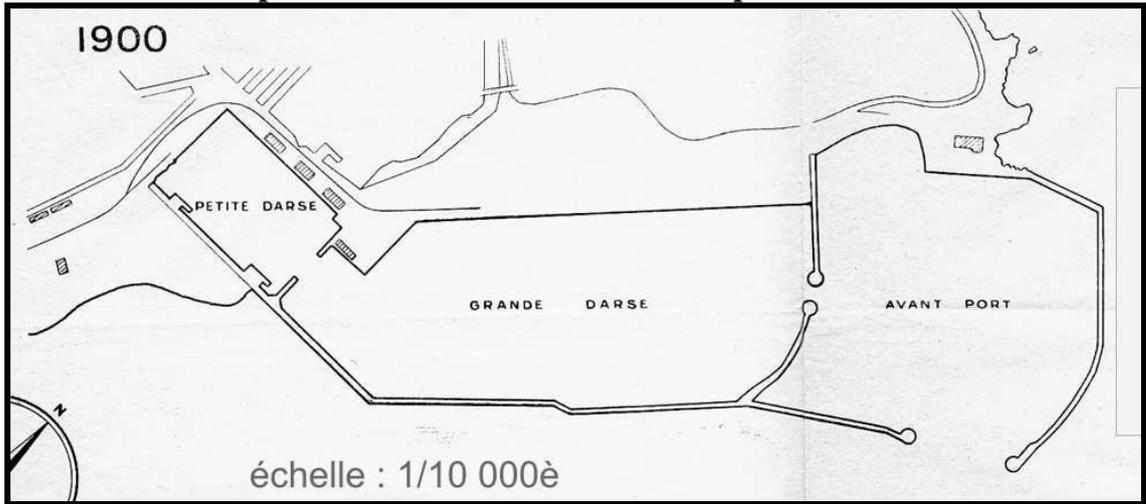
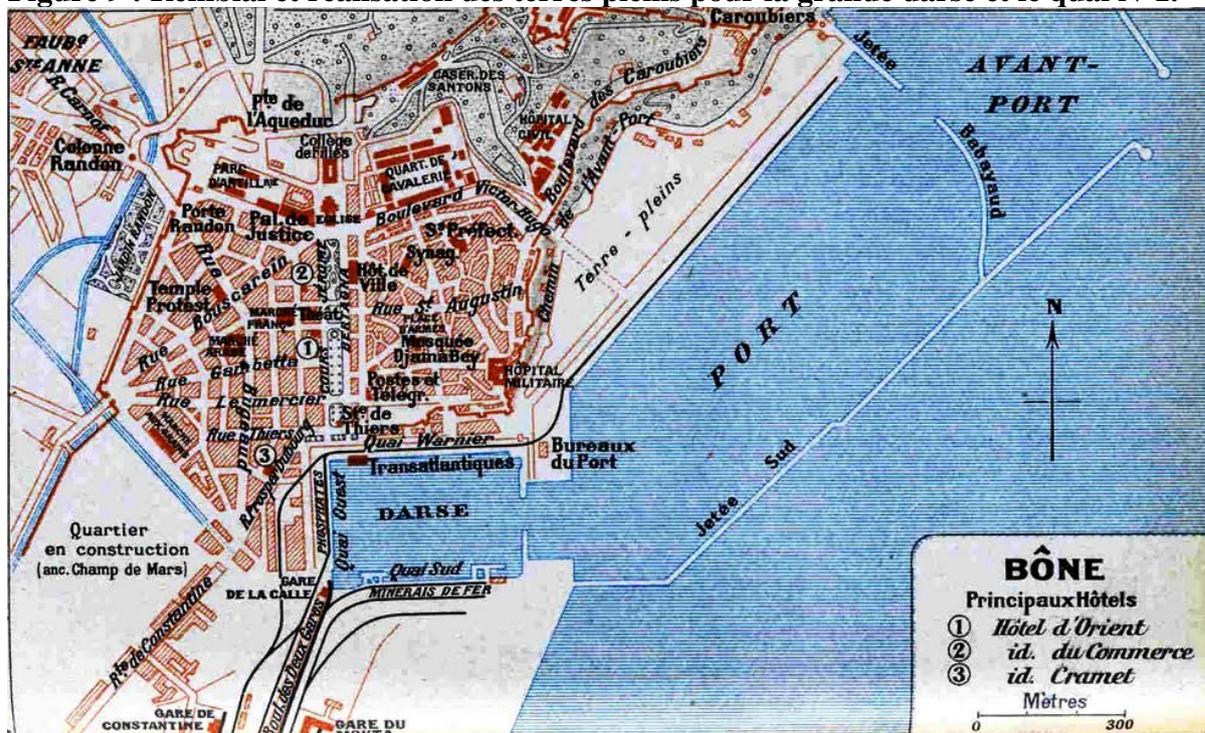


Figure 9 : Remblai et réalisation des terres pleins pour la grande darse et le quai N°1.

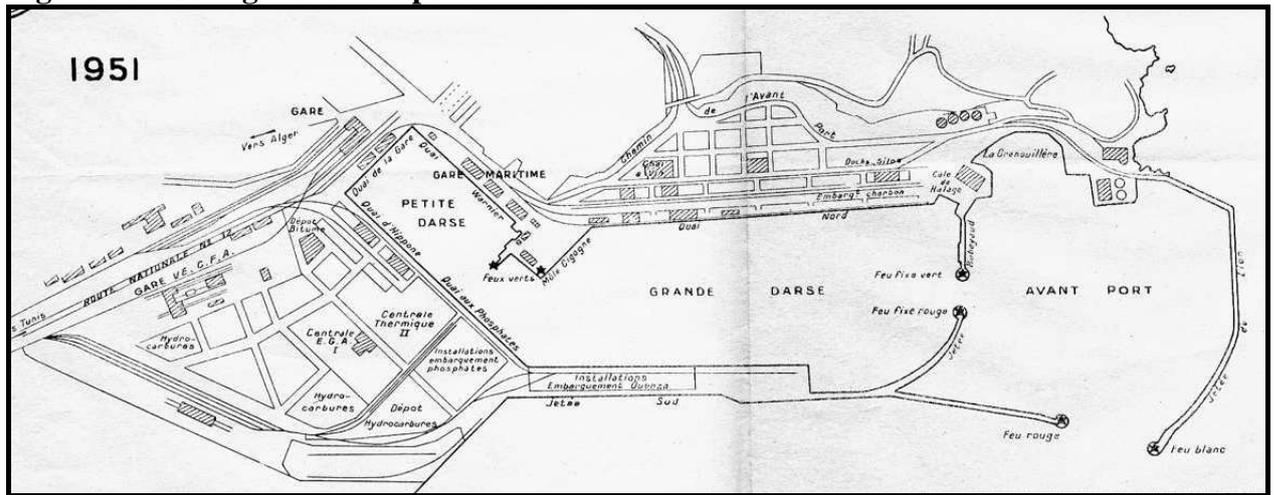


Source site web¹⁵²

¹⁵² www.vitamedz.com

Depuis l'indépendance à nos jours : C'est la période, la plus controversée, malgré la manne pétrolière, le port d'Annaba n'a connu qu'une évolution jugée très timide ; mis à part l'aménagement d'un terminal à conteneurs, le reste du développement du port s'est limité à aménager un port de pêche à l'intérieur de l'enceinte. Il en ressort que ses modestes travaux ne sont à la hauteur des aspirations de la quatrième ville du pays, ce qui a engendré un impact négatif sur le port d'Annaba, le déclassant de son statut à l'échelle nationale.

Figure 10 : Configuration du port en 1951.



Sources : Site web¹⁵³

2- Rapport entre le port et la formation de la ville : Conséquence du port sur la Ville.

Le rapport entre la formation de la ville et son port nous renvoie systématiquement à l'exploitation de la lecture historique. En effet dès les premières années de la colonisation la conquête de la Médina était éminente, les autorités coloniales ont immédiatement procédé à la remodeler, on optant pour un plan d'alignement des ruelles, et ouvrir des dégagements qui procurèrent des visions dégagées pour le contrôle des autochtones. Dès lors on assistait à une décomposition du tissu organique à travers des opérations de démolitions essentiellement au niveau de la partie basse de la Médina pour instaurer une régularité des voies, et un quadrillage de l'ilot, notamment une restructuration de la place principale de la Médina (place d'armes) par laquelle convergent quatre axes structurants.

Ils commencèrent à ériger leur propre ville, le site choisit, répondait à de nombreux paramètres qui détermineront plus tard sa morphologie. D'abord ils optaient de se coller à la Médina à son côté sud, à travers une bande de bâti imposant par leur gabarit, cachera ainsi la Médina pour laisser seulement quelques percées stratégiques, qui aboutiront vers la place et placette, s'articulaient dans une logique de perspective et monumentalité.

¹⁵³ www.alger-roi/Alger/documents_algériens/economique/images/94_port_bone_plan2.jpg.

Ce nouveau segment de ville contient des allées, et un hôtel de ville dont la façade principale donne sur toute sa longueur à un espace urbain appelé « **cours Bertagna** » actuellement « **Cours de la révolution** » qui sera l'élément structurant de la ville dite neuve.

Photo 3 : Le cours de la révolution et ses allées



Source : site web¹⁵⁴

L'espace urbain dominant ainsi créé, a un caractère structurant, bordé de part et d'autre par un bâti à l'architecture majestueuse néoclassique, offrant deux perspectives où se dessinent au fond de ses côtés les plus petits : celle qui focalise une église, d'un côté tandis que l'autre perspective focalise vers le port, donc ce dernier est situé au pied du principal espace structurant de la ville. *« Le projet d'extension de la ville de Bône étant tourné vers la mer avec le projet du port, ne pouvait se faire sans la création d'une grande place en remplacement de la place d'Armes. La place ainsi créée se devait de se tourner elle aussi vers la mer. »*¹⁵⁵

A ce bref aperçu et à cette temporalité de l'histoire, des interrogations s'imposaient autour du sens de la croissance de la ville et le choix même du site contenant cette ville neuve. Sachant que le côté de la Médina auquel la ville s'est grevée est une plaine marécageuse inondable en plus se

¹⁵⁴ www.annabacity.net/galerie/galleries_11_annaba+photos.html

¹⁵⁵ k.BOUFENARA ,Thèse doctorat op.cit

trouvait l'embouchure Boudjimah, donc un sol vulnérable. Par ailleurs les collines et surtout celle des santons cotés nord offraient mieux de support en matière de constructibilité.

Il apparaît bien que la stratégie des colons dépassait ses paramètres seulement d'ordre techniques : ils optaient d'engager des grands travaux de reconstitution du sol voire lancer des travaux d'assainissement de la plaine par son assèchement afin de maintenir et soutenir ce sens de développement qui s'est étayé par la déviation de l'embouchure¹⁵⁶. Ces travaux ont permis par la suite l'extension du port coté sud.

En on peut conclure que les travaux d'infrastructures qui ont précédé la construction de la ville neuve, ont rendu la facture onéreuse, mais faisant partie d'une stratégie politique et économique d'un investissement planifié. L'importance de ce futur port dans la ville redynamisera l'économie et amortira toutes les charges dépensées.

C'est grâce à son port que la ville d'Annaba doit son expansion, et son développement : « *La ville de Annaba vit son extension donc assujettie d'abord à l'assèchement de la plaine Ouest, puis à la construction du port et enfin à la déviation de l'embouchure de la Boudjimah. Les villes naissant en s'adaptant à la topographie, la ville de Bône répondait à une volonté politique et économique, et a eu recours aux différents systèmes techniques pour pouvoir être réalisée* ». ¹⁵⁷

3- Situation actuelle du site portuaire.

Situé sur le coté sud ouest de la baie de Annaba, dans le prolongement de l'hyper centre : constitué principalement par la vieille ville, le noyau colonial et le quartier port Saïd au sud.

Géographiquement ces quartiers surplombent la zone portuaire, se logeant progressivement à la ligne du littoral dans sa partie donnant sur la ville, ce qui leur imprègne une entité d'interface port- ville.

La façade maritime longeant la ville est bien délimitée, au Nord par la jetée du lion (voir Carte .5 et 6) et au sud par le quartier résidentiel Seybouse. Bien que les entités juxtaposant le port s'unissent physiquement pour constituer un caractère central, des divergences sont constatées sur différents plans.

¹⁵⁶ Cette déviation permettra plus tard l'extension du port coté sud .

¹⁵⁷ k.BOUFENARA ,op.cit

Photo 4: La position urbaine du port de ANNABA



Source : site web¹⁵⁸

4- Aperçu sur les entités avoisinantes.

- **Le quartier de la vieille ville :**

S'étend sur une superficie de 17 hectares. Il s'inscrit dans une forme trapézoïdale dont ses deux cotés sont accolés à la zone avant port (qui baignait avant dans l'eau). Cette proximité ne traduit pas toujours une liaison, des ruptures sont constatées entre ces deux zones avoisinantes, suite à la topographie du site auxquelles une pente se développe progressivement coté sud, pour atteindre un dénivelé de 30 m isolant ainsi la vieille ville d'un de ses cotés limitrophes à l'avant port.

Quand à l'autre coté, il s'ouvre directement au port dont l'analyse a été évoquée précédemment et nous a montré clairement la stratégie des colons en vue de restructurer les liaisons entre la médina et le port.

La morphologie de la vieille ville traduit le tissu organique de la Médina type .Sa structure urbaine et sa trame viaire furent le produit d'un remplissage des parcelles et leurs ilots par un bâti a faible hauteur, les espaces libres qui en résultent constituent des espaces urbains bien identifiés voir places, placettes, rues et ruelles. Une irrégularité conjuguée par des voies sinueuses qui relient des maisons dont la façade aveugle, mais il s'ouvrent à l'intérieur à travers leurs patios, l'ensemble s'érigent harmonieusement pour former une entité à part entière. Malheureusement ce patrimoine est en phase de dégradation avancée.

¹⁵⁸ www.annabacity.net/galerie/galleries_11_annaba+photos.html

Carte.3 : CONTEXTE DU PORT A L'ECHELLE DE LA VILLE

Source: Fond de plan URBAN :conception auteur.Ech.1:38 000

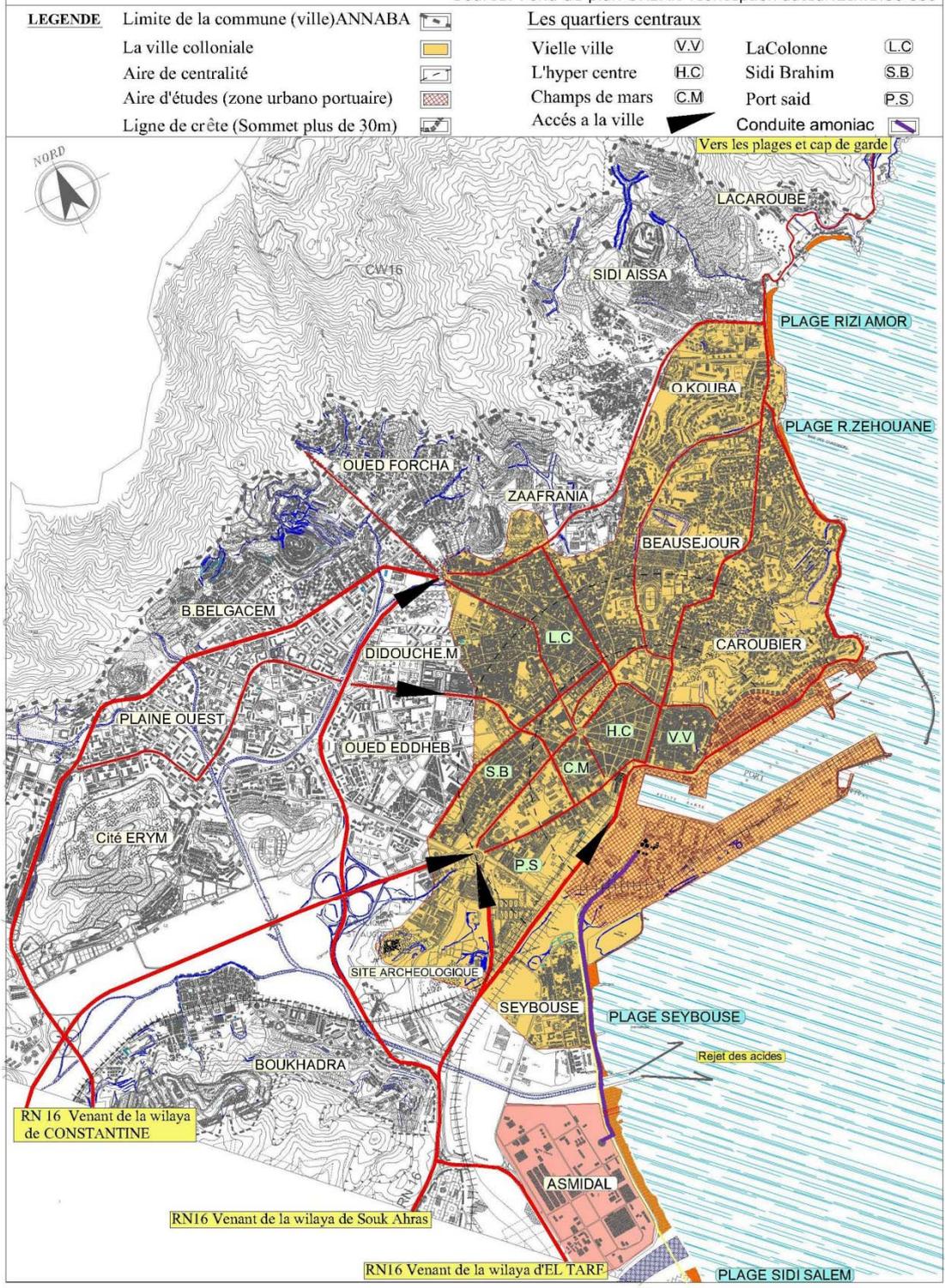


Photo 5:Position du port par rapport à la Médina **Photo 6:**Vue sur une ruelle de la medina



Source : Site web¹⁵⁹

- **Le Centre colonial :**

L'approche historique nous a appris que la naissance de la ville dite neuve de l'époque coloniale achevée en 1889, est étroitement liée à celle du port, auquel leurs sens de croissance sont mutuellement développés. Aujourd'hui il ne reste de ce lien fortement affiché, historiquement et structurellement, que la proximité mesurée physiquement par une distance et un support. Il est toujours utile de rappeler que cette ancienne ville coloniale devient après l'indépendance, le centre ville puis l'hyper centre. Il demeure l'espace de centralité par excellence qui englobe l'ensemble des équipements structurants, du commerce de luxe et une majorité des fonctions libérales qui venaient fortement s'installer à la place des logements.

Photo 7: le port est une entité centrale



Source : site web

¹⁵⁹ www.yannarthusbertrand.org

Il se distingue aussi par sa morphologie compacte à base d'îlot et de parcelle auxquelles se développent selon deux pôles pour former une structure radioconcentrique dont l'espace libre est aussi urbain coïncide souvent soit avec la trame viaire ou avec la place. Son bâti témoigne d'une architecture majestueuse, néoclassique.

Actuellement se centre hérité de l'époque coloniale souffre de nombreuses pathologies dont les principales sont la vétusté du bâti et la congestion de la circulation. En somme autant de faiblesse et de dysfonctionnement qui affectent l'hyper centre, semblent être les conséquences de la saturation grandissante d'un ancien centre.

Photo .8 : Forme urbaine du centre coloniale centre ville



Source : site web :www.startimes.com

Photo.9 : vue sur le Bd Ibn Khaldoun (Gambetta)



Source : site web :www.startimes.com

- **Quartier dit « Port Saïd »**

Situé dans la partie sud du centre, ce quartier s'étale sur une superficie de 60HA ; il est clairement délimité par des grands axes structurants :

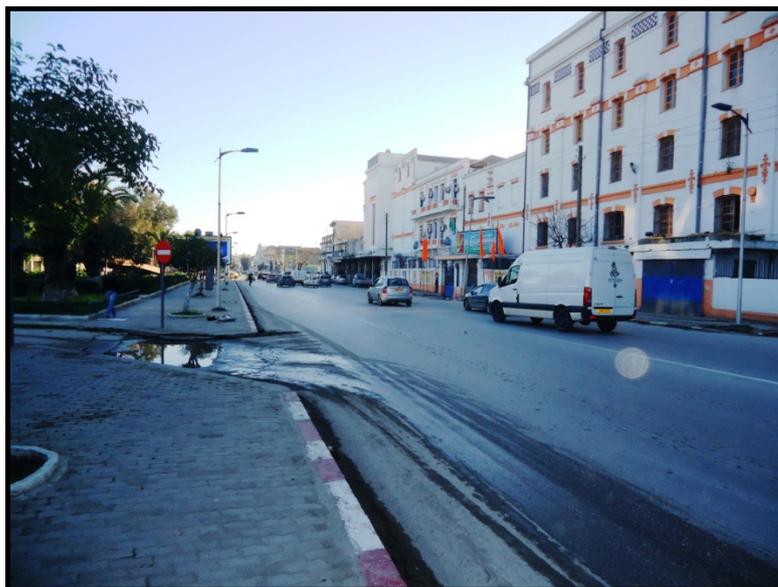
- un canal important qui se prolonge jusqu'au site archéologique (ruines romaines) dont le tracé a été reproduit pour former aujourd'hui le boulevard de l'ALN.
- Route nationale importante (RN 44), qui permet l'accès au centre de la ville. Elle constitue l'une de ses principales portes. Parallèlement à cet axe la voie ferrée qui vient se développer longitudinalement jusqu'à la gare ferroviaire.

Le quartier se configure donc comme un triangle dont la base s'étend sur une longueur de 1.800 m, et constitue une limite importante de la façade maritime. Bien que ce quartier occupe une position centrale, il demeure isolé par la voie ferrée. Cette dernière se développe le long de sa base, constitue ainsi un effet de barrière.

Ce quartier se distingue aussi par la présence d'activités industrielles et commerciales et par sa faible densité en matière de logements soit 20 logts/ ha. Ce qui lui confère un caractère hétérogène, il convient de rappeler que ce quartier représentait à l'époque coloniale la périphérie de la ville où des usines ont été installées à l'image du moulin à blé (kaouki) et les activités de NAFTAL et BATIMETAL.

Aujourd'hui ce site contient un potentiel important sous forme de friches ferroviaires et industrielles, ou en voie de l'être. Leurs supports pourraient être une opportunité pour conforter le centre ville et l'ouvrir vers la mer dans une stratégie de régénération urbaine.

Photo.10 : Vue sur l'avenue de l'ALN limitant le quartier Port-Saïd (à droite)

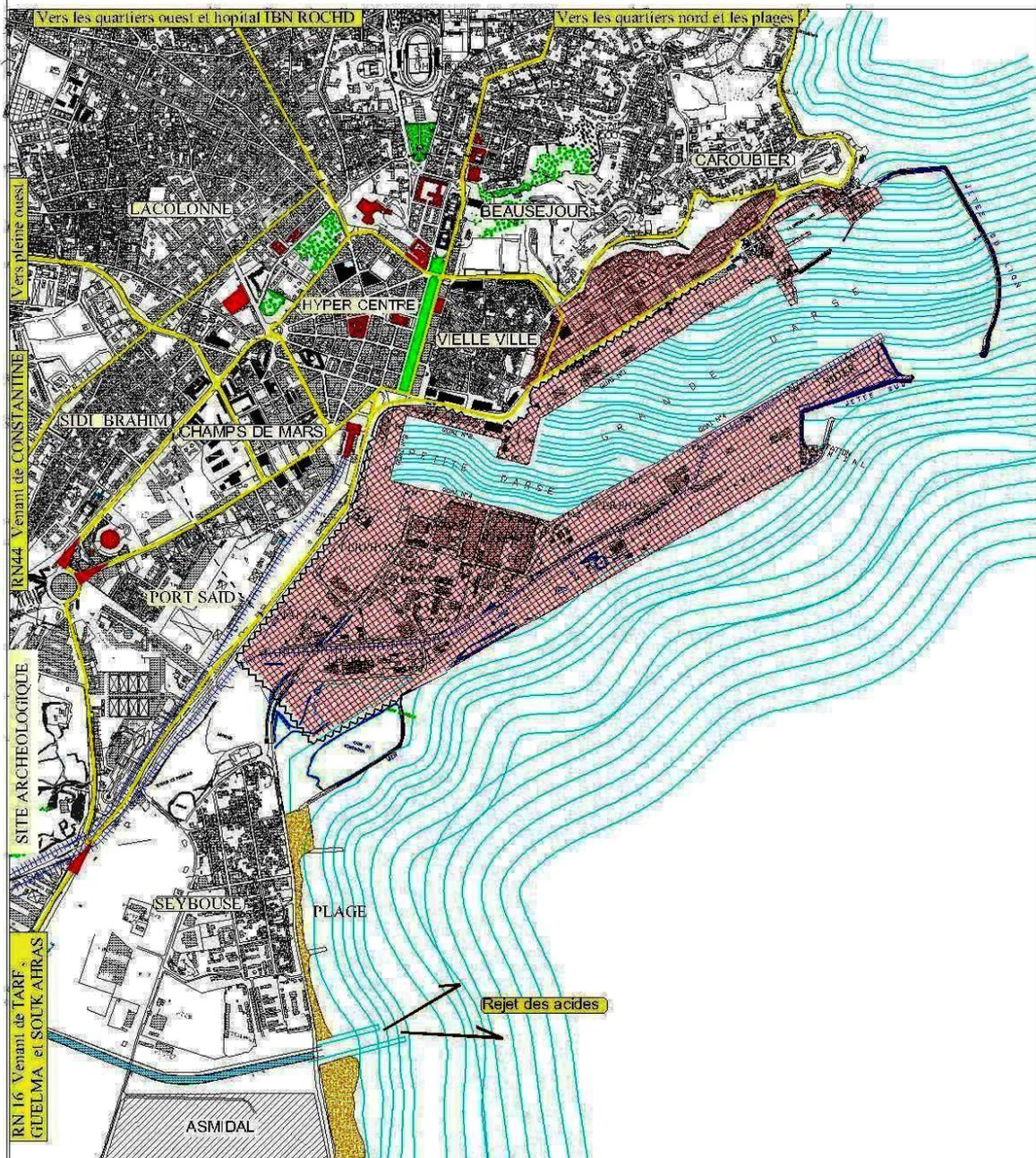


Source : Auteur.

CARTE N°4 : CONTEXTE DES ESPACES URBANO-PORTUAIRE

LEGENDE

Aire d'étude "Port et zone Avant port"		Cours de la Révolution		Chemin de fer	
Equipements de centralité		Aire de centralité		Axes structurant	
		Equipements importants		Barricade	



Conclusion.

À travers l'examen du processus de formation du port et de sa relation avec la ville, nous relevons l'indissociabilité du couple ville-port qui structure le territoire. Cette relation s'est fragilisée à travers le temps jusqu'à atteindre la séparation. Notre projet devait impérativement examiner la position du port par rapport à son environnement immédiat ou proche.

A priori, les conséquences de cette proximité ont toujours été présentes et se manifestent structurellement et fonctionnellement sur différents plans et aspects. Ces quartiers tirent leur structuration du port dans leur maillage primaire. A ce titre, parmi les quatre portes de la médina celui dit 'BAB L'bhar ' oriente tout un axe de composition de la cité vers le port. Dans même le cour de la Révolution, principal élément de composition de l'hyper-centre et de la ville coloniale, est à son tour orienté vers le port. Par conséquent, c'est toute la trame de la ville qui se structure dans ce sens. Par ailleurs, la linéarité de la cité PORT SAID, se développe selon une linéarité parallèle à celle de la façade maritime.

Sur le plan fonctionnel, la présence de l'activité industrielle ou de service, sur un rayon restreint du port, telle les usines de transformation de l'huile et du sucre et le moulin à blé augure de la dépendance qui existait entre la ville et son port. Actuellement ces activités se trouvent davantage en milieu urbain péricentral; elles sont en difficultés techniques et fonctionnelles et parfois en situation de déclin générant parfois, un état de friche. Cet état engendre des incohérences sur différents plans et produit une situation inadaptée au phénomène de centralité et dénaturant l'image de la ville entière.

Chapitre 3 : Analyse physique de l'aire d'étude

Introduction.

La régénération urbaine, une thématique adhérente à notre recherche, suppose un cas d'études adéquat afin confirmer l'opportunité de cette action sur ces territoires.

La régénération a été souvent liée aux territoires présentant un déclin socio-économique visible à travers la prolifération du phénomène de friches industrielles et/ou portuaires.

Les signes de la crise ne peuvent suffire pour entamer une opération de régénération. Cette dernière engage une politique et des acteurs urbains pour le portage du projet étant donné que la démarche choisie est celle du projet urbain. Dès lors, la pertinence du choix des territoires devient un maillon fort du projet.

La question devient plus décisive et tranchante lorsqu'il s'agit du financement et du partenariat vu que l'investisseur doit évidemment trouver son gain dans le projet. Un bon support augure toujours une bonne perspective. Bien que ce gain ne s'identifie pas toujours à des valeurs physiques et financières, il prend notamment plusieurs dimensions selon la portée des enjeux et la nature des acteurs. Cependant et incontestablement, le projet ne peut voir le jour sans un financement préalable décrété par la stratégie du projet urbain.

Opter pour la régénération urbaine des interfaces urbano-portuaires serait de bonne mise en vue qu'elle s'inscrit dans une stratégie urbaine en quête d'assurer le succès du projet en s'appuyant sur les opportunités induites par la zone. Cette zone à caractère centrale ayant une plus-value urbaine, constitue la façade maritime de la ville d'ANNABA.

L'analyse de la zone devrait confirmer l'inscription réelle du cas d'études dans la thématique de régénération et étayer clairement l'observation de la problématique de recherche.

Si la zone révèle une situation de déclin sur les différents plans engendrant ainsi le phénomène de friches (ce qui est très apparent et observable) alors l'analyse devrait identifier clairement le support de ces friches et l'état de l'activité sur le plan socio-économique. Par ailleurs, le diagnostic de la forme urbaine devrait nous conduire vers l'obligation d'entreprendre un projet de reconversion.

1- Contexte de l'aire d'étude

1-1 Présentation du Périmètre d'étude :

A priori la délimitation de l'aire dans les études urbaines doit obéir à des critères qui sont parfois contradictoires, influencerons par la suite la pertinence de son périmètre. Il en ressort qu'une bonne délimitation est un élément fondamental d'appréciation de l'analyse et donc pour la suite de l'évaluation du projet.

Bien que la délimitation fût toujours une mission difficile que la délimitation pourrait être parfois un projet spécial. Celle de notre étude est étayée préalablement par une approche sur le territoire, évoquée dans le premier chapitre, ensuite notre démarche s'appuie sur des critères spatiaux et thématiques. Leur chevauchement devrait nous fournir une connaissance indispensable pour identifier une délimitation pertinente.

La thématique que nous explorons est liée aux espaces portuaires et la formation des friches. Leurs délimitations spatiales coïncident, avec les limites physiques et naturelles du site, qui sont matérialisés soit, par une ligne du littoral, une configuration topographique, ou une voie primaire. L'ensemble forme une entité homogène se distinguant clairement à travers sa morphologie et sa fonction, cette distinction s'affirme davantage jusqu'à former une rupture.

Néanmoins notre aire d'études se compose en deux zones distinctes dont une barricade illustre fortement cette séparation soit: une zone clos portuaire (hémétique) avec ses propres infrastructures et une zone appelée quartier « avant port » qui constitue une zone d'interface port ville.

1-2 Délimitation de la zone d'étude.

Notre zone est limitée au nord par une crête aigue (30m de dénivelé) sur une longueur de 1.300m dont le sommet donne sur le quartier « caroubier ». Cette topographie isole partiellement le quartier du port. A l'origine ce talus était la limite du littoral. Bordée à l'Ouest par la Médina ensuite par l'hyper centre colonial, bien que dans la même orientation se situe également, le quartier « port Saïd », la voie ferrée et la voie primaire : une configuration bien agencée, délimite mieux physiquement notre aire d'étude. Tandis qu'au Sud l'air d'étude est longé par les quais et le plan d'eau de la méditerranée. Quant à l'Est la jetée du lion limite l'espace portuaire.

La zone d'étude s'étale sur une superficie totale de 115 HA, partagée entre une zone portuaire qui contient l'essentielle de la surface soit 95 HA, et une zone dite « Avant port » englobant le reste soit 20 ha.

Carte.5 : SITUATION IMEDIEATE DES ESPACES URBANO-PORTUAIRE

Source: Fond de plan URBAN :Conception auteur.Ech.1:15 000

LEGENDE

Zone " Avant port "



Aire réservé à l'activité portuaire



Accès au port



Equipements structurants



- 1- Siège de l'APC ANNABA
- 2- Siège de la wilaya
- 3- Siège de DAIRA
- 4- Cours et palais de justice
- 5- Centre culturel
- 6- Theatre
- 7- Siège de direction de wilaya (DLEP, DUCH, DTP)
- 8- Marché central
- 9- Gare ferroviaire

Equipements importants



Bati a multiple fonctions: Commerce, fonction libérale, Habitats)



Axes structurant



Axes primaire



Cours de la révolution



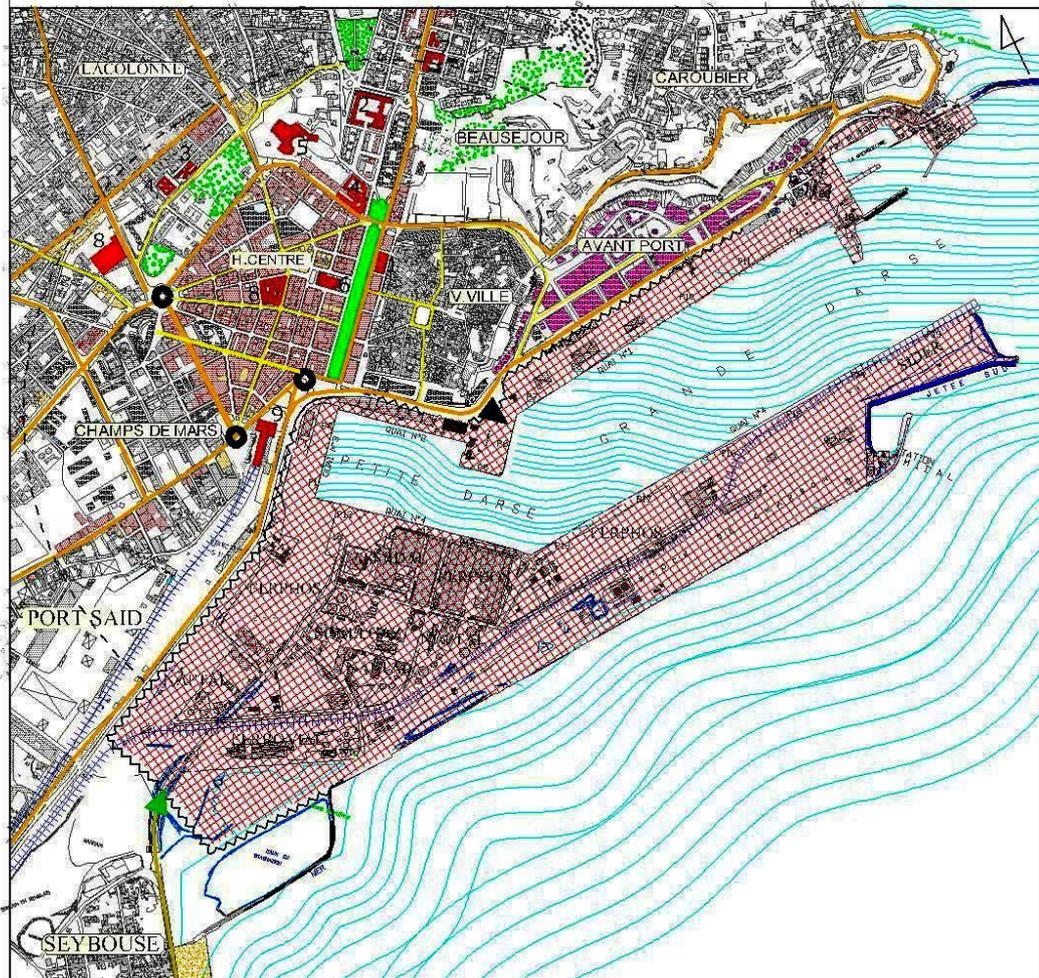
Aire de centralité



Barricade



Chemin de fer



2 Analyse de l'activité portuaire.

2-1 Présentation du port.

2-1-1 Position du port.

Il se situe à l'entrée de la ville. Il est relié par la route nationale n° 44 au réseau des voies express desservant le Sud, le Sud-est du pays, et au réseau ferroviaire national, par lequel il est relié directement avec la mine de fer de l'Ouenza, et le Complexe Sidérurgique d'El Hadjar.

L'existence de l'aéroport international Rabah BITAT situé à une distance de 11 km sur la même Rn 44 vers la Wilaya d'ETARF, constitue un atout complémentaire de son réseau de communication.

Le port d'Annaba, fait partie des dix (10) principaux ports commerciaux d'Algérie. Son champ d'influence s'étend sur douze wilayate du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement, et de ressources naturelles, telle que les mines de fer et de phosphates.

Figure 11. Position du port par rapport aux infrastructures de transports



Source : Google Map, traitement auteur

2-1-2 Descriptif du port.

Le port est protégé au nord par la jetée du lion, d'une longueur de 920 mètres; Au sud par la jetée sud, qui a été transformée après l'indépendance en un quai d'accostage, s'étend sur une longueur de 1.452 mètres. Le port englobe une longueur totale de quai, estimée à 3.685 ml inscrite dans un terre plein de 95 ha. Ces caractéristiques dimensionnelles le place comme étant parmi le plus important du bassin méditerranéen. Son plan d'eau protégé, englobe une surface de 94 ha partagée entre trois bassins dont:

- **L'avant port.**

Un bassin d'eau d'environ 45 hectares constitue la zone d'accès maritime au port. Il se distingue par la variation disparate de son profondeur qui varie entre 6 et 13m.

- **La grande Darse.**

Elle s'étend sur une superficie de 40 hectares et présente une profondeur moyenne de 10 m. C'est un bassin bien protégé qui fait suite direct à celui de l'avant port. Elle permet la desserte vers l'ensemble des quais, comporte deux quais importants :

- le quai nord (N°1) s'étale sur une longueur de 900 mètres avec un tirant d'eau de 10 mètres.
- Le quai (N°5) s'étale sur une longueur de 930 mètres et de 8.75 mètres de profondeurs.

- **La petite Darse.**

Ce bassin constituait à l'origine le port initial. Il s'étend sur une superficie de 11 hectares et a une profondeur variant entre 7 et 10m ; Il comporte 3 quais :

Le quai Ouest (N°3) de 240 mètres de longueur avec un tirant d'eau de 4.25 mètres.

Le quai Nord (N°2) d'une longueur de 370 mètres, et d'un tirant d'eau de 11 mètres.

Le quai Sud (N°4) d'une longueur de 421 mètres, et de 11 mètres de tirant d'eau.

2-1-3 Données climatiques.

Les vents dominant au niveau de la ville et de son port sont orientés Nord- ouest, et ouest, tandis que les courants marins principaux sont ceux venant de l'Est à une vitesse qui varie entre $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ nœud. Cette vitesse s'affaiblit progressivement en s'approchant du port, et ne constitue aucun danger à l'accessibilité des navires. La position géographique du port le place à l'abri des courants marins et des tempêtes, ce qui fait de lui un des ports le plus sécurisé du nord africain.

