

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR  
ET DE LA RECHERCHESCIENTIFIQUE

**UNIVERSITE DE CONSTANTINE 3**

**FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**

N° d'Ordre.....

N° de Série.....

**MEMOIRE**

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTER

OPTION : PROJET URBAIN

Présenté par **Rym Amina SAOULI**

**ANNABA A L'EPREUVE DU MOUVEMENT URBAIN : POUR UN  
PROJET URBAIN DE TOURISME DURABLE**

Sous la direction du **Dr. Nassira BENHASSINE TOUAM**

**Jury d'Examen :**

<b>Président :</b>	<b>-Pr. Abdelouahab. BOUCHARB</b>	Professeur, Université Constantine 3
<b>Rapporteur :</b>	<b>-Dr. Nassira BENHASSINE TOUAM</b>	MCA. Université Constantine 3
<b>Examineurs :</b>	<b>- Pr. Abdellatif KABOUCHE</b>	Professeur, Université Constantine 1
	<b>- Dr. Zine Eddine GUENADEZ</b>	MCA. Université Constantine 3

Soutenu le, 08/06/14

Année Universitaire 2013/2014.

**DEDICACES.**

*Je dédie ce travail*

*A mes très chers parents ; pour leur amour, leurs encouragements et leur soutien durant toutes ces années. Que Dieu vous garde inchallah*

*A mes frères et sœurs, sur qui j'ai pu toujours compter : mon model : Mohamed, mon frère jumeau : Imed, mes sources d'inspiration : Doria et Sandra*

*A tous mes amis, mes complices, mes confidents, qui m'entourent avec beaucoup de protection, d'affection et surtout d'amour.*

*A tous mes collègues et enseignants de la PG Projet Urbain 2011-2012 ; pour tous les merveilleux souvenirs que nous avons partagé ensemble.*

*A tous ceux qui m'ont aidé, soutenu et encouragé pour la réalisation de ce mémoire*

*Et*

*A tous ceux qui concourent à parer l'image de la coquette d'Algérie « Annaba » pour un projet urbain de tourisme durable.*

**REMERCIEMENTS.**

*Je tiens à remercier, en premier lieu, mon encadreur Dr. Nassira BENHASSINE TOUAM d'avoir soigneusement dirigé ce travail mais surtout d'avoir été toujours à l'écoute faisant preuve d'encouragement, de patience, de générosité et de soutien à chaque instant envers moi.*

*Je remercie également le Pr. Belkacem LABII directeur du Laboratoire Villes et Santé pour son désir de m'ouvrir les horizons au monde de la recherche.*

*Mes remerciements les plus sincères s'adressent à tous mes enseignants de la Post-Graduation 'Projet Urbain' de la promotion 2011/2012.*

*Je remercie chaleureusement les membres du jury d'évaluation.*

*Je remercie vivement mes collègues, pour avoir contribué à rendre cette formation une expérience magique et passionnante.*