Carte.6 : DESCRIPTIF TECHNIQUE DES ESPACES PORTUAIRES

Source: Fond de plan URBAN : conception auteur.Ech.1:16 000

LEGENDE

Aire réservé au port commercial



Bâti mixte : commerces,habitat et fonction libérale



Equipements



Accès au port



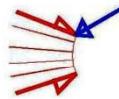
Accès maritime au port



Poste d'accostage



Les vents dominants: Nord et nord ouest



Courant marins : Est

Les bassins



1- **Avant port** tirée d'eau: 6m <math>h < 13m</math>

2- **Grande darse** tirée d'eau :8m <math>h < 10m</math>

3- **Petite darse** tirée d'eau :7m <math>h < 10m</math>

Les quais:

Q1 L=900 mètre

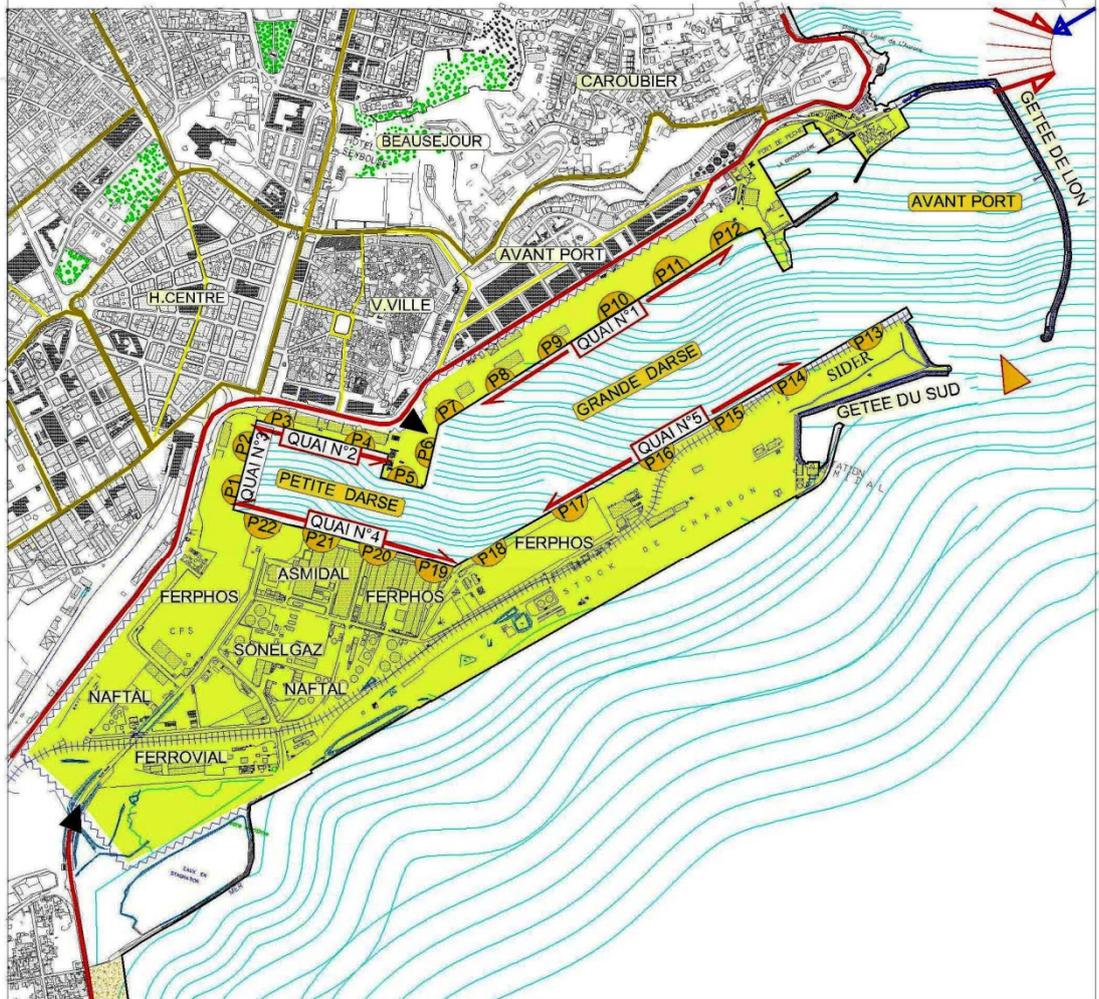
Q2 L=370 mètre

Q3 L=240 mètre

Q4 L=321 mètre

Q5 L=721 mètre

L=3685 m



2-2 Les infrastructures portuaires.

2-2-1 -Affectation des quais d'accostage.

A- Quai N°1 : comporte deux terminaux

- **Le terminal céréalier.**

Le poste 12 est affecté exclusivement au transit des céréales à travers des silos de stockage. D'une longueur de quai de 155 ml et d'une profondeur moyenne de 11 m, il permet de recevoir des navires de 30.000 TPL.

- **Le terminal sucrier et huile végétale.**

Le poste N°11 est affecté au trafic du sucre roux destiné à l'unité E.NA.SUCRE de Guelma ainsi qu'au transit des huiles végétales destinées à l'unité E.N.C.G situé à l'extérieur du port dans la zone dite « Avant port ».

D'une longueur de 145 ml, et d'une profondeur de 9,80 m, il reçoit des navires d'une taille moyenne de 18.000 TPL.

Ce poste est relié avec l'installation de stockage de sucre roux par deux bandes transporteuses ainsi que par un système d'évacuation des huiles végétales par bouche à quai, et pipe souterraine jusqu'aux installations de raffinage de l'unité E.N.C.G. Le poste 11 sert parfois, au transit de marchandises générales, si la nécessité s'impose.

B- Quai N°2.

Contenant le poste à quai N° 3 et 4 sur une longueur de 349 ml, ce quai est essentiellement affecté à la desserte de la gare maritime.

C- Quai N°3.

- **Le terminal polyvalent : navires et porte conteneurs.**

Comporte le poste N°1 et 2 s'étale sur une longueur totale de 240m destinés aux trafics conteneurisés .Ils sont équipés de grues fixes et mobiles qui peuvent assurer une capacité totale de trafic estimée à 75 000 EVP¹⁶⁰ l'année. Ces postes comportent des aires de stockage couvertes et non couvertes qui affichent une saturation extrême.

¹⁶⁰ Unité de mesure des trafics du centenaire 1EVP=1centenaire

D- Quai n°4.

Contient le poste n°20 d'une longueur de 135 m et d'un tirant d'eau de 9 m, il est utilisé pour l'importation de la potasse et de soufre pour les besoins du complexe d'engrais phosphatés de FERTIAL. Ce poste est équipé d'un portique d'un débit de 320 tonnes/heure. Une partie de l'espace sis à l'arrière du poste 20 est occupée par la Centrale thermique d'Annaba qui comprend 02 turbines à vapeur de 55 et 75 MGW et 03 turbines à gaz de 15 MGW l'unité.

Tandis que le poste N°19 et N°21 qui totalisent une longueur 350m sont affectés respectivement au traitement du phosphate et de l'acide phosphorique et sont gérés par PHERFOS

E-Quai n°5.

-Le poste N°13 et 14 d'une longueur totale estimée à 700 ml sont destinés essentiellement à l'exportation, et à l'importation de Charbon, coke, minerai de fer. Ces postes se distinguent par l'immensité des aires de stockage.

-Les postes N° 15 et 16 d'une longueur totale de 405ml sont affectés aux produits sidérurgiques.

-Tandis que le poste 17 et 18 d'une longueur 255m, et ont un tirant de 11m, sont destinés respectivement à l'entreposage du phosphate et de l'ammoniac.

Ces postes sont équipés pour le soufrage des navires en fuel et huiles, à l'exportation de l'asphalte et de l'ammoniac. Des lignes de chemin de fer se trouvant le long du quai assurant la liaison avec FERTIAL, et le complexe sidérurgique ARCELOR METAL

2-2-2 Port de pêche : Contient un plan d'eau partagé en trois bassins dont les surfaces sont respectivement 26400, 9500 et 8642 m² avec une profondeur variable entre 4 à 7m et une longueur total de quai égale à 815 ml . Il affiche une saturation en matière de plan d'eau et de quai d'accostage ce qui entrave son bon fonctionnement, qui se répercute sensiblement sur sa production.

2-3 Occupation au sol

L'organisation spatiale du port est agencée d'une façon hétérogène, aucun schéma ne semble l'avoir guidé préalablement. Ainsi les espaces portuaires se composent en 3 zones distinctes, zone nord, zone intermédiaire et zone sud ; dont l'analyse est indiquée ci dessous:

3-3-1 Zone nord : longeant l'ensemble du quai N°1. Elle s'étale sur une longueur de 900ML, et une surface foncière égale à 15 HA, et se compose selon les affectations suivantes :

a - Des silos de stockage appartenant à l'unité ERIAD destinés à l'importation du blé, composés de 59 cellules d'une capacité totale de 16.000 tonnes avec une emprise au sol de 1.500 m².

Comporte également les installations suivantes :

- Un portique de chargement, et de déchargement « à vis » d'un débit de 400tonnes/heure
- Un portique pneumatique d'un débit de 100 tonnes/heure utilisée lors de la finition du déchargement des navires.
- Une passerelle de liaison équipée de transporteurs à bandes relie le portique de déchargement aux silos.

- Une installation de livraison en vrac par trémie des céréales pour l'évacuation par voie routière et/ou chemin de fer reliée aux élévateurs par deux transporteurs à chaînes.

b -Des aires de stockages : s'étalant sur une surface totale de 14.000m², aménagées selon la disposition suivante :

-Aire de stockage à l'air libre d'une surface totale de 9.500M² destinée aux périodes courtes et transitoires.

-Aire couverte : Agencée sous forme de 3 hangars conçus en charpente métallique ayant une emprise totale de 4.400M² destinées à abriter les produits fragiles , et facilement périssables, en l'occurrence des médicaments et produits alimentaires .Tandis qu'un autre hangar d'une surface estimée à 1.200 m² est destinée aux véhicules d'une capacité de 60 unités.

Des locaux, de 1.000 m², destinées principalement aux fonctionnaires de l'entreprise de gestion portuaire « EPAN ». Ces surfaces sont partagées entre bureaux, foyers et douches.

2-3-2 - Zone intermédiaire à multiple usages et fonctions

Cette zone se distingue de l'ensemble par sa fonction ainsi que, par sa disposition dans l'enceinte du port. Longeant le quai N°2 sur une longueur de 350 ML .Elle couvre une surface totale de 6 ha, englobe des activités de services (liées dans leur majorité au port) ,se présente comme suit :

-La direction des douanes : Occupe une emprise au sol de 1800m² édiflée durant l'époque Française. Elle se développe par un bâti en hauteur dont sa façade principale est tournée vers la ville et se distingue par son architecture de référence néo mauresque.

- La gare maritime: Située à l'interface port-ville, occupe une surface totale de 3000m² avec une capacité d'accueil annuelle de passagers estimés à 50.000 et 6.500 véhicules

- L'Agence bancaire CPA située dans l'emprise réservée à la gare maritime.
- La société Gema qui a pour mission la gestion du parc : consignation de navires et conteneurs. Elle occupe une surface totale de 400 m2 dont seulement la moitié est exploitée.
- Hangar de stockage d'une surface de 1700m2 affecté à la douane.
- Un ensemble d'hangars à multiples usages d'une surface globale estimée à 2500M2, est scindée entre le centre d'embauche de dockers, le service douanier et la partie réservée au contrôle de véhicules de l'Entreprise portuaire.

2-3-3 –Zone sud affectée aux entreprises et aux sociétés publiques:

Cette zone est importante par sa position et par son étendue, située dans la zone sud de l'espace portuaire, longeant d'un côté le quai N°4 sur une surface égale à 50 HA et d'un autre côté en extrême sud longeant le quai N°5, sur une surface foncière égale à 30 HA.

L'ensemble des terres pleines englobe ainsi une surface totale égale à 80 HA, réservée principalement aux entreprises publiques : FERTIAL ,FEPHOS ,NAFTAL ,SONALGAS FEROVIAL .

Photo . 11 : Occupation importante de la partie sud du port (coté gauche) par les sociétés Publics



Source site Web¹⁶¹

¹⁶¹ www.el-annabi .com

2-3-4 Bilan quantitatif et qualitatif de l'organisation spatiale

L'examen de l'occupation au sol au sein du port ainsi que le diagnostic spatial des infrastructures portuaires fait ressortir d'importantes observations :

- **Dominance des emprises « terre plein » et linéarité des quais destinés aux activités minières.**

Ces quais destinés aux produits en vrac, en l'occurrence le minerai de fer et de phosphate, ils sont exploités respectivement par la société FERPHOS sur une longueur de 575 ml et la société ASMIDAL sur une longueur de quai égale à 1360 ml soit un total de 1935 ml sur un ensemble de 3685ml. Produisant ainsi un taux d'occupation de 52% de longueur de quai et 70% des aires de stockage. Une situation et un état de fait démontre la spécialisation du trafic du port de Annaba, ce qui lui attribue une vocation minière. Nous rappelons que les chiffres en matière d'échanges de ces produits ont confirmé précédemment cette vocation lors de l'analyse économique du port.

Bien que cette vocation ne soit pas une découverte, le port d'Annaba doit son aménagement à l'époque coloniale, à la suite de l'exploitation du minerai de fer. Mais de nos jours ces produits, source de pollution, occupent des quais situés en plein centre ville, ce que ne l'était pas avant. Cependant dans les pays développés et en l'occurrence dans le bassin méditerranéen, ces produits ne sont plus entreposés à l'échelle urbaine.

- **La conteneurisation et son déclin.**

Les aires de stockages destinées aux conteneurs sont estimés à 20% quant à l'étendue des quais, elle présente une longueur de 240 ml soit 8% du total .Ces deux rapports sont très réduits par rapport à l'ensemble.

Actuellement la conteneurisation devient le mode le plus courant dans le transport maritime de marchandises. Les acteurs portuaires dans le monde ont entrepris des travaux d'infrastructures pour s'accommoder avec ce nouveau mode, afin d'attirer autant de partenaires et opérateurs maritimes. Par son caractère solide à multi usages, notamment sa facilité de manutentions et de transfert en toute pratique et aisance ; ont fait de lui un mode préférentiel suscitant une révolution dans l'activité portuaire.

- **Sous-exploitation du quai principal donnant sur la zone interface mer/port.**

Une sous exploitation du quai N°1 est constatée, c'est seulement 300 ml de quai sur un total de 900 ml qui sont affectés, quant à l'emprise au sol du terre plein, on distingue une occupation partielle soit seulement 8000M2 sur une surface totale estimée à 100.000M2, ce qui représente seulement 8% d'occupation. Cette occupation se distingue par un bâti ponctuel en structure métallique (hangar).

A priori cette configuration pourrait constituée un potentiel et un enjeu pour une éventuelle reconquête du port, sachant que le quai n° 1 présente la ligne de terre de la façade principale de la zone avant port. Ce potentiel sera exploité ultérieurement dans notre stratégie de reconversion.

- **Occupation irrationnelle du sol et présence de sociétés extra portuaire.**

Une superficie importante de 40 ha est occupée par les entreprises publiques consommatrices d'espace, dont le foncier présente une plus value urbaine. Bien que sur l'ensemble de ces entreprises, il existe celles qui justifient leurs présences dans le port, tel est le cas d'ASMIDAL et FERPHOS dont le support est le prolongement ombilical de l'activité de l'Entreprise mère, pour ses besoins courant d'import et d'export. Cependant, le reste des entreprises ou leurs activités ne révèlent aucune liaison avec le port ce qui ne justifie aucunement leurs présences et constituent par conséquent une inadéquation entre la valeur du foncier et son exploitation à l'image de FERROVIAL, SONELGAZ, et NAFTAL. Une situation paradoxale qui se déclare entre un besoin crucial du foncier par les acteurs urbains, portuaires et des occupations irrationnelles au sein du port par des entreprises externe a l'activité portuaire.

Une éventuelle opération de délocalisation à travers un projet de reconversion pourrait sans doute récupérer ce potentiel considérable à caractère d'interface port/ville.

Cet étendu correspond à 40% de l'ensemble de terre plein portuaire (95Ha), dont nous estimons qu'il est mal optimisé, si on le compare avec la surface sur laquelle est édifée la MEDINA (17 ha) et la Ville coloniale (30 ha) .

- **Risque urbain et atteinte à l'environnement.**

Il est connu de notoriété que le port est une source permanente de pollution, suite à la concentration des activités liées à l'exploitation du minerai de fer et de phosphate. La nature de ces activités suscite l'installation d'équipements de stockage de produits aussi dangereux que la pollution, tel que les glopes de stockage d'ammoniac ainsi que leurs transports. Ses exploitations atteignent non seulement la pollution hydrique et atmosphérique, mais il existe un risque majeur

d'explosion¹⁶². Le passé fut témoin, de plusieurs déperditions d'ammoniac dont la dernière date du 01 Aout 2009. Heureusement qu'à chaque fois elle fut maîtrisée par l'intervention de la protection civile.

Par rapport à ce contexte, et dans une autre échelle de l'histoire récente, on retient des cas d'incidents majeurs, qui ont bouleversés les normes internationales, très particulièrement pour ce qui est des modalités d'implantation des installations industrielles et de la prise en considération des distances nécessaires à observer par rapport aux concentrations urbaines importantes. Ainsi l'incident de l'AZF12 de Toulouse en 2001, suite à l'explosion d'un stock d'environ 300 - 400 tonnes de nitrate d'ammonium destiné à la production d'engrais dont la détonation a été entendue à plus de 80 km de distance. Le bilan officiel fait état de 31 morts, et environ 2 500 blessés dont une trentaine dans un état grave. L'explosion a causé des destructions importantes dans la partie sud-ouest de la ville. On estime les dégâts matériels globalement à 2 milliards d'euros, dont 33 millions d'euros pour des bâtiments publics.¹⁶³

Si cela a été provoqué par les 400 Tonnes. Alors que Le complexe FERTIAL, emmagasine dans ses bacs d'ammoniac environ 2000 Tonnes¹⁶⁴, dont une bonne partie se situe au port.

Ajoutant à cela les déchets évacués quotidiennement par l'usine de traitement de l'huile végétale estimés à 1M3/jour. La préservation de l'espace vital pour l'être humain, doit être une des préoccupations majeures envisagées par les acteurs concernés.

- **Barricade et gabarit des sociétés s'associent pour instaurer un effet de barrière.**

L'aménagement de l'activité liée au port, ou extra portuaire marque clairement l'inadéquation du contexte dans lequel il se situe, il s'agit du port et de ses activités de nature industrielle, situées au sein des entités urbaines centrales à concentration humaine.

La barricade et la configuration des sociétés au niveau de la zone centrale obstruant toute visibilité et présence d'un littorale. Le bâti de ces sociétés est disposé par juxtaposition formant ainsi un gabarit continu donnant par sa face principale sur la ville. Par ailleurs ce gabarit est une sorte d'enceinte qui sépare la ville de son port, auquel ses parois exposent une texture industrielle. Sachant que ce bâti constitua un point focal de la perspective qui prenait naissance à partir du cours de la révolution et se développe à travers son axe. A priori cette fin banale de perspective prenait la place d'un point focal donnant sur le port. Rappelant que ce derniers été un élément et un critère de conception et d'orientation du cours de la révolution.

¹⁶² Les causes des effets toxiques résultent de l'inhalation d'une substance chimique toxique (chlore, ammoniac..etc.)

¹⁶³ M .MICI ,p94 ,op.cit

¹⁶⁴ Laboratoire de traitement des eaux et valorisation des déchets industriels université Badji Mokhtar Annaba. Cité par M.Macram, mémoire de magistère 2012

Carte.7: OCCUPATION AU SOL DES ESPACES PORTUAIRES

Source: Fond de plan URBAN :conception auteur.Ech.1:15 000

LEGENDE

-Zone "Nord"



- 1- Silos de stockage appartenant a l'unité ERIAD
- 2- Aires couvertes de stockages (hangars)
- 3- Locaux à multi- usages:bureaux, foyer et douches appartient a l'entreprise de gestion portuaire « EPAN »
- 4- Club AVIRON

-Zone "Intermédiaire"



Bati continu composé des activités suivantes:

- Direction des douanes
- La gare maritimes
- Agence bancaire « CPA »
- Société dit « Gema »
- Hangar de stockage affecté à la douane
- Un ensemble d'hangars à multiples usages;
- Hangar destiné au contrôle des véhicules.

-Zone "SUD"



Support des grandes entreprises extraportuaires:

- FERTIAL ex ASMIDAL
- SONELGAZ
- FERPHOS
- FERROVIAL

-Accès au port



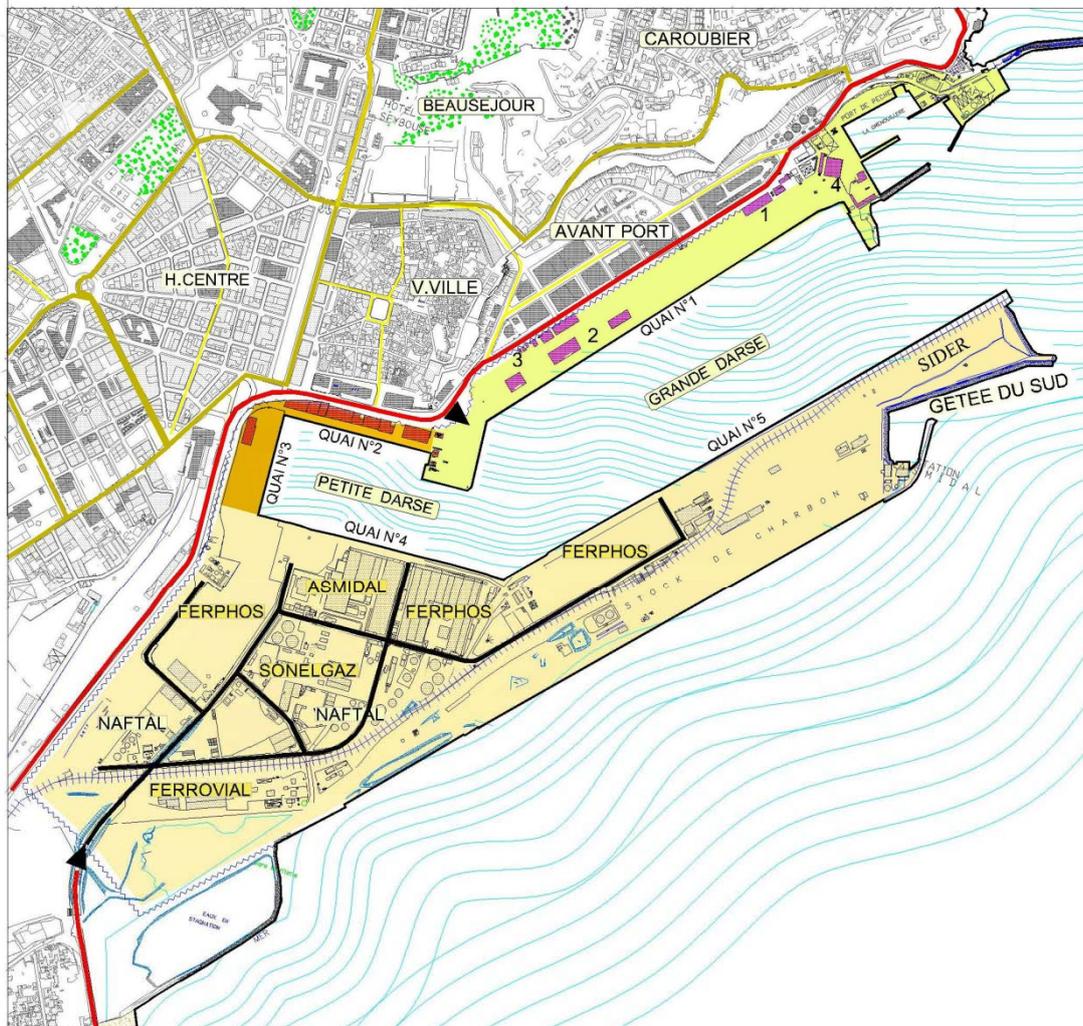
-Voies principales menant vers le port



-Voies intérieures inachevées



-Barricades



3-Analyse de la zone avant port.

3-1 Présentation de la zone.

3-1-1 Problématique de la zone :

A l'origine la zone était érigée sur des emprises conquise sur l'eau dont le contenu servait pour accompagner les activités portuaires à savoir : entreposage, stockage et parfois hébergement des ouvriers et des dockers. A cette temporalité le port et la zone « Avant Port » constituent une entité homogène. Par ailleurs la séparation entre la ville et le port illustrée par une barricade, est une installation nouvelle, réalisée seulement à partir de l'année 1978 .Le développement de l'activité portuaire et commerciale combiné avec l'augmentation de la population urbaine, il a été décidé notamment d'instaurer une barricade pour protéger le port et ses activités demandant davantage de sécurité.

Par ailleurs, pour des raisons structurelles et fonctionnelles, les acteurs urbains à l'époque ne pouvaient induire la zone « Avant Port » dans l'enceinte du port. La zone assure de liaisons structurelles entre la ville et les plages (coté Nord), dès lors faire ressortir la zone du port, était la meilleure option. Cette séparation physique n'a pu rompre totalement les liaisons qui existaient (avant la réalisation de la barricade) entre le port et certaines sociétés se trouvant désormais à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Mais les conséquences de cette séparation ont été rapidement perçues, puisque ces entreprises sont en liaisons difficiles avec le port dont certaines étaient obligées de cesser l'activité.

Dans cette nouvelle configuration le port se trouve privé de ses terres pleins qui contenaient des activités complémentaires. La ville s'est vue également dépossédée de son port malgré qu'il se trouve davantage dans une entité plus urbaine que portuaire. Le tissu de la ville donc hérite d'une entité disparate. Cette disparité est due principalement à la présence d'activités industrielles au sein du tissu urbain à caractère central .Actuellement les conséquences de cette ambiguïté surgissent davantage sur différents plans : économique, social et urbanistique.

L'approche théorique nous a renseigné que dans le monde, les acteurs publics des villes portuaires ont planifié le développement de leurs ports, voir même délocaliser les activités vers d'autres territoires portuaires, plus fonctionnels dès que les premiers signes de saturation commencèrent à apparaître. Désormais ces ports situés au sein du tissu urbain ne répondent plus aux nouvelles exigences techniques et sont dénommés « ports traditionnels ».

A priori la lecture prospective est indispensable pour le développement urbain des villes. Intervenir dans une temporalité adéquate avant la saturation du tissu donnera à la ville plus de possibilités urbaines et allégera davantage le coût des opérations. Malheureusement cette logique d'appréhender la ville ne trouve pas d'espace dans la politique urbaine locale et centrale.

3-1-2 Contexte urbain de la zone ;

Les particularités de la zone réside dans sa position complexe et contradictoire, elle se développe en linéarité le long du quai N°1 formant ainsi une partie importante de la façade maritime. Cette linéarité est structurée par un axe important « le boulevard Abdelmalek RAMDANE », c'est à travers cet axe que l'on peut accéder au littoral et aux plages de mouillage. Elle s'identifie donc à une zone de transit et de passage, entre le nord et le sud de la ville. Sa position est confortée par sa proximité à l'accès sud de la ville, situé en plein centre ville. En dépit de sa vocation maritime, située à l'entrée du port, la zone s'identifie clairement à une zone péricentrale. Les principaux équipements de centralité et les principaux points de repère de la ville se trouvent dans un rayon ne dépassant pas 200 m à l'instar de la gare ferroviaire, du théâtre et du centre administratif, mais aussi du cours de la révolution et de ses allées qui comportent le siège de l'APC et la majorité des centres financiers.

3-1-3 Situation et accessibilité de la zone

S'étalant sur une surface égale à 20 ha, la zone « Avant port » est délimitée, à l'Est par la barricade et le boulevard Abdelmalek RAMDANE, à l'Ouest par une crête dont la dénivelé dépasse les 30 M, au-delà de cette crête se trouve un quartier résidentiel dit « CAROUBIER » qui n'assure aucune liaison fonctionnelle avec la zone.

Tandis qu'au Nord la profondeur de la zone se rétrécit progressivement pour constituer un étranglement, à travers la fusion des deux boulevards dont l'extrémité amorce une nouvelle voirie menant vers la partie nord de la ville. Quand au Sud elle est limitée physiquement par la « Vieille Ville » mais sans une liaison fonctionnelle avec cette dernière.

3-2 Analyse urbaine.

C'est une approche morphologique sur la forme urbaine, son intérêt nous permet d'identifier au départ la structuration de la zone selon les systèmes organisateurs du tissu urbain en l'occurrence : le parcellaire, le système viaire, le bâti et les espaces libres. L'examen de leurs imbrications devrait nous déterminer le niveau de pérennité et d'ancrage de chaque élément du système. Dans une lecture prospective ces paramètres constituent une base de données indispensable pour une éventuelle recomposition.

Avant d'entreprendre l'analyse de chaque système, il y a lieu de rappeler que la structure urbaine de la zone « avant port » est caractérisée essentiellement sur le plan morphologique, par un développement linéaire et une continuité directionnelle dominante à travers deux voies principales parallèles qui se rejoignent à leurs extrémités pour amorcer d'une part, la route du littoral et relier d'autre par le centre ville. A priori le boulevard principal est en réalité un boulevard de front de mer, il structure la façade maritime de la ville. Dans une temporalité précédente cette particularité a orienté et guidé le devenir de chaque système. Entre autre cela est évalué par notre diagnostic comme étant un trait fort de la zone en matière d'analyse et de composition urbaine.

3-2 -1 -Le système parcellaire :

En effet une première lecture du parcellaire nous a permis de déceler que le tissu dont sa parcelle jouit d'une direction principale Nord-Sud, matérialisée par le boulevard Abdelmalek RAMDANE. Bien que cette direction de la trame est fondamentale pour la compréhension du tissu urbain (comme le souligne P.PANERAI) mais elle n'oriente pas, de la manière selon laquelle la parcelle devrait être hiérarchisée. Paradoxalement dans la structuration du tissu urbain, s'il y a une direction dominante, la parcelle devrait y suivre cette direction. A cet égard on distingue des parcelles de grandes dimensions avec des cotés presque identiques, non hiérarchisés et ne suivent pas la tendance dominante de structuration.

Cette dimension révèle assez bien la vocation de la zone où la parcelle se résume généralement au support foncier de l'activité industrielle qui l'occupe et que l'attention aux règles de composition urbaine n'ont pas été une priorité .Ce sont en réalité les exigences de l'activité qui dimensionnent la parcelle.

Toute fois pour faciliter la lecture du parcellaire on a décomposé la tissu urbain selon les dispositions suivantes :

Carte .8 : FORME URBAINE

Source: Fond de plan URBAN : conception auteur. Ech. 1:8 000

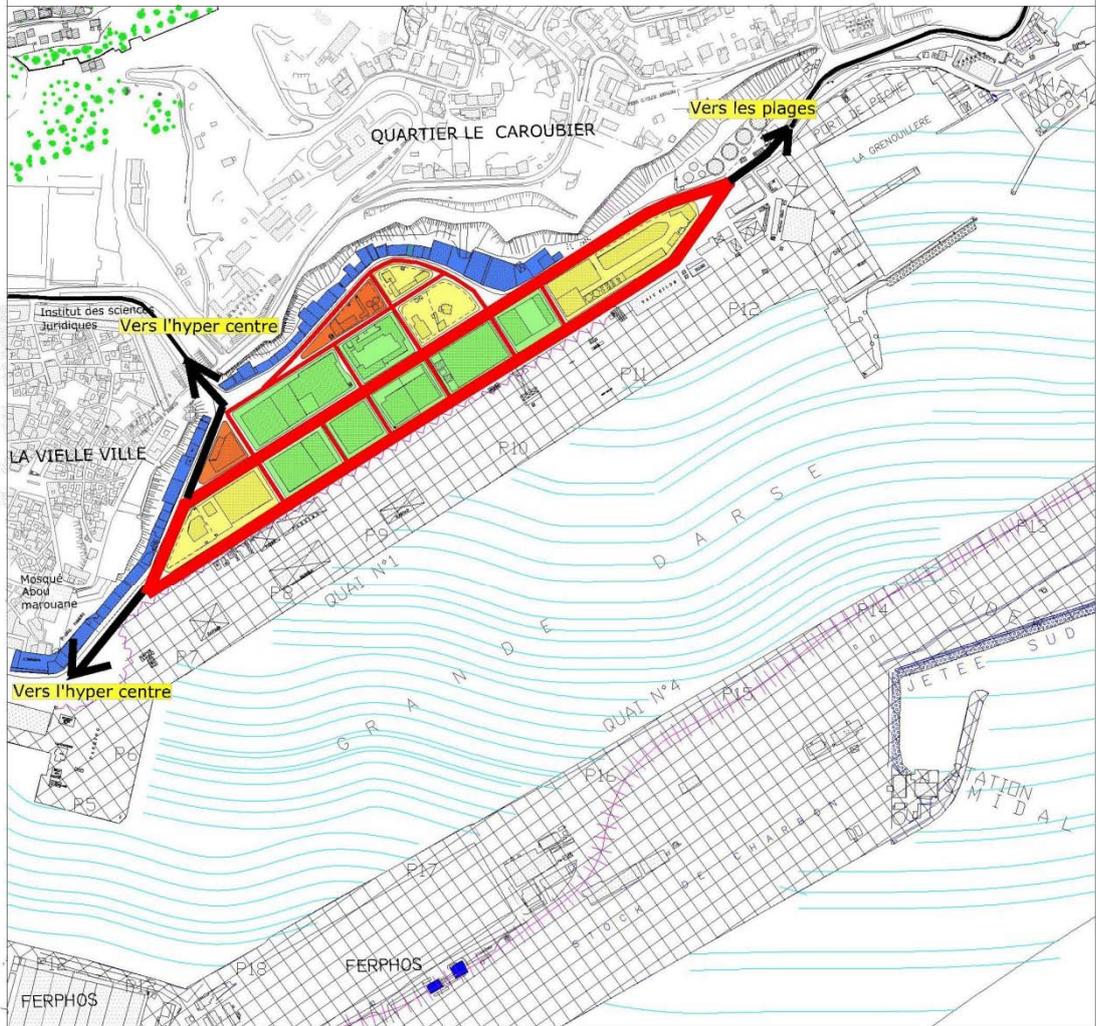
LEGENDE

FORME DE PARCELLE

- 1- Forme rectangulaire ou carrée. 
- Batic de la parcelle 
- 2- Forme trapézoédale 
- Batic de la parcelle 
- 3- Forme triangulaire 
- Batic de la parcelle 
- 4- Forme régtangulaire 

HIEARCHISATION DES VOIRIES

- 1- Voie primaire 
- 2- Voie secondaire 



1- Parcellaire agencé entre les deux boulevards principaux:

L'ensemble des parcelles sont agencées le long et entre les deux boulevards celui du Bd Abdelmalek RAMDANE, et de son parallèle Bd « Avant port ». Ces parcelles sont de formes orthogonales, de grandes dimensions dont le côté le plus grand (relativement) est dans le prolongement du boulevard. Ce qui constitue déjà une anomalie, car cette disposition ne permet pas assez de parcelles de s'insérer dans l'axe principal.

La parcelle est généralement saturée matérialisant ainsi une délimitation et une propriété foncière. L'ensemble des parcelles impriment au boulevard un rythme répétitif et un aspect identique.

A l'extrémité des voies primaires et à la limite foncière de la zone, les parcelles perdent leurs formes initiales pour devenir tantôt des trapèzes, tantôt des triangles, la déformation révèle l'obéissance de la parcelle à la voie principale et son adaptation avec la configuration du site.

2-Parcellaire s'érige à la limite ouest, de manière à épouser les traits figuratifs du site. Elle est également d'une forme rectangulaire mais de dimension plus petite, donnant sur un seul côté vers une voie contournante.

Dans une lecture typologique de l'analyse parcellaire, on peut déduire que la zone est composée de plusieurs formes de parcelles rectangulaires, dont certaines allant vers le carré, quant à la déformation de ces parcelles de base pour donner des trapèzes et des triangles est renvoyée à l'obéissance due à la structure urbaine.

3-2 -2 le système viaire.

La zone est délimitée par des voies et l'îlot est bien identifié par rapport à la voirie .Le système viaire est caractérisé par une linéarité dominante matérialisée par deux voies principales qui se développent le long de la zone et à partir desquelles se croisent des voies secondaires. Il s'agit d'un réseau plus au moins arborescent dont chaque branche est commandée par une autre plus importante ce qui traduit un « système en résille ». Or cette hiérarchisation n'est pas respectée en matière de dimensionnement car les voies ont une largeur pratiquement similaire.

Il ressort que cette hiérarchisation n'est pas le résultat d'une composition conçue préalablement mais ceux sont, ceux des données et contraintes et la configuration linéaire qui ont commandé le développement du maillage viaire.

Le boulevard Abdelmalek RAMDANE en dépit de sa fonction de desserte, il est l'élément structurant de la composition de l'ensemble de la zone. Sur le plan dimensionnel la structure viaire est dominante, présente souvent, une largeur disproportionnée par rapport à celle se trouvant au sein du tissu urbain.

3-2 -3 le système bâti et les espaces libres.

Le bâti existant est matérialisé par des équipements de stockage et de production qui occupent totalement les parcelles. Par conséquent les espaces libres correspondaient clairement aux réseaux viaires et aux espaces résiduels.

En terme de classification de la forme du bâti, il s'agit d'un mode de bâti hétérogène qui se partage entre un mode ponctuel, ou chaque parcelle contient un équipement séparé les uns, des autres par des voies. Ce type de bâti est localisé au niveau des deux axes principaux. Quant au fond de la zone en position de limite, le bâti est organisé en continuité ayant une fonction mixte, se divise entre logements, commerces et services. Cette disposition de continuité du bâti entraîne une perception appréciable en termes de lecture de façade et de perspective ; néanmoins le contenu demande également une évaluation adéquate de l'image actuelle.

Concernant les espaces libres P.PANERAI révèle : « *En milieu urbain pour qu'un espace libre existe, il faut nécessairement qu'il soit entouré par des éléments construits. On ne peut donc prétendre identifier et définir un espace libre (un vide urbain) sans le référer aux bâtiments (aux pleins) qui lui sont adjacents.* »¹⁶⁵ A notre cas d'étude l'espace libre est un espace résiduels résultats de l'occupation au sol n'est pas un objectifs préalablement conçue.

3-2 -4 Paysage urbain.

L'analyse du paysage est une lecture visuelle sur la forme urbaine et son produit dans le paysage. Elle révèle une importance dans la lecture de la ville, car l'analyse morphologique seule ne permet pas d'appréhender l'espace dans ses dimensions et son environnement.

Désormais le paysage urbain et l'introduction d'une nouvelle image urbaine dans l'urbanisme contemporain est un enjeu majeur pour une attractivité des territoires. Un facteur principal sur lequel les acteurs urbains s'appuient en quête d'un développement urbain et économique. Comme le confirme P.PANERAI : « *sortant de l'oubli, le visuel devenait le champs privilégié de la réflexion sur la ville, et l'analyse pittoresque le seul moyen d'appréhender la réalité urbaine.* »¹⁶⁶

¹⁶⁵ - Philippe PANERAI , « Eléments d'analyse urbaine », édition des Archives d'Architecture Moderne, 1980

¹⁶⁶ Philippe PANERAI ,op .cit

Photo 12(N°1 sur la carte paysage) et Photo 13

Entrées sud de la ville, port barricadé donnant une première observation



Source : Auteur

La lecture du paysage de l'aire d'étude s'effectue clairement à travers des deux boulevards principaux -comme étant espace urbain structurant- et à partir du défilement de leur début à leur fin nous avons décelé les différentes séquences.

Il ressort qu'avant l'accès à la zone coté sud, l'observateur se trouvait dans un paysage très riche sur les différents plans : il est entouré de points de repères importants. Il est au pied du principal espace urbain de la ville en l'occurrence « le Cours de la Révolution » qui produit une ambiance urbaine, entouré par un système de bâtis continus dont l'architecture majestueuse, néoclassique d'une ville moderne type européen.

Autre fois ce paysage était complété par la présence du port qui offrait des vues panoramique sur la mer. Aujourd'hui cette visibilité est obstruée par la barricade installée dans les années 1978 privant ainsi l'environnement d'un élément principal de composition urbaine : l'élément naturel.

Photo 14 (N°2 sur la carte paysage) et Photo 15:

Vue sur l'angle des allées du cours de la révolution et sur la gare ferroviaire



Source : Site Web

En progressant dans le défilement, l'observateur perçoit des images inadéquates avec l'entité urbaine, il observe des disparités qui troublent l'environnement et qui marquent désormais une rupture au niveau de l'aspect et de l'échelle.

Les voies ne sont plus structurantes, leurs gabarits n'offrent aucune ambiance urbaine et dépourvue d'urbanité. Le bâti existant type ponctuel n'affiche aucune continuité visuelle, dont la texture métallique sous forme d'hangar contraste avec la qualité urbaine.

La présence des activités industrielles et de stockage produisent, non seulement des images inappropriées avec le phénomène de centralité mais génèrent des effets néfastes de : pollution, déchets et congestion de la circulation par des véhicules de gros tonnages. Une succession de séquences qui agressent le champ de vision de l'observateur venant découvrir et apprécier le centre ville de Annaba.

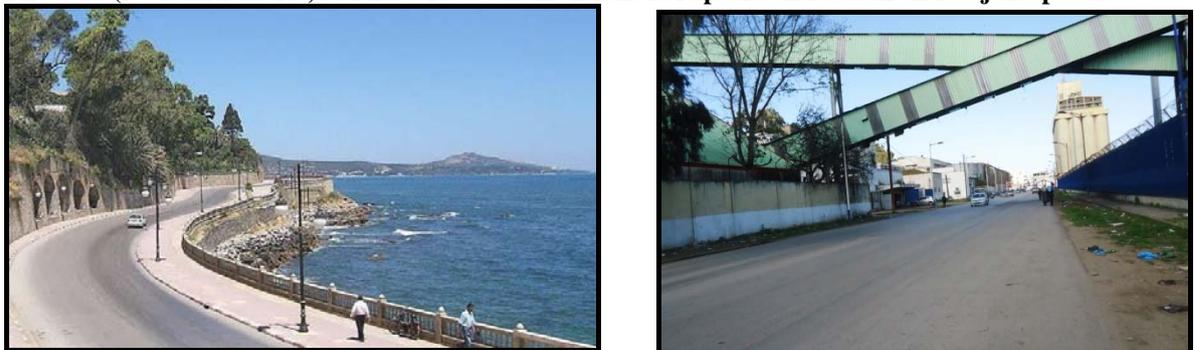
**Photo 16 et Photo 17 (N° 3 et 4 sur la carte paysage)
Vue montrant le début de l'aspect industriel de la zone « avant port »**



Source : Auteur

La rupture est aussi constatée par l'observateur venant du nord avant l'accès à la zone il se trouvait sur une voie pittoresque sinueuse, une voie littorale par excellence qui offre des vues agréables sur la baie et les plages de la ville. Une fois à l'intérieur de cette zone, une rupture visuelle commence à apparaître entre un environnement procurant des images urbaines de qualités, couplées à la nature et celle d'un aspect identique à une zone industrielle.

Photo 18 (N° 8 sur la carte) et Photo 19 : Vue montrant la rupture entre deux entités juxtaposées



Source : Auteur

Dans l'ensemble des villes portuaires, les ports et leurs espaces d'interfaces situés au cœur du centre sont devenus une entité urbaine, les habitants et les visiteurs peuvent y profiter et gouter aux avantages et à la qualité urbaine liées à la présence d'un port dans le territoire.

Photo 20 et Photo 21 (N° 7 sur la carte) Vue sur les Boulevards : « R.BENABDELMALEK et Avant port »



Source : Auteur

Enfin, il ressort que la zone située au cœur du centre ville, se trouve coincée entre un environnement urbain de qualité et un paysage littoral naturel somptueux, par son contenu et son aspect industriel, elle affiche clairement une rupture et un contraste qui ne se traduit pas seulement par les champs visuels dégagés mais la zone entière est évaluée par notre analyse comme étant une zone de rupture urbaine et une tache noire dans l'urbanisme de la ville.

Photo 22 et Photo 23 Vue montrant l'aspect industriel de la zone (Réservoir à carburant, support en friche)



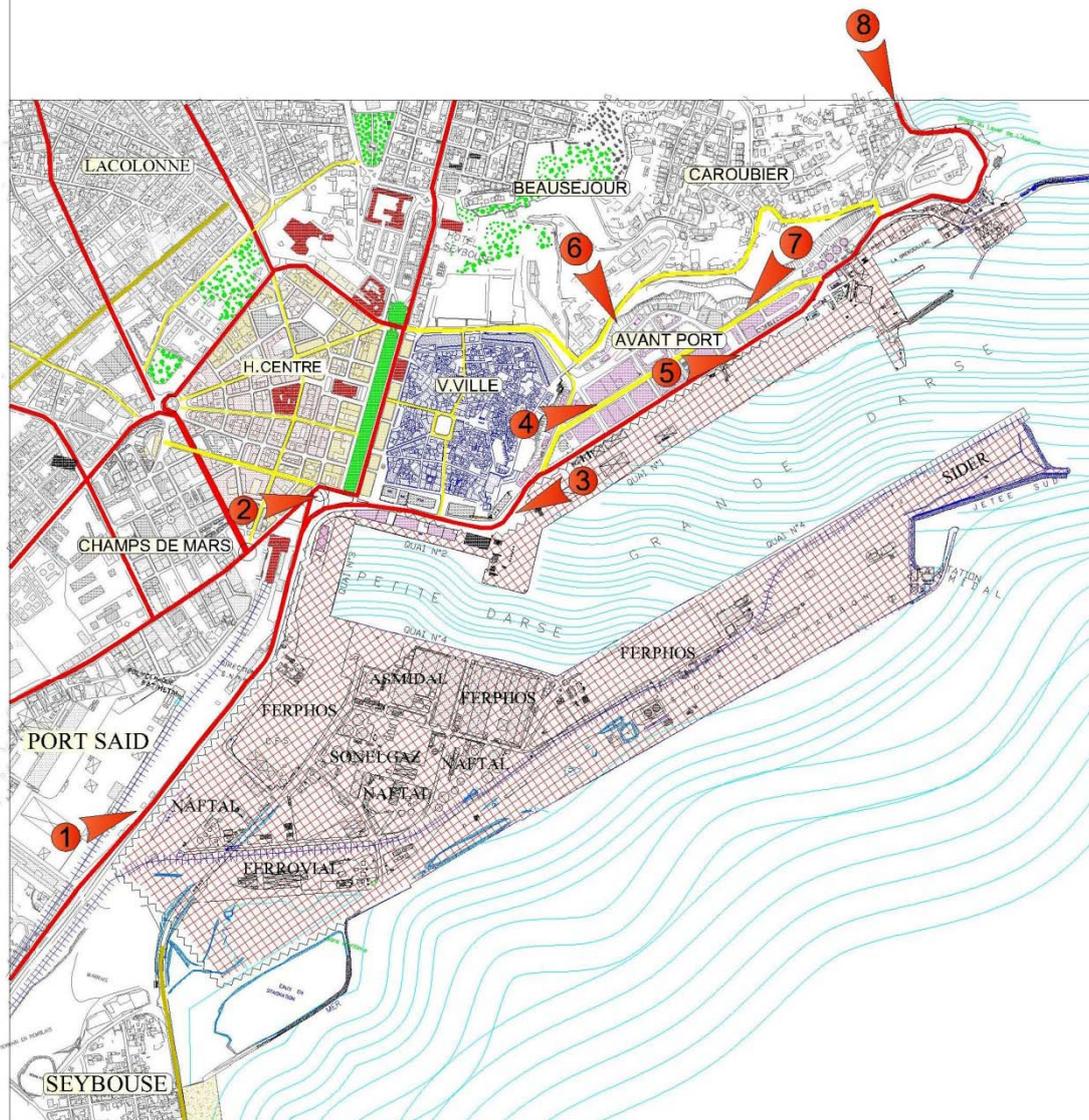
Source : Auteur

Carte. 9 : ANALYSE PAYSAGERE

Source: Fond de plan URBAN :conception auteur.Ech.1:15 000

LEGENDE

Aire réservée à l'activité portuaire		Bati métallique de texture industrielle Zone " Avant port "	
Point de repère		Bati contenant une architecture de qualité	
Cour de la Révolution		Bati dégradé contenant l'entité coloniale	
Barricade		Bati dégradé contenant la médina	
Position et numéro de prise de photo		Axes structurants	
		Noeuds importants	



3-3 Analyse de l'occupation au sol.

Après avoir effectué des recherches relatives à l'occupation au sol, à savoir une collecte directe des données auprès des différents organismes et acteurs et avoir effectué des enquêtes autour de l'activité existante. Nous avons procédé à l'analyse de l'occupation suivant une grille thématique, afin d'identifier à chaque occupation une fonction appropriée dont la finalité est de classer la fonction existante relative à chaque activité. Pour ainsi déterminer la fonction dominante et identifier matériellement la vocation de la zone.

Cette démarche nous permet également d'insérer à chaque activité un canevas spécifique dans le but d'appréhender une cohérence dans l'analyse, c'est ainsi que nous avons identifié quatre fonctions dominantes soit : l'activité productive industrielle, l'activité de stockage, l'activité de services, les activités commerciales et enfin l'habitat.

3-3-1 Les activités industrielles:

Elles occupent une emprise totale égale à 13.200m² soit 21 % de l'ensemble de l'occupation du bâti. Elles s'identifient aux activités de productions dont la relation avec le port est fortement affichée, on distingue deux unités :

a-Usine de production et de transformation des huiles C.G.S ex E.N.C.G

Héritée de l'époque coloniale, édifée sur une surface de 10.400 M² et emploie 270 travailleurs. L'activité est à caractère public dont la propriété foncière appartient à l'entreprise portuaire EPAN. L'activité consiste à l'importation de l'huile brute véhiculée par des tunnels souterrains depuis le port ; après traitement et triage, le produit final est prêt à la consommation. Sa capacité de production est de 20.000 Tonnes an.

On constate que cette usine est une source de pollution visuelle et environnementale. Sa nature d'activité génère, un rejet d'une grande quantité de déchets solides vers la décharge publique, ainsi qu'un rejet de déchets liquides, évacués directement dans le port (quai N°1) soit 1M³ par jour.¹⁶⁷ La pollution est aussi paysagère, engendrée par la vue dégagée des gabarits à la texture métallique vétuste, et procure un aspect banale et précaire.

¹⁶⁷ Direction de l'urbanisme et de la construction W. Annaba , Plan d'occupation au sol « avant port » 2005.

B-Usine de transformation du sucre ENASUCRE.

L'entreprise s'étale sur une emprise de 2.100 M2, son activité consiste essentiellement à importer du sucre brut. Ce produit est acheminé à travers des portiques vers l'usine pour une première transformation avant son expédition vers l'usine de Guelma pour y être raffiné.

C- Société d'emballage en matière plastique S.A.E.M .P

L'usine s'étale sur surface de 700M2. Son activité consiste à produire des sacs en plastique

3-3-2 Les activités de stockages :

Les emprises réservées à l'activité de stockage sont relativement importantes dans l'aire d'étude. Elles se présentent sous différents aspects, souvent hétérogènes, même du stockage des produits liquides inflammables à l'air libre. Cette activité occupe une emprise totale de 17.700 m2 soit 28 % de l'ensemble.

A-Société de Stockage des produits importés « ENAPAL ».

Erigée sur une emprise de 2363 M2. Bâti ENAPAL destinés au stockage des différents produits importés pour une distribution ultérieure.

B-Société de transit des produits pharmaceutiques « H.G DIROMED ».

Erigée sur une surface foncière de 1300m2, la société à caractère public est spécialisée dans l'importation et le stockage des produits pharmaceutiques qu'elle distribue vers tout l'est du pays.

C- Unité de stockage et de distribution « ERIAD ».

Une surface de 1500m2 est destinée à cette société dont l'activité est essentiellement le stockage des céréales importées en attente d'être distribuées.

D-Dépôt « NAFTAL ».

Naftal occupe une surface foncière égale à 10.000m2 réservée au stockage du carburant (essence et gas-oil) importés dans des mégas réservoirs. Il est important de signaler que ce dépôt est un réel danger, le risque d'inflammation et d'explosion est envisageable à tout moment.

E- Société de distribution des véhicules « E.N.D.V.P ».

Une surface dominante est réservée à cette société soit environ 5.300 m2, cette société est une filiale de l'ex « SONACOME » qui était responsable de l'importation et la commercialisation de véhicules. Son activité est inexistante, le bâtiment est actuellement occupé par la protection civile qui l'a aménagé en parc autos et engins d'interventions.

Carte.10: OCCUPATION AU SOL : ZONE "AVANT PORT"

LEGENDE

ACTIVITES INDUSTRIELLES



IMMEUBLE MIXTE :



Terres pleins : Quai,



ACTIVITES DE STOCKAGES



HABITATS: Collectifs ,individuelles



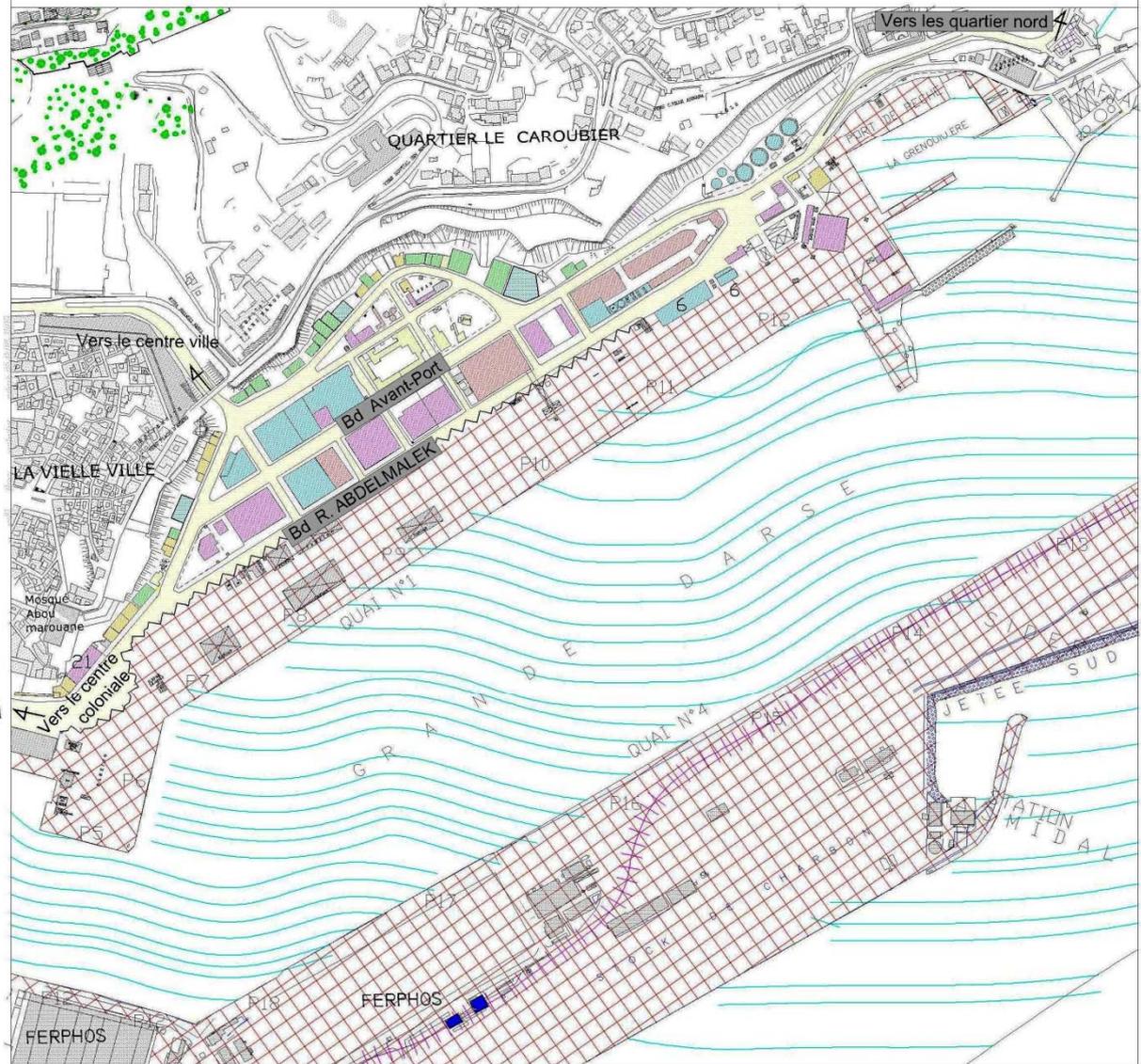
CONSTRUCTION EN COURS



ACTIVITES DE SERVICES



ACTIVITES COMMERCIALES



3-3-3 -Activités de services :

Elles se présentent sous différents statuts, sur le plan fonctionnel, il existe des activités, qui n'ont aucune relation avec le port, par contre celles qui entretiennent des fonctions avec le port, leurs activités sont en difficultés, de par leur éloignement et leur localisation qui se trouve en dehors de l'enceinte portuaire.

Elles englobent ainsi une surface totale de 15.100m² soit 24 % On distingue :

A-Société de commercialisation de produits sidérurgiques « COMERCID ».

Occupant une surface foncière relativement importante soit 2.400M², c'est une filiale SIDER dont l'activité consiste en l'importation des produits sidérurgiques et leur revente à « ALFACID » une autre filiale de SIDER.

B-Société de contrôle phytosanitaire « I.N.V.P ».

S'étalant sur une surface égale à 2.700M². Cette société assure le contrôle et la surveillance des produits alimentaires importés.

C- Agence de consignation des navires .

L'activité de l'agence est liée directement au port. Elle occupe une surface foncière de 1.600 m². Cette société a une multiple fonction qui consistent à la consignation des cargaisons et de navires, agréage, courtages terrestre, maritime, manutention et transit des marchandises. L'agence possède également d'autres locaux donnant directement sur le port déjà évoqués dans l'analyse de la zone portuaire.

D-Agence nationale de commercialisation maritime « NACHCO CNAN ».

Une surface de 400 m² réservée à cette agence publique destinée a consignation des navires

E- Station d'essence « NAFTAL » .

La station s'étend sur une surface égale à 1.700m²

F- Direction régionale des douanes.

Nouvellement implantée sur une surface foncière de 1.900m², la direction des douanes occupe l'angle extrême de deux boulevards principaux.

G- Bureaux de la PAF.

Juxtaposant la direction régionale des douanes, les services de la PAF occupent une surface foncière de 1.100M² mais le bâti se développe uniquement que sur 180 M² soit 15% de la surface qui lui est attribuée.

H- Base de vie la PAF.

Nouvellement édifiée, elle est destinée à l'hébergement des agents de la police des frontières (PAF) et s'étale sur une surface égale à 1.200m².

3-3-4 Les activités commerciales :

L'activité commerciale et de prestation est peu présente dans l'aire d'étude, ce qui confirme davantage la vocation industrielle de la zone et annonce une densité de logements très faible.

Le commerce est induit généralement au rez de chaussée des immeubles d'habitations.

L'ensemble constitue un enchaînement de bâti qui marque clairement la limite Ouest de la zone.

En effet le commerce que nous avons relevé sur les lieux est mentionné ci-dessous :

02 Salles des fêtes, 02 supérettes, 04 Cafétérias, 03 Magasins d'alimentation générale, 02 Bureaux de tabac, 04 Dépositaires des boissons alcoolisées, 05 pêcheries, 03 fast foods.

En plus des prestations telles que : atelier de maintenance mécanique, 03 vulcanisateurs ,01 Station de lavage.

3-3-5 l'habitat :

L'aire d'étude contient 123 logements dans lesquels vie une population de 910 habitants. Ce qui nous donne un très faible taux en matière de densité soit 5 Log /HA. L'habitation se localise généralement dans la limite Ouest de la zone, est érigée sous diverses formes. On distingue le logement type collectif matérialisé par deux immeubles l'un se trouve en face l'accès au port qui à l'origine abritait les fonctionnaires du port et le second immeuble est celui des fonctionnaires de la douane .Il existe aussi quelques maisons individuelles se développant en 2 à 4 Niveaux, quant à leur état, il est assez moyen.

On constate également qu'il existe cinq constructions en cours de réalisation, dont un centre multifonctionnel de 10 niveaux. Ils sont érigés à la place d'anciennes bâtisses de logements et de baraquements sous forme d'un renouvellement spontané issus d'une spéculation foncière et immobilière.

3-3-6 les espaces libres et phénomène de friches :

Les espaces libres au sein de la zone d'études se présentent sous différentes formes d'une manière disparate, leur support se distingue comme suit :

A- Support libre de toute utilisation : Ceux sont les anciens supports des sociétés nationales, qui sont actuellement inoccupés suite à la cessation de l'activité ou, à la délocalisation de ces entreprises. L'ensemble de ces espaces couvre une surface totale égale à 15.200 m² dont le détail de chaque friche est indiqué ci dessous:

- Hangar « EPAN » support d'une surface égale à 2.500 m² libre de toute utilisation.

-Une friche occupe deux parcelles entières contenant un baraquement, des réservoirs abandonnés appartenant aussi à 1 « EPAN », d'une surface totale respective égale à 1.800M2 et 1.400M2.

-Une friche contenant des constructions abandonnées, occupant la moitié d'une parcelle d'une surface égale à 2.200M2.

- Un hangar libre de toute utilisation d'une superficie de 2.000 m2, mitoyen au du dépôt ENASUCRE.

- Une friche d'une surface égale à 5.300m2 occupée par un hangar désaffecté, était à l'origine affectée à la société nationale « ENDVP » ex sonacome ; actuellement la société n'existe plus mais le support est occupé par la protection civile, utilisé en parking, comme cité précédemment.

B-Des espaces libérables : Ceux sont des supports de sociétés qui les exploitent partiellement. Le reste de la superficie demeure abandonné, mais est toujours dans l'enceinte de la société .On distingue entre autre :

-La société COMERSID sur un support de 2.400m2, dont la moitié c'est-à-dire 1.200 M2 d'espace libre mais clôturée.

-La Base de vie de la « PAF » a un support de 400M2, est constaté libre.

-la société MTA, a un support de 500M2 est constaté libre.

C –Des espaces récupérables : Ceux sont des supports d'hangars dont la surface est importante abritant de petites sociétés de service. Qui ne nécessitent pas une telle surface, dont leur ensemble, est estimé par notre étude comme étant des espaces récupérables, la situation est détaillée ci-dessous :

-Société « DIGROMED » sur une emprise de 1.300m2 dont 600 m2 sont récupérables

-Société « ERIAD » sur un support de 1.500m2 dont 1.200 M2 sont récupérables

-Société « INVP » sur un support 2.700 M2 dont 1.500M2 sont récupérables

D- des espaces libres disposés sous forme d'ilots clôturés, et certains espaces résiduels fragmentés, dont l'ensemble totalise une étendue dépassant les 20.000M2. Ces espaces sont sujets à une pression spéculative.

Carte.11 : ETAT DE LA FRICHE

LEGENDE

Foncier libres de toute utilisation



Support libre de toute utilisation



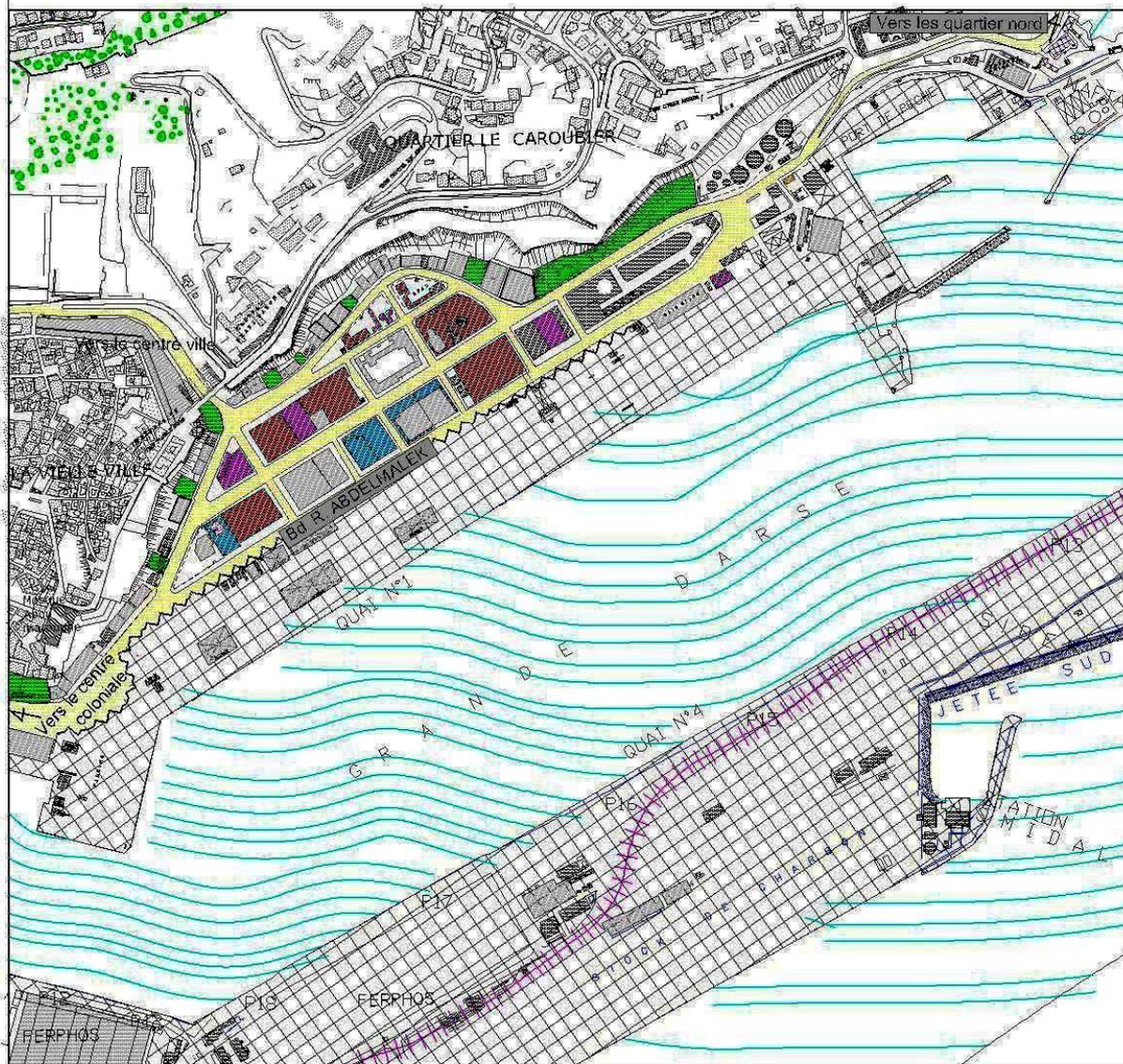
Activités industrielles et /ou polluantes et dangereuses



Des espaces libérables



Des espaces récupérables



3-3-7 Synthèse et éléments retenue.

Il convient de dire sans conteste, que la zone est de vocation péricentrale mais qu'elle affiche une rupture urbaine sur les différents plans :

➤ Une zone centrale dont l'emprise au sol et la densité sont très réduite. L'état de fait nous indique une emprise totale de 6,5 Ha sur un ensemble de 20 ha soit un rapport de 30% d'occupation. Ceci se traduit par une situation paradoxale sachant que dans les espaces centraux le foncier est un facteur précieux dans la configuration et le devenir du centre. Ce qui explique également le caractère industriel de la zone, qui engendre souvent une densité très faible.

➤ Présence d'activités de nature industrielle, de stockage (1,7 Ha) et de services (1,6 ha). Ces activités, dans leurs majorités, ne sont plus liées fonctionnellement au port. L'ensemble de ces occupations produit un taux de 80% d'emprise au sol, destiné à des activités non urbaines et non concernées par cet emplacement.

Il est à constater également que l'activité industrielle a généré une zone monofonctionnelle dans laquelle l'espace est considéré comme un simple support. Les critères liés à la qualité urbaine sont quasiment absentes.

➤ Zone désorganisée : l'espace est mal optimisé puisque les rapports entre l'occupé et le libre nous révèle davantage la vocation de la zone. On constate une surface de 7ha sur un ensemble de 20ha destinée à la voirie soit plus de 35% du total de la zone. Une valeur jugée excessive sachant que dans les tissus urbains au niveau du centre ville le rapport ne peut dépasser 20%. Par ailleurs des espaces résiduels sont également constatés.

➤ L'emprise réservée à l'habitat et commerce est d'une surface égale à 1,6 HA soit un taux moins de 20%. un taux estimé très réduit par rapport à la surface de la zone. Ce qui explique l'aspect désertique où l'insécurité y règne de jours comme de nuits.

➤ Sur le plan urbanistique, la nature des activités exclue toute fréquentation citadine et draine l'insécurité à la zone ce qui provoque déjà une barrière. Les habitants et visiteurs se voient dans l'obligation de dévier leur parcours dès qu'ils arrivent à la limite de la zone celle surplombant le centre. On élargissant le champ de lecture de la ville cette rupture s'identifie

clairement, en effet la zone entière devient une zone tampon et entrave la continuité urbaine du centre ville vers le littoral dans une promenade pittoresque.

- Il se trouve que des parcelles importantes contenant des activités polluantes et mêmes dangereuses en l'occurrence le dépôt NAFTAL (1HA) et l'usine de traitement d'huile (1,1ha). Cette usine évacue quotidiennement des déchets liquides dans la mer et génère une attraction des engins d'où une congestion inévitable se manifeste au niveau de l'accès sud du centre de la ville.
- L'examen de l'emprise au sol identifie clairement le phénomène de friche, qui se manifeste sur différentes formes soit à travers des supports vides et abandonnés, ou à travers l'inexistence de l'activité, ou celle d'une occupation partielle suite à la réduction de l'activité. Il en ressort aussi d'une manière générale que la zone elle-même est une grande friche du moment où la densité est très faible. Elle révèle une occupation au sol très faible : une emprise d'une valeur égale à 6,5ha sur un ensemble de 20ha soit un taux de 70% est estimé libre ou récupérable.
- Sur le plan économique les activités existantes sont dans des situations économiques en déclin. Ceci est confirmé par la majorité des sociétés affichant une faillite ou une difficulté technique et financière. Il en ressort qu'une zone de 20 ha sacrifiée du centre offrant un nombre minuscule d'emplois et augure davantage le phénomène de friche, nécessite un débat sérieux sur son devenir.
- le statut juridique du foncier support des activités, présente un sérieux handicap pour la ville. La majorité du foncier, appartient au domaine public maritime. Inaliénable, son emprise échappe ainsi à toute possibilité d'appropriation et ne peut être affecté qu'à travers un projet urbain dont la règle du jeu sera un partage des avantages et des risques.

Conclusion.

L'examen de l'aire d'études partagée en zone d'activité portuaire « hermétique » et en zone d'interface ville–port dite « Avant port », a permis des observations allant dans le sens de notre problématique de démarrage.

En effet la rupture urbaine, observée au départ, et la crise socioéconomique qui affecte la zone ont été confirmées lors du diagnostic. Les éléments de rupture et de déclin se manifestent clairement dans l'état peu concurrentiel de l'activité commerciale. Ceci est renvoyé à l'état de ses infrastructures évaluées comme obsolètes par rapport aux exigences du trafic maritime moderne mais renvoyé aussi à un mode de gestion dépassé. Quelques opérations ont été entreprises (extension des quais et des terre plein,...) par les autorités portuaires en vue d'améliorer le trafic. Ces tentatives connaissent l'échec car la position urbaine du port entrave toutes initiatives de développement.

D'un autre côté, la zone "avant port" dominée par l'activité industrielle et de stockage, connaît elle aussi la décadence matérialisée par l'état de friche dans lequel se trouvent certains de ces supports. Ce phénomène identifié seulement comme un gabarit vide de ses activités produit un sérieux handicap pour la ville et son urbanité, sachant que cet état ne s'accommode guère avec la centralité déjà souffrante. En somme, la crise portuaire dans sa globalité a façonné une image négative de l'interface urbano-portuaire. Ce processus, associé à la dégradation du bâti, aux friches et aux pollutions, est identifié comme une rupture par rapport à son contexte physique. Une rupture et dualité sont donc fortement affichées entre deux entités limitrophes. Dès lors une revalorisation économique, urbaine, paysagère et indispensable peut être envisagée dans le cadre d'un projet urbain de reconversion.

Notre stratégie se voit être dotée d'un double enjeu: renouveler l'image de la ville en requalifiant sa zone centrale et améliorer les performances techniques et maritimes de l'activité portuaire.

Conclusion de la partie

Depuis les années 80, la ville d'Annaba connaît le phénomène négatif de l'étalement urbain et un étirement progressif vers le sud. Phénomène négatif car il engendre non seulement une polarisation (dysfonctionnement de la relation centre-périphérie, centre colonial saturé par son hyper centralité), une consommation excessive du sol et d'énergie. Les conséquences de ce phénomène vont à l'encontre des principes du développement durable. Ce phénomène est accompagné par un autre qui trouve son origine dans le contexte historique: la dégradation du bâti et la prolifération de friches.

Cette situation a généré une spéculation foncière et immobilière faisant apparaître, par conséquent, de nouveaux acteurs urbains. Ces derniers aux grés de leurs dispositions financières, sont devenus des maîtres d'œuvre et d'ouvrages de nombreux projets ponctuels. Malheureusement, ces opérations sont souvent marquées d'incohérence dans leur insertion urbaine centrale couplée à une banalité architecturale. Par la multiplication de ces actions isolées, on assiste à une naissance d'un renouvellement spontané de la ville centre.

En outre, la médina et le noyau colonial synonymes d'identité et de richesses urbaines et architecturales, connaissent ces dernières décennies une dégradation avancée et sont, éventuellement, voués au dépérissement voire même à l'effacement de mémoire.

Cette situation impose la mise en place d'une politique urbaine claire et efficace qui s'adapte aux nouvelles mutations et à la réalité de la dynamique urbaine. Il s'agit d'engager une politique de renouvellement avant toute stratégie d'intervention. La thématique exige aussi, la participation de l'ensemble des acteurs.

Les potentialités urbaines de la ville-centre sont très importantes, et se présentent sous forme de friches urbaines, industrielles, portuaires et parfois en espaces libres de toute utilisation.

Aujourd'hui, le caractère centrale du support de ces friches est du structurellement à la croissance urbaine. Ce qui explique que leurs formes et leurs aspects ne s'adaptant plus au contexte actuel, handicapent la ville et son urbanité. Ce phénomène de friches est visible au niveau des zones péricentrales : Port Said, Champs de Mars, La Colonne et au niveau de notre aire d'études «l'Avant Port ». Il tend à se généraliser à toutes les emprises présentant une opportunité foncière.

Les politiques urbaines s'appuient sur ces potentialités pour impulser une dynamique urbaine et économique. Dans le monde, les villes portuaires optent pour la reconquête urbaine de ces espaces et de la façade maritime.

Dans le cadre de cette logique universelle, la ville d'Annaba ne connaît aucun projet ou débat autour de la problématique de ses espaces d'interfaces ville-port. Annaba a besoin d'un projet porteur d'idées et d'actions réalisables pour sa promotion.

Les instruments de planification à l'échelle du territoire envisagent de conforter la ville en tant que métropole. Cette approche paraît inversée puisque c'est à la ville de chercher les projets porteurs de développement économique assurant sa métropolisation. C'est dans cette perspective que nous proposons un projet basé sur la valorisation économique du port et la reconvention des espaces d'interface ville/port au profit de la ville.

L'analyse a confirmé la présence des différents ingrédients, notamment les friches, qui entrent dans la thématique de la régénération urbaine et donc dans celle du projet urbain. Malheureusement, cette nouvelle approche de la problématique de la ville n'existe pas en Algérie et ne trouve ni de support institutionnel ni une culture de pratique entre acteurs nécessaire à une mise en œuvre de ce projet.

INTRODUCTION DE LA PARTIE

Avant de procéder à la mise en œuvre du projet urbain de régénération, il y a lieu d'identifier les conditions d'émergence du projet urbain en rapport avec le contexte politique et socio économique du cas d'études. Cette approche s'inscrit dans la stratégie du projet dans le but de s'adapter à la réalité existante pour enfin proposer une feuille de route opérationnelle et non pour évoquer l'impossibilité de réaliser un projet urbain.

A cet égard, nous essayerons de démontrer que la formation des enjeux serait le produit d'un chevauchement interactif entre les ambitions thématiques du projet en rapport avec les contraintes contextuelles. La synthèse de ce diagnostic est considérée comme étant un projet d'analyse qui éclairerait mieux le chemin de la stratégie d'intervention et d'aide à la prise de décision politique et technique.

Nous rappelons que les projets de régénération ne se contentent pas d'aménager l'espace, ils engagent aussi, une politique urbaine afin de répondre à certaines situations de déclin socio-économique. Dans le monde, les politiques de régénération ont été de tout temps associées au phénomène de décentralisation. Il en est de même pour les concepts qui accompagnent ce phénomène tels: la démocratie locale, la participation citoyenne, le partenariat et le montage financier.

L'approche théorique a révélé que les projets de régénération n'utilisent jamais, les instruments traditionnels de planification. Ils se présentent plutôt, comme des projets stratégiques et comme fruits d'un long processus partagé par l'ensemble des acteurs.

Sachant que la réussite du projet urbain réside avant tout, dans le portage politique fort, les collectivités locales devraient être à la hauteur de cette mission. L'Etat, dans cette nouvelle approche, occupe également un nouveau rôle moins autoritaire, mais plus déterminant.

Toutes les villes ayant fait l'objet de projet de régénération se sont engagées dans l'élaboration de projets urbains visant non seulement à régénérer les secteurs de la ville, mais surtout à impulser une nouvelle dynamique métropolitaine.

A cet égard notre stratégie vise à trouver des critères de portée économique, afin de convaincre l'Etat de s'impliquer dans ce projet. Parmi ces critères, figure en première place la plus value apportée à la ville et à son territoire voire même au pays. Une autre visée à cette stratégie, celle d'élargir la sphère des acteurs lors de la mise en œuvre de ce projet. Ainsi, cette dernière est assujettie aux dispositions et engagements de l'Etat à admettre certaines notions clé liées au projet urbain. Il s'agit notamment de mettre les instruments d'urbanisme à la disposition du projet et non pas le contraire.

CHAPITRE 1 : Genèse et ambition du projet urbain de régénération

Introduction.

Désormais, les grands projets urbains ne peuvent pas se contenter d'aménager l'espace. Les projets s'inscrivent dans une logique de revitalisation économique et urbaine des grands territoires. La ville devient dès lors, un moteur de développement. Elle a, pour premier rôle, de libérer et de rendre efficaces les ambitions et les enjeux des acteurs.

En effet, si la réussite des grands projets a été souvent liés à la qualité des acteurs porteurs du projet c'est parce que la complexité des enjeux et leurs divergences demandent un savoir faire pour dépasser ses divergences et atteindre un consensus.

Pour les définir, nous reprenons les dires de G. DIVAY:

- *le grand projet ne « lève de terre » progressivement, ne se réalise effectivement que grâce à un savoir-faire collectif qu' il développe en le incitant à rude épreuve.»¹⁶⁸,*
- *«par-delà ses effets de levier dans la transformation urbaine, est aussi conçu comme démonstration de savoir-faire, de dynamisme, d'audace et d'ingéniosité, il se doit d'être original pour attirer l'attention et mieux positionner la collectivité porteuse dans le jeu de compétitivités »¹⁶⁹*

¹⁶⁸ DIVAY Gérard., «Les grands projets et l'accélération des transformations urbaines » in document chaire ivanhoe Cambridge ,école des sciences de la gestion , université du Québec Monréal ,2002 ,p256

¹⁶⁹ DIVAY Gérard, op.citP257

1- Les contraintes de mise en œuvre du projet urbain.

1-1 Portage politique des projets : Absence d'une politique de la ville

-Manque de projets de villes et vision à long terme.

L'obstacle majeur qui peut exister, faute d'un projet porteur d'idées suffisamment conçues, étudiées et définies, c'est qu'on soit amené à assister à une juxtaposition d'opérations ne se référant qu'à des objectifs sectoriels et partiels à cours terme, coïncidant souvent avec la durée des mandats des élus.

-Absence d'ambition et d'initiative des Collectivités locales.

Pour la majorité des experts de Projet Urbain : « *La mise en mouvement d'un territoire n'est possible qu'avec l'engagement politique fort d'un élu* »¹⁷⁰.

Ce fut le cas dans les pays leaders des projets urbains et de régénération. Barcelone, Gênes et Euralyl son des villes qui, sans l'intervention volontariste de leur maire, auraient connues un destin tout autre. « *Les projets sont toujours des histoires d'hommes, des hommes sans peur qui prennent le risque de l'échec et qui croient au mouvement. Mais en l'absence d'un porteur de projet, d'un décideur politique capable de prendre des décisions audacieuses, aucun projet ne peut réellement émerger* »¹⁷¹.

1-2 Gouvernance :

-Absence des collectivités locales dans la confection des décisions :

L'échelle locale est seule apte à élaborer des diagnostics réels des cas d'études de part la connaissance profonde des acteurs locaux de leur territoire. C'est une raison suffisante pour que la collectivité soit impliquée dans la confection des décisions et le portage des projets locaux. Ce qui n'exclue guère le recours à d'autres échelles et à d'autres acteurs dans un cadre de collaboration et de concertation afin d'atteindre la maturation du projet. En effet la régénération, et le projet urbain, comme thématique, sont liés systématiquement par un processus pluridisciplinaire d'acteurs, selon des échelles spatiales et temporelles différentes.