---

**ANNABA A L'EPREUVE DU MOUVEMENT URBAIN ; POUR UN PROJET URBAIN  
DE TOURISME DURABLE**

---

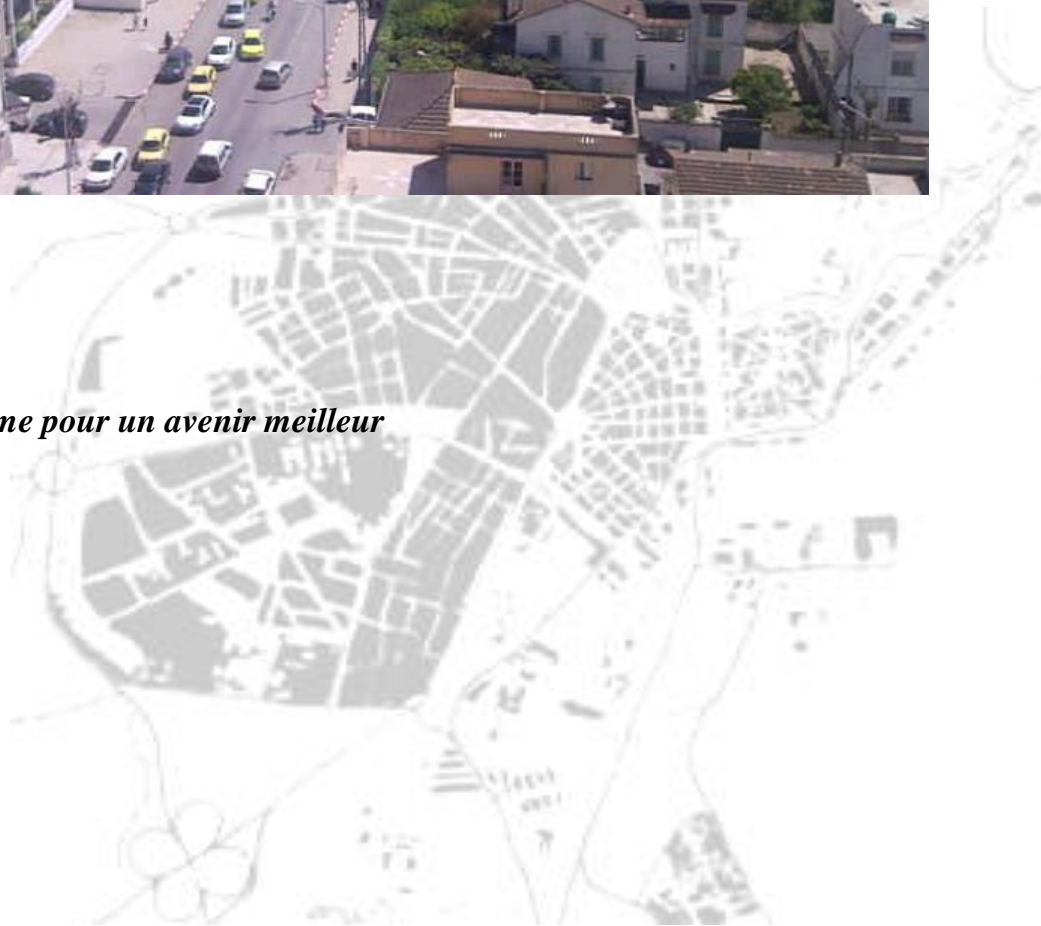
**SOMMAIRE.**

<b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>	<b>1</b>
<b>-PREMIERE PARTIE : LE PROJET URBAIN; UNE GESTION URBAINE, UN DISPOSITIF OUVERT AU MOUVEMENT URBAIN, AU TOURISME DURABLE .....</b>	<b>14</b>
Introduction de la première partie. ....	14
<b>-CHAPITRE I : LE PROJET URBAIN : UNE GESTION URBAINE DANS LE MOUVEMENT URBAIN.....</b>	<b>19</b>
<b>-CHAPITRE II : LE TOURISME DURABLE; UNE IMAGE DE MARQUE FACE A LA MONDIALISATION/ DEMARCHE DE MARKETING .....</b>	<b>43</b>
<b>-CHAPITRE III : GESTION URBAINE, MOUVEMENT URBAIN ET TOURISME DURABLE : MODELES DE PROJETS DE VILLE/ DE PROJETS DE SOCIETE (ANALYSE DE MODELES). .....</b>	<b>63</b>
Conclusion de la première partie. ....	89
<b>-DEUXIEME PARTIE : DIAGNOSTIC PARTAGE SUR LE MOUVEMENT URBAIN ET LE TOURISME A ANNABA ; OUTIL D'AIDE A LA DECISION POUR UNE VILLE TOURISTIQUE.....</b>	<b>93</b>
Introduction de la deuxième partie. ....	93
<b>-CHAPITRE IV : UN ETAT DES LIEUX SUR LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA.....</b>	<b>95</b>
<b>-CHAPITRE V : LE TOURISME DANS LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA : FAIBLESSES ET ATOUTS. ....</b>	<b>127</b>
<b>-CHAPITRE VI : UN PROJET URBAIN POUR UN TOURISME DURABLE A ANNABA, VISION PROSPECTIVE ET SCENARIOS. ....</b>	<b>160</b>
Conclusion de la deuxième partie.....	193
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>195</b>
<b>Glossaire .....</b>	<b>200</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>202</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>213</b>
<b>Table des illustrations.....</b>	<b>221</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>I</b>
<b>Résumé.....</b>	<b>XXVI</b>

## **PREAMBULE.**



*La recherche, une arme pour un avenir meilleur*



## **PREAMBULE.**

L'idée de ce travail que nous proposons dans le cadre de l'initiation à la recherche en magister, se manifeste à partir d'un questionnement. Elle s'attache, non seulement, à la nature de la dynamique touristique, mais aussi, à l'impact qu'elle cause sur un espace qui est déjà en perpétuelle transformation.