Ces thématiques offrent sans doute un terrain exceptionnel d'expérimentation par la mise en œuvre de politiques décentralisées et de pratique de démocratie locale. Ainsi, on ne peut élaborer

¹⁷⁰ Ariella Masbouni : « Le projet urbain est le fruit d'une négociation réussie » Une « ville négociée » in revue territoires 2009

¹⁷¹ Ariella MASBOUNGI, 2009,op.cit

un projet urbain avec un système centralisé car ce dernier engendre des pratiques liées à leur support institutionnel et entrave par conséquent la démarche du projet urbain et le mène vers l'impasse. Si on opte pour un projet urbain, il faut donc, délibérément se situer dans une logique de la décentralisation.

Le vrai pouvoir légitime et démocratique sur les questions de développement urbain peut apporter des réponses aux enjeux des projets de régénération urbaine et doit s'exercer à l'échelle de la commune.

La législation Algérienne a connu une évolution institutionnelle de la décentralisation¹⁷² d'abord par la loi N° 90-08 du 7 avril 1990, ensuite à travers la nouvelle loi N° 111 du 22 juin 2011, régissant du code communal. Cette dernière stipule que « le maire est maître de son territoire ». Mais en parallèle le contrôle de l'autorité de tutelle a été également prévu dans la même loi. Ce contrôle s'exerce à la fois sur les actes et les organes en vertu des pouvoirs renforcés du wali, représentant de l'Etat. Le Wali détient également l'ultime sanction: **le pouvoir de substitution**. En application des dispositions de l'article 41 du code communal, les délibérations sont exécutoires 15 jours après leur dépôt à la wilaya. Durant cette période, le Wali peut faire connaître son avis ou sa décision sur la légalité et la régularité des délibérations concernées ou se taire. Dans ce dernier cas, la requête est considérée comme acceptée. Ce qui nous mène à la déduction suivante: les collectivités ne sont pas réellement maîtresses de leurs actes et décisions. La pratique des décisions et gestion demeurent donc centralisées au niveau du wali. Nous estimons que l'état de la gouvernance en Algérie affiche une situation ambiguë.

-Arsenal constitutionnel en faveur de la planification traditionnelle.

La littérature et les experts de l'urbanisme opérationnel font consensus quant à la désuétude des instruments traditionnels d'urbanisme vu l'évolution de la pratique urbaine et les différentes mutations que subissent les villes. Les analyses faites sur l'efficacité des instruments traditionnels d'urbanisme en Algérie ont également confirmé leur limite, du fait qu'ils présentent des approches sectorielles et technocratiques. Depuis la promulgation de la loi d'urbanisme et d'aménagement N° 29-90, la ville d'Annaba, comme toutes les villes algériennes, n'a connue aucune évolution qualitative et économique; elle a plutôt perdu de son urbanité et de sa qualité

¹⁷² Selon le Robert « La décentralisation est la restitution d'une partie du pouvoir national de l'État à des instances régionales » autrement dit, il s'agit de « l'Ensemble des méthodes d'organisation et de gestion consistant à transférer le pouvoir de décision aux niveaux hiérarchiques inférieurs »

de vie. Le développement de la ville provoque l'accroissement de ses problèmes et de ses dysfonctionnements. Les acteurs tentent à chaque fois et à chaque mandat de répondre à cette situation en usant de ces instruments. A chaque fois, les acteurs concernés se retrouvent au point de départ, dépassés par la réalité du terrain, car au moment de l'approbation de ces instruments ces derniers demandent déjà leur révision.

La cohérence qui devait exister entre les différents instruments à différentes échelles est absente. SNAT, START, PDAU et POS s'élaborent et se finalisent souvent, de manière assez indépendante, sans beaucoup de transversalité et sans références claires à une politique d'ensemble.

- Inexistence de la notion du PU. Suprématie du plan au projet.

L'histoire du processus de l'action urbaine en Algérie indépendante n'évoque nullement la notion de Projet Urbain. Il serait difficile pour le chercheur de retrouver cette dernière dans les textes officiels régissant l'aménagement du territoire, mise à part une allusion dans la loi se rapportant à l'environnement et la loi d'orientation de la ville¹⁷³.

C'est ce que traduisent les propos du Pr E. Berezowska-Azzag : « *Désormais, la procédure de concertation autour du projet doit rassembler autant les acteurs professionnels pluridisciplinaires, que les décideurs, les investisseurs potentiels, les élus, les gestionnaires et la société civile. Démarche compliquée, au stade d'expérimentation seulement en Algérie et qui pose la question du manque de cadre de concertation, d'absence des procédures de contractualisation et de montage financier participatif, des moyens d'aide à la décision (SIG, SIAD) et de la faiblesse de formation aux méthodes de diagnostic et de la prospective urbaine et territoriale.* »¹⁷⁴, « ;;;;, c'est souvent encore des visions sectorielles qui prévalent, ponctuelles et par à-coups, au gré de la disponibilité du foncier, au gré des offres financières intéressantes, des ambitions de prestige ou des décisions politiques. »¹⁷⁵

¹⁷³ Loi n° 06/06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville

¹⁷⁴Ewa Berezowska-Azzag Alger, « le territoire invente son avenir », in the European journal of Planning

¹⁷⁵ Ewa Berezowska-Azzag , Op.cit

-Acteur urbain et portuaire : Suprématie de l'entité portuaire et le pouvoir central.

Rappelons que la législation Algérienne place l'autorité portuaire comme étant le principal acteur au niveau des espaces portuaires¹⁷⁶. De ce fait la nature du foncier relève du domaine public maritime délégué à l'autorité portuaire. Il en est de même pour la zone « Avant port » se trouvant en dehors de l'enceinte portuaire.

Cet état institutionnel place les collectivités locales en condition de "frein" à toutes tentatives de reconquête de ces espaces portuaires. La ville se voit tronquée de son port et de l'interface urbano- portuaire, reconnus physiquement comme étant un territoire urbain.

Ce type d'analyse et d'approche aux conflits qui existent entre acteurs urbains et portuaires sont très abondants dans la littérature concernant les villes portuaires dans le monde. Des débats font nombre depuis trois décennies. C'est à travers un long combat des villes que des lois sont modifiées en faveur de cette nouvelle thématique. Des villes ont pu, ainsi récupérer leurs espaces portuaires pour les reconvertir aux profits de la ville et de ses utilisateurs.

En Algérie, le débat au niveau des organismes gouvernementaux ou non, n'est même pas amorcé. Les autorités en charges des espaces portuaires considèrent ces derniers comme un acquis incontournable stipulé par la loi¹⁷⁷. Paradoxalement la commune, non soucieuse de son territoire, ne fournit aucun effort ni stratégie pour une éventuelle évolution du support institutionnel afin de récupérer au moins l'interface située en dehors du Port (dans la zone de l'avant port). Dans notre cas, la situation est encore plus dramatique vu que le siège de la commune d'Annaba se trouve dans les allées du Cour de la Révolution.

-Participation citoyenne ou démocratie participative.

Les citoyens ou les utilisateurs (sous différente appellation selon la littérature), sont désormais les acteurs principaux dans la production urbaine et donc, sont devenus un maillon indispensable dans la chaîne du processus de la formation et de la maturation des projets urbains. « *En Europe, depuis une vingtaine d'années, il n'est plus possible de faire des projets urbains sans reconnaître l'apport des citoyens, ni celui du secteur privé.* »¹⁷⁸

¹⁷⁶ Loi 98-05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime portuaire

¹⁷⁷ Loi 98-05 du 25 Juin 1998 op.cit

¹⁷⁸ Lecroart Paul « Du plan à la ville : réflexions sur la conduite des grands projets en Europe » in les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de l'île de France (IAURIF) –grand projet urbain en europe – conduire le changement dans les métropoles MARS 2007

Les citoyens se manifestent sous formes d'associations ou de comités de quartiers ou sous toutes autres formes d'organisations, lors de la concertation concernant les différentes problématiques du projet. Par ailleurs, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de prendre en considération leurs préoccupations et attentes. Ainsi, Cette concertation élimine les décalages qui peuvent surgir entre les aspirations des habitants et les objectifs du projet.

Leur participation permet également, de remonter en surface des informations sur les contraintes et les usages qui peuvent échapper aux outils traditionnels de planification urbaine.

Cependant, nous notons qu'en Algérie, ces acteurs sont négligés dans le processus de production urbaine. Cela est dû à deux raisons essentielles:

- la nature des instruments utilisés qui excluent toute concertation;
- l'attitude des habitants eux-mêmes qui affichent:
 - une absence de culture et moyen de débats;
 - un manque de représentation associative et manque d'engagement;
 - un désintéressement vis à vis de leur territoire local.

Sachant que la mobilisation citoyenne autour du projet est un facteur d'appropriation sociale, d'intégration urbaine et de durabilité du projet, il convient de dire que le nombre et l'activité des associations dans une ville est un signe de civilisation et de citoyenneté. Le nombre des associations recensées au niveau de la wilaya d'Annaba est de 500 (Alger 7001). Ce nombre lui confère le dernier rang à l'échelle nationale, avant TINDOUF et NEAMA¹⁷⁹

1-3 Financement et partenariat.

Le partenariat et les opérateurs économiques privés sont considérés comme un phénomène nouveau dans le lexique économique en Algérie. Malgré l'existence d'un discours politique encourageant, cette logique entrepreneuriale demandant des montages de financements mixtes, ne trouve guère de place dans la sphère économique algérienne. Actuellement, le partenariat est beaucoup plus versé dans les opérations commerciales et dans quelques opérations industrielles. Quant aux financements des projets liés à l'urbain, l'Etat demeure le principal financier des opérations urbaines. Ce mode unilatéral de financement, pourrait être à l'origine des défauts et de la médiocrité reprochés à la production urbaine. Il est nécessaire de dire que ce type de financement présente un handicap pour cette production puisqu'il permet au financier (Etat) de

¹⁷⁹ Ministère de l'intérieur : A l'échelle national l'ALGERIE compte seulement 88 000 association a la fin de l'années 2011, or la France comptait dans la même année environ un million d'associations, source :www.associations.gouv.fr/.../dp-conf-vie-associative_230106.pdf

s'établir dans le champ de cette production, comme détenteur du pouvoir. L'Etat est le seul signataire des contrats avec les différents intervenants (maîtres d'œuvres et d'ouvrages).

Après plusieurs décennies de production, on constate que les projets sont souvent réévalués et atteignant parfois le double de l'estimation initiale, suite au manque de maturation des études et en l'absence d'une réelle concertation avec les acteurs impliqués. Malgré des dépenses publiques colossales, les projets sont souvent synonymes de ruralité et de banalité.

A priori, le financement des projets à travers un partenariat, suscite l'implication directe et effective du partenaire quant à la qualité des projets, les compétences et les estimations des différents intervenants. Contrairement, au financement public dans lequel l'Etat est juge et partie, ici, le partenaire a le droit de regard puisque ses investissements doivent être fructueux.

Enfin, ce mode de financement ne donne pas l'occasion à l'acteur privé de participer dans les grands projets. La seule exception connue est l'implication de l'opérateur privé dans la production de l'habitat promotionnel. C'est toujours ce dernier secteur de la construction qui voit ses projets financer par les banques et autres structures financières.

1-4 Bilan où sont alors les conditions d'émergence du projet urbain et le portage des projets de régénération urbaine ?

Parallèlement, le rapport du "Programme d'Actions Prioritaires" ou PAP (2004)¹⁸⁰ fait mention de sept facteurs-clés qui doivent être présents lors de la mise en place d'un processus de régénération urbaine:

- 1) une perspective et une vision stratégique à long terme;
- 2) une volonté politique et un engagement sociétal;
- 3) une participation accrue de plusieurs acteurs et groupes d'intérêts privés et parapublics;
- 4) un cadre organisationnel légitimé et flexible;
- 5) un cadre institutionnel légal précis;
- 6) un financement acquis dès le début du processus;
- 7) un système de gestion et d'évaluation tout au long du processus.

Vu ce qui précède et en prenant référence des exigences du PAP, nous estimons que les conditions d'émergence du Projet Urbain n'existent ni dans le support institutionnel Algérien ni dans la pratique des acteurs.

¹⁸⁰ Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales Split « Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne », Croatie janvier 2004 .

2 - Ambition et contrainte contextuelle. Quelle stratégie de l'acteur local pour l'insertion d'un projet urbain ?

Bien que ce travail s'inscrive dans un cadre universitaire académique, les enjeux thématiques nous obligent à établir un essai sur la possibilité de préparer un projet urbain conduit par les acteurs politiques locaux. Du moment que le projet urbain appartient à une logique opérationnelle de l'urbanisme, le projet, que nous présenterons, serait un projet d'aide à la décision.

Les politiques urbaines dans le monde ont intégré dans leurs stratégies la notion du projet urbain comme un outil et une démarche justifiés par la capacité de ce dernier de :

- transformer le déclin d'une situation en une plus value ;
- saisir les opportunités du territoire.

Devant une réalité que le diagnostic confirme : l'inexistence des conditions d'émergence du projet urbain, il est nécessaire d'actionner le processus d'intervention sur le territoire par le projet urbain.

Pour bien se placer entre cette réalité et la nécessité de recours au projet urbain, il est primordial que les collectivités locales puissent bien porter le projet urbain.

Cependant, il est essentiel d'emprunter un chemin qui s'adapte aux données de l'analyse et qui s'appuie sur le diagnostic technique de manière quantitative. Il est également fondamental de bien préciser lors de ce processus que les portées du projet sont d'une dimension, non seulement physique ou urbaine mais aussi culturelle, sociale et économique.

2-1 Portage politique du projet : Préparer un projet pour les collectivités.

Les nouvelles procédures existantes dans le code communal et relatives au développement économique de la commune, notamment l'article N°. 111 de la loi N° du 11-10 2011, donne aux maires et aux collectivités la possibilité d'initier un projet en vue de développer leur territoire. Par conséquent ce projet pourrait trouver un contexte d'assise juridique pour devenir une illustration d'une stratégie d'un grand projet urbain de la ville visant son développement économique à long terme.

Dans la plupart des projets urbains dans le monde, la municipalité a joué un rôle central puisqu'elle a promu les initiatives et a coordonné les stratégies d'interventions adoptées. Dans cette perspective, les différentes municipalités ont été impliquées aussi bien dans le financement du projet que dans l'ensemble du processus décisionnel.

2-3 Comment amorcer et justifier le besoin d'un projet urbain, quelle stratégie pour impliquer le pouvoir public central ?

Bien que le projet soit porté politiquement par les collectivités locales, la dimension des enjeux misés par le projet est de portée métropolitaine. Ceci nous incite à chercher davantage le soutien de l'état dans une stratégie d'aménagement du territoire.

Si l'idée du projet semble intéressante pour les locaux, son adoption au niveau central n'est guère évidente: le projet mobilise des fonds et donc des décisions importantes. Il faut, en conséquence argumenter et prouver la nécessité de ce projet en rapport avec ses impacts économiques sur la région. Dès lors, les collectivités doivent fournir un projet d'aide à la décision établi (pour son adoption) par la commune et basé sur un diagnostic profond et sur la formalisation des objectifs dans une vision prospective .

Une fois le projet finalisé il sera présenté au parlement et au conseil des ministres en vue de son examen et de son adoption. La contribution de l'état dans les grands projets est indispensable, car elle permet de:

- crédibiliser le projet à travers le financement des travaux d'infrastructures de bases.
- encourager par la suite l'introduction des différents partenaires (opérateurs privés ou publics).

L'état jouera ainsi le rôle d'initiateur. Pour cela, il faut que les enjeux soient bien formulés par les collectivités locales et doivent s'inscrire dans une stratégie et une ligne de conduite capable de convaincre et d'impliquer la participation de l'état.

-Formaliser des enjeux clairs loin les visions floues en rapport avec le potentiel naturel et existant.

Il s'agit d'identifier le potentiel naturel de la ville afin qu'il devienne, par la suite, un élément fédérateur du projet. En effet la position géostratégique de la ville ainsi que sa valeur historique sont au cœur de la stratégie du projet de reconversion.

Il convient donc de conforter le projet par des illustrations qui justifient sa nécessité et ceci par les résultats du diagnostic et de l'analyse rigoureuse du terrain. Le projet comprendrait les éventuels retours de cette régénération en matière d'économie et qualité de vie. La stratégie commence donc, par la reconnaissance des territoires en général et de l'interface ville Port en particulier.

Dans différentes communes avoir un littoral et un port urbain contigus au centre ville, représente une occasion en or pour composer avec cette spécificité à savoir "littoral / port urbain" pour promouvoir toute une région.¹⁸¹

-Opter pour des enjeux de performances techniques et économiques liés à la ville portuaire.

De manière générale, c'est essentiellement sous l'angle de la performance technique et économique en matière de transports maritimes et d'infrastructures que dans le monde, les villes portuaires ont connues un projet de reconversion des espaces portuaires.

Notre stratégie opérationnelle s'appuie sur les mêmes arguments, puisque nous appartenons à un contexte de plus en plus globalisé et mondialisé.

A partir des années 1980, les évolutions importantes des transports maritimes (gigantisme naval, unité des charges) et les exigences d'une restructuration spatiale, technique et humaine des ports, combinées au démantèlement des grandes unités de production industrielle, participent conjointement à plonger l'ensemble des villes portuaires dans une situation de crise généralisée.

Cela s'est traduit par le phénomène de friches et l'abandon de l'activité portuaire industrielle devenue obsolète.

L'Algérie n'a pas échappée à cette logique, du moins partiellement, mais la différence réside dans le fait que partout dans le monde et même chez nos voisins, à l'échelle régionale, l'état de friche et le déclin sont une occasion et un moyen de délocalisation des ports commerciaux, ou de leur restructuration. Parfois, pour des raisons de modernité induite dans une démarche prospective, le port est délocalisé sans l'apparition de la friche ou crise.

L'Algérie est très en retard en matière de performance portuaires. L'approche théorique nous a démontré que si le port ne connaît pas un réel projet de mise à niveau, il serait voué à l'enclavement.

Opter pour les nouvelles exigences de manutention et adapter l'infrastructure portuaire, aux exigences de ce mode de trafic dominant, fortement marqué par le gigantisme, nécessite un sérieux projet économique.

Si le port est en crise, c'est tout un ensemble de logistique qui est en panne ou en manque de rentabilité : « *Rappelons qu'un port ne se résume pas à un appareil technique, à une collection*

¹⁸¹ Notons que le Port de Annaba à la veille de l'indépendance contenait des bassins d'eau et des infrastructures portuaires que les villes Européennes méditerranéennes ne l'avaient pas à ce titre Annaba était en avance chronologiquement a Gène (actuellement deuxième port commerciale méditerranéens) dont son bassin portuaire de Voltri a été conçu seulement en 1961 alors que celui de Annaba le précède d'un demi siècle

d'infrastructures, de plans d'eau, d'équipements et d'outils. Le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique ». ¹⁸²

Depuis les années 1980, c'est par cette interaction entre la ville et son port que la crise économique portuaire a été engendrée, dans les villes portuaires, une crise urbaine plus ou moins identique, en lien étroit avec la croissance de l'activité du port ou de son déclin.

-Miser sur la création de l'emploi à travers une stratégie basée sur la ville et l'économie urbaine.

Le rapport entre le port et la ville s'avère donc des plus complexes et suppose que soient mises à contribution des logiques économiques, sociales, spatiales et temporelles des deux entités.

De ce point de vue, l'enjeu de la régénération des espaces interfaces et de l'activité portuaire ne consiste pas seulement à s'adapter à de nouvelles techniques relatives aux normes de manutention, en l'occurrence la conteneurisation et l'accueil de grands navires pour attirer les opérateurs et armateurs, mais surtout à transformer ces conversions en revenus financiers, en emplois et en richesses, pour la ville.

Les politiques de régénération urbaine ne visent pas seulement les aspects matériels de la ville, mais aussi, le bien-être économique et social des habitants. C'est, notamment via la question des emplois et du chômage que ces politiques sensibilisent les populations locales.

On observe qu'en amont, l'évolution de l'emploi et les conséquences du chômage sont souvent à l'origine des processus de régénération.

Si partout dans le monde le taux de chômage est moins important dans les villes portuaires, celui d'Annaba est en progression et ce malgré la nature industrielle de la ville, et la taille de son arrière-pays. Ceci traduit sans doute le déclin de l'activité urbaine avant celle de l'industrielle car la ville n'offre plus d'emplois, elle favorise plutôt le marché parallèle dans une économie nationale gangrenée par le commerce informel.

Le projet urbain esquisse ces enjeux, s'appuie à la fois sur la modernité des espaces portuaires en optant pour une délocalisation. En contre partie, la ville récupère son front de mer et l'inscrit dans un projet urbain de reconversion de l'ensemble de son centre.

¹⁸²Marcel RONCAYOLO, « L'imaginaire de Marseille » in *persé scientifique revues*. Volume 101 [N°568](#) pp. 710-711 , 1992

La finalité ainsi obtenue serait la valorisation de l'image de la ville. Ce qui engendrerait une nouvelle attraction aussi bien pour des investisseurs potentiels que pour les utilisateurs. Cette valorisation crée une plus value en matière d'emplois et de richesse.

-Justifier l'action du projet par les orientations du support institutionnel (SNAT, STRAT,).

Il s'agit d'utiliser et de s'entourer dans la formation de projets, par les instruments SNAT, STRAT. Il s'agit aussi de savoir les exploiter en tant que supports institutionnels de la planification urbaine. Ils relèvent d'une stratégie opérationnelle du projet urbain. Dans ce sens nous rappelons que le SNAT cite : « *Créer les conditions de la compétitivité et de l'attractivité des territoires en affirmant leurs capacité à produire et échanger et à attirer les savoir faire, les technologies et les investissements nationaux et (IDE), constitue un axe fort de la politique de l'aménagement de territoire, dont l'action est organisée autour :.....*

– *La métropolisation: Faire des 4 grandes villes du pays, ALGER, ORAN, CONSTANTINE et ANNABA des vecteurs de compétitivités, un environnement d'affaires et de générateurs de croissance »*¹⁸³

Il ne reste à l'échelle locale et régionale que de développer les chemins conduisant à ces enjeux selon les capacités inhérentes à chaque contexte.

3-Fondement du projet et formalisation des enjeux.

L'approche approfondie de la situation existante et les tendances prospectives du développement urbain sont la base de la stratégie d'intervention. C'est cette cartographie qui mettra en évidence les faiblesses et les opportunités de la situation existante qui conduiront vers la formalisation des objectifs et des enjeux du projet urbain.

Le diagnostic local sur la situation et ces enjeux, favoriserait une recherche locale sur les perspectives et sur les pistes d'actions possibles, qui doivent induire le projet. Ainsi l'évaluation de la situation locale est un moyen de production de la connaissance qui aide les politiques, lors de la prise de décision adéquate et à l'anticipation sur les actions correspondantes avec des problématiques différentes. Comme le rappelle Siino¹⁸⁴, "*comprendre la ville, c'est surtout s'intéresser à ces mutations et essayer d'interpréter son évolution*"

¹⁸³ Livre vert, les lignes directrices du SNAT 2025 p1

¹⁸⁴ Florence Laumière, Frédéric Leriche, Corinne Siino et Collectif in « Métropolisation et grands équipements structurants », 2004

Ainsi, avec l'avènement d'autres concepts, tel la mondialisation et la globalisation de l'économie, la ville et particulièrement la ville portuaire, est devenue de plus en plus consciente du rôle, qu'elle peut jouer dans cette logique qui intègre davantage la métropolisation et la compétitivité des territoires pour capter le flux et les capitaux. Pour ce faire, les villes prennent différentes formes de moyens: la coopération, le partenariat et la mise en réseaux, en vue de promouvoir une valorisation et une plus value territoriale. L'économie urbaine est, par conséquent, engagée dans ce processus afin de créer de la richesse et d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

3-1- Identification du projet.

Dans notre approche et dans un souci de fidélité, nous tenons au respect littéraire dû aux concepts liés à la démarche du projet urbain, puisque la thématique de régénération urbaine s'inscrit dans celui-ci, et ce, malgré les contraintes situées à différents plans du contexte. Un effort a été investi afin de s'aligner avec les enjeux théoriques et les faire correspondre, à notre cas d'étude qui se présente comme catégoriquement différent de celui du support (socio économique et institutionnels) des projets de régénération rencontrés pendant la recherche.

La régénération consiste toujours à reconquérir et à redynamiser le territoire en question. Elle a comme objectifs de :

- recréer un environnement physique agréable et attractif;
- redonner une image positive du secteur;
- aider la population locale à sortir de la précarité;
- faire en sorte que l'espace soit réapproprié par la ville;
- attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités.

Nous rappelons que la régénération urbaine est un concept qui s'attache plus particulièrement à la reconquête des friches, situées souvent à proximité du centre-ville.

L'objectif de notre étude n'est pas de dessiner un aménagement urbain physique, plus ou moins élaboré, mais de rechercher les ingrédients et le contexte sur lesquels les différents acteurs peuvent se concerter, sur un itinéraire menant vers le consensus et le compromis, en s'attablant autour des enjeux du projet: ceci constitue un objectif principal du projet urbain.

*« L'enjeu du projet urbain ne réside pas tant dans la forme urbaine, le dessin de la ville, la fonctionnalité des espaces urbains que dans une volonté de porter un projet du point de vue politique, social et environnemental. »*¹⁸⁵

Le fondement et la théorie du projet de régénération, émanent également des principes théoriques du projet urbain, relatifs à la gouvernance, à la durabilité, et au partenariat public.

L'espace physique de notre recherche, n'est qu'un support et un moyen pour atteindre nos objectifs. Il sert de levier à l'amorce des enjeux économiques sociaux et culturels. La reconquête des friches est notamment considérée, comme une reconquête à la fois physique, économique et sociale.

Aussi, l'objectif du projet de régénération est de portée identitaire et culturelle : renouveler le centre et valoriser la vieille ville dans une approche globale et systémique du développement urbain suivent également un fondement du projet urbain.

Engager une opération de régénération urbaine n'est pas un projet utopique, puisque plusieurs villes portuaires nous ont précédé dans cette démarche et ce, depuis un demi siècle. Une vingtaine de projets Européens font référence dans le domaine¹⁸⁶.

L'enjeu principal de cette recherche peut être traduit par : **« améliorer la qualité de vie et la promotion de la ville à travers une politique de renouvellement est une opération de régénération urbaine des interfaces urbano portuaire »**. Désormais, l'espace urbano portuaire peut être le support et le moteur du développement socio économique de notre projet, dont les impacts dépasseront sans doute ses frontières et ses limites physiques.

Dans une vision prospective, l'observation de la scène internationale, nous permet de dire que les interventions, visant à doter la ville de secteur pourvoyeur de développement, proposent l'interface urbano portuaire comme le pivot d'une transformation globale de la ville. D'après ce scénario, il s'agit d'élaborer des projets à fort contenu «stratégique», soit des projets capables:

- d'inscrire la transformation sur le long terme;
- de mettre en cohérence les différents types d'actions;

¹⁸⁵ Michèle Collin « Stratégie urbaine et gouvernance » in les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de l'île de France (IAURIF) –grand projet urbain en europe – conduire le changement dans les métropoles MARS 2007

¹⁸⁶ Amsterdam Zuidas et IJburg, Dublin Docklands, Malmö Västra Hammen, Copenhague Ørestad, Londres ThamesGateway, Lisbonne Parc des Nations, Barcelone 22@ et Forum-Besos, Glasgow Clyde Waterfront, Berlin Potsdamer Platz et Adlershof, Gênes Porto Antico) et franciliens (La Plaine Saint-Denis, La Défense, Seine Arche, Île Seguin-Rives de Seine, Paris Rive-Gauche, Seine amont, Marne-la-Vallée)

- de générer des effets induits positifs;
- d'inscrire la recomposition du front de mer à différentes échelles territoriales (locale, métropolitaine voire régionale).

Les ambitions urbanistiques poursuivies sont grandes et l'exercice devient particulièrement complexe et intéressant lorsqu'il s'agit de renforcer, ou de relancer le développement socio-économique de la ville.

Le front de mer devient, alors invariablement, le véritable lieu où s'élabore le devenir de la ville. Fonctions urbaines qualifiées, nouveaux lieux dédiés à la culture, au shopping et au temps libre, architectures prestigieuses, patrimoine portuaire rigoureusement sélectionné, navires de croisière, et bateaux de plaisance le long des quais...etc., constituent aujourd'hui, les principales composantes des programmes élaborés, selon une dose plus ou moins forte de mixité fonctionnelle.

CHALINE affirmant que les politiques de régénération, qu'elles soient macro ou micro, ne sont plus seulement l'affaire d'urbanistes ou d'économistes, mais intègrent désormais des notions issues des sciences sociales. Il justifie ses propos en rappelant que *« tout geste délibéré de réaffectation ajoute à un territoire une strate nouvelle à la masse des sédiments déjà accumulés et aux mémoires qu'ils recèlent. Il confère une légitimité urbaine à ce fragment d'espace et lui assure la pérennité de sa singularité dans le déroulement continu du temps de la ville. »*¹⁸⁷

3-2- Enjeux et objectif du projet urbain de régénération urbaine.

3-2-1 Enjeux .1: Pour son développement socio économique et urbain, Annaba ville à besoin d'un grand projet urbain.

Le grand projet de régénération est une occasion pour sortir un territoire du déclin et assoirai la métropolisation. La pratique de la régénération urbaine a incontestablement favorisé l'apparition de politiques de villes construites sur la formulation de «projets urbains». Mot-clef de l'urbanisme Européen contemporain, le «projet urbain» se veut désigner une autre approche du « faire la ville ». Il se pose donc en rupture avec les préceptes de l'urbanisme fonctionnaliste et de son modèle d'action linéaire. A ce titre Alain AVITABILE souligne que : *« le projet urbain ,,,souvent associé a un renouvellement de la culture urbaine, a travers les propos des*

¹⁸⁷ Claude CHALINE, « *La régénération urbaine* », 1999, op.cit

*concepteurs, il se pose en rupture avec les conceptions des générations antérieures au profit d'approches plus contextuelles du territoire ».*¹⁸⁸

Toutes les villes qui font l'objet de régénération, sont aujourd'hui engagées dans l'élaboration de projets urbains visant non seulement à régénérer les secteurs de la ville, mais aussi et surtout, à impulser une nouvelle dynamique métropolitaine.

En matière de localisation, les projets à forte visibilité et les plus ambitieux, sont conduits sur les séquences centrales de l'interface urbano portuaire. Si ces interfaces sont situées près d'un centre historique, ils donneront une plus value au projet. La ville d'Annaba entre largement dans le contexte théorique des régénérations. Elle constitue pour la région, un atout naturel grâce à ses espaces interface-urbano-portuaires.

Toutefois, si le projet contribue activement à la valorisation de la médina d'Annaba et du noyau colonial, ces derniers constituent à leur tour un élément fondamental pour donner une valeur originale au projet. L'identité des projets est un facteur d'adhésion de la population et un élément attractif de partenariat.

L'objectif de notre projet est de concilier deux facteurs essentiels, celui de combiner la théorie de la thématique de régénération urbaine et des enjeux du grand projet urbain dans le monde, au contenant contextualisé ayant ses particularités géographiques, ses données socio-économiques et ses supports institutionnels.

Annaba avant tout, a besoin d'un projet ambitieux initié et porté par des acteurs aussi ambitieux et adhérents à une vision d'avenir partagée par l'ensemble des partenaires. En effet, la situation que vit la ville d'Annaba depuis longtemps, sur différents plans: sociaux, économiques, environnementaux est alarmante. Une prise en charge de cette situation, par un projet global peut être une solution à ces dysfonctionnements. Chaque fois posés, ceux-ci ont été traités de façon partielle et sectorielle, par les acteurs concernés. C'est pour cette raison que le peu de solutions proposées durant les années précédentes ont souvent été vouées à l'échec.

Il ressort, qu'un projet cohérent se présente comme celui qui peut dépasser ces contraintes et ces approches fragmentées. C'est aussi un moyen de valoriser la ville et de désenclaver les territoires proches de la SEYBOUSE, du Port SAID et de la vieille ville. Il devient dès lors une opportunité pour l'amélioration des conditions sociales et environnementales.

¹⁸⁸ Alain AVITABILE « La mise en scène du projet urbain », 2005, L'Harmattan, p07

3-2-2 Enjeux .2: Le Projet vise une métropolisation à travers l'interface urbano-portuaire.

Nous n'envisageons pas une valorisation d'un site à l'échelle local, car un enjeu limité ne peut élargir la sphère des acteurs indispensables pour le portage et le financement du projet, ce qui par conséquent, conduit à l'inertie.

La capacité d'attirer les flux de capitaux en circulation à l'échelle nationale voire mondiale, est au cœur de la métropolisation. Le projet doit être inscrit en amont, dans une politique de l'Etat qui vise la création de richesse et la promotion du territoire. L'Etat doit continuellement être présent pour dépasser les différents obstacles et freins qui peuvent surgir lors des processus et démarche du projet. L'assistance de l'Etat est aussi indispensable pour faciliter l'investissement au moyen de lois et procédures claires de partenariat et de mise en œuvre de projets de régénération urbaine.

Du moment où la métropolisation cible les actions susceptibles d'attirer les investisseurs nationaux et internationaux, le projet urbain intègre, également, dans ses enjeux, les possibilités futures d'investissements et d'attraction des entreprises.

Dans le monde, les projets urbains sont devenus pour les pouvoirs publics, autant d'outils de promotion de la métropole. Globalisation et concurrence obligeant, on s'efforce de projeter une image métropolitaine lisible dont les projets urbains peuvent constituer des éléments centraux.

La ville d'Annaba possède un potentiel naturel riche et des opportunités foncières inestimables, situées en pleine centralité : friches portuaires et interfaces. La rareté des projets d'interfaces et leurs qualités pourront donner aux espaces concernés, une véritable « plus-value territoriale » améliorant par conséquent leur attractivité et leur influence à une échelle internationale. Ces grands projets « *sont présentés comme révélateurs des changements internes de la métropole, sous l'angle de la modernité, mais aussi en tant que déclencheurs de sa capacité à s'inscrire dans les nouveaux réseaux urbains* »¹⁸⁹.

3-2-3 Enjeux .3 : Restructurer l'activité économique portuaire dans une optique de mondialisation et de l'économie globale.

Au cours des vingt dernières années, est apparue une tendance croissante vers un processus de globalisation de l'économie : les frontières ne représentent plus d'obstacles à la transmission des

¹⁸⁹ Florence Laumière, Frédéric Leriche, Corinne Siino et Collectif in Métropolisation et grands équipements structurants , 2004

biens, des services et des modes de production. L'organisation de la production dans l'espace se fait à l'échelle internationale et globale, à travers des échanges et de savoir-faire.

Cet état de fait rend la nécessité de s'introduire dans le circuit de l'économie mondiale dans une optique de «réseau», c'est à dire en liaison étroite avec d'autres réalités régionales fortes sous forme d'association ou de coopération.

Aujourd'hui, au contraire, la proximité ne signifie pas toujours compétition : les exigences de coopération s'affirment entre les villes et les ports proches. Donc, la proximité des ports et des marchés n'est plus un facteur déterminant dans le choix de l'escale ; d'autres facteurs ont pris de l'importance tels que: les délais, les coûts, la rentabilité globale de l'escale. Cette « liberté de choix » par rapport au facteur «distance» déplace la compétition de l'échelle régionale vers l'échelle internationale.

Actuellement, avec l'introduction des gros navires porteurs de conteneurs qui exigent un tirant profond d'eau, ceux sont désormais les marchandises qui suivent les bateaux. Par ailleurs, de plus en plus de bateaux appartiennent à de grands opérateurs internationaux qu'ils gèrent en toute propriété, ou bien en concession exclusive des terminaux dans les escales les plus importantes¹⁹⁰.

La compétition se déplace vers l'offre de transport et les acteurs principaux en sont donc les opérateurs maritimes, toujours plus internationalisés et globalisés.

« Avec la mondialisation, les villes portuaires, et non plus les ports de l'ère industrielle, deviennent des interfaces essentielles des nouveaux territoires qui désirent s'inscrire dans la circulation »¹⁹¹

Au sein de ces mutations, tous les ports dotés d'infrastructures traditionnelles fonctionnant à l'échelle locale ou régionale, ont pour ambition de se transformer aujourd'hui en ports capables d'appartenir aux nouveaux territoires maritimes dessinés par la mondialisation.

Malheureusement, il est à relever que les ports algériens font exception par rapport à ces mutations:

- ils fonctionnent à travers un statut étatique jugé obsolète dans cet espace global et mondialisé, une situation qui empêche des partenariats lucratifs

¹⁹⁰ Ce qui justifié les nouvelles mutations juridique de gestion portuaire, les ports fassent presque partout l'objet d'une privatisation plus ou moins poussée.

¹⁹¹ Baudouin Thierry « Logique des firmes globales, stratégies Des villes portuaires et ports français » in rapport final Association Internationale -Villes et Ports Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation - mars2001

- ils sont les seuls au monde à n'avoir pratiquement pas, évolué depuis une cinquantaine d'années.

Il convient de dire également, que la ville portuaire sert à capter des opportunités de plus values pour son arrière-pays dont l'importance est relativement liée avec celle du port. Toute nouvelle dynamique engendre non seulement de l'emploi portuaire mais aussi le développement de la ville et de son territoire. *« On estime généralement à présent que les emplois strictement portuaires génèrent au moins cinq fois plus d'emplois industriels et de services dans la ville portuaire qui concentrent le stockage, la transformation, la distribution ainsi que le réapprovisionnement des territoires desservis. »*¹⁹²

Notre projet s'inscrit dans cette logique de mondialisation et de globalité économique. Ces paramètres seront de mise lors de la formalisation des enjeux du projet.

Pour atteindre cet objectif, il s'avère indispensable de moderniser, en premier lieu, les infrastructures portuaires : terminaux et moyens de manutentions en les mettant à niveau avec les nouvelles technologies et d'augmenter également un tirant d'eau. Cette modernisation permettrait l'attraction recherchée des grands armateurs et opérateurs de terminaux.

Devant cette logique mondiale, nous estimons que la modernisation passe par une délocalisation des espaces portuaires vers un nouveau site. Cette solution définitive se présente comme meilleure que celle des extensions à répétition et considérée comme solutions à des échéances de cours terme. L'exploitation des anciens espaces portuaires a été souvent qualifiée de consommatrice d'énergie. Cette libération de l'assiette portuaire, permettra par la suite, à la ville de récupérer sa façade maritime et de reconquérir les anciens espaces au profit du centre ville.

3-2-4 Enjeux .4 : Redéfinition d'une nouvelle centralité urbaine qui intégrera l'ancien centre et le nouveau projet de régénération des interfaces urbano portuaire dans une approche cohérente et homogène.

Les stratégies urbaines correspondent toujours à une identification des enjeux attachés aux contextes et périmètres d'intervention qui présentent des opportunités. Une fois ces stratégies identifiées, il est aisé de mener une action sur le devenir de ces territoires on s'adaptant à la réalité de leur problématique. C'est ainsi que les espaces urbano-portuaires sont désignés comme de nouvelles centralités définies par: leurs fonctions, leurs localisations, leurs capacités de

¹⁹² COLIN Michèle, BAUDOUIN Thierry, PRELORENZO Claude « urbanité des cités portuaire », Harmattan ,Paris ,1997

polarisation, les impacts induits et les interdépendances qu'elles sont susceptibles de créer entre les quartiers constituant le centre et la ville. L'exercice est particulièrement difficile, en effet, comme le souligne C. CHALINE « *la centralité est sans doute la composante urbaine la plus difficile à appréhender, à maîtriser ou à développer, mais elle n'en demeure plus que jamais essentielle à la dynamique de toute agglomération* ». ¹⁹³

D'après la littérature, le chemin menant vers cette centralité urbano-portuaire se traduit souvent selon les stratégies et les contextes par :

- une mise sur les centres historiques ¹⁹⁴
- la programmation d'équipements structurants ¹⁹⁵ associés, le plus souvent, à l'aménagement d'espaces publics.

Ces espaces portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc, le mettre en valeur, c'est une action incontournable. Les autorités des villes décident souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville : fonctions qui participent à redonner une image à la ville voire même à toute sa région.

A défaut d'une prise en charge de ces espaces actuellement encore libres, ou en état de friche, une reconquête ponctuelle issue d'une spéculation foncière est envisageable à tous moments par le biais de détournement foncier.

C'est dans ce contexte que nous envisageons de formaliser notre enjeu. La géographie des lieux rend cette approche obligatoire du fait que les espaces urbano portuaires objets de notre recherche, se trouvent au cœur du centre, coincés entre deux entités à valeur patrimoniale: celle la médina et le noyau colonial français.

Une prise en charge de la centralité de la ville est primordiale. La ville s'affaiblit davantage, par les défiances: de son armature urbaine mono centrique, d'une morphologie hétérogène ainsi que d'un déséquilibre centre/périphérie et d'une rupture entre le sud et le nord.

La ville se développe à tout azimut alors que son centre, recherche une adaptation à cette évolution. Cette adaptation est souvent jugée comme boiteuse à cause de la spontanéité des acteurs et de leurs actions qui engendrent souvent une banalité du paysage et un dysfonctionnement de la ville.

¹⁹³ COLIN Michèle, BAUDOUIN Thierry, PRELORENZO Claude, 1997, op.cit

¹⁹⁴ Nombreux sont les exemples mais celui de Porto est particulièrement représentatif d'une volonté de la municipalité de réaffirmer la centralité objective et symbolique du centre historique.

¹⁹⁵ L'exemple du musée de GOGENHAEM a BILBAO, centre de la mer a porto, MARSEILLE ;;;

Notre projet essaye de se positionner par rapport à cette problématique. Nous essayons de saisir cette occasion pour une redéfinition du centre et de la centralité de la ville d'Annaba afin d'éliminer ou réduire les déséquilibres constatés. Le projet urbain intégrera dans sa stratégie la nouvelle centralité recomposée suite à la reconversion des espaces urbano portuaires. Il prendra aussi en charge leur apport avec l'ancien tissu et la possibilité de son intégration pour une lecture cohérente et une mise en valeur du patrimoine urbain.

3-2-5 Enjeux .5: La culture et la valorisation du patrimoine immobilier de la ville est une stratégie de développement urbain et une réponse au déclin économique.

La culture, l'art et le patrimoine sont des moyens et des outils pour donner une identité aux villes. La présence d'un tissu ancien, d'équipements culturels, d'un paysage urbain de qualité permet aux villes et aux agglomérations de se positionner comme des sites à visiter ou à habiter, et où les entreprises peuvent implanter leurs activités.

Comme nous l'avons vu plus haut, le centre d'Annaba regroupe dans un même territoire deux entités urbaines et architecturales de qualité patrimoniale : la médina arabo-ottomane et le tissu colonial français caractérisé par un urbanisme culturaliste défini par un bâti néoclassique.

L'identité de la ville ainsi que son patrimoine sont entrain de s'effacer progressivement des mémoires suite à la dégradation voire même de l'effondrement continu de son bâti.

Ce qui semble paradoxale par rapport aux politiques urbaines dans le monde, sont engagés dans des stratégies de valorisation du patrimoine pour capter des flux et des capitaux : « *La culture occupe désormais une place très importante dans l'urbanisme et les politiques urbaines. C'est essentiellement parce qu'elle crée de la valeur économique que la culture a pris de l'importance dans l'urbanisme.* ¹⁹⁶ »

La promotion d'image et le design urbain font désormais partie intégrante des politiques de régénération urbaine. La réhabilitation et la restauration du patrimoine bâti ont parfois initié de nouvelles approches : valoriser la mémoire des habitants est devenue le catalyseur du processus de régénération.

¹⁹⁶ Culture et Régénération Urbaine Conclusions et Recommandations Issues du travail du Réseau URBACT Culture Septembre 2006

*« Culture et patrimoine sont considérés comme des facteurs essentiels de production qui doivent participer du développement d'une urbanité de métropole portuaire et en même temps du positionnement comme porte d'Europe »*¹⁹⁷

Les discours sont nombreux et un peu moins sont les plans voulant sauver la vieille ville simplement sans réel résultat. Le manque d'appréciation d'une valeur culturelle renvoie automatiquement vers une décadence culturelle :

*"De nos jours, la culture se trouve au cœur des stratégies urbaines. Elle contribue à structurer la société de la connaissance et à améliorer la qualité de vie de tous, elle joue également un rôle important en faveur de la création d'emplois, de la régénération urbaine et de l'intégration sociale. Par ailleurs, elle est aujourd'hui devenue l'un des enjeux majeurs de la mondialisation."*¹⁹⁸

S'inscrivant dans cette problématique, le projet urbain proposé doit prendre en charge totalement la culture et le patrimoine au cœur de sa stratégie de régénération. Il identifiera dès le départ, la préservation du patrimoine culturel et la stratégie de revitalisation économique de la ville et de son centre.

3-2-6 Enjeux .6 : Améliorer la gouvernance et le support institutionnel condition primaire de réussite du projet urbain.

L'estimation de la gouvernance commence par la définition claire et l'évaluation précise du rôle de l'acteur public central par rapport à celui du local dans la gestion de la ville. Il s'agit de bien situer dès le départ, les intercales entre les différents acteurs et d'éviter d'établir des objectifs utopiques. Désormais la décentralisation est au cœur du débat de la gouvernance, en Algérie comme ailleurs. *« Dans la logique démocratique, dans la logique de la décentralisation et du «sens de l'histoire» de tels projets peuvent et doivent relever d'une maîtrise d'ouvrage politique claire et unique de la collectivité locale. L'Etat exerçant ses responsabilités régaliennes et ses compétences dans une préoccupation d'être «au service de» des territoires, de «jouer le jeu» en faisant valoir un certain nombre de principes et utilisant ses capacités de régulation et de solidarité. Les collectivités peuvent et doivent avoir le souci d'efficacité, de mobilisation, de*

¹⁹⁷ Collin M., 1997, op.cit

¹⁹⁸ Culture et Régénération Urbaine Conclusions et Recommandations 2006, op.cit ,p10

partenariat et de transparence vis à vis de ces projets, ce qui suppose de se donner les moyens d'une vraie direction de projets. »¹⁹⁹

La logique de la décentralisation²⁰⁰ se traduit par un renforcement des capacités de réflexion sur les projets de gestion des collectivités locales, ce qui conduit inévitablement et normalement à une certaine redéfinition du rôle de l'Etat. Ce nouveau rôle de partenaire, d'acteur au service du projet demande l'abandon des anciennes pratiques, notamment celle du pilotage «souverain», d'un faiseur persistant de procédures, d'un esprit de tutelle et de la gestion administrative. Ce nouvel esprit s'inscrit davantage dans une adhésion aux nouvelles pratiques de partenariat, de négociation et d'adaptation aux conditions locales. Il s'agit là, d'une sorte de révolution culturelle qui est encore largement à faire.

Par ailleurs et par rapport aux compétences partagées, les collectivités locales doivent jouer leurs rôles en tant qu'acteur principal sur leurs territoires et que l'Etat doit exercer pleinement son rôle de leader par rapport à ses compétences régaliennes.

Schématiquement, les collectivités locales définiront leurs visions, leurs ambitions et les projets qui en découlent alors que l'Etat cherchera en fonction de quelques lignes directrices (en fonction de ses compétences et de ses moyens d'action) à définir sa stratégie et son implication adaptée au territoire. Les projets de renouvellement urbain ou régénération proposés par les collectivités locales seront, après négociation, concrétisés par des engagements fermes et rassurants de la part de l'Etat.

Actuellement les spécialistes et experts économiques renvoient les échecs des projets urbains dans certains pays à l'état de la gouvernance.

Il convient également de considérer à notre niveau que le projet de régénération, en Algérie, ne peut voir le jour sans évolution en matière de supports législatif et institutionnel concernant la gestion et la gouvernance des territoires.

En présence du blocage institutionnel existant, l'idée est de créer un établissement spécifique qui aurait toute l'autonomie pour gérer et piloter le projet. Cette démarche a souvent été utilisée quand les dispositions institutionnelles sont centralisées et ne permettent pas la flexibilité. Le cas du projet EUROMED MARSEILLE illustre bien cette approche : l'agence de gestion de projet « ANAPAM » était sollicitée pour répondre au blocage institutionnel français qui demeure

¹⁹⁹ Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme « Réussir le renouvellement urbain », 2001, p42

²⁰⁰ De manière générale dans la ville occidentale, les relations de hiérarchie de l'échelon supérieur aux échelons inférieurs ont tendance à s'amenuiser au profit de processus de «dévolutions» (décentralisations, déconcentrations, transferts de compétences et financiers) vers les dits échelons.

encore centralisé par rapport à ses voisins. Certains pays occidentaux ont vu leur plate forme législative évoluée. Leurs contextes institutionnels sont marqués par une série impressionnante de réformes, pour une meilleure prise en charge de la réalité de la gouvernance urbaine en rapport avec la dynamique urbaine.

Donc pour une meilleurs réussite du projet de régénération, il faut que les rôles soient bien identifiées : la ville est la détentrice légitime de la maîtrise d'ouvrage, cependant l'Etat conserve une place dominante, par le biais de la définition des politiques générales, des directives de cadrage des politiques urbaines, et de l'octroi des principaux financements à la régénération urbaine.

Si nous espérons voir les projets de régénération urbaine introduits dans notre urbanisme dans le sens thématique du concept, la révision systématique du support institutionnel est à envisager dans les processus de décision. En effet la gouvernance est un outil indispensable dans la théorie du projet urbain de régénération. Aucun projet urbain n'aurait vu le jour si la gouvernance n'y est pas. Quelques pays ont essayé de faire des projets avec des outils traditionnels et un système centralisé, hélas tous ces projets connurent l'échec, car la durabilité des projets se forge à travers leur processus selon des temporalités adéquates mais ne se dictent pas via des règles.

3-2-7 Enjeux .7 : Formaliser un consensus et la coopération entre la ville et l'autorité portuaire pour parvenir au développement de l'interface et ouvrir la ville vers son port.

L'Autorité portuaire et la ville sont deux entités institutionnelles qui doivent obligatoirement coopérer. En effet, la collectivité locale et l'autorité portuaire sont des vecteurs orientés de façon prédominante vers les aspects sociaux et de qualité de vie. La préoccupation de la ville c'est le marché, alors que la compétition est celle du port.

D'une manière plus ou moins schématique, la mission de la collectivité locale est multiple : elle est tournée vers les habitants de la ville, ainsi que vers les activités économiques et productives locales.

En revanche, la mission de l'autorité portuaire est orientée de façon délibérée vers le marché, et vers la détermination de conditions favorables pour maximiser la compétitivité de l'escale. La logique que sous-tend son action est essentiellement économique. Si les opérateurs de terminaux sont des partenaires indispensables alors les rapports de l'autorité portuaire avec la ville sont également importants et pluriels: le port attend à ce

- que la ville constitue un milieu favorable au développement de ses activités portuaires;
- qu'elle offre un capital social adéquat;
- qu'elle assure d'excellentes conditions de fonctionnalité, ainsi que des infrastructuresetc.

En résumé, l'action de la ville intervient tout d'abord dans le domaine local, avec l'attention qui convient à l'aspect général, alors que celle de l'autorité portuaire s'exerce tout d'abord dans le domaine global, avec l'ouverture nécessaire sur les aspects locaux.

Les villes portuaires sont fortement insérées dans la dimension globale. Il est reconnu que depuis toujours et partout, les ports ont été les centres vitaux de l'économie nationale et mondiale, donc ouverts à l'innovation et à l'extérieur voire un support de connexion.

Le port et la ville de Annaba sont en effet fortement interconnectés. L'étroitesse du territoire disponible, et la structure économique locale accentuent le rapport obligé qui lie la ville et le port : la ville a besoin du port, car il constitue pour elle une base économique vitale et le port a besoin de la ville comme milieu de renforcement, de diversification de sa sphère d'activité. Les deux sont à la recherche des modalités de création de valeurs ajoutées.

La proximité du port d'Annaba avec le tissu urbain de la ville incite à établir une coopération et un consensus pour pouvoir intervenir sur l'interface ville/port. Cette dernière est considérée comme étant un territoire commun aux deux entités. Cette interface ne se définit pas seulement par la portion congrue de l'actuel port urbain commercial (l'avant port), elle s'étend sur toute la longueur menant vers les limites institutionnelles du littoral : celui de la plage d'ECHATT (W EL TAREF), en passant par la SEYBOUSE et Sidi SALEM.

Un territoire estimé important qui permettrait de régler définitivement les dysfonctionnements de la ville. Ce potentiel doit être intégré dans une stratégie de développement commun à la ville et au Port. Ceci imposerait des compromis à différentes échelles et à des temporalités bien définies.

C'est au projet urbain d'identifier les champs d'action de chacun, selon des règles de jeux, où chacun pourrait trouver ses intérêts dans le processus de reconversion de ces espaces.

3-3 Outils et démarches.

3-3-1 La planification stratégique et outils de mise on œuvre.

Les projets de régénération s'inscrivent pour la plupart dans des stratégies, du moins de façon implicite, mais ne sont pas toujours élaborées dans le cadre formel d'un plan ou d'un schéma d'aménagement.

Ainsi, dans tous les cas, la traditionnelle relation «plan et projet» semble être recomposée dans un nouvel ordre: celui du «projet et plan». Une nouvelle approche à la planification, selon laquelle la transformation de la ville n'est plus seulement abordée en terme d'équilibre et de zones distinctes mais elle est davantage envisagée en terme de dynamique et de mise en relation des diverses actions spécifiques menées sur son territoire.

La situation est plus complexe, plus mouvante quand il s'agit de régénération. Car celle-ci engage un contexte: il faut faire avec un bâti existant, avec des usages, avec les habitants et leurs pratiques. Le schéma séquentiel ne peut plus fonctionner dans cette situation. Entre l'amont et l'aval, entre les différentes échelles spatiales et temporelles, entre les différentes logiques et thématiques (sociales, économiques, urbaines, patrimoniales, culturelles, etc..), il existe bien des interactions. Des contraintes et des opportunités imprévues ou peu prévisibles, apparaissent. De la même manière des actions ou des opérations rencontrent des difficultés, ou au contraire, bénéficient de nouvelles facilités.... Etc.

Il devient essentiel, dans ce contexte, de pouvoir remonter la chaîne et la redescendre à nouveau, de pouvoir exercer un «va et vient» permanent. Cette flexibilité ne se trouve guère dans les plans traditionnels. Si on opte pour un projet de régénération conduit dans une démarche projet urbain, il faut d'abord penser à intégrer dans la conception, un plan stratégique pour une mise en œuvre réussie.

En Europe, les grandes opérations de reconversion urbano-portuaire, sont le plus souvent conduites dans le cadre d'une stratégie d'ensemble à l'échelle de la ville, ou de l'aire métropolitaine. Barcelone, Bilbao, Le Havre...etc, se présentent comme exemples concrets de réussite du plan stratégique encadré par un document dit « Master Plan ».

« Le plan stratégique correspond à un outil flexible visant à guider et à garantir la réalisation des opérations urbanistiques sur le long terme et à offrir une vision globale de la transformation. En Europe, la formule connaît aujourd'hui un grand succès depuis le Master Plan élaboré par la Urban Développent Corporation en charge de la régénération des Dock

lands de Londres jusqu'aux trois plans stratégiques successifs de Barcelone et au plan de revitalisation de l'aire métropolitaine de Bilbao »²⁰¹.

Il s'agit, le plus souvent, d'un document où sont classées les grandes orientations à suivre pour atteindre un scénario de développement optimal. Il vise ainsi, par l'intégration de nombreux paramètres (emplois, formation, transport, culture, etc.), la formulation d'un schéma d'équilibre global entre les moyens, les actions, les coûts et la régularisation de la durée du projet entre cours et long terme. Le plan stratégique se veut donc être un outil de nature prospective en quête d'une adéquation entre temporalité et dynamique urbaine.

Temporalité du projet.

Le projet urbain s'amorce à un premier projet et le reste des projets, se féconde par les orientations qui sont élaborées durant le processus. Les projets urbains sont des exemples de stratégies pragmatiques qui partent du concret: un contexte et une problématique à développer. Ils se consolident au fur et à mesure des premiers succès et finissent par être mis en cohérence dans un plan global.

Notre démarche du Projet Urbain se positionne par rapport à cette stratégie. Elle adopte le principe de la temporalité selon la dynamique urbaine dans la formalisation de ces enjeux. Le projet n'est guère un aménagement fini mais un projet évolutif dans le temps. On intervient sur l'interface urbano portuaire pour une reconversion mais on vise un renouvellement entier de la ville. La régénération se positionne donc en un objectif du Projet urbain. Le projet de reconquête n'étant pas l'unique objectif mais il est un levier et un catalyseur pour l'ensemble. La question de la cohérence physique, avec les temporalités correspondantes, devient quant à elle, un objectif majeur à atteindre dans une stratégie urbaine globale de la ville.

Par conséquent la réalisation des objectifs ambitieux demande du temps et exige une maturation et une connaissance parfaite du contexte. Car parfois, des données ou des réalités échappent au diagnostic; ce qui le conduit inexorablement vers un projet non achevé.

A vrai dire, c'est seulement après une mise en œuvre d'un projet que l'on constate les incohérences et le manque de maturation des idées et des stratégies urbaines qui ont été adoptées. Cela peut se traduire soit par un manque d'appréciation et d'évaluation du contexte dans lequel le projet s'inscrit, soit par l'apparition d'autres paramètres qui n'existaient pas lors de la phase de l'élaboration des études.

²⁰¹ Rodrigues MALTA, R, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », in Les Annales de la recherche urbaine n° 97, 04/97. 1997

En effet, en général, le projet de régénération se développe sur des périodes à long terme et jamais achevé. Une telle échéance suppose beaucoup d'interrogations et peut mener l'opération à l'échec, lorsqu'on veut faire de la régénération avec des outils traditionnels de planification.

Le long terme du projet renvoie à des questions diverses:

- la capacité des acteurs à maintenir les lignes directrices du projet sur une longue durée ;
- la solidité du consensus local et des partenariats publics-privés;
- les orientations programmatiques initialement impulsées;
- l'indispensable flexibilité du projet avec une capacité d'adaptation aux variations de la conjoncture voire aux nouvelles tendances lourdes.

À cet égard les échéances étalés et le délai devient parfois une contrainte et peut conduire le projet vers l'impasse. Par ailleurs, l'adoption du principe de la réversibilité dans la démarche du projet urbain, peut atténuer et/ou dépasser cette contrainte la transformant même en atout et avantage.

Le principe de réversibilité.

Paramètre fondamental, ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout projet pour le mener à sa réussite. En effet, la revalorisation du front de mer s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt voire trente ans. La société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins, alors que la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable non seulement lors de sa constitution, mais aussi plus tard, lors de sa réalisation.

Le comité de pilotage doit donc intégrer et bien évaluer l'importance de ce principe de réversibilité afin d'offrir d'une part, une flexibilité dans le projet et d'autre part réduire les échéances de réalisation.

Par ailleurs, dans la formation de projets de régénération, les stratégies urbaines conduisent celles-ci, pour certaines étapes, à des séquences chronologiques pouvant être de longue durée. Il apparaît donc, que seul le chevauchement des étapes pourrait éviter les étalements du temps de réalisation. Ceci suscite davantage, l'adoption du principe de réversibilité, comme le souligne C. CHALINE : *« C'est ainsi que l'étape des premières réalisations peut démarrer en même temps que le choix des objectifs initiaux, tandis que ces derniers peuvent faire l'objet de profondes modifications durant le déroulement du projet. Et seul le projet urbain qui contient cette possibilité »*²⁰²

²⁰² CHALINE Claude, 1999,op.cit

3-3-2 Partenariat et coopération.

Les politiques urbaines de régénération sont élaborées dans le cadre d'une gouvernance partagée par de multiples acteurs et à différents niveaux : leurs efficacités et leur légitimité dépendent aujourd'hui, de la coopération de tous.

Dans ce contexte, l'Algérie affiche un retard conséquent. La loi de la commune 2011 s'inscrit dans le souhait des autorités centrales, de promouvoir les champs d'action de la commune, qu'elles veulent plus déconcentrés et orientés vers la performance des compétences communales. Ce discours est estimé comme largement dépassé dans les pays développés.

Le débat sur les prorogatives et les responsabilités dans les politiques d'urbanisme entre échelle locale et nationale, ne n'est plus d'actualité. L'Etat, à travers ses structures, est considéré comme un acteur participatif parmi d'autres. Toutefois, il a un rôle d'assureur et de régulateur entre les partenaires privés. Ces derniers, attendent de l'Etat, qu'il soit l'initiateur lors du démarrage des grands investissements.

Actuellement les nouvelles tendances sont celles des politiques de multiplicité des acteurs et des niveaux de décisions. Il en ressort que le renforcement des compétences locales, ou régionales est considéré moins important que la création de partenariat et de mise en connexion efficace à différentes échelles.

Les missions de ces partenariats stratégiques, sont d'impulser la dynamique au projet global et de contribuer à réunir les conditions de sa faisabilité afin que celles-ci soient confortablement portées.

Dans ce contexte, nous considérons que ce n'est qu'à travers un partenariat que le projet doit se réaliser. Dans ce sens, le comité de pilotage doit faire prévaloir une stratégie qui devrait réunir toutes les voies menant vers le partenariat et la coopération.

Il s'agit, notamment, de prendre contact avec les municipalités des villes portuaires qui ont connues une reconversion de leur interface, pour établir des échanges d'expériences. Ce qui pourrait ainsi se traduire par l'établissement de conventions et/ou des jumelages. Il s'agit aussi, de profiter des fonds structurels auxquels l'Algérie a adhéré tels : EUROMED, fond MEDA ...etc. La coopération est aussi recherchée avec l'association internationale Villes/Ports du Havre. Ainsi, toute coopération pourrait être une source d'inspiration et constituerait une base de données et une plus-value à la conduite du projet. En fait, le partenariat est un enjeu dont il faut développer les mécanismes inclus dans la stratégie de mise en œuvre du projet.

3-3-3 Développement urbain durable.

Aborder le concept de développement durable s'avère d'une complexité ambiguë, si on ne le développe pas, dans une démarche systémique. Par ailleurs, ce nouveau concept engage des politiques nationales, que les pays occidentaux initiateurs de ce principe. Toutefois, il est à relever que parfois leurs actions et politiques sont en divergence.

A l'échelle nationale E. Berezowska-Azzag fait l'analyse suivante : « *La démarche de développement durable, introduite par des outils législatifs depuis le début de la décennie actuelle* ²⁰³, impose progressivement une autre vision de la planification spatiale: en traitant la ville comme un ensemble vivant avec ses volets social, économique, environnemental et urbain, elle ne se limite plus uniquement à la conception de répartition des fonctions urbaines, du mode d'occupation du sol et de délimitation des secteurs des extensions, mais commence à envisager le développement urbain comme une association holistique des domaines dont la prise en charge relève d'une démarche systémique. »²⁰⁴

Cependant, tant qu'il y a un développement urbain, la question de l'environnemental, a toujours été soulevée. Elle alimente ainsi, des débats fréquents sans pouvoir permettre la prise de mesures efficaces (malgré les multiples congrès et séminaires). La qualité de la vie urbaine subit aujourd'hui une pression de part une urbanisation de plus en plus forte et une mobilité qui se traduit par de nouvelles sources de pollution, de congestion et de dégradation.

Concilier l'environnement et le développement dans la définition du projet urbain est un objectif à atteindre. La question de relations entre développement et environnement doit se poser constamment en amont et doit être évaluée à chaque fois durant l'élaboration du projet.

Mais les politiques de développement durable ne se concentrent pas seulement sur les problèmes de l'environnement. Plus généralement, ils renferment trois zones: économique, environnementale et sociale.

Par ailleurs, nous considérons que la question du développement durable est prise en charge dès le départ par notre projet. Ceci s'explique par la nature thématique de ce dernier à savoir la régénération urbaine qui consiste à « faire la ville sur la ville ». Cette thématique obéit dans sa démarche lors de l'élaboration du projet urbain aux principes du développement durable.

A cet égard, nous envisageons par le biais de ce projet, de réduire la pollution dans toutes ses formes, la récupération des édifices non utilisés et la valorisation du site.

²⁰³ Il s'agit notamment de la loi n°01.20 relative à l'aménagement du territoire et le développement durable, qui instaure des nouveaux instruments d'urbanisme, n°02.02 relative à la protection et valorisation du littoral,

²⁰⁴ Ewa Berezowska-Azzag Alger, « le territoire invente son avenir »,op.cit

L'éradication de l'usine de fabrication d'engrais azotés FERTIAL, l'usine de transformation des huiles alimentaires et la récupération des friches polluantes, sont des actions qui illustrent la volonté de suivre les principes du développement durable. Par ailleurs ce dernier et le Projet Urbain partagent le principe de durabilité. Ainsi et dans une perspective à long terme, la Ville sera davantage protégée contre les sources polluantes engendrées par les infrastructures portuaires délocalisées.

3-3-4 Le marketing urbain et la communication.

La communication doit être considérée comme une ressource stratégique de la conduite des grands projets : elle rend le projet visible et lisible, elle facilite la mobilisation des acteurs participatifs et l'appropriation du projet par les utilisateurs.

Elle est utilisée pour attirer les investisseurs, entreprises, futurs habitants ou touristes. Elle contribue aussi à informer les riverains et à désamorcer les conflits éventuels.

Pour rendre visible leurs projets et ce à l'échelle mondiale et pour faciliter les appropriations locales, les politiques urbaines s'appuient sur les innovations technologiques tel l'Internet devenu un outil puissant. L'organisation d'un grand événement peut également être un moyen utile pour lancer un grand projet urbain.

D'autres choix, plus à la mode, peuvent aussi être efficaces. Il est de plus en plus difficile de se passer d'architectes de renom tant leurs capacités à trouver des solutions futuristes et à faire parler des projets, sont grandes.

L'observation de la scène Européenne révèle que la création d'une image urbaine forte exige invariablement, la réalisation d'objets architecturaux prestigieux pour apporter une transparence et une visibilité aux projets, tout en marquant fortement l'identité globale de la ville. C'est ainsi que Bilbao, véritable laboratoire d'un urbanisme de communication, n'est plus la Ville des chantiers navals, mais celle d'un nouveau «Guggenheim». Cette méthode, expérimentée, avec des succès divers, par de nombreuses villes portuaires, est désormais adoptée par la plupart d'entre elles comme objet de régénération urbaine.

Apriori le recours à de grandes signatures, fait partie d'une stratégie de marketing dans les villes issus de régénération. La production de grands équipements urbains, à la griffe instantanément identifiable, constitue autant de preuves de la forte volonté des acteurs locaux de redynamiser leur ville. Ces équipements "griffés" constituent de puissants marqueurs territoriaux et

contribuent à façonner l'identité de la ville. Nombreux sont les exemples qui ont eu recours aux grands noms de l'architecture :

- A Istanbul, le master plan qui consiste à la reconversion de l'ancienne zone industrialo-portuaire de Kartal, a été confié à l'architecte Z. Hadid (S. ÖzgencilYildirim, 2006).
- La ville du Havre, a été également un support des projets des grands maîtres : Auguste Perret, J. Nouvel pour la réalisation du Complexe nautique et celle du Centre de la mer et du développement durable, J.P. Viguier pour un hôtel ; B. Reichen pour le centre commercial et de loisirs.
- A Napoli, la réalisation de la gare TGV d'Afragola par Z. Hadid, le réaménagement de la Piazza Garibaldi en « Quartier des 5 gares » par D. Perrault, l'aménagement de la plage de Bagnoli par R. Boffil.

3-3-5 Les échelles du projet vis-à-vis de nouvelles donne de compétitivité et coopération.

Si notre cas d'étude est délimité géographiquement, les enjeux et les impacts souhaités quant à eux dépasseront largement ses limites.

L'échelle locale n'est jamais exclue mais elle ne semble pas explicitement appréhendée comme une échelle pertinente pour la conception des projets d'envergures.

L'interface ville-port et les espaces portuaires ne se résument pas à la portion spatiale qui se prépare pour un réaménagement, ou une recomposition physique. Nos enjeux exigent de raisonner à une autre échelle, celle du territoire économique réel du Port et de la Ville métropolitaine. Dès lors, la prise en compte de différentes échelles par le projet doit être intégrée dans notre approche.

Cependant, cette échelle suscite toujours une logique de compétitivité entre métropoles qui s'appuient davantage sur le projet urbain pour assoir ou améliorer leur position dans le rang, comme le souligne Paul Lecroart : « *Les grands projets urbains s'inscrivent pour la plupart dans les stratégies de compétitivité économique des grandes métropoles et, à travers elles, des pays eux-mêmes. Ces projets mobilisent des investissements publics et privés de plus en plus considérables. Leur équilibre financier repose toujours sur la capacité de susciter l'engagement de partenaires privés, en amont, pour un partage des risques* »²⁰⁵.

²⁰⁵ Lecroart Paul « Du plan à la ville : réflexions sur la conduite des grands projets en Europe », 2007, op.cit

Notre enjeu est d'impliquer des acteurs à l'échelle régionale voire nationale ou internationale. Pour parvenir à cela, nous devons élargir l'échelle du projet et par conséquent élargir les enjeux. Le projet doit miser sur des échelles métropolitaines pour renforcer le portage et les financements, et ne doit en aucun cas négliger les échelles locales. Chacune de ces échelles présente des avantages et ses enjeux. Notre stratégie est de préparer un environnement de façon à ce que chaque acteur de loin ou de près local, ou global doit trouver son intérêt. Nous croyons à : **« agir localement et penser globalement »**.

Par ailleurs dans un souci opérationnel, les acteurs conditionnent toujours leurs participations aux rentabilités de leurs investissements. Les acteurs principaux doivent donc identifier clairement les enjeux du projet et les supports institutionnels qui faciliteraient et permettraient la coopération en toute aisance et transparence.

Le besoin de renforcer la position de la Ville d'Annaba et sa capacité compétitive, nous incite également à entretenir des politiques de concurrence et de complémentarité entre la Ville d'ANNABA et les métropoles méditerranéennes. Il en sera de même pour une mise en relation avec les métropoles régionales, notamment avec CONSTANTINE, première capitale régionale et historique de l'Est et future capitale arabe 2015. Le projet urbain doit capter toutes les opportunités contextuelles. Cette mise en relation pourrait se concrétiser sous la forme de la nouvelle liaison autoroutière (soit une heure et demie de route). Cela va, sans doute, rapprocher les intérêts et les enjeux et accentuera par conséquent, le rayonnement des deux métropoles.

Conclusion.

L'analyse a confirmé que le support contient réellement les éléments de la régénération urbaine. Toutefois celle-ci ne peut être entamée qu'en tant qu'opération urbaine car l'analyse des instruments de gestion des projets d'urbanisme en Algérie et la réalité des acteurs empêchent l'émergence d'un projet de régénération. En outre la régénération urbaine comme thématique ne s'intéresse pas uniquement au support physique, elle engage en premier lieu, une politique urbaine portée par les collectivités locales. Elle mise sur des enjeux élaborés par un comité de pilotage. Le support physique, dans ce contexte, n'est qu'un moyen d'agir et d'actionner. La revitalisation économique, la mixité sociale, la requalification, sont autant des thèmes qui s'accrochent au projet de régénération urbaine. Par ailleurs, elle s'appuie sur la démarche du projet urbain pour atteindre ses objectifs. Son caractère flexible inclut le principe de débat et de concertations attirant les différents experts, professionnels, citoyens, organismes, investisseurs qui deviendront par la suite des acteurs participatifs au projet.

En Algérie, la gestion urbaine demeure toujours centralisée et la notion de la gouvernance présente une situation timide et contrariante. Ces observations seraient des indices valables augurant les difficultés que pourraient entraver la réussite du projet urbain. Cependant et malgré ces difficultés, nous croyons en l'efficacité du projet urbain dans ce contexte.

CHAPITRE DEUXIEME : MISE EN OEUVRE DU PROJET URBAIN.

Introduction.

Les politiques urbaines de régénération ont toujours appuyés le projet urbain comme outils et démarche pour atteindre leurs objectifs. Pour dépasser les contraintes et formaliser un consensus entre les acteurs participatifs, les politiques urbaines se servent de ces atouts. En outre, le projet urbain a souvent été lié à un contexte en vu d'apporter des réponses concrètes aux problématiques empiriques.

Ceci constitue le cadrage théorique d'une politique urbaine et son outil opérationnel. Dans notre cas, cette politique n'existe guère ni dans le support institutionnel Algérien ni dans la pratique et la culture des acteurs. La notion d'acteurs, pièce maitresse du projet urbain, est étrangère au lexique urbain et politique.

A cet égard, notre investigation a bien confirmé que si l'aire d'études contient les ingrédients du projet de régénération (un site en crise, la prolifération des friches), les conditions d'émergence du projet urbain sont incontestablement inexistantes.

Cela ne constitue aucunement un blocage. Il s'agit au contraire, de préparer un projet urbain qui sache s'adapter aux contraintes en fédérant un environnement pour la gestation du projet tout en proposant des alternatives particulières au projet urbain.

Pour parvenir à cet objectif, nous avons élaboré une stratégie qui se base sur le diagnostic et l'identification des différentes contraintes pouvant entraver le processus du projet. Ce diagnostic est aussi, un projet d'analyse qui guiderait dans le chemin de la stratégie d'intervention et aiderait à la décision politique et technique.

En fonction de cet état de diagnostics institutionnel, économique et social, une recherche autour de la formation des enjeux s'est imposée. Une stratégie de mise en œuvre et un fondement du projet ont été proposés. Leurs ingrédients sont ceux utilisés par la notion thématique (régénération) et par celle des grands projets urbains dans le monde.

1 – Référence au projet.

Avant de procéder à la mise en œuvre du projet, il nous apparaît évident de faire une recherche thématique sur des exemples de projets urbains de régénération urbaine et de reconversion des interfaces urbano portuaires réalisées, ou en cours de l'être. Du moment que la question du projet urbain émane d'un contexte existant, il répond à des enjeux réels et empiriques.

Cette recherche permet non seulement d'établir un bilan sur la conduite du projet, auquel nous devrions nous inspirer mais aussi d'identifier les différentes villes portuaires ayant connu un projet similaire. Cette approche présente l'avantage d'effectuer des échanges d'expériences et d'idées : *« la possibilité d'échanger et de dialoguer directement est bien plus valorisante que la lecture d'une dizaine ouvrages portant sur l'expérience des autres... la possibilité d'écouter et de rencontrer les personnes concrètement impliquées dans les études de cas »*²⁰⁶.

On ne peut faire abstraction des expériences tantôt réussies, tantôt manquées, vécues par un monde qui a connu des projets de régénération depuis un demi-siècle. L'analyse des processus antérieurs de formation de la ville ont toujours été un support bénéfique pour les projets récents.

S'intéresser aux expériences étrangères permet d'examiner leurs stratégies et de s'interroger sur les problèmes rencontrés ainsi que sur leurs modes d'organisation et de production des projets. Nous retenons quelques travaux :

1-Le rapport du groupe SUDEST²⁰⁷

C'est un rapport de synthèse d'un projet effectué dans un cadre du parlement Européen sur 210 villes portuaires qui ont réalisé un projet urbain de régénération des interfaces urbano portuaires. Le rapport a été établi dans le but d'évaluer les projets et de détecter les bonnes pratiques, ainsi que les entraves au projet. Il vise l'identification et la reconnaissance des innovations pour établir des échanges d'expériences dans un cadre structuré et pour diffuser les enseignements des projets pilotes.

2- L'étude comparative réalisée par l'AMIDST²⁰⁸ dans le cadre stratégique des coalitions décisionnelles dans les Méga projets urbains de sept régions Européennes.

²⁰⁶ Réseau URBACT Culture « Culture et Régénération Urbaine :le rôle des activités culturelles & des industries créatives dans la régénération des villes européennes » Conclusions et Recommandations Septembre 2006, p10

²⁰⁷ Union européenne, Commune de NAPOLI, URBAC groupe de travail SUDEST « Rapport final sur le développement durable des villes de mer » ,2008

²⁰⁸ Programme de recherche COMET financée par l'Union européenne

Les projets ont été choisis en fonction de leurs grandes ambitions économiques. Ils ont également été retenus pour leur volonté de concilier des objectifs de compétitivité économique avec ceux de durabilité et de cohésion sociale (Salet et Gualini, 2006).

3- Les études comparatives sur six métropoles Européennes : dont le titre est : « Entre projets et stratégies, le pari économique de six métropoles Européennes²⁰⁹. Les travaux de ce groupe étaient destinés à éclairer les questionnements sur les choix suivants:

- économiques et urbains effectués par d'autres métropoles,
- sur les partis adoptés,
- sur la construction de partenariats pour concrétiser leurs options.

Dans ce but, le groupe a sélectionné les six projets répondant au double objectif de revitaliser des quartiers urbains et de susciter un développement économique.

4-Un rapport d'évaluation et d'expertise sur les villes portuaires

5- Les travaux et séminaires organisés par l'association internationale ville port le Havre.

2-Construction d'un portage politique du projet.

L'élaboration de stratégies de régénération urbaine, signifie : insérer, dans un cadre d'intervention d'ensemble, les politiques à mener. Comme on l'a déjà vu plus haut, dans le diagnostic de la gouvernance en Algérie : la commune, ou la ville ne peut assumer seule le pilotage du projet. Des copilotes sont indispensables pour une conduite réussie et sécurisée du projet. Si partout dans le monde, le maître de l'ouvrage et le pilotage dépendent, sans conteste, des prérogatives des Communes, c'est parce que leurs législations ont connues une évolution : allant vers la libre décentralisation. Notre législation conditionne la commune dans sa liberté d'action par le droit de substitution du pouvoir central. Ce droit de substitution est quelque part justifié par l'incompétence et le manque de culture des élus. La compétence et la capacité des acteurs locaux de gérer une ville est un facteur déterminant dans le choix des élus²¹⁰.

²⁰⁹ Christian Lefèvre, université Paris VIII », en 2005, l'IAURIF mis en place un groupe de travail sur les modalités de mise en œuvre de stratégies économiques en Europe.

²¹⁰ Jacques CHIRAC, LEROI, Alain JUPE,, était des maires avant de regagner des postes centraux

Malgré la faiblesse de l'acteur local, nous croyons toujours, à la légitimité du portage politique par le maire, car ce travail s'inscrit dans une thématique du projet urbain pour que la démarche doive être respectée²¹¹.

En l'absence d'une politique de renouvellement, de régénération urbaine et d'un support institutionnel menant vers l'opérationnalité des projets, nous proposons un projet de loi inhérent au projet de « régénération de l'interface ville port de la ville d'ANNABA » dans lequel seraient inscrites toutes les dispositions permettant de légitimer la thématique de régénération urbaine. Le projet de loi devrait être étayé par un mémoire du projet contenant la problématique, les enjeux et les objectifs du projet. Ceci justifierait la nécessité de l'opération et les impacts du projet à différentes échelles. Ce mémoire est un rapport qui éclairerait la vision des parlementaires et aiderait à la décision dans ses lignes directrices énumérées précédemment. Celle du projet ce présente comme un processus menant à une délibération, ou à un arrêté interministériel.

Il convient de dire que la promulgation de la dite loi n'est pas seulement justifiée par le manque de politique de régénération urbaine locale, nos enjeux de portée métropolitaine suscitent eux aussi l'élargissement de l'échelle du projet. La crédibilité du projet et l'attractivité des acteurs principaux doivent être systématiquement posés en amont et à l'échelle centrale. Rappelons aussi, que les projets urbains sont une initiative publique.²¹²

3-Fondation d'un comité de pilotage politique.

Le pilotage politique est indispensable, pour porter des projets forts et ambitieux. Le maire appuyé par ses adjoints est le seul en position d'assurer le rôle de pilote. Il présidera donc activement le comité de pilotage avec l'association des partenaires essentiels du projet.

Savoir piloter avec d'autres en s'entourant de moyens d'assistance et de conseils d'experts est une condition essentielle de réussite.

« Le processus de pilotage et de conduite d'un projet est aussi important que le contenu même du projet, tout comme son financement et la place des opérateurs. Ces éléments doivent être définis en même temps que s'élabore le projet, c'est une des conditions majeures de réussite. »²¹³

La mise en place d'une équipe de projet dotée de compétences diversifiées est un maillon indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble de la chaîne.

²¹¹ Aux Pays-Bas, la politique de régénération urbaine s'inscrit dans une «vision» générale pour la ville (sans laquelle le gouvernement ne donne pas les financements supplémentaires nécessaires)

²¹²PATRICIA Ingallina, 2001, op.cit

²¹³ Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 2001,op.cit ,p7

Cependant la complexité technique du projet et sa nature impliquent une multiplicité d'acteurs et nécessitent une durée importante de mise en œuvre. Ceci nous conduit vers l'idée d'une mise en place d'un établissement, ou d'un organisme capable de prendre en charge la gestion du projet dans le temps.

3-1 Création d'un établissement spécial de gestion du projet.

En l'absence d'une maîtrise d'ouvrage capable de porter la régénération urbaine et un pilotage durable du projet, il est utile de créer une agence ou un établissement spécial. Ce dernier aura pour mission la gestion de projet. Aussi, la formule permet de réunir plusieurs acteurs publics dans un même lieu de décision. Cette conjoncture décisionnelle assure une meilleure cohérence.

Dans certains pays comme la France, l'Italie ou le Royaume-Uni, ces établissements se voient accorder par la loi, un statut particulier qui leur permet d'exercer par délégation et avoir des prérogatives de puissance publique telle : l'expropriation. De manière générale, ces sociétés ont recherché un actionnariat mixte, public/ privé, même si le public est majoritaire.

En générale « La conduite des grands projets urbains repose sur des structures d'aménagement différentes d'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre et même d'un projet à l'autre. Certaines sont publiques, souvent de statut privé, d'autres sont mixtes ou dominées par le privé. La conception de ces projets, leur planification et leur financement requièrent aujourd'hui des approches plus flexibles, plus réactives, plus ouvertes au secteur privé et à de nouveaux champs d'action »²¹⁴

Mise à part, la divergence sur la formule des structures d'aménagement, la conduite des projets de régénération a toujours été appuyée par la formalisation d'un établissement. Les exemples ci-dessous illustrent clairement cette nouvelle approche de maîtrise d'ouvrage :

- MANCHESTER avec une maîtrise d'ouvrage déléguée à l'Urban Régénération Company (URC);
- Angleterre avec une maîtrise d'ouvrage déléguée à l'Urban DevelopmentCorporations [UDC]);
- Espagne avec une maîtrise d'ouvrage déléguée aux sociétés créées par la Ville de BARCELONE pour le projet Forum-Besòs, 22@BARCELONA, société BILBAO RIA 2000 SA;
- Italie avec une maîtrise d'ouvrage déléguée aux STU Société de Transformation Urbaine, et STU GENES et TURIN.

²¹⁴ Lecroart Paul « Du plan à la ville : réflexions sur la conduite des grands projets en Europe » ,2007,op.cit

Afin de porter le projet et de bien se placer par rapport aux enjeux thématiques de la régénération et de ceux du contexte du projet, nous proposons la construction d'une structure publique de droit privé réunissant tous les acteurs concernés, conçue spécialement pour le projet.

3-2 Rôle de l'établissement public d'aménagement et de gestion.

La mission de la structure proposée, consiste à piloter les différents domaines du projet urbain : social, économique et urbain. Il convient donc que cet établissement puisse tracer des stratégies impliquant les différents acteurs, en fixant les règles du jeu et en préparant un espace de négociations entre partenaires. Sa capacité de tisser un consensus et des compromis entre acteurs, dans le processus, serait constamment évaluée.

Elle aurait également la possibilité d'établir des conventions dans un cadre partenarial, ou autre, qu'elle jugerait nécessaire, avec des organismes externes (association, opérateurs, entreprises), social (formation, travail), environnementale (études d'impacts, évaluation...) pour un éventuel diagnostic, ou expertise.

Son rôle comporte également la désignation d'un aménageur, qui à son tour, aurait pour mission :

- D'organiser les différents concours d'idées et études préalables.
- De monter les dossiers techniques et financiers.
- De coordonner les opérations d'aménagement.

Pour que cet organisme puisse exercer sa fonction convenablement, il doit être doté d'outils et de moyens, avoir de larges prérogatives de planification, d'acquisition foncière et d'aménagement.

Il convient de signaler que cet établissement exerce sa mission sous les orientations générales du comité de pilotage. Ce dernier fixera les grandes lignes du projet qui seront par la suite, pris en charge par cet établissement, pour un développement profond et opérationnel.

Il est important de préciser que cet organisme ne fonctionne pas selon une feuille de route rigide où sont inscrits les recommandations telles celles énumérées dans les politiques et instruments traditionnels d'urbanismes. Il aura notamment toutes les initiatives et innovations qu'il juge nécessaires pour renforcer sa mission.

4- Stratégie d'intervention.

Le concept « stratégie » est souvent associé à la guerre, où ce dernier correspond à un examen judicieux de l'état de fait et de la situation des territoires à conquérir. En fonction de cet examen, dans la logique de la stratégie adoptée, les acteurs confectionnent une feuille de route qui s'adapte au contexte existant avec la possibilité de dépasser les contraintes.

C'est dans ce sens que la stratégie est le plus souvent contenue dans le projet lui-même; un projet conçu comme un catalyseur de dynamiques urbaines positives.

Cependant, dans les projets urbains en général et dans ceux de la régénération en particulier, la stratégie apparaît en termes de choix :

- des zones d'intervention;
- des échelles d'intervention;
- des moyens pour attirer les capitaux financiers;
- des moyens d'augmenter la visibilité des actions à mener ou à programmer. (La stratégie s'appuie sur le marketing territorial et sur la communication).

Cela suppose que la notion de stratégie se place aisément à différentes échelles. Si nous misons sur le projet de régénération de l'interface urbano portuaire pour valoriser la ville et son centre, nous sommes en face d'une partie de la stratégie territoriale.

Si nous associons le portage politique à l'établissement d'un comité de pilotage rassemblant tous les acteurs nous sommes dans une autre configuration de la stratégie celle de l'intervention.

Par ailleurs le grand projet urbain est constitué par un ensemble de projets qui s'articulent d'une façon cohérente et harmonieuse. La stratégie d'intervention devrait miser sur ceux qui ne présentent aucune contrainte à leur réalisation, devenant dans la pratique des catalyseurs. Il faut également cibler les actions prioritaires et stratégiques et les mettre en œuvre rapidement.

Tout cela s'inscrit dans la volonté de diffuser une crédibilité au projet et d'assurer, en premier lieu, son acceptation par les habitants et les usagers et d'attirer les investisseurs en second lieu.

A cet égard, les actions les plus facilement réalisables doivent être menées en priorités, telles la reconquête des hangars vides, ou celle des parcelles inoccupées. Dans ce sens, il est important de rappeler ce qui est ressorti de l'analyse c'est à dire que 70% de la « zone avant-port » est facilement récupérable, s'il y a un consensus autour du projet.

Parmi les stratégies du projet il y a celles de chercher à assurer un consensus à travers la participation la plus large possible, de tous les intervenants ayant un intérêt légitime dans ces stratégies de développement urbain. M. COLLIN insiste sur la nécessité de cette participation:

« La coopération n'est nullement le consensus. Nous pouvons parler de coopération concurrentielle, toujours conflictuelle dans la mesure où il s'agit d'articuler des intérêts divergents sur un projet, mais travaillant aussi ensemble pour la valorisation d'un territoire considéré comme commun et susceptible d'étayer des solutions communes. »²¹⁵

5-Identification des acteurs impliqués.

L'approche sur la formation des acteurs du projet nous a conduits à identifier deux classes d'acteurs :

- Des acteurs facilement identifiables de part leur position soit institutionnelle ou structurelle.

Il s'agit là de l'autorité portuaire, l'APC d'Annaba, la Wilaya à travers ses directions de travaux publics, des domaines, de la culture, du tourisme, et de l'industrie.....

-Des acteurs à identifier : à travers une mise en place d'une stratégie qui s'investie dans la recherche d'acteurs capables de porter le projet dans ses parties les plus délicates en matière de conflit, de difficultés institutionnelles et de rigidité réglementaire ou dans des obstacles fonciers et financiers.

Le projet est aussi en quête de mouvements associatifs locaux et internationaux, organismes régionaux, ou nationaux qui sont spécifiques à chaque domaine du projet, structures internationales en relation avec la thématique du contexte méditerranéen; les réseaux de villes portuaires, et les organismes non gouvernementaux....etc.

A cet effet nous croyons que la réussite de grands projets urbains repose sur sa capacité d'attirer des acteurs importants afin de bien porter le projet financièrement, pour sa mise en œuvre en générale. Toujours dans la même logique afin de dépasser les contraintes multiples du projet la stratégie s'appuie sur l'élargissement de la sphère d'acteurs on misant sur des enjeux métropolitains. Nous envisageons l'implication des acteurs à travers l'identification des atouts du projet, dont chaque acteur doit trouver son intérêt dans le projet.

²¹⁵ Michèle Collin Thierry Baudouin, « Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe, L'exemple des villes portuaires » in les annales de la recherche urbaine, n°101 novembre 2006

« Une des conditions de réussite de la politique de renouvellement urbain réside dans l'association et la mobilisation des différents partenaires tout au long de la chaîne, avec une préoccupation très forte d'implication, d'ouverture et de transparence »²¹⁶.

Le comité de pilotage prépare au niveau de chaque domaine du projet, un bilan diagnostic évaluatif de la situation. Si les domaines du projet sont : l'urbanisme, l'économie, le social, la culture et l'environnement, sont facilement identifiables, cependant l'investigation des acteurs concernés en vue de leurs implication ne l'ai pas toujours.

Ces domaines sont classés seulement à des fins organisationnelles et dans des temporalités initiales mais au cours du processus d'élaboration, les interactions ne sont pas exclues de la stratégie, elles sont mêmes sollicités pour effectuer des évaluations et recoupements si nécessaire.

5-1 Le domaine urbanistique :

Si le projet implique sans doute tous les acteurs institutionnels liés à l'urbanisme de la ville y compris les citoyens et associations dans la phase d'élaboration. Cependant, les opérateurs, et les entreprises sont également impliqués et invités non seulement pour un éventuel financement mais aussi à travers leurs participations (par le biais du comité de pilotage) dans la gestation du projet.

Pour cela le comité sollicite les grandes agences internationales d'urbanismes, les grands maitres d'œuvres de renom, les grands opérateurs du domaine urbain et maritime, les aménageurs urbains et des infrastructures ; les firmes de réalisations. ; etc.

D'autres acteurs publics sont aussi sollicités ceux des services déconcentrés de l'Etat et des agences nouvellement créées celles de l'urbanisme et de la promotion du tourisme à l'image de l'Agence Nationale de Développement Touristique et de l'Office National du Tourisme²¹⁷

5-2 Le domaine environnemental :

Nous rappelons que l'analyse du site révèle une atteinte à l'environnement, causée principalement par l'usine FERTIAL, l'usine de transformation de l'huile et la pollution des véhicules, engendré a l'origine par la position urbaine du port et à l'état de friches. Ce rapide

²¹⁶ Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 2001,op.cit ,p8

²¹⁷ Régi par la Loi 03-01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme. dont le rôle est d'acquérir, aménager, promouvoir, rétrocéder, louer des terrains dans les zones d'expansion et les sites touristiques. Etablissement public chargé d'encadrer la promotion touristique.

descriptif devrait être détaillé par le comité de pilotage à travers l'atelier de l'environnement du comité de pilotage étayé par des données chiffrées de la direction et de l'association de la santé, afin d'évaluer la gravité de ces équipements, en rapport avec les nouvelles lois relatives aux protections de l'environnement et du littoral. Ce bilan est à diffuser à travers tous les moyens médiatiques, concernerait directement les acteurs de l'environnement, à leur tête la direction de l'environnement, la direction de l'industrie, les associations de l'environnement et des malades asthmatiques (causé principalement par FERTIAL).

Cependant l'identification des sources principales de pollutions et le manque de réaction de la part des acteurs, ne signifie en aucun cas, de les placer sur le banc des accusés. La stratégie du projet est de faire participer tous les acteurs pour les impliquer à trouver des solutions qui correspondent à leurs domaines. Si pour mettre fin à ces sources de pollution il faudrait délocaliser leurs activités ; cependant cette idée ne devrait pas être imposée mais plutôt serait un résultat d'un long débat pour aboutir à un consensus. Car il s'agit de résoudre le problème dans ses intégralités et prendre en charge toutes les conséquences socio-économiques liées à ces alternatives.

5-3 Le domaine culturel et identitaire.

Les processus de régénération urbaine doivent impliquer l'ensemble des hommes de culture de la région, qui pourraient englober : écrivains, historiens, artistes, ainsi que l'université par ses départements concernés....etc. En effet, leur présence au sein du comité de pilotage permet d'enrichir le processus d'améliorer la méthode mise en œuvre et donner une identité à l'opération. « *Grâce à la culture, les villes peuvent transformer leur image et se différencier des autres en se créant une identité territoriale propre et une culture partagée.* »²¹⁸

Il ajoute également : « *Les villes devraient considérer la culture comme une ressource stratégique, et mettre en œuvre des politiques claires pour son développement. Elles devraient l'intégrer dans les programmes globaux de régénération qui lient objectifs économiques, sociaux, et physiques.* »²¹⁹

La protection et la valorisation du patrimoine immobilier de la ville d'Annaba est un enjeu essentiel de notre projet. Les dispositions de deux entités urbaines et architecturales patrimoniales sur un support commun surplombant le littoral, constituent une plus value pour le

²¹⁸ Culture et Régénération Urbaine, 2006, op.cit

²¹⁹ Culture et Régénération Urbaine, 2006, op.cit

projet dont il faut saisir cette opportunité pour développer sa stratégie et attirer autant d'investisseurs.

Dans ce contexte la restauration de la vieille ville ainsi que la réhabilitation du centre colonial doit impérativement impliquer la direction de la culture, les associations culturelles, le comité de quartier du centre et vieille ville, écrivains, historiens locaux.

5-4 L'implication de l'université et la recherche action.

La recherche-action sur l'urbain reste faible, même si on écrit abondamment sur la ville. Alors que des questions restent à explorer, à investir et à comprendre.

Les universités et instituts sont désormais mobilisés pour développer de nombreux enseignements spécifiques, susceptibles de conforter la position du projet d'une manière scientifique.

Faire participer l'université d'ANNABA par ses départements d'Architectures, d'aménagement des Sciences humaines, et de l'Institut de gestion économique, ainsi que par d'autres établissements qui pourront apporter un support scientifique au développement du projet afin d'en assurer de bonnes démarches. L'Université d'Annaba à travers ses acteurs peut mettre en valeur leurs enseignements et compétences, voir les travaux de thèses et projets de différents niveaux et spécialités, qui seront exploités et mises au service du projet.

L'université de Constantine est également invitée par le biais de son laboratoire de recherche « ville et santé » pour nous faire profiter de son expérience en matière de projets urbains.

5-5 Le domaine socio- économique.

Ce domaine est la pierre angulaire du projet notamment, les projets de régénération ont été tout le temps une réponse à un déclin socio- économique. La finalité d'un projet réussi est sans doute sa capacité de faire émerger économiquement la ville et son arrière-pays et l'amélioration par conséquent du niveau social des citoyens en faisant valoir les contextes ciblés par des nouvelles activités pourvoyeuses d'investissements et d'emplois .A posteriori ces actions conduirait la ville vers une valorisation qui devient davantage une destination privilégiée de toute la région. Ce qui lui permet évidemment de se ressourcer en matière de fiscalités.

Dans cette logique entrepreneuriale tous les opérateurs économiques seront invités à participer « gagnant gagnant » le comité doit clarifier donc les possibilités d'investissements en matières de support institutionnel et opérationnels.

5-6 -La participation citoyenne.

Afin d'augmenter les potentialités du projet déterminées par les stratégies, l'implication de la communauté locale devient essentielle dans les divers niveaux d'interactions.

La participation est aussi une manière d'appropriation du projet par les citoyens, les milieux sociaux et culturels, nécessaires à la durabilité du projet, c'est aussi une manière de fabriquer la ville et ses espaces urbains.

Le comité de pilotage a un rôle majeur pour identifier les groupes d'intérêts afin de cibler et trier la participation efficace et pertinente et faire avancer le projet.

S'il y a consensus sur l'importance de la participation des habitants, cependant leur imbrication dans la mise en œuvre du processus devient une mission complexe. L'absence de pratique de débat et l'habitude de l'exclure dans la production urbaine. En somme ceci est renvoyé à un manque de culture participative qui serait à l'origine de cette complexité.

Devant cette contrainte culturelle et institutionnelle notre stratégie envisage l'implication du citoyen à travers l'identification des intérêts engendrés par le projet. Le comité de pilotage devrait déterminer les différentes pistes et champs que le citoyen pourrait trouver ses gains soit en cours, et/ou après la réalisation en matière d'emplois, de loisirs, de formation, etc et selon la nature de chaque groupe d'intérêt.

Il convient donc d'engager un sérieux effort pour impliquer la population et de tracer une stratégie pour que le citoyen devienne un vrai acteur actif. Cela commence d'abord par la recherche du potentiel existant qui active déjà (dans le domaine des mouvements associatifs, comité de quartier de l'environnement, association des citadins de la vieille ville, des pêcheurs) avant l'élaboration de la stratégie intrinsèque du projet.

Les modalités de participations sont également prises en charge par des moyens traditionnels et technologiques, y compris des brochures, de communiqués de presse à travers les quotidiens locaux, régionaux et la mobilisation, de la radio régionale d'Annaba, avec la réalisation de sites web et la diffusion des e-mails. Etablir également des rencontres publiques sur le principal espace urbain de la ville « le cours de la révolution ».

La simulation 3D

Les simulations des images sont des outils qui aident à matérialiser physiquement (virtuellement) une situation, ou faire rapprocher l'imaginaire des acteurs, et des citoyens profanes. Elles contiennent des images du futur et décrivent le flux des événements qui pourraient conduire à

réaliser ces visions. L'approche se base sur le fait que la communauté eut se réunir dans une série de workshops afin de développer une vision communautaire.

Le comité doit étudier la possibilité d'intégrer la simulation dans le processus d'étude dans un but de le diffuser et d'apporter une aide à la décision sans pour autant aller au détail afin de ne pas influencer les acteurs et de ne pas avoir une image figée sur le projet.

A ce titre on peut également établir une simulation et une animation 3d montrant clairement la nouvelle configuration de l'interface et son intégration au centre une fois les friches libérées, et la barricade enlevée. Ces images induites pourront donner une idée visuelle sur les potentialités à conquérir par l'ouverture de la ville sur son port et par conséquent séduire les investisseurs et provoquer ainsi une envie citoyenne de s'approprier ses entités urbaines. Sachant que ses surfaces libérables dépasseront facilement celle de la surface actuelle de l'hyper centre de la ville.

6-le Projet vis-à-vis des instruments d'urbanisme.

Pour une mise en œuvre efficace du projet, notre approche émanant de celle du projet urbain est une méthode inversée de ce qui se passe conventionnellement. Désormais les instruments POS, PDAU, STRAT, SNAT seront au service du projet et seront davantage plus flexible à la négociation dans leur processus.

En Europe les grands projets confirment une orientation générale: c'est le projet qui détermine pour une large part, les règles d'urbanismes applicables localement, quitte à réviser les plans d'urbanismes de l'échelle supérieure. Ces règles résultent de plus en plus, d'une négociation entre différents partenaires le public / le privé.

Le comité de pilotage ainsi que l'établissement de gestion doivent avoir toutes les dérogations pour agir sans contraintes réglementaires. Le projet aurait besoin d'instruments institutionnels seulement pour agir et crédibiliser les investissements, définir les concessions et reporter les nouvelles propriétés.

Pour une mise en œuvre efficace du projet un allègement de leurs aspects policiers est indispensable. Les instruments comme ils se présentent actuellement ne peuvent être des outils d'actions pour notre projet.

Ils s'opposent certes avec la démarche adoptée par le projet urbain qui intègre la réversibilité, la flexibilité, et les jeux d'acteurs. Pour sortir de cet obstacle, il faut se préparer à lancer des révisions partielles de l'instrument à chaque fois que le comité de pilotage le souhaite, suite à des

éléments survenus en cours de route, ou lors d'incohérences imprévisibles. Dans ce cas le comité de pilotage exige à ce qu'il aurait toutes les possibilités réglementaires pour procéder directement à l'adaptation et à la modification, sans pouvoir attendre les procédures lentes de révision qui peuvent durer plus longtemps que la période de réalisation. Le projet urbain par le biais du comité de pilotage aura tout l'encadrement et les moyens pour anticiper et de se passer des contraintes réglementaires principales.

A ce titre « *Les projets de régénération de l'interface ville-port sont généralement conduits dans le cadre du document de planification communal en vigueur : Plan local d'urbanisme (P.L.U.) en France ; Piano regolatore generale (P.R.G.) en Italie ; Plano Director Municipal au Portugal,*»²²⁰. Si dans la forme le PLU en France correspond au POS d'ALGERIE alors des divergences sont constatées. Avec la promulgation de la loi de renouvellement et solidarité (SRU) 2000 conjointement le PLU était dans l'obligation d'alléger son aspect réglementaire et de s'adapter avec les outils de participation et de débat.

En effet il n'existe pas un projet urbain de régénération conçu avec des instruments d'urbanisme traditionnel aussi rigide à l'image de celle dictée par la loi d'aménagement et d'urbanisme 90-23, érigée depuis 23 ans et n'a connue aucune évolution dans le sens souplesse et flexibilité.

Les projets de régénération selon la dimension et la pluridisciplinarité des enjeux exigent une longue période dans l'exécution. Ils exigent la maturation des idées, qui traduit par une fluctuation et un va et vient dans les interventions. Seul le projet urbain comme outil et démarche aura la possibilité de s'adapter et d'intervenir en cours de route. à BARCELONE ou à NAPOLI, c'est au terme de dix ans d'idées et de projets élaborés, débattus, annulés pour être reformulés que les opérations sont entrées en phase opérationnelle.

7 – Pilotage technique du projet.

7-1 Concours d'un Aménageur international.

La complexité du projet urbain par sa spécificité et ses particularités, telle l'importance de la diversité des acteurs concernés et de leurs mobilisations, exigent une ingénierie spécifique apte à permettre de passer de la stratégie du projet, à la mise en œuvre opérationnelle.

Dés lors l'élaboration d'un pilotage technique fort, devient une priorité, pour assurer une réussite dans la mise en œuvre du projet.

²²⁰ Union européenne, Commune de NAPOLI, URBAC groupe de travail SUDEST, 2008 ,op.cit

Le recours à une direction du projet en tant qu'assistance technique aux projets dotés d'une équipe d'experts et professionnels permettra sans doute de dépasser les éventuelles contraintes techniques.

Cependant cet organisme pourrait être une agence ou un aménageur international qui exerce dans un cadre autonome, ou partenarial, désigné par le comité de pilotage selon ses références professionnelles et sa capacité de mener à terme les grands projets urbains d'infrastructures.

7-2 Rôle et mission.

- Assister, et guider si nécessaire la maîtrise d'ouvrages politiques et stratégiques dans la transformation des orientations et enjeux en actions.
- Aider et assister la maîtrise d'ouvrages politiques à l'implication, et à la mobilisation de tous les acteurs concernés ou susceptibles de l'être.
- Contribuer et faciliter l'inscription du projet dans les dispositifs, procédures, financement, démarches, nationaux, régionaux....etc.
- Initier, animer, et suivre toutes les études et tous les travaux pré-opérationnels,
- Assurer l'articulation et un bon passage entre maîtrise d'ouvrages politiques, maîtrise d'ouvrages techniques et opérateurs.
- Veiller et suivre toutes les étapes de la mise en œuvre et des réalisations, dans ses différentes phases (administratives, juridiques, techniques, financiers...etc.
- Contribuer à l'information et à la communication sur le projet.

Ces tâches sont susceptibles d'évoluer et de s'adapter au contexte existant, selon les temporalités du projet. Il convient également de dire que ces tâches sont de natures pluridisciplinaires, diversifiées doivent impérativement faire appel à différentes compétences.

8- Stratégie opérationnelle de reconquête.

8-1 Reconquête des friches et de l'espace urbano portuaire à travers une délocalisation des activités portuaires.

L'enjeu est de moderniser l'activité portuaire et de mettre en valeur le centre ville par une nouvelle organisation. Celle-ci intégrera l'ensemble du territoire portuaire pour une nouvelle lecture hiérarchisée et cohérente. Aujourd'hui, la ville et les activités économiques portuaires présentent chacune, des problématiques différentes et contrastées.

L'activité portuaire moderne demande constamment, des terre-pleins destinés au fonctionnement des logistiques liées au trafic conteneurisé. Cependant, de part sa position géographique, le port d'ANNABA est pris en étau entre ville et mer. Cette situation ne permet d'autres extensions nécessaires au développement de l'activité grandissante que par le recyclage des emprises portuaires existantes.

Quant à la ville et son centre se voient dépossédés de sa façade maritime et du plan d'eau vu que le port était un élément majeur dans la composition de la ville et ce dès sa naissance. Devant la saturation et l'étouffement du centre, ce dernier a besoin de son littoral pour s'identifier à la nature portuaire de la ville. C'est dans ce sens, qu'il réclame davantage ces espaces (au cœur du centre ville) majoritairement en état de friches mais dont la valeur urbaine est certaine. Cela entraîne la nécessité de nouveaux comblements du front de mer comme l'acquisition d'espaces complémentaires au sol.

La ville a besoin de reprendre au port, des espaces vitaux pour son renouvellement. Cette reprise constitue une solution adéquate, fonctionnelle et morphologique aux dysfonctionnements des nombreux espaces interfaces ville/port. Ces derniers se présentent aujourd'hui comme une tache noire (industries, pollution, insécurité,..) située dans un environnement pourtant marqué par un tissu urbain riche en potentiel naturel. Un besoin accru de reconquête devient primordial dans cette zone.

Ceci nous mène vers une réflexion autour de la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville et ce, dans un projet de recomposition à grande échelle.

Notre objectif ce n'est pas seulement de conquérir l'interface ville/port pour en faire une vitrine, mais d'ouvrir le front de mer et de le recomposer avec le centre, pour former un tout homogène.

La délocalisation serait une alternative liée aux extensions ponctuelles et précipitées, gagné sur les plans d'eau au détriment des entités urbaines. Tel est le cas des extensions répétitives effectuées au sud du port d'ANNABA ces dernières années.

La délocalisation du port d'Annaba vers un site neuf, aux grés d'une disponibilité foncière au sud, présente une occasion incontournable. A ce titre, les villes méditerranéennes ont du mal à se procurer des espaces, soit par faute de topographie, soit par pression urbaine.

Il existe également, d'autres critères d'ordre technique et de portée territoriale justifiant davantage la délocalisation :

- La zone sud-ouest répond mieux au critère de batimétrie recherchée par les armateurs et grands opérateurs maritimes, en matière de tirant d'eau et de profondeur du plan d'eau;
- Suivre la tendance d'urbanisation et de translation du centre vers le sud; le projet est un moyen d'équilibre de l'armature urbaine ;
- Mieux connecter le port aux réseaux et aux différents modes de mobilité, en l'occurrence ferroviaire et routière. La partie Sud-ouest assure une meilleure liaison avec l'arrière pays et avec la future connexion à l'autoroute Est-Ouest ;
- Décongestionner le centre et la ville par le biais du déplacement du trafic entrant et sortant depuis et vers le port ;
- Assainir l'air et l'eau et en général améliorer le facteur environnemental.

8-2 Problématique et objectif du projet urbain d'Annaba.

La renaissance de la ville passe par la modernisation des structures portuaires. Le déplacement de l'activité au Sud-ouest de la ville libèrera non seulement :

- la façade maritime mais aussi une zone centrale, au cœur d'un centre historique ;
- un accès à la mer qui, auparavant, n'était ouvert qu'aux travailleurs du port.

En transformant la zone de l'avant port, d'aspect précaire et industriel en un lieu de centralité, de tourisme et de loisirs par excellence, non seulement les espaces du centre mais la ville entière bénéficieront ainsi d'une plus value urbaine et métropolitaine. Cette ouverture impulsera une nouvelle vie à la vieille ville tout en revalorisant son image identitaire.

L'opération s'inscrit aussi dans une lecture prospective ; tous les ports du monde ont une vision prospective par des stratégies et d'actions pour éviter éventuellement le déclin.

Par ailleurs, il est fort probable (selon les experts) que la zone méditerranéenne et l'activité maritime vont subir de nombreuses transformations dans les années à venir liées à des changements dans la logistique du transbordement et des transports ainsi qu'aux transferts des activités portuaires en eau profonde. Annaba ville et port doit s'y préparer, non seulement pour éviter le déclin et les dégradations, mais également pour être concurrentielle à une échelle internationale.

9-Les activités sollicitées dans le projet de régénération.

L'intervention urbaine aura des échelles et des actions de nature différentes allant de la restauration et de la mise en valeur des tissus anciens au renouvellement de l'ensemble du centre, incluant ainsi plusieurs interventions urbaines. Pour l'interface urbano-portuaire le projet

s'appuie sur le marketing et la communication pour atteindre ses objectifs. Il s'agira notamment de son aménagement. Ce dernier est jumelé à d'autres projets et grands équipements urbains qui auront comme but la structuration et de communication avec un impact catalyseur sur le renouvellement de l'ensemble de la ville. Dans le même esprit de communication, ces projets doivent toutefois être des œuvres de grandes signatures.

Aujourd'hui, la méthode retenue par les villes portuaires, à l'instar de Bilbao, est souvent celle d'équiper le train de la transformation d'une puissante locomotive de type «grand équipement » dont l'audace architecturale constituera en soi, un véritable événement. Ces réalisations visent ainsi à :

- Modifier la perception et l'image du site et à définir une nouvelle centralité.
- Mobiliser les acteurs locaux (publics et privés) et attirer les financements publics.
- Promouvoir l'image d'une ville dynamique, innovante et capter l'attention des investisseurs.

En matière de programmation, certains équipements situés en front de mer sont de mode : Centre de la mer et du développement durable, salles de spectacle (Docks Océane), Complexe aquatique, Centre commercial de loisirs (Docks Vauban).

Pareillement, le grand équipement structurant y est envisagé comme un générateur de dynamique apte à transformer son environnement.

9-1 La mixité fonctionnelle.

Les projets de régénération de l'interface ville-port visent également à favoriser une mixité fonctionnelle de l'espace. L'objectif est de créer de nouvelles centralités et de nouveaux centres urbains solidement soutenus par les activités tertiaires et par la mixité des fonctions urbaines combinant pour ce faire : logements, universités, commerces et équipements culturels. Devant cette tendance universelle de l'urbanisme moderne, il y a lieu de préciser que cette mixité vient en réponse à un volet social et économique.

Dans le monde, en même temps que la ville productive se transforme, une ville de culture, des loisirs et du tourisme se renforce. L'imbrication croissante entre économie, culture et tourisme, constitue alors, le moteur de certains projets urbains. À GENES, BILBAO, LISBONNE ou BARCELONE, les grands projets se réclament de cette dynamique pour stimuler l'économie métropolitaine et assurer le rayonnement national, voire international.

A partir des reconversions physiques et fonctionnelles des emprises de l'ancien port d'ANNABA et de son éventuel délocalisation, il s'agit de renouveler l'ensemble de l'ancien centre et de réhabiliter l'ancien tissu en les dotant de fonctions urbaines adéquates : équipements culturels et récréatifs. Ces équipements ne trouveront leur accomplissement qu'en présence d'une infrastructure d'accueil opérationnelle pour le tourisme.

Plus concrètement, au terme d'une réorganisation spatiale concertée, il s'agit d'identifier la mixité des fonctions comme un des objectifs prioritaires dans la programmation des activités.

9-2 Tourisme urbain et culture.

Aujourd'hui, dans le monde, le tourisme urbain est un secteur économique dans lequel l'ensemble des villes touristiques investissent.

De façon générale (selon les théories), le tourisme urbain, constitue une composante privilégiée des politiques de régénération urbaine. Il actionnerait ainsi, de puissants effets multiplicateurs sur le développement économique local, avec notamment une offre conséquente d'emplois.

La culture et le patrimoine constituent également des atouts d'importance pour la ville. Indice de civilisation de par leur enracinement dans l'histoire, ils font d'une ville une destination appréciée des touristes particulièrement pour les intellectuels.

Dans l'ensemble des villes, les grands équipements culturels (musées, auditoriums, bibliothèques, théâtres salles de spectacles, etc.) constituent la pièce maîtresse des projets de régénération de la partie centrale de l'interface ville-port. En effet, ces équipements sont dotés d'une forte lisibilité et sont proposés comme moteurs de développement du tourisme urbain et plus particulièrement, du tourisme d'affaires.

Le retour au patrimoine est désormais une politique de promotion de l'image de la ville et du tourisme. Mais ce retour nécessite la restauration et la réhabilitation des centres historiques comme observé en EUROPE. Ces projets répondent prioritairement à l'amélioration du cadre de vie à l'échelle métropolitaine.

Par ailleurs le patrimoine portuaire est également considéré comme une composante essentielle du tourisme de l'interface ville-port. Il met en évidence les sites parés de leur identité et leur ancrage dans l'histoire. Il intervient ici, comme une composante propice à l'affirmation de la singularité des lieux et offre un cadre inédit aux visiteurs.

En occident le patrimoine portuaire et industriel, héritage architectural historique, est investi d'une forte valeur sentimentale et mémorial²²¹. Les édifices et les outils portuaires sont donc systématiquement soumis à conservation et valorisation.

Toute fois au niveau du port d'ANNABA, le seul édifice que l'on peut juger « patrimoine portuaire », réside dans le silo à grains et dans les quelques grues. Les autres infrastructures sont des hangars qu'il faut éradiquer afin d'aérer le site.

En matière de tourisme balnéaire, ANNABA peine à attirer une clientèle même locale malgré ses 15 plages somptueuses au sable d'or et la valeur historique de la ville. Durant les dernières décennies, elle n'a guère attirée de touristes que ce soit à l'échelle nationale, ou même régionale.

Cela est renvoyé à de multiples raisons. Cette réalité doit être prise en charge par le projet pour une mise à niveau du secteur afin d'éviter le déclin de la ville. Dans un premier temps, il s'agit de séduire au mieux, les visiteurs en dotant la ville d'un environnement de meilleure qualité. Suite à cela, il faudrait mettre en valeur le potentiel existant et promouvoir enfin des espaces urbains de façon à se positionner dans le monde de la concurrence. À notre sens cela ne pourrait être réalisable qu'à travers un politique volontariste en matière de tourisme.

La stratégie en matière de tourisme doit être établie en coordination avec l'ensemble des acteurs et à différentes échelles. Cette implication collégiale permet d'induire les compétences et le potentiel touristique du patrimoine situé dans le rayon d'influence d'ANNABA et de son arrière pays. Ce dernier comprend beaucoup de sites connus telles les ruines romaines de MADAURE (ville de Saint Augustin, située à 70 Km de la wilaya de Souk-Ahras) dans lesquelles nous trouvons la première université d'Afrique. La dynamique impulsée au tourisme au niveau de Annaba aurait une conséquence régionale sur le tourisme et donc sur l'ensemble de l'économie. L'identification un patrimoine urbain « historique » original permet déjà, d'asseoir une notoriété touristique.

9-3 Croisière et tourisme urbain.

La croisière²²² est devenue un nouveau créneau porteur de la base portuaire. Elle est aussi, une fonction qui implique nécessairement la ville et le port tant pour le lieu d'implantation et la définition des modalités opératoires, que pour l'élaboration de la stratégie de développement.

²²¹ Dans le cadre du projet d'EUROMED à MARSEILLE, les anciens Silos à grains sont reconvertis en salle de spectacle tout en gardant l'aspect extérieur original

Toutefois, attirer cette activité suppose une implication très grande des villes. En effet, pour être mentionné dans les voyages touristiques, il est non seulement, nécessaire d'offrir des garanties de fiabilité portuaire, mais aussi de garantir une « qualité agréable » de séjour.

Le tourisme de croisière est par ailleurs très favorable à l'émergence de coopération entre les villes. En effet, la fréquentation dépend aussi de l'insertion dans une « route », d'un réseau de villes ayant de ce fait, des intérêts convergents. La réussite consiste donc à connecter globalement la ville.

A ce titre, cette activité ne peut trouver de place physique pour émerger, à l'échelle nationale seule; le port de plaisance de Sidi Fredj est destiné à recevoir cette activité qui affiche saturation depuis très longtemps.

Avec la délocalisation du port commercial, le nouveau port intégrerait dans sa reconfiguration l'activité de croisière. Ce qui engendrerait, sans doute, l'animation des quais et permettrait au site, d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées.

9-4 Promouvoir le transport maritime et les activités liés à l'eau.

Enfin, la rationalisation des trafics valorise le potentiel des ports dans une perspective économique d'un côté et environnementale de l'autre. En effet le trafic maritime à faible distance, dit « de cabotage », constitue une alternative qui, aujourd'hui encore, est trop peu exploitée. Il ne demande pas d'investissements financiers fixes (telle que la réalisation d'autoroutes ou de chemins de fer), alors qu'il permet d'alléger les grandes voies de transport terrestre, presque toujours congestionnées. Dans ce sens, l'aménagement du futur port de plaisance doit intégrer dans sa conception le développement du cabotage qui se traduit par le transport des estivants, touristes et citoyens vers les plages d'ANNABA et de sa région. Le cabotage est une activité commerciale créatrice d'emplois donc enrichissante pour l'économie communale. C'est aussi, une manière d'attirer les touristes en faisant valoir la ville et sa nature, à partir d'une vue prise de la mer.

Il ya aussi lieu, de faire valoriser l'activité maritime de la pêche d'abord par son maintien sur les lieux mais en la rendant plus fonctionnelle et plus attrayante. La pêche doit participer au décor de la façade maritime et est également une disposition favorisant la réutilisation de l'eau comme activité. Le front d'eau sert donc, de support, à ces mêmes activités.

²²² Depuis dix ans, le marché de la croisière a littéralement explosé avec plus de 10 millions de personnes qui embarquent chaque année sur des paquebots, et avec un rythme de croissance estimé à 8% par an jusqu'en 2010

9-5 L'activité tertiaire supérieure.

Le développement des fonctions du tertiaire supérieur, est le plus souvent, associé à la fonction universitaire. Le projet doit intégrer dans son programme l'université, les centres de formation supérieure (exemple : la logistique) et divers centres de recherche (exemple : la recherche bio marine) en rapport avec le site et avec les exigences en matières d'emplois et de promotion. Ces fonctions participent à la stratégie de modernisation de l'espace urbano-portuaire et répondent à la future demande en emplois qualifiés et spécifiques.

9-6 L'activité commerciale.

La fonction commerciale peut également venir renforcer celle du port de plaisance et de l'interface urbano-portuaire. Les expériences nord-américaines ont, ainsi, démontré le rôle de la fonction commerciale dans la réussite des opérations de reconversion des fronts de mer. A titre d'exemple, nous reprenons le concept des « Festivals markets », développé par « la Rouse Cie ». Ce concept a été repris lors de la reconversion de nombreux anciens quais outre-Atlantique : Boston, Baltimore, New Orléans, Toronto, etc. Aujourd'hui, ce type de commerce, associant shopping et loisirs, est fortement développé par les décideurs des villes portuaires Européennes et est proposé comme levier dans les grands projets urbains.

L'interface urbano-portuaire offre des opportunités pour redynamiser l'infrastructure commerciale au cœur des villes. On associe des commerces moyens et ceux de hautes gammes spécifiques à un environnement doté d'une forte identité (patrimoine, architecture, plans d'eau, espaces publics paysagers...etc). L'ensemble donne à l'interface une singularité. Ces réalisations constituent un pôle urbain d'un nouveau genre car elles se présentent comme des espaces de convivialité, de loisirs, de qualité de vie.

Ce commerce peut également se combiner avec celui de l'existant (situé en centre ville) et ajouter une diversité à certaines ruelles de la Médina. C'est ainsi, une manière de désenclaver et valoriser le tissu ancien à travers la promotion de l'artisanat et des métiers d'art traditionnel.

Au final, dans ces projets de promotion du tourisme de l'interface ville-port, le potentiel esthétique des quais et des équipements portuaires, vient se combiner, assez judicieusement, à celui du potentiel paysager des espaces « naturels » pour diversifier l'image de la ville. De l'image d'une ville portuaire, nous passons à celle d'une ville de commerce, à celle d'une ville de mer, à celle d'une ville d'histoire, d'art et de culture.

9-7 La mobilité urbaine.

Toute opération de régénération doit évaluer sa capacité d'attirer le flux, tout mode confondu. La mobilité urbaine, considérée comme activité parmi d'autres et avec tous ses aspects, doit être prise en charge en amont. Car à défaut, le projet devient une source de congestion dont les effets dépasseront sans doute ses limites et produiront ainsi des dysfonctionnements d'accessibilité au niveau de la ville entière.

Si le projet de régénération de l'interface s'inscrit dans une grande opération de renouvellement urbain de la ville à long terme, la mobilité est un maillon fort du projet. En effet dans une lecture prospective, le développement de la ville sur elle même, engendre une occupation et une consommation importante du sol. Ces derniers, à leurs tours, produisent une très grande mobilité entre le site régénéré et le centre ville.

A cet effet le projet doit prévoir une profonde réforme du système de mobilité, de façon à garantir non seulement un service uniforme sur l'ensemble du territoire urbain, mais aussi assurer une fluidité entre les espaces d'interfaces soumis à la reconversion et à l'ensemble de la ville en général et de son centre en particulier.

Ainsi, la nouvelle ligne de tramway (actuellement en cours d'étude) qui passe par le port (côté gare ferroviaire) avant de gagner le cours de la révolution, constitue un avantage important pour le projet en matière d'accessibilité et d'identification. Néanmoins, une lecture globale de la mobilité en fonction du nouveau projet, doit être prévue par le comité en collaboration avec les acteurs concernés en plaçant l'inter mobilité et la multi modalité en amont avant toute stratégie.

Egalement, l'idée d'aménager une nouvelle gare maritime d'envergure internationale, est sollicitée dans le futur projet. C'est une façon de connecter la ville au réseau international ; cette nouvelle gare constitue une véritable porte vers l'extérieur du pays.

9-8 L'espace public.

Enfin lors de l'approche théorique, nous avons mentionné que l'une des bases des projets au niveau de l'interface urbano- portuaire, réside dans les espaces publics qui seront traités comme de véritables monuments, travaillés dans leur architecture et leur présentation.

Actuellement, vu que la ville est en quête d'une qualité de vie, la création d'un nouvel espace urbain se place comme une priorité pour améliorer les entités urbaines et rétablir le puissant lien de toute vie collective. Cet espace servira également, de support au changement d'usages et

d'images. L'espace urbain créé au niveau des quais et de l'interface, constituera une plus value urbaine pour la globalité de la ville. Son articulation avec le cours de la révolution, principal espace urbain de la ville, produira une nouvelle image emblématique fusionnant un passé historique et une actualité faite de modernité et d'innovation. L'instauration d'un nouvel espace public servira davantage, à mieux identifier la ville puisque se constituant en point de repère et en support supplémentaire d'expression et de manifestation culturelle. Cet objectif doit être intégré en amont, lors de l'élaboration des études du projet.

10- Impact et effet attendu du projet :

L'identification des impacts est une stratégie qui s'inscrit dans une lecture prospective en vue de produire de la connaissance pour exposer l'intérêt du projet et aider les acteurs à prendre des décisions.

10-1- Impact à l'échelle du territoire Annaba

Le projet de reconquête du port et de son interface avec la ville permet:

1-la consolidation du rôle de métropole joué par la ville d'ANNABA, en lui rendant sa position géostratégique par l'introduction d'un projet urbain mettant en valeur le potentiel naturel, et historique du territoire ;

2-Le prolongement du rayon d'influence de la ville d'abord par la récupération de l'arrière-pays, et ensuite par sa redéfinition en se basant sur l'effet dynamique provoqué par le projet de régénération sur le plan socio-économique ;

3- La recomposition de l'armature territoriale suscitée par la consolidation et la valorisation économique d'un port concurrentiel qui sera sans doute une escale et un support de distribution privilégié par l'ensemble des opérateurs régionaux ;

4-L'intégration de la ville dans le réseau international des villes portuaires, suite aux nouvelles performances technologiques de manutentions maritimes et à la modernisation des infrastructures portuaires et économiques du nouveau port et à travers des fonctions complémentaires de services et d'échanges avec son arrière pays et avec toute sa région ;

5-L'établissement d'une continuité urbaine et territoriale entre la ville centre et la cité Sidi Salem en passant par la cité SEYBOUSE et par conséquent avec toute une région par la récupération de la bande littorale et la promotion de l'axe sud

6- La récupération du potentiel foncier aux niveaux des territoires de SIDI SALEM et SEYBOUSE, potentiel pouvant atteindre les 400 ha et qui permettrait le développement économique et touristique avec une mixité d'activités et de fonctions de ce territoire.

10-2-Impact à l'échelle de la ville et son centre

Un impact sur la ville en général et sur son centre en particulier sont aussi attendus :

1-Le projet sera l'occasion de reconfigurer la ville en matière de fonction et de distribuer de flux et d'atténuer les incohérences entre le Nord et le Sud ;

2- Une nouvelle dynamique urbaine à travers la redéfinition d'une nouvelle centralité reconfigurée par l'insertion d'un nouveau projet dans un territoire central contenant déjà un hyper centre historique. L'ensemble fonctionnera comme un seul et même organe homogène et cohérent ;

3- La récupération de la façade maritime le long de la bande littorale sud et sa valorisation seront l'occasion de recomposer la Ville et tisser d'autres liens à différents plans ;

4- La réussite du projet par le biais de ses temporalités, engendrera sans doute, une nouvelle vision culturelle par certaines pratiques inhérentes au projet de renouvellement et au projet urbain tel : la concertation, le débat, la coopération, c'est à dire un renouvellement des pratiques et de culture des acteurs y compris la population.

5- La création et la promotion d'emplois à travers de nouvelles activités urbaines ou portuaires engendrées par le projet de régénération.

6-L'émergence de la formation professionnelle aux métiers du Port et de la logistique suscités par les nouveaux métiers portuaires qui exigeront davantage d'emplois spécialisés adaptés à la production et à la manutention maritime : une façon d'anticiper l'offre d'emplois spécifiques ;

7-La Promotion des niveaux culturels et scientifiques des citoyens à travers la création de centres et d'instituts de formation rattachés aux activités liées à la mer quelles soient : économiques, portuaires, halieutiques, ou touristiques.

8-La promotion d'une nouvelle image de la ville ainsi que la promotion d'une nouvelle vision de gestion de projet acquit à travers l'expérience de l'opération. Ce nouveau paramètre attirera mieux les investisseurs partant sur le principe de partenariat dans la « culture » des futurs projets. Il convient donc, d'avancer que ce projet pilote aura le rôle de catalyseur dans la gestion intégrée des futurs projets.

9- L'importance accordée à l'image de l'interface n'est pas négligeable pour les entreprises. Le projet largement médiatisé dans le cadre des stratégies de communication des promoteurs peut se répercuter positivement sur l'image entière de la ville.

10-Les investissements produits sur le territoire communal augmenteront indéniablement sa ressource fiscale.

11- La réintroduction de la Médina dans la formation fonctionnelle et identitaire de la ville. La médina sera prise en charge (dans l'optique : vie urbaine) par le projet à travers une nouvelle approche qui intégrera une mixité de fonction de l'entité provoquant ainsi une synergie avec le centre ville et le projet de régénération participant à son désenclavement ;

12-Le rétablissement de la relation avec la mer qui se fera à travers la reconversion du port commercial en port de plaisance et par l'aménagement entier de l'interface suscitant la réouverture de la ville vers le Port, la création d'un nouvel espace public suite aux libérations des quais et leurs reconversions en des promenades de choix. L'aménagement d'ensemble de la zone étoffera le paysage.

10-3-Impact sur le plan Environnemental et paysager.

Il est certain qu'un tel projet aura un impact environnemental et paysager puisque ces deux facteurs sont pris en considération dès le départ des études du projet. Il s'agit de :

1- Faire la ville sur la ville : une façon de sauvegarder l'environnement et de répondre au principe du développement durable :

- par la limitation de l'étalement urbain.
- par la récupération des surfaces importantes issues des friches. Ces dernières sont source de pollution et d'insécurité. Elles se situent d'abord dans le périmètre d'études « Avant port », puis à d'autres échelles elles se trouvent au niveau des quartiers Port SAID et Champs de Mars.
- par l'exploitation de ses surfaces dans le développement socio-économique du territoire.

2-L'Amélioration de la mobilité urbaine et du mouvement pendulaire : le renouvellement de la ville permettra de récupérer du potentiel foncier. Les études globales de densification prennent celui-ci en compte dans la répartition de l'emploi. Le projet diminuera les fragmentations de la ville et suscitera une nouvelle répartition du bassin emplois, vu que ces quartiers, issus du potentiel densifier, se trouvent à proximité de la zone future d'emplois. Ce premier impact engendre une diminution de la mobilité urbaine et améliore donc, le mouvement pendulaire, source de pollution et de désagrément.

3- L'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau en incluant dans la stratégie urbaine de reconversion, le projet de délocalisation (ou éradication) du complexe FERTIALE (situé à la cité Sidi Salem) source de pollutions. Il convient donc, que les alternatives sur les différents plans, et scénarios soient prises par le comité de pilotage en collaboration avec les utilisateurs.

Les conséquences de la délocalisation de l'usine seront:

- Le désenclavement des zones de la SEYBOUSE et de Sidi SALEM ;
- La récupération du potentiel urbain consistant qui sera exploité pour le besoin socio-économique de la zone ;
- L'élimination des canalisations de l'ammoniaque, agencées le long du rivage de SEYBOUSE afin de renouer le lien entre la cité SEYBOUSE avec sa plage et rétablir les métiers de pêches abandonnés depuis l'installation de l'usine FERTIALE dans la région.

4- La reconquête de friches industrielles telle l'usine de transformation de l'huile située à la zone de l'avant port, sera l'occasion d'assainir le port et le centre des déchets rejetés quotidiennement dans le Port. Par ailleurs, cela provoquera la diminution du trafic vers l'usine source de pollution et de congestion.

5-L'introduction d'une nouvelle image au niveau de la façade maritime se traduit d'abord par l'élimination de la barricade séparant la ville de son plan d'eau, puis par les reconversions induites par le projet y compris l'édification de nouveaux équipements culturels et de loisirs. L'ensemble de ces projets, érigera un nouvel espace urbain au pied de l'eau, éliminera le désenclavement de la zone et l'insécurité qui y règne et produira aussi un tableau paysager agréable. Ce nouvel espace sera sans doute une nouvelle adresse pour les investisseurs et les touristes.

10-4 –impact social : La gentrification ²²³

Au niveau de notre cas :le port et son espace d'interface « avant port » , la gentrification n'est pas considérée comme phénomène négatif. Elle est sollicitée et attendue comme un impact positif du projet, l'effet de mémoire qui s'associe toujours au terme n'existe pas. La population originaire des anciens tissus de la Médina a déserté progressivement celle-ci, avant même l'indépendance. Actuellement la majorité des résidents couvrent une couche sociale très pauvre associée à la délinquance et aux différentes formes de fléaux. L'ensemble s'adapte bien à un environnement dégradé du bâti insalubre. La médina qui devrait être un symbole culturel et identitaire, est aujourd'hui, un ghetto. Son nom est lié à la drogue et à la criminalité. Alors qu'au niveau de la ville coloniale française, les appartements situés au dessus des magasins, sont actuellement, occupés par les fonctions libérales.

En d'autres termes, le concept de gentrification, pris dans son sens théorique, est sollicité pour introduire de nouveaux utilisateurs de l'espace de couche moyenne, capables d'entretenir leur bâti et de promouvoir les métiers traditionnels afin d'assurer une meilleure animation du centre surtout pendant les nuits.

²²³ La gentrification désigne une modification de la composition « sociologique » de certains quartiers. Si ce processus a d'abord été observé comme un phénomène spontané, il peut être un objectif, intermédiaire ou final de la régénération urbaine. Il est décrit comme l'installation de ménages aisés dans des quartiers historiquement habités par des ménages modestes.

C'est donc le contraire d'un effet de mémoire, il s'agit d'un changement important par rapport au passé. Néanmoins, la gentrification est peut être reliée à la crise industrielle, notamment si elle intervient sur un quartier préalablement délaissé et appauvri par le chômage. La crise ayant alors permise la modification de la population.

Conclusion.

La mise en œuvre du projet est assujettie à un contexte et une thématique présentant des principes. Il s'avère que dans notre cas les deux présentent des divergences rendant cette mise œuvre problématique.

Pour atténuer ses contraintes et proposer une feuille de route de mise en œuvre, notre stratégie d'intervention s'appuie de prime abord, sur la prise en charge des contraintes institutionnelles. Quant aux autres contraintes, trouveront leurs solutions auprès des acteurs concernés et ce dans un cadre de débat et de concertation. L'objectif est de parvenir à un compromis, quitte à élargir la sphère des acteurs pour chaque contrainte rencontrée.

A ce titre et en l'absence d'une maîtrise d'ouvrage capable de porter la régénération urbaine et un pilotage durable du projet, nous proposons la création d'une agence spéciale ou un établissement autonome pour la gestion du projet. La formule permet non seulement de réunir plusieurs acteurs dans un même lieu de décision, mais elle est aussi un moyen et un support assurant leur cohérence.

Cet organisme aura, à son tour, à former une direction technique, pour le pilotage technique du projet urbain. Il s'agit en fait d'une ingénierie spécifique, capable de passer à la mise en œuvre opérationnelle du projet

Par ailleurs pour atteindre nos enjeux, il est aussi question de revoir l'état de la gouvernance en Algérie et les dispositions institutionnelles en matière de gestion des projets en urbanisme. Le succès du projet dépend de ces deux éléments et de l'implication de l'état (législateur, régulateur, assureur, contrôleur,...).

C'est pour toutes ces raisons que notre projet urbain se positionne en "Outil d'aide à la décision". A chaque fois qu'il sera jugé nécessaire, des révisions partielles des instruments seront possibles grâce au caractère réversible, évolutif et inachevé du projet urbain et ce afin de crédibiliser les investissements des différents opérateurs participatifs.

CONCLUSION DE LA PARTIE.

La mise en œuvre d'un projet urbain relève d'une complexité accrue, car la nature du projet et sa notion n'adhère pas facilement une ligne de conduite. Celle-ci ne se dicte pas comme dans les instruments d'urbanismes (dit traditionnel), elle se forge plutôt, par les acteurs dans une succession de temporalités.

Ceci augure un long processus de débats et un va et vient entre les maillons de la chaîne jusqu'à atteindre un compromis. Bien que le projet urbain doive être porté politiquement par les collectivités locales, la contribution de l'ensemble des acteurs à différentes échelles et domaines est nécessaire. En dehors de la concertation, le projet ne peut murir ni se développer de façon cohérente et harmonieuse.

L'analyse de l'état de gestion des projets d'urbanisme en Algérie a révélé l'inexistence des conditions d'émergence du projet urbain. Nous pouvons conclure que la crise qui affecte la ville Algérienne en général et ses espaces urbano-portuaires en particulier, est causée par des outils de gestions urbaines. Ces derniers sont désormais obsolètes et n'arrivent pas à assurer un consensus. Leur logique relative à la question urbaine s'avère très rigide et limitée. En outre, le mode de gestion fragmentée et sectorielle entravant aussi la cohérence urbaine, provoque des rapports de force et engendre souvent des blocages dans le développement des projets d'urbanisme. L'adoption des interactions entre les différentes échelles et approches par une politique de renouvellement et de régénération s'avère indispensable.

En l'absence de cette politique nos stratégies seraient d'abord de préparer un projet qui aide les politiques à prendre des décisions. Ce dernier s'appuierait sur la valeur des enjeux et sur la dimension économique des objectifs.

La formalisation d'enjeux de portée métropolitaine et économique étayés par des objectifs dictés par le SNAT (ANNABA métropole) serait aussi une stratégie du projet pour dépasser les contraintes entre secteurs et échelles d'intervention. L'identification des atouts géostratégiques de la ville et de son potentiel en matière d'espaces urbano-portuaires, fait partie d'un marketing recherché par le projet.

Ainsi, la stratégie du projet s'appuie sur le développement des deux entités port et ville, par une reconversion des espaces portuaires au profit de la ville et de son urbanité ainsi que par une modernisation de l'activité portuaire. La partie sud du littoral serait le support idéal de la délocalisation. Cette position géographique intègre mieux le nouveau port dans la nouvelle armature territoriale. A priori, cette zone comprend l'ensemble des critères recherchés en termes

de potentiel de terre plein, de bassin et de bathymétrie pour ce port. Ces critères sont établis selon deux objectifs: le premier est l'accueil de navires grands porteurs et le second un impact direct du premier à savoir intéresser ainsi les grands armateurs du monde.

Ces enjeux qui sont tantôt de portée économique et technique, tantôt de valeur urbaine et sociale s'appuient aussi sur l'agrandissement de l'échelle du projet pour attirer un nombre important d'acteurs participatifs et d'opérateurs.

Il s'agit de construire un jeu d'acteurs dans lequel ces derniers pourraient s'attabler autour des enjeux et où chacun pourrait trouver son intérêt. La réussite du projet est une réussite partagée. A notre sens, cela ne peut être réalisé sans l'implication de l'Etat comme acteur public principal. Si la stratégie du projet réussit à convaincre les décideurs de l'importance socio-économique du projet, ce dernier reste demandeur en matière de lois et de dérogations nécessaires à la gestation de son processus. Il est tout aussi demandeur d'un établissement de gestion propre aux projets et à l'élaboration d'un comité technique de pilotage. Cette formation s'avère indispensable pour soutenir le portage politique du projet.

CONCLUSION GENERALE.

Cette recherche a été amorcée par une observation révélant une image contrastée et une situation disparate entre deux entités limitrophes : la présence d'une zone à vocation industrielle et une barricade métallique située en plein centre ville qui cache un port urbain.

Aborder la problématique des espaces d'interface urbano-portuaire, interpelle systématiquement des concepts et des thématiques importantes de l'urbanisme contemporain, tels: Ville portuaire, friche, métropolisation et centralité.

En dépit de l'enseignement acquis de ces concepts, la recherche théorique nous a également dévoilés les enjeux de projets urbains de régénérations de l'interface ville-port, ainsi que les conditions de leurs mises en œuvre. Il ne s'agit plus d'aborder la question urbaine et ses projets d'une manière linéaire et sectorielle, désormais ils sont intégrés dans une approche globale et territoriale. La ville est un système homogène, elle est l'œuvre de l'ensemble d'acteurs multidisciplinaires. Cette nouvelle façon d'agir sur la ville et l'importance du contexte de notre cas d'études nous ont incités à l'élargissement du champ d'investigation afin d'avoir un diagnostic global et cohérent. Par ailleurs, cet espace urbano-portuaire à caractère central appartient à une ville importante par la place qu'elle occupe dans l'armature territoriale. Ville métropole ou en voie de l'être, la position géostratégique et les atouts d'ANNABA, lui procurent une attractivité et lui impriment ainsi un rayonnement régional.

L'industrialisation du territoire et le caractère portuaire de la ville seraient à l'origine de cette attractivité et par conséquent à la structuration de tout un territoire.

L'histoire de sa croissance urbaine, nous a révélé également que la ville doit sa naissance au port. Nous avons déduit après analyse, que la construction de l'armature urbaine et sa configuration actuelle est aussi l'œuvre du port. Ce dernier est générateur du maillage territorial en provoquant la formation de polarités économiques et la fédération des territoires d'urbanisations.

Cependant divers facteurs techniques et sécuritaires sont venus modifier progressivement la relation du couple Ville-port jusqu'à atteindre leur séparation. Les acteurs de la ville se voient dépossédés de leur territoire urbain et naturel et les acteurs du port estiment que celui-ci est une entité institutionnellement reconnue et qui leur revient de droit.

Dans le monde, l'histoire de l'évolution de la relation entre la ville et son port a montré qu'il y a toujours un retour et une réouverture de la ville vers son port. Cependant dans notre cas, la séparation est là. Le port garde ses activités commerciales et industrielles sur des territoires et des entités considérés plus urbains que portuaires.

Les activités industrielles, situées en dehors de l'enceinte portuaire, présentent, dans leur majorité, un déclin qui se manifeste clairement par le phénomène de friches et les dysfonctionnements qui l'accompagnent.

Aborder la question de friche en urbanisme contemporain, ressort de la thématique de régénération urbaine. C'est ce que CHALINE appelle « l'urbanisme de régénération », qui oblige les pouvoirs publics à intervenir sur les friches pour reconquérir ces espaces. Il s'agit aussi de renouvellement des objectifs et des méthodes d'action sur la ville.

La reconversion des friches est souvent longue et difficile. Les acteurs urbains ne peuvent plus envisager de concevoir un plan et de le mettre en œuvre de façon stricte tel qu'il a été élaboré. Il faut l'adapter à un environnement en évolution rapide et à un système d'acteurs complexes. Ce contexte qui ne cesse d'évoluer, est à l'origine d'enjeux nouveaux pour les acteurs publics. Pour ce faire, une démarche flexible et réversible est nécessaire; seule celle du projet urbain peut apporter des réponses aux enjeux de la régénération. Il ne s'agit pas de citer un ensemble de lois et de règles pour reconquérir un espace mais plutôt de le négocier selon une stratégie consensuelle avec les différents acteurs concernés y compris les utilisateurs.

Ce cadrage théorique a confirmé qu'aborder la question de la génération urbaine et le projet urbain nous conduit systématiquement vers un diagnostic de la politique urbaine et des dispositions institutionnelles, en somme un diagnostic de l'état de la gouvernance. L'aspect physique et urbain de ce type de thématique n'est qu'un moyen pour réaliser le projet.

Si dans le monde, les collectivités locales sont les acteurs principaux dans la production urbaine et donc porteurs des projets urbains, en Algérie ces acteurs sont à court de vision et d'ambition. Leurs timides actions ne se réfèrent qu'à des objectifs sectoriels et partiels à court terme. Leur durée coïncide souvent avec celle des mandats des élus.

Cette manière obsolète de gérer les projets d'urbanisme, ne peut impulser une dynamique urbaine et économique. L'ampleur de ses projets exige pour leur réalisation de longues durées. Aussi, elle exige une vision prospective et partagée, avec, en amont, de la clarté dans les rôles et les missions entre échelle locale et centrale. Seule l'échelle locale peut apporter des réponses fiables aux différentes problématiques posées par un diagnostic précis.

A l'heure actuelle, les politiques urbaines sont conscientes de la vétusté des approches centralisées et œuvrent davantage pour accompagner les nouvelles mutations en outils et politiques efficaces. Dans les pays développés, la décentralisation est considérée comme une

action dépassée et classée face à la nouvelle donne de la mondialisation et de la globalité économique.

En ALGERIE, ce mode de gestion centralisé existe toujours dans l'arsenal institutionnel et est conforté par le pouvoir de substitution des autorités centrales et même par la pratique usuelle dans l'élaboration des projets.

En outre, les outils d'actions urbaines usent d'un arsenal constitutionnel en faveur de la planification traditionnelle qui demeure incapable de prendre en charge la question urbaine et ses enjeux souvent conflictuels. La dynamique et les nouvelles mutations urbaines dépassent souvent le rythme et la rigidité de ses instruments. Il en ressort qu'en fin du processus, ils se présentent plutôt en outils de régularisation ou parfois en moyens de promouvoir des territoires à des fins spéculatives.

La cohérence qui devait normalement imprégner les instruments à différentes échelles (POS, PDAU STRAT, SNAT,) est absente. Ces instruments s'élaborent et se finalisent souvent de manière assez indépendante sans transversalité et sans références claires à une politique d'ensemble.

L'analyse du cas d'études a clairement montré que les ingrédients incitant à une opération de régénération existent du moins sur l'aspect physique, alors que les conditions d'émergences du projet urbain sont quasiment introuvables. L'absence de politique urbaine et de support institutionnel ne sont pas les seules contraintes à la mise en scène d'un projet urbain.

Toutefois, il y a nécessité d'intervenir sur le territoire par le projet urbain, car les situations de blocage qui affectent la ville en l'occurrence le phénomène de friche sont renvoyées à l'instrument de gestion urbaine. Ce dernier n'arrive pas à assurer un compromis où chaque acteur trouve son intérêt dans le projet de reconversion.

Pour bien se placer entre cette réalité contrariante et notre objectif qui est de faire admettre la promotion de la ville par le projet urbain de régénération, notre stratégie s'est appuyée sur un diagnostic technique et quantitatif sous une optique économique. En fait, cette analyse avec la production de connaissances qui en découle, peut être considérée comme un outil d'aide à la décision.

A cet effet la recherche thématique nous a appris que la mise en route d'un projet réside d'abord dans le portage politique. Si celui-ci est du ressort des collectivités locales, l'Etat conserve une place dominante dans la production de la régénération, par le biais de la définition de politiques

générales, de celle des directives de cadrage des politiques urbaines et de l'octroi des principaux financements. A l'heure actuelle, l'ambiguïté des rôles entre l'acteur local et central ainsi que le conflit qui règne entre l'entité portuaire et urbaine, devraient être dépassés car désormais, ils doivent coopérer pour leur intérêt réciproque.

La ville a besoin du port comme base économique et vitale et le port a besoin de la ville pour le renforcement de son activité. Les deux sont à la recherche des modalités de création de valeur ajoutée.

Pour atteindre nos objectifs et pouvoir proposer un projet urbain de régénération à Annaba, il faut que les enjeux soient économiques et de portées métropolitaines. Ainsi ils s'inscrivent dans une stratégie capable de convaincre et d'impliquer la participation de l'Etat.

C'est essentiellement sur les performances technique et économique en matière de transports maritimes et d'infrastructures, que notre stratégie se base pour reconvertir les espaces d'interface urbano-portuaires appelés: « Avant-port ».

L'Algérie dans son ensemble est très en retard en matières de performances portuaires puisque classée au dernier rang à l'échelle méditerranéenne. Le port de Annaba est quant à lui classé aussi dernier dans sa catégorie à l'échelle nationale. En outre, sa vocation minière (polluante) est évaluée comme dépassée devant la tendance actuelle de la diversification du trafic et de la prépondérance de la containerisation.

Opter pour les nouvelles techniques de manutention et adapter l'infrastructure portuaire aux exigences de ce mode de trafic dominant, fortement marqué par le gigantisme, nécessite un méga projet économique.

Nous proposons un projet stratégique qui intègre une délocalisation du port vers des territoires plus avantageux en matière de potentiel de terre plein, de connexion en réseaux et installés en eau profonde. Notre enjeu ne consiste pas seulement à adapter l'activité portuaire à de nouvelles techniques relatives aux normes de manutention, pour attirer les armateurs, mais à transformer ce trafic en revenus financiers, en emplois et en richesses pour la ville. Aborder la question de l'emploi c'est aussi penser à requalifier les conditions sociales de la population.

Par ailleurs, il est aussi un lieu où se prolonge la vie urbaine. La singularité des lieux liés au port, en tant que paysage emblématique pourrait considérablement participer à la création d'une "image de marque" pour la ville.

En conclusion, nous pouvons avancer que la requalification de la ville d'ANNABA passe par la modernisation des structures portuaires:

- le déplacement de l'activité au sud ouest de la ville libèrerait non seulement une façade maritime mais aussi une zone centrale située au cœur d'un centre historique et permettrait un accès à la mer.
- Le centre ainsi que la ville entière auront des espaces urbains de plus values urbaines et métropolitaines, en transformant cette zone de l'avant port d'un aspect précaire et industriel vers un lieu de centralité, de tourisme et de loisir par excellence.
- Cette ouverture impulserait également, un nouvel rajeunissement à la vieille ville, revalorisant ainsi son image patrimoniale et identitaire.

BIBLIOGRAPHIE

1-Ouvrages

- 1-ASHER, François ; « *Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme ; La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour* » ; Editions de l'Aube, Paris, 2001
- 2-AVITABILE Alain « *La mise en scène du projet urbain* », L'Harmattan, 2005.
- 3 - EWA Berezowska-Azzag, *Projet urbain guide méthodologique, comprendre la démarche projet urbain*, Synergie, 2012.
- 4- Bonillo J.L, « *Ville et port* », Parenthèses, Paris, 1992.
- 5- BASTIE Jean et DEZERT Bernard, « *L'ESPACE URBAIN* », Masson, Paris, 1980.
- 6-CHALINE Claude « *Régénération urbaine* », Edition Que sais-je, Paris, 1999.
- 7-CANTAL DUPART, M., CHALINE C. (dir.) *Le port cadre de ville*, AIVP, L'Harmattan, Paris , 1993.
- 8- COLIN Michèle, BAUDOUIN Thierry, PRELORENZO Claude « *Urbanité des cités portuaire* », Harmattan, Paris, 1997.
- 9-CHALINE Claude et Rodrigues MALTA, « *Ces ports qui créèrent des villes* », L'Harmattan, Paris ,1994.
- 10-COLLIN M, *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, L'Harmattan, Paris, 1994.
- 11-COLLIN, M. (coord.) *Ville portuaire, acteur du développement durable*, L'Harmattan, Paris, 2003.
- 12-DERDOUR, H'cene. « *Monographie des sites historiques et touristiques d'Annaba* ». Annaba : Wilaya d'Annaba, 2004.
- 13 –MANGIN David et PANERAI Philippe ; « *Projet urbain* », Parenthèses, Marseille, 1999.
- 14 - PATRICIA Ingallina, *Le projet urbain*. Que sais-je Paris : PU, 2001.

15- PANERAI Philippe, « Eléments d'analyse urbaine », édition des Archives d'Architecture Moderne, 1980.

16 - TROIN J. F., « Les Métropoles des "Sud" », Éd. Ellipses, Coll. Carrefours de Géographie, Paris, 2000.

17 -VERMEERSCH Laurent, « La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et Symbole », l'Harmattan, Paris, 1998.

2 – Articles et périodiques:

1-ANDRES Lauren, « Les usages temporaires des friches urbaines, enjeux pour l'aménagement » in métropolitiques.

2-Agence d'études d'urbanisme de CAEN-METROPOLE AUCAME « Analyse de la morphologie urbaine » Mai 2008.

3-Amine L « Vers une autorité de régulation » in, Le Quotidien d'Oran, 22 mars 2009

4-AUCAME ,« A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? les exemples internationaux », 2008.

5-BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. « Métropoles portuaires en Europe », in Cahiers de la recherche architecturale, n° 30-31, Marseille, 1992.

6-BOUMSILA Abdelkader « INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, Le FCE établit un diagnostic inquiétant » in le quotidien le soir d'ALGERIE, édition du 13 Février 2013.

7-BERGS LI Heidi, « Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer », in revue en line Méditerranée 111 | 2008.

8-BENLAKHLEFI Brahim « L'aire métropolitaine, un nouveau champ d'analyse de la ville algérienne » In halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00382602,2005.

9-BAUDOIN Thierry « Logique des firmes globales, stratégies Des villes portuaires et ports français » in rapport final Association Internationale -Villes et Ports Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation - mars2001.

- 10-BAUDOIN Thierry, « Le rôle des villes portuaires en Europe » in CNRS THEMA ,N°1 1, 2ème trimestre 2003.
- 11-CHALINE Claude, « La Régénération urbaine: nécessité ou opportunité pour l'aménagement des villes de l'espace méditerranéen » in «Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne Paris, 2004.
- 12-CHASSERIAU Aude, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », Norois, n°192, 71-84. 2004.
- 13-COLLIN M. « Nouvelles mobilisations productives des territoires autour des ports et aéroports », in *Déplacements : Architectures du transport, territoires en mutation*, Grillet Aubert Anne et Guth Sabine (org), Editions Recherches IPRAUS, Mai 2005.
- 14-COMTOIS C. et SLACK B, « Innover la gouvernance portuaire au XXIème siècle : un nouvel agenda de la gouvernance » in Les cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.
- 15-CHARLIER, J. « Sur le concept de tonnages pondérés en économie portuaire », in Les Cahiers Scientifiques du Transport, Vol. 29, 1994.
- 16-CAVALLIER Georges, Gouvernance dossier documentaire Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) 1999.
- 17-DUCRUET C. Activité portuaire et villes, Pumain D. et Mattei M.F. (dir.) « Données Urbaines », in Economica, Paris 2011.
- 18-DIVAY, Gérard., «Les grands projets et l'accélération des transformations urbaines » in document chaire ivanhoe cambridge, ecole des sciences de la gestion, université du Québec Montréal 2002.
- 19-EWA Berezowska-Azzag Alger, « le territoire invente son avenir », in the European journal of Planning.
- 20-Entreprise portuaire ANNABA, journal bimestriel Edition mars, mai 2008 et decembre 2012.

- 21-EDELBLUTTE Simon, « Renouveau urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy », in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006, mis en ligne le 18 décembre 2009.
- 22-Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme « Réussir le renouvellement urbain », 2001.
- 23-Fédération nationale des agences d'urbanismes, « innovations ville-port pour des projets intégrés ville-port » s e p t e m b r e 2 0 1 1.
- 24-Florence Laumière, Frédéric Leriche, Corinne Siino et Collectif in *Métropolisation et grands équipements structurants*, 2004.
- 25-FEDI L. et Rézenthel R: « L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux maritimes du 21ème siècle ». in *Droit Maritime Français* n° 685, p. 828 - 837. Octobre 2007.
- 26-FRAGU Pascal, LUCAS Nicolas, MONTEIL Grégory, « Les villes portuaires et leur rôle dans l'organisation de l'espace méditerranéen » in *la méditerranée*, 2003
- 27-GRAVARI-BARBAS, M. (1998) La 'Festival market place' ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter, in M. Gravari-Barbas et Ph. Violier, *Villes et tourisme : Images, Espaces, Acteurs, Norois*, no 178, pp. 261-278.
- 28-GALILA el Kadi, « La régénération du centre-ville du Caire : le pari de la durabilité », Égypte/Monde arabe in *revues.org/2995document 8*, mis en ligne le 01 septembre 2012.
- 29-GUIDE du 7e Forum des Projets Urbains « Stratégie de reconquête des friches industrielle sur le territoire » Lille Métropole (Nord), Urbapress Informations,2007.
- 30-KAGERMEIER Andreas, Université de Paderborn, R.F.A. « Le rôle des émigrés dans les villes touristiques: L'exemple du Nord-Ouest tunisien » in article en ligne http://fatamuse.pagesperso orange.fr/immig_tabarka.pdf.
- 31-LEROY Stéphane., « Sémantiques de la métropolisation », in *persée revue scientifique espace géographique* pp. 78-86, 2000.

- 32-LECROART Paul « Du plan à la ville : réflexions sur la conduite des grands projets en Europe » in les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de l'île de France (IAURIF) –grand projet urbain en europe – conduire le changement dans les métropoles MARS 2007.
- 33-LOÏC Salmon « Les équipementiers profitent de la mondialisation »,in Journal de la Marine Marchande du 29 juin 2007, N°4567/4568.
- 34-MOHAMMED-CHERIF F. Z « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », in la Revue Maritime n°480, déc. 2007.
- 35-MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", in revue L'espace politique, vol.6, n°1, 2012.
- 36-MASBOUNGI Ariella: « Le projet urbain est le fruit d'une négociation réussie» Une « ville négociée » in revue territoires 2009.
- 37-Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire « Plan de relance des ports » dossier de presse publié le 8 avril 2008.
- 38-Michèle Collin Thierry Baudouin, « Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe, L'exemple des villes portuaires » in les annales de la recherche urbaine, n°101 novembre 2006.
- 39-MIUS François, Projets De Renouveau Urbain : Le Passage a L'opérationnel, Délégation Interministérielle a La Ville, Mission Nationale des Grands Projets de Ville, *Août 2003*.
- 40-MACQUAT Arnaud, « Processus de réhabilitation des friches industrielles », université de NEUCHATEL institut de géographie Espace ,2001.
- 41-MERLIN Pierre (éd.), « Morphologie urbaine et parcellaire Formes urbaines, villes en parallèle » in revue Persée, Volume 45, Numéro 2 p. 469 – 470, 1990.
- 42-Programme d'Actions Prioritaires (PAP) Centre d'Activités Régionales Split « Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne», Croatie janvier 2004.

- 43-PRELORENZO Claude « Le retour de la ville portuaire », in Cahiers de la Méditerranée 80 Dynamiques des ports méditerranéens, revues .Org 2010.
- 44 -MALTA Rodrigues, R, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », in Les Annales de la recherche urbaine n° 97, 04/97, 1997.
- 45-Radhia TADJINE ; Malika AHMED ZAID « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens » in REG MED, Rapport, Difficultés des passages portuaires(2007).
- 46 -Réseau URBACT Culture « Culture et Régénération Urbaine :le rôle des activités culturelles & des industries créatives dans la régénération des villes européennes » Conclusions et Recommandations Septembre 2006.
- 47-RONCAYOLO Marcel, « L'imaginaire de Marseille » in persé scientifique revues. Volume 101 N°568 pp. 710-711, 1992.
- 48-SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, F.Z., DUCRUET, C., « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », in Revue Géographique des Pays Méditerranéens, n° 116, 2011.
- 49-TOMAS François, « Annaba et sa région agricole » in persé scientifique revues Volume 44 Numéro 44-1 , 1969 pp. 37-74.
- 50-Union européenne « Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée » Rapport final Juillet 2008.
- 51 -Union européenne, Commune de NAPOLI, URBAC groupe de travail SUDEST « Rapport final sur le développement durable des villes de mer » ,2008
- 52 -WANG, J. J., OLIVIER D. (2003), « L'administration des ports et la relation ville-port en Chine » , in les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44/2003.

3 – Mémoires et thèses :

1-BOUFENARA Khédidja « le rôle du génie militaire dans la formation des villes coloniales en Algérie Annaba, Constantine » Thèse de doctorat es-sciences Option : Urbanisme Université de Constantine année 2010.

2-BOUDRA Messaoud, « renouvellement du centre originel de la ville de GUELMA par la démarche du projet urbain » Mémoire de magistère en urbanisme ; Option projet urbain Université de Constantine, année 2010.

3-COURCIER Sabine Faculté de l'aménagement, « 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 », Thèse de doctorat en Philosophie en aménagement, Faculté des études supérieures Montréal, 2002.

4-MICI Makram, « Revitalisation de l'espace économique de la ville d'Annaba, L'occasion de réinvestir qualitativement l'urbain » Mémoire de magistère en urbanisme ; Option projet urbain Université de Constantine, année 2012.

5 -HAPENCIUC BLUM Ileana, thèse de doctorat « Régénération urbaine et renouvellement des pratiques d'urbanisation en Roumanie »:L'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, Ecole doctorale Sciences des Sociétés, de l'Environnement et du Droit Formation doctorale Géographie, Aménagement, Octobre 2007.

6-SAFRI Saïd, « Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin Cas du centre-ville de JIJEL » Mémoire de magistère en urbanisme ; Option projet urbain Université de Constantine, année 2008.

4 – Etudes et travaux :

1- Direction de l'urbanisme et de la construction/ révision du pdau intercommunal Annaba – El Bouni – El Hadjar –Sidi Amar /Diagnostic et perspective de développement/rapport de présentation/2004.

2- Direction de l'urbanisme et de la construction/ révision du PDAU intercommunal/rapport de présentation/2008.

3-Livre vert, les lignes directrices du SNAT 2025.

4-Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ministre délégué chargé de la ville, étude de l'élaboration du schéma de cohérence urbaine d'Annaba, rapport I délimitation de l'aire d'étude, septembre 2006, groupement URBACO-EDR.

5-Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement/ministère délégué chargé de la ville URBACO-EDR, rendu mission III, schéma de cohérence urbaine de Annaba, enjeux majeurs du SCU de Annaba, projet d'aménagement et de développement à l'horizon 2025, de Annaba, « ville et métropole renouvelées, février 2007 -2008.

5 – Textes législatifs et réglementaires :

- Loi n° 90/29 du 1 décembre 1990, modifiée et complétée, relative à l'aménagement et l'urbanisme.
- La Loi 03-01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme.
- Loi n° 01/20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire
- Loi n° 06/06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville
- Loi n° 02/02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral .
- Loi n° 90/08 du 07 avril 1990 relative à la commune.
- loi N° 111 du 22 juin 2011, relative au code communale.
- Loi 98-05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime portuaire.

6- Sites internet.

- www.alger-roi/Alger/documents_algériens/economique/images/94_port_bone_plan1.jpg.
- <http://cdlm.revues.org/5239>.
- www.revueterritoires.files.wordpress.com/.../la-ville-negociee.pdf
- [www .vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

- www.annabacity.net/galerie/galleries_11_annaba+photos.html
- www.annabacity.net/galerie/galleries_11_annaba+photos.html
- [www: http://norois.revues.org/899](http://www.norois.revues.org/899) ; DOI : 10.4000/norois.899
- [www .planum.net](http://www.planum.net)
- URL : <http://mediterranee.revues.org/2772>
- http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/gouvernancemiseajour_cle798d41.pdf
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Accueil_principal
- www.ivanhoecambridge.uqam.ca/upload/files/cahiers/Chaire_IC_01-2012.pdf

SIGLES ET ABREVIATIONS

- **ACL** : Agglomération Chef-Lieu.
- **AEP** : Alimentation en Eau Potable.
- **AIVP** : Association Internationale Villes et Ports.
- **ANAT** : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire.
- **APC** : Assemblée Populaire Communale.
- **APW** : Assemblée Populaire de Wilaya.
- **DLEP** : Direction du Logement et des Equipements Publics.
- **DMI** : Direction des Mines et de l'Industrie.
- **DPAT** : Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire.
- **DUC** : Direction de l'Urbanisme et de la Construction.
- **EPAEM** : Etablissement Public d'Aménagement Euro-méditerranée.
- **EPA** : Entreprise portuaire Annaba
- **FCE** : Forum des Chefs d'Entreprises
- **FERTIAL** : complexe phosphatier ex ASMIDAL
- **MIDA** : Maritime Industrial Development Areas en grande Bretagne
- **MHUPV** : Management de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville.
- **PAW** : Plan d'Aménagement de la Wilaya.
- **PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme.
- **PME** : Petite ou Moyenne Entreprise.
- **PMI** : Petites et Moyennes Industries.
- **POS** : Plan d'Occupation des Sols.
- **PPMVSA** : Plan de Protection et de Mise en Valeur des Sites Archéologiques.
- **PPSMVSS** : Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés.
- **PUD** : Plan d'Urbanisme Directeur.
- **PAP** : Programme d'Actions Prioritaires
- **PME/PMI** : Petite et moyenne entreprise, petite et moyenne industrie.
- **RGPH** : Recensement Général de la Population et de l'Habitat.
- **RN** : Route Nationale.
- **SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale.
- **SIG** : Système d'Information Géographique.
- **SCU** : Schéma de Cohérence Urbaine

- SIDER**: Complexe sidérurgique d'EL Hadjar.
- **SRU** : Solidarité et Renouvellement Urbain.
- **TOL** : Taux d'Occupation par Logement.
- **UNESCO** : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté.
- **ZET** : Zone d'Expansion Touristique.
- **ZFU** : Zone Franche Urbaine.
- **ZHUN** : Zone d'Habitat Urbain Nouvelle.
- ZIP** :Zones industrielles portuaires en France .

INDEX DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES FIGURES.

Intitulé	Page
Figure .1: Les stades d'évolution de l'interface ville port	43
Figure.12 : Les activités portuaires en méditerranée	56
Figure 13 : Configuration de la ville d'Annaba en 1832	106
Figure.14 : Bône, La Boudjimah et les plages de mouillage en 1832	107
Figure.5: Ouverture des rues Fréart et Bouffreau à partir du quai vers la place d'Armes	108
Figure.6: Le Port de Bône en 1875	109
Figure.7 : Configuration de la ville d'ANNABA en 1880	111
Figure.8: Evolution du port et formation de la zone avant port	112
Figure.9 : Remblai et réalisation des terres plein pour le quai N°1	112
Figure.10 : Configuration du port en 1951	113
Figure 11 : Position du port par rapport aux infrastructures de transports	126

Liste des graphes.

Graphe .1: Capacité actuelle et future d'accueil des ports de conteneurs	59
Graphe.2: Composition du trafic portuaire algérien en 2008 (tonnes métriques)	63
Graphe.3 : Offre d'emploi minuscule de FERTIAL par rapport au PME et PMI a l'échelle de la wilaya	85
Graphe.4: Evolution du nombre d'employés au complexe sidérurgique d'EL Hadjar	89
Graphe .5: Evolution du nombre d'employés du complexe des engrais phosphaté « FERTIAL »	90
Graphe.6 : Répartition de la population par commune	94

Liste des cartes

Carte .1 : Localisation de la ville de ANNABA.	78
Carte .2 : Structuration de la ville de ANNABA et son territoire	88

Carte .3 : Contexte du port a l'échelle de la ville	117
Carte .4 : Contexte des espaces urbano-portuaire	121
Carte .5 : Situation immediate des espaces urbano-portuaire	125
Carte .6 : Descriptif techniques des espaces portuaires	128
Carte .7 : Occupation au sol des espaces portuaires	136
Carte .8 : Forme urbaine	140
Carte .9 : Analyse paysagère	146
Carte .10 : Occupation au sol zone « avant port »	149
Carte .11 : Etat de la friche	153

Liste des photographies

Photo.01: Complexe sidérurgique localisation au sein des terres agricoles et source de pollution diverse	90
Photo .02 : Vue sur le Port d'ANNABA et le cours Bertagna	109
Photo 3 : Le cours de la révolution et ses allées	114
Photo 4: La position urbaine du port d' ANNABA	116
Photo 5:Position du port par rapport à la Médina	118
Photo 6: Vue sur une ruelle de la Medina	118
Photo 7: le port est une entité centrale	118
Photo .8 : Forme urbaine du centre coloniale	119
Photo.9 : vue sur le Bd Ibn Khaldoun (Gambetta)	119
Photo.10 : Photo aérienne démontrant le quartier Port Saïd	120
Photo . 11 : Occupation importante de la partie sud du port (coté gauche) par les sociétés Publics	132

Photo 12 et Photo 13	143
Entrés sud de la ville, port barricadé donnant une première observation	
Photo 14 et Photo15:	143
Vue sur l'angle des allées du cours de la révolution et sur la gare ferroviaire	
Photo 16 et Photo 17	144
Vues montrant le début de l'aspect industriel de la zone « avant port »	
Photo 18 et Photo 19 : Vues montrant la rupture entre deux entités juxtaposées	144
Photo 20 et Photo 21 Vue sur le Boulevard structurant R.BENABDELMALEK	145
Photo 22et Photo 23 Vue montrant l'aspect industriel de la zone	145

Liste des tableaux

Tableau .1 : Les grandes phases d'évolution du couple ville/port et les espaces interfaces induites	36
Tableau. 2 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port	37
Tableau.3: Les commendes de Navires de plus de 4 999 EVP	60

Liste des annexes

ANNEXE .1 : Tableau.Principaux ports de chargement de pétrole brut en Afrique du Nord, en 2006 Port/Terminal	I
ANNEXE .2 : Tableau.Les 20 premiers ports de conteneurs méditerranéens (volume en EVP) Port	I
ANNEXE .3 : Tableau.Composition du trafic portuaire algérien en 2008	II
ANNEXE .4 : Tableau. Trafic des ports algériens en 2008 (tonnes métriques)	II
ANNEXE .5 : Tableau.Évolution des exportations du port d'Annaba et ratio de l'activité minière	III
ANNEXE .6 : Tableau.Répartition de la Population selon la commune de résidence et le taux d'accroissement annuel moyen (1998-2008)	III
ANNEXE 7: Le port d'Annaba, un terrain conquis sur la mer	IV
ANNEXE 8: L'arrière-pays du port d'ANNABA	V
ANNEXE 9: Les grands ports à l'échelle régionale	VI
ANNEXE 10:La mondialisation pousse à la construction de grande région	VI

TABLE DES MATIÈRES.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.	1
PROBLEMATIQUE.	6
METHODOLOGIE.	11
PREMIERE PARTIE : APPROCHE THEORIQUE	14
La régénération urbaine des villes portuaires : Quelles dynamiques urbaines	14
Introduction de la première partie.	
CHAPITRE PREMIER : LA REGENERATION URBAINE CONCEPT ET ENJEUX	15
Introduction :	15
1- Concept et significations	16
1-1 Evolution du concept	16
1-2 Renouveau ou régénération	17
1-3 – Le concept de la régénération urbaine : essai de définition	17
1-4 Les motivations de la régénération	18
2 -Développement durable et besoin de la régénération urbaine	19
3- Stratégie et facteurs déclenchant de la régénération	20
4- Condition d'émergence de la régénération urbaine	21
4-1 Une perspective à long terme.	22
4-2 Volonté politique et engagement.	22
4-3 Participation et partenariat.	22
4-4 Cadre organisationnel.	23
4-5 Le cadre institutionnel et légal.	23
4-6 Le financement.	23
5 – Les enjeux de la régénération urbaine	24
5-1 Démarche promotionnelle de la ville et recherche d'attractivité	24

5-2 Partenariat et financement	25
5-3 Gouvernances urbaines, projet urbain et régénération	27
5-4 Objectifs de la régénération	28
6 –La régénération urbaine et la formation des friches portuaires	29
6-1 L’urbanisme de régénération et le projet urbain couple incontournable	29
6-2 Les friches portuaires : Importantes opérations d’urbanisme	30
6-3 Nécessité de la reconquête des friches portuaires	31
Conclusion.	32
CHAPITRE DEUXIÈME. VILLES PORTUAIRES ET NOUVELLES DYNAMIQUES URBAINES	33
Introduction	33
1-La reconversion des ports urbains	34
1-1 Evolution de la relation ville port	34
2-Reconquête urbaine	36
2.1 Diffusion des modèles de reconquêtes des fronts d’eau.	37
2-2 -Typologie des différents mouvements de reconversion des fronts de mer	38
3 -L’espace interface ville/port	41
3-1 Evolutions de l’espace interface	41
3-2 L’activité portuaire est éjectée des centres villes pourquoi ?	44
3.3 Enjeux des Potentialités des friches portuaires	44
4- Les enjeux d’une régénération de la zone d’interface urbano-portuaire	46
4-1 Une centralisée recherchée	46
4-2 Le tertiaire un alternatif à l’industriel.	48
4-3 La promotion de l’image de la ville portuaire	49
4-4 Le passage du local au global : Mondialisation et métropolisation en épreuve	49
Conclusion	51

CHAPITRE TROISIÈME. ANALYSE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DES PORTS

Introduction	52
1- Outils nécessaires pour la compréhension de l'activité portuaire	53
1-1 -Mesure et évaluation du trafic	53
1-2-La conteneurisation et les terminaux à conteneurs	53
1-3-Armateurs et acteurs portuaires	54
1-4 Gouvernance des espaces portuaires	55
2- Aperçu sur le trafic portuaire méditerranéen	56
2-1 Présentation économique de la zone	57
2-2 Croissance et projets de développement portuaires en Méditerranée	58
2-3 Perspective de l'activité portuaire.	60
3- Situation actuelle des ports algériens et leurs activités	61
3-1. Analyse des contextes portuaires et logistiques de l'Algérie	61
3-2 Rang des ports algériens en termes de compétitivité	62
3-3 Déclin nécessitant une mise à niveau des structures portuaires	62
3-4 Nature du trafic portuaire	63
3-5 Hiérarchie portuaire et enjeux logistiques	64
3-6 Armateurs et manutentionnistes	64
4. Gestion du système portuaire algérien et état de la gouvernance	64
4-1 L'identification de nouveaux acteurs	65
4-2 .Projet de l'acteur public en quête de performance	66
4-3. Evaluation des réformes du nouveau mode de gestion portuaire	67
4-4.Analyse prospective de l'activité portuaire	68
5-Position économique du port d'ANNABA.	69

5-1 Capacité du trafic portuaire	69
5-2 Dominance de l'activité minière	69
5-3 Les projets des autorités portuaires	70
5-4 Rang du port d' Annaba à l'échelle nationale	71
Conclusion	72
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE	73
DEUXIÈME PARTIE : ANALYSE DU CAS D'ETUDE	
Introduction de la deuxième partie	75
CHAPITRE PREMIER : Contexte général et territorial de la ville d'Annaba	
Introduction	77
1 Présentation de la ville dans le territoire	78
1-1 Contexte géographique	78
1-2 Contexte métropolitain	79
1-3Aperçu historique	80
2- Processus d'urbanisation de l'agglomération de ANNABA	81
3- Organisation du territoire	82
4 -L'organisation de l'espace économique	84
4-1 Les activités industrielles : Quelles localisations ?	84
4-2 Les activités tertiaires	85
4-3- Les activités touristiques	86
4-4 Synthèse et éléments retenues	89
5-Formation du système de centralité	93
6-Dynamique de peuplement	93
7-Fonctionnement de l'armature urbaine	95

8-Annaba face au défi de métropolisation	96
9- Situation prospective de la ville à travers la planification urbaine	99
9-1 Les perspectives du SNAT , SRAT , SDAAM	99
9-2 Orientation du PDAU (révision)	102
Conclusion	104
CHAPITRE DEUXIÈME. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE ET SON ENVIRONNEMENT	
Introduction : Contexte général de la zone d'étude	105
1 -Aperçu historique : Naissance du port à travers l'évolution de la ville	106
2-Rapport entre le port et la formation de la ville	113
3- Situation actuelle du site portuaire	115
4 -Aperçu sur les entités avoisinantes	116
Conclusion	122
CHAPITRE TROISIÈME. ANALYSE PHYSIQUE DE L'AIRE D'ETUDE	123
Introduction	123
1- Contexte pertinent de l'aire d'étude	124
1-1 Présentation du Périmètre d'étude	124
1-2 Délimitation de la zone d'étude	124
2 Analyse de l'activité portuaire	126
2-1 Présentation du port	126
2-2 Les infrastructures portuaires	129
2-3 Occupation au sol	130
3-Analyse de la zone avant port	137
3-1 Présentation de la zone	137
3-2 Analyse urbaine	139
3-3 Analyse de l'occupation au sol	147
Conclusion	156

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE	157
TROISIÈME PARTIE : REGENERATION DES ESPACES URBANO-PORTUAIRES, Quelle stratégie pour un projet urbain opérationnel ?	
Introduction de la troisième partie	159
CHAPITRE PREMIER : GENESE ET AMBITION DU PROJET URBAIN DE REGENERATION	160
Introduction	160
1- Les contraintes de mise en œuvre du projet urbain	161
1-1 Portage politique des projets	161
1-2 Gouvernance	161
1-3 Financement et partenariat	165
1-4 Bilan ou sont alors les conditions d'émergence du projet urbain et le portage des projets de régénération urbaine	166
2 - Ambition et contrainte contextuelle. Quelle stratégie de l'acteur local pour l'insertion d'un projet urbain ?	167
2-1- Portage politique du projet : Préparer un projet pour les collectivités	167
2-3- Comment amorcer et justifier le besoin d'un projet urbain, Quelle stratégie pour impliquer le pouvoir public central	168
3 Fondement du projet et formalisation des enjeux	171
3-1- Identification du projet	172
3-2- Enjeux et objectif du projet urbain de régénération urbaine	174
3-3 Outils et démarches	185
Conclusion	193
CHAPITRE DEUXIEME .MISE EN OEUVRE DU PROJET URBAIN	194
Introduction	194
1 – Référence du projet	195
2-Construction d'un portage politique au projet	196

3-Fondation d'un comité de pilotage politique	197
3-1 Création d'un établissement spécial de gestion du projet	198
3-2 Rôle de l'établissement public d'aménagement et de gestion	199
4- Stratégie d'intervention	200
5-Identification des acteurs impliqués	201
5-1 Le domaine urbanistique	202
5-2 Le domaine environnemental	202
5-3 Le domaine culturel et identitaire	203
5-4 L'implication de l'université la recherche action	204
5-5 Le domaine socio- économique	204
5-6 La participation citoyenne	205
6-le Projet vis-à-vis des instruments d'urbanisme	206
7 –Pilotage technique du projet	207
7-1 Concours d'un Aménageur international	207
7-2 Rôle et mission	208
8- Stratégie opérationnelle de reconquête	208
8-1 Reconquête des friches et de l'espace urbano-portuaire à travers une délocalisation des activités portuaires ou problématique de la délocalisation	208
8-2 Problématique et objectif du projet urbain d'Annaba	210
9-Les activités sollicitées dans le projet de régénération	210
9-1 La mixité fonctionnelle	211
9-2 Tourisme urbain et culture	212
9-3 Croisière et tourisme urbain	213
9-4 Promouvoir le transport maritime et les activités liés à l'eau.	214
9-5 L'activité tertiaire supérieure	215

9-6 L'activité commerciale	215
9-7 La mobilité urbaine	216
9-8 L'espace public	216
10- Impact et effet attendu du projet	217
10-1- Impact à l'échelle du territoire Annaba	217
10-2- Impact à l'échelle de la ville et son centre	218
10-3- Impact sur le plan environnemental et paysager	219
10-4 –impact social : La gentrification	221
Conclusion	222
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	223
CONCLUSION GENERALE	225
Bibliographie	230
Sigles et abréviations	239
Index des illustrations	241
Liste des figures	241
Liste des Graphiques	241
Liste des Cartes	241
Liste des Photographies	242
Liste des Tableaux	242
Liste des Annexes	242
Table des matières	244
Annexes	
Annexe 1 : Principaux ports de chargement de pétrole brut en Afrique du Nord, en 2006 Port/Terminal	I

Annexe 2 : Les 20 premiers ports de conteneurs méditerranéens (volume en EVP) Port	I
Annexe 3 : Composition du trafic portuaire algérien en 2008 (tonnes métriques)	II
Annexe 4 : Trafic des ports algériens en 2008 (tonnes métriques)	II
Annexe 5 : Évolution des exportations du port d'Annaba et ratio de l'activité minière	III
Annexe 6 : Répartition de la Population selon la commune de résidence et le taux d'accroissement annuel moyen (1998-2008)	III
Annexe 7 : Le port d'Annaba, un terrain conquis sur la mer	IV
Annexe 8: L'arrière pays du port d'ANNABA	V
Annexe 9: Les grands ports à l'échelle régionale	VI

LES ANNEXES

ANNEXE 1

Tableau : Principaux ports de chargement de pétrole brut en Afrique du Nord, en 2006
Port/Terminal

	Pays	Tonnes	Escales de navires en charge
Sidi Kerir	Égypte	74 339 769	715
Arzew	Algérie	40 240 000	355
Terminal d'Es Sider	Libye	14 640 000	148
Ras Lanuf	Libye	14 065 500	187
Terminal de Zueitina	Libye	7 570 000	95
Terminal de Zawia	Libye	6 800 000	80
Béjaia	Algérie	6 750 000	95
Skikda	Algérie	6 650 000	84
Libye	Libye	6 220 500	77
Marsa el-Brega	Libye	6 136 000	108

Source: ©Lloyd's MIU

ANNEXE .2

Tableau : Les 20 premiers ports de conteneurs méditerranéens (volume en EVP) Port

		Type	2001	2006		Croissance en % 2001-06
1	Algésiras	Plate-forme	1 306 825	2 151 770	3 244 641	51 %
2	Gioia Tauro	Plate-forme	2 488 332	2 900 000		17 %
3	Valence	Port d'entrée	708 332	1 506 805	2 612 139	73 %
4	Barcelone	Port d'entrée	767 236	1 411 054	2 317 363	64 %
5	Gênes	Port d'entrée	825 752	1 526 526	1 657 113	9 %
6	Marsaxlokk	Plate-forme	593 013	1 165 070	1 600 000	37 %
7	Ambarli	Plate-forme			1 446 269	
8	Le Pirée	Les deux	575 256	1 165 797	1 403 408	20 %
9	La Spezia	Les deux	871 100	974 646	1 137 000	17 %
10	Marseille	Port d'entrée	544 449	742 000	941 400	27 %
11	Tarente	Plate-forme	197 755	892 303	351 %	
12	Izmir	Les deux	491 377	847 926		73 %
13	Cagliari	Plate-forme			690 392	
14	Mersin	Les deux	181 527	290 354	643 749	122 %
15	Beyrouth	Port d'entrée	290 681	299 400	594 601	99 %
16	Port-Saïd	Plate-forme	362 311	569 436	518 890	-9 %
17	Malaga	Plate-forme	2 987	450 694		14 989 %
18	Damiette	Port d'entrée	808 608	639 325	445 634	-30 %
19	Haydarpaşa	Port d'entrée	329 160	224 544	400 067	78 %
20	Thessalonique	Port d'entrée	239 098	233 909	376 940	61 %

ANNEXE .3

Tableau : Composition du trafic portuaire algérien en 2008 (tonnes métriques)

	Entrées	%	Sorties	%	Total	%
Produits agricoles	13 080 936	38,6	44 209	0,0	13 125 145	10,2
Combustibles, minéraux solides	836 171	2,5	0	0,0	836 171	0,7
Produits pétroliers	6 655 616	19,6	89 621 855	95,0	96 277 471	75,1
Minerais et produits métallurgiques	4 895 899	14,4	1 040 524	1,1	5 936 423	4,6
Minéraux, produits de construction	626 379	1,8	310 448	0,3	936 827	0,7
Engrais, produits chimiques	743 491	2,2	1 973 680	2,1	2 717 171	2,1
Marchandises diverses	7 076 790	20,9	1 307 641	1,4	8 384 431	6,5
Total	33 915 282	100,0	94 298 357	100,0	128 213 639	100,0
Vracs liquides	7 213 805	21,3	89 942 186	95,4	97 155 991	75,8
Vracs solides	11 271 019	33,2	2 297 806	2,4	13 568 825	10,6
Marchandises diverses	15 430 458	45,5	2 058 365	2,2	17 488 823	13,6
Total	33 915 282	100,0	94 298 357	100,0	128 213 639	100,0

Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie, Ministère des transports.

ANNEXE. 4

Tableau :Trafic des ports algériens en 2008 (tonnes métriques)

Port	Trafic total	%	Trafic hors hydrocarbures	%	Part du trafic hors hydrocarbures (%)		
					import	export	total
Alger / Dellys	12 350 338	9,6	8 409 122	26,3	74,3	39,2	68,1
Annaba	5 844 503	4,6	5 426 917	17,0	87,8	99,9	92,9
Arzew / Béthioua	61 744 773	48,2	268 920	0,8	9,7	0,3	0,4
Béjaïa	15 684 776	12,2	6 163 086	19,3	86,0	1,7	39,3
Djen-Djen	2 119 580	1,7	2 078 722	6,5	97,9	100,0	98,1
Ghazaouet	1 008 895	0,8	984 211	3,1	97,2	100,0	97,6
Mostaghanem	1 036 828	0,8	993 949	3,1	95,6	100,0	95,9
Oran	4 612 402	3,6	4 467 472	14,0	97,0	96,0	96,9
Skikda	23 202 985	18,1	2 535 210	7,9	64,2	0,8	10,9
Ténès	608 559	0,5	608 559	1,9	100,0	100,0	100,0
Total	128 213 639	100,0	31 936 168	100,0	80,4	5,0	24,9

Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie, Ministère des transports.

ANNEXE 5

Tableau : Évolution des exportations du port d'Annaba et ratio de l'activité minière

export (minerai)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Export Fer (tonne)	231 127	609 819	678 392	888 844	761 067	694 480	231 029
Export Phosphates (tonne)	817 676	734 059	761 293	774 775	1 451 706	1 703 054	1 639 982
Export global (tonne)	1 726 024	1 455 100	1 555 329	2 232 501	2 259 033	2 436 545	2 441 147
Ratio minerai (%)	60.76	92.35	92.56	74.52	97.95	98.40	76.64

Source : entreprise portuaire Annaba (Epan).

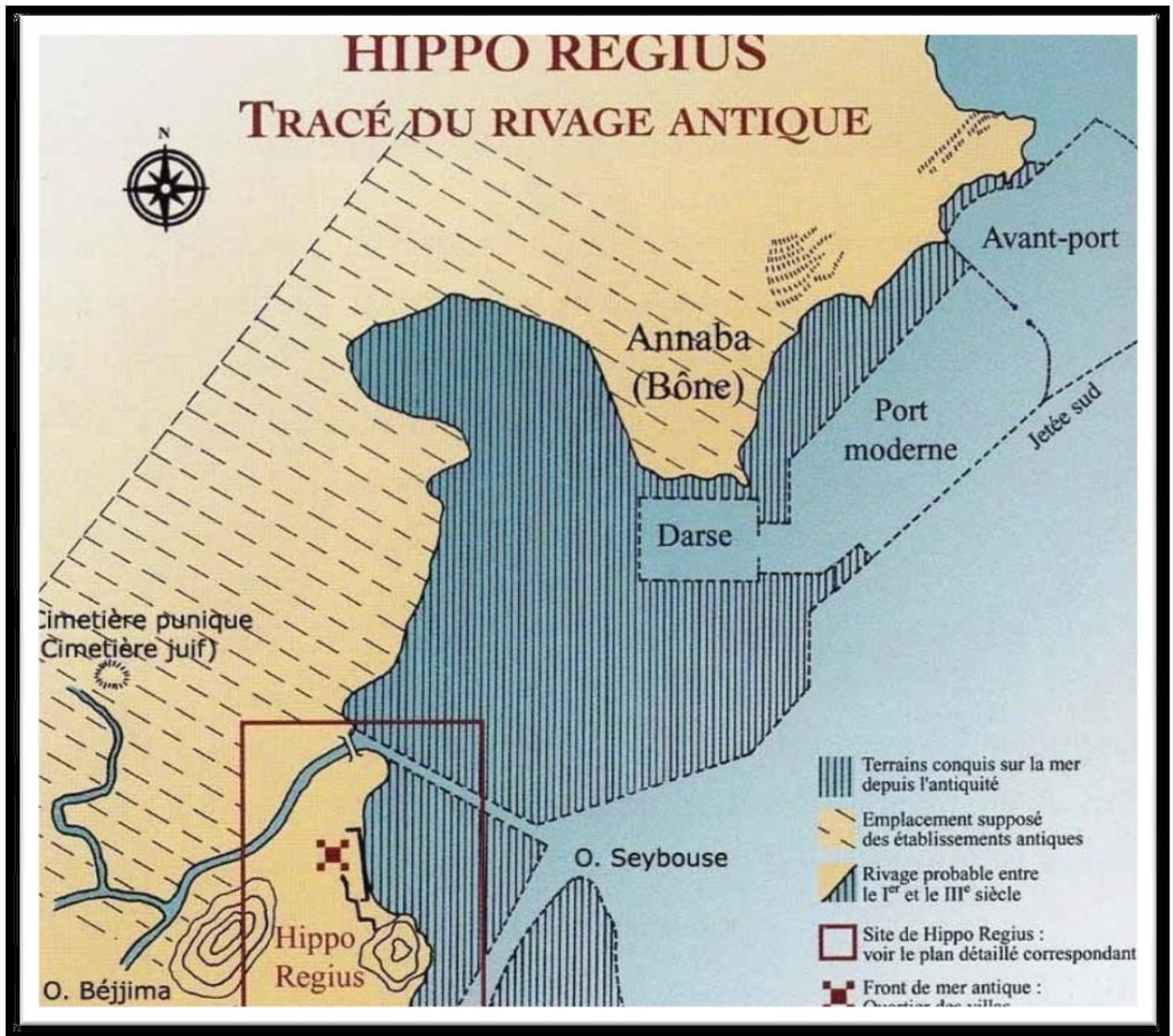
ANNEXE 6

Répartition de la Population selon la commune de résidence et le taux d'accroissement annuel moyen (1998-2008)

Wilaya	Nombre De population	Taux d'accroissement	
ANNABA	257 359	0,4	42%
EL BOUNI	125 265	1,2	21%
SIDI AMAR	83 254	1,4	14%
EL HADJAR	37 364	1,0	6%
BERRAHAL	22 631	2,0	4%
OUED EL ANEB	21 088	2,0	3%
AIN BERDA	20 611	1,7	3%
EULMA	10 316	1,7	2%
CHEURFA	9 875	0,5	2%
CHETAIBI	8 035	0,6	1%
SERAIDI	7 626	0,6	1%
TREAT	6 076	1,8	1%
Total	609 499	0,9	100%

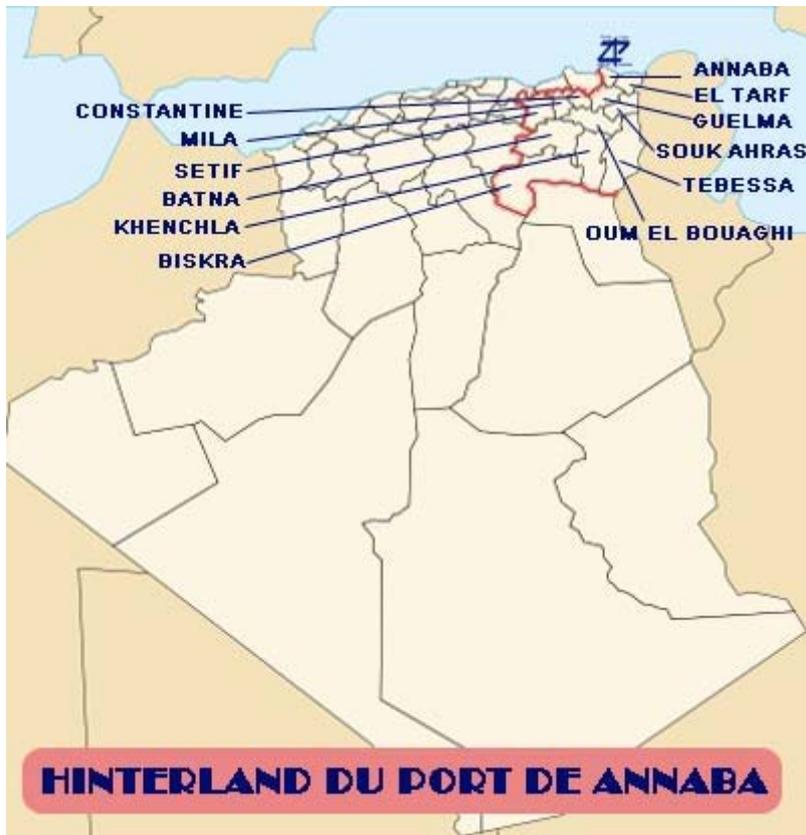
Source ANAT RGPH 2008

ANNEXE 7: Le port d'Annaba, un terrain conquis sur la mer



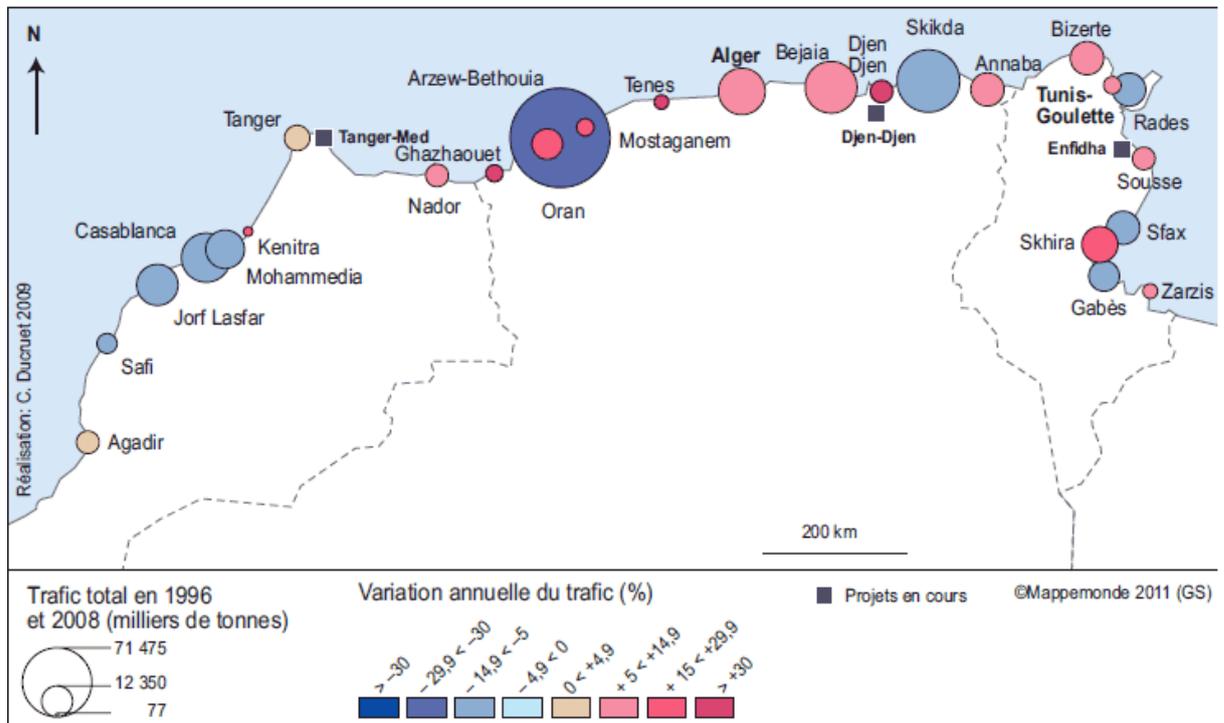
Source : <http://www.vitamedz.com>

ANNEXE 8: L'arrière pays du port d'ANNABA



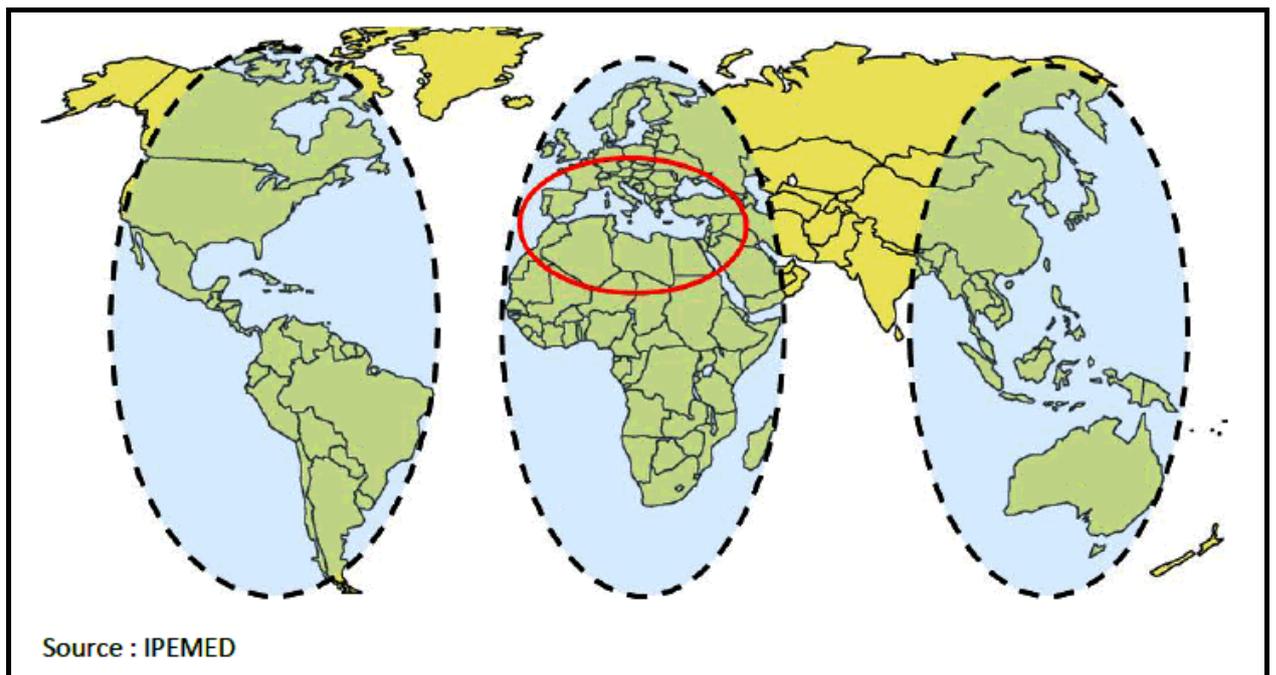
Source : EPA

ANNEXE 9: Les grands ports à l'échelle régionale



Sources Fatima Zohra Mohamed-Chérif et César Ducruet « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale » - Mappemonde n°101 - 2011 <http://mappemonde.m>

ANNEXE 10: La mondialisation pousse à la construction de grande région



Abstract

Annaba city, especially its center, knows in the last decades a loss of urban quality and well-being, resulting from the difficulty of mobility, pollution, degradation of the built with patrimonial value and the emergence of wasteland phenomenon. This situation is accompanied by a deterioration of social conditions. The city, in spite of its natural and industrial assets, no longer produces jobs, but rather promotes the informal economy.

Urban policies and their tools are overwhelmed by the urban dynamic. They are not able to manage the territory and they dissociate the urban dimension from the social one. The global and territorial approaches are absent from the process.

To achieve a metropolitan development project, we take Annaba city as physical support, and the new themes, urban renewal and urban regeneration, as tools of this strategy.

In their approaches, these themes exclude sectorialisation areas and involve all stakeholders, exceeding blocking situations of major urban projects.

This strategy also means a return to the city and a revaluation of its land and real estate potential.

Worldwide, mega projects are initiated in a project called "catalyst." The urban regeneration of port wastelands, is an economic strategy . It pushes port activity to move to more favorable areas in term of modernity and technical performance. It does not only release the waterfront, located in the heart of a historic center, but also allows access to the sea. Through this opening, the reconstruction of the centrality and the impulse of a rejuvenation to the old city, revalorize the patrimonial and identifying image of this area.

This research falls with in the context of a new thought and action of the city. It is based on the "urban project" approach, recognized as allowing gestation process with a coherent and shared implementation of the project.

Key-words : urban quality- city- centrality- wasteland phenomenon-metropol- urban renewal -urban regeneration- strategy- waterfront- urban project

ملخص

تعرف مدينة عنابة، وبالأخص وسط المدينة في العشرية الأخيرة تدني ملحوظ في النوعية العمرانية والأريحية وهذا راجع إلى صعوبة الحركة داخل المدينة، التلوث وتدهور تراثها العمراني بالإضافة إلى ظاهرة المساحات المهملة، هذه الحالة مرفوعة بتدهور الأوضاع الاجتماعية.

وبالرغم من مميزات المدينة الطبيعية والصناعية فهي لا تخلق مناصب شغل، بل بالعكس فهي تشجع على الاقتصاد الموازي.

إن السياسات العمرانية وأدواتها عجزت عن مواكبة الديناميكية العمرانية إذ لم تتمكن من تسيير الإقليم وفصلت البعد العمراني عن الاجتماعي.

فالمقاربات الإجمالية والإقليمية غائبة في هذا السياق.

للوصول إلى مشروع قطب نامي، اتخذنا مدينة عنابة كركيزة واعتمدنا على الموسوعات الجديدة : التجديد والتغيير الحضريين كأدوات لهذه الاستراتيجية.

تستبعد هذه الموضوعات في مقارباتها نظام القطاعات وتشجع مشاركة جميع الفاعلين لتخطي حالة تعطيل المشاريع العمرانية الكبرى، كما تعني هذه الاستراتيجية أيضا العودة إلى المدينة وإعادة الاعتبار لطاقتها العقارية.

فعلى المستوى العالمي نجد أن جميع المشاريع الكبرى قد بدأت بما يسمى ب" المشروع المحفز" ، إذ أن الاستعادة العمرانية للمساحات الشاغرة المجاورة للموانئ أصبحت استراتيجية اقتصادية حيث تدفع بنشاط الميناء وتنقله إلى أماكن أكثر أهمية من ناحية الحدثة والنجاعة التقنية، فهي بهذا لا تقتصر على تحرير الواجهة البحرية لمركز تاريخي فقط بل تسهل أيضا المرور إلى البحر.

بهذا الانفتاح نجد أن إعادة بناء القطب وإدخال تجديد على المدينة القديمة يعيد هويتها وقيمتها التاريخية.

وفي الأخير يمكن القول أن بحثنا هذا يمكن إدراجه ضمن فكرة جديدة للتدخل في المدينة، يركز على المشروع الحضري الذي يسمح بنضج المشروع بطريقة متجانسة ومشاركة.

Résumé:

La ville d'Annaba et particulièrement son centre connaissent ces dernières décennies, une perte de qualité urbaine et de bien être, issue de la difficulté de mobilité, de la pollution, de la dégradation du bâti à valeur patrimoniale et de l'apparition du phénomène des friches. Cette situation est accompagnée d'une détérioration des conditions sociales. La ville, malgré ses atouts naturels et industriels, ne produit plus d'emplois mais favorise plutôt l'économie informelle.

Les politiques urbaines et leurs outils sont dépassés par la dynamique urbaine. Ils n'arrivent pas à gérer le territoire et dissocient la dimension urbaine de celle sociale. Les approches globale et territoriale sont absentes du processus.

Pour parvenir à un projet métropolitain porteur de développement, nous prenons la ville de ANNABA comme support physique et les nouvelles thématiques, renouvellement urbain et régénération urbaine, comme outils de cette stratégie. Ces thématiques écartent dans leurs approches la séctorialisation des domaines et font participer l'ensemble des acteurs, dépassant les situations de blocages des grands projets d'urbanisme. Cette stratégie signifie également, le retour à la ville et la revalorisation de son potentiel foncier et immobilier.

Dans le monde, les mégas projets se sont amorcés à un projet dit « catalyseur ». La reconquête urbaine des friches portuaires "Avant-port", est une stratégie économique. Elle pousse l'activité portuaire à se déplacer vers des territoires plus avantageux en termes de modernité et de performances techniques. Elle libère non seulement la façade maritime, située au cœur d'un centre historique, mais permet aussi un accès à la mer. Par cette ouverture, la reconstruction de la centralité et l'impulsion d'un rajeunissement à la vieille ville, revalorisent l'image patrimoniale et identitaire de ce territoire.

Cette recherche s'inscrit dans le contexte d'une nouvelle pensée et d'action sur la ville. Elle s'appuie sur la démarche "projet urbain", reconnue comme permettant une gestation du processus avec une mise en œuvre cohérente et partagée du projet.

Mots-clés :

Qualité urbaine- ville- centralité- politique urbaine- métropole- friche portuaire- renouvellement urbain-régénération urbaine-stratégie - facade maritime- projet urbain.