A cet effet, ce mémoire s'intitule « Annaba à l'épreuve du mouvement urbain, pour un projet urbain de tourisme durable » et veut justement, à travers une démarche de projet urbain, traiter la question des difficultés qui peuvent entraver la mise en place d'un tourisme durable dans un espace en mutation « la ville d'Annaba ».

Cependant, l'absence d'études antérieures ayant traité le tourisme approché par le projet urbain et lié à un système en mouvement dans le contexte de la durabilité, ne fournit pas assez de documentation référentielle. A cela s'ajoute le manque de coopération des organismes susceptibles de nous donner des informations concernant l'activité touristique à Annaba.

Par ailleurs, achevé dans des délais relativement courts, ce mémoire demeure imparfait et présente certainement des insuffisances que peut être, dans un temps futur, d'autres chercheurs se pencheront sur ce sujet, afin d'apporter un plus à la recherche.

Le choix de la ville d'Annaba, comme cas d'étude, n'est pas le fruit du hasard, bien au contraire, il s'appuie sur plusieurs considérations, à savoir, un positionnement et un attachement personnel pour cette ville fragile et forte à la fois, un assemblage de connaissances la concernant et la volonté d'utiliser la démarche du projet urbain comme processus stratégique et planificateur.

## **INTRODUCTION GENERALE.**

Alors que les mobilités sont de plus en plus importantes et leurs raisons et formes variées, l'urbain se trouve sillonné de visiteurs.<sup>1</sup> Ces derniers en sont d'ailleurs l'un des apports économique et l'une des raisons principales de l'aménagement ou l'embellissement du paysage urbain. Trop souvent, la visite est cantonnée ou directement associée au domaine touristique. Ce dernier joue un rôle important pour rapprocher les gens, les pays et les régions. De ce fait, le secteur du tourisme est devenu une activité économique primordiale.

Annaba, ville du soleil, est aussi parmi les plus belles villes méditerranéennes et côtières du pays, elle présente un terrain d'exploitation très important dans le domaine touristique. Elle possède d'énormes potentialités offrant ainsi toute une palette de produits touristiques à même de satisfaire les demandes les plus exigeantes, tourisme de loisirs, sportif, santé, d'affaires, culturel et historique à travers les atouts: naturels, historiques, industriels,..., savoir faire dans l'artisanat. A priori, nous tentons de construire un objet de recherche, à partir d'une constatation (observation).

### **1. Observation (constatation).**

Cette ville connaît une croissance urbaine galopante et non uniforme, générant des dynamiques territoriales difficiles à gérer et encore plus à maîtriser, modifiant ainsi la structure générale de la ville. L'expansion urbaine de cette dernière se fait de façon discontinue et incohérente, cela se constate lorsque la ville subit de nouvelles mutations suite à son étalement urbain irrationnel et anarchique.

Comme toutes les villes algériennes, Annaba se trouve aussi confrontée à une série de dysfonctionnements liés à une inadéquation du réseau viaire. Celle-ci est due essentiellement à l'explosion urbaine mal ou non planifiée au cours des dernières décennies, qui se sont traduites par la suite par une forte augmentation des besoins en déplacements. Ce qui implique un réseau de transport très dense et une circulation mécanique impossible aux heures de pointes à cause du nombre de véhicule en constante augmentation.

Après l'observation, l'élaboration de la problématique s'impose. Cette dernière serait l'ongle d'attaque du sujet.

---

<sup>1</sup> Anne BOSSÉ, « *L'expérience spatiale de la visite. Engagement dans l'action, épreuve collective et transformations urbaines* », Thèse co-élaborée à l'UMR CITERES (université de Tours – équipe IPA-PE) et au Laua (Ensa Nantes –MCC), 2010, p. 09.

## 2. Problématique.

De par l'ampleur de ses richesses, le territoire d'Annaba a subi et continu de subir les retombées d'une urbanisation rapide qui s'opère de façon précipitée et d'un étalement urbain non contrôlé.

Actuellement, à l'épreuve du **mouvement urbain** de nombreuses transformations spatiales agissent profondément sur la **mobilité urbaine**, et l'**image de la ville** entraînant une perte de son identité et un dysfonctionnement de « **ville touristique** ».

Dans ce **mouvement urbain**, il apparaît clairement que la ville d'Annaba est en mutation « elle ne cesse de changer », de nouvelles redistributions spatiales s'appêtent à naître créant ainsi de nouvelles centralités.

Stimulée par l'observation, nous procédons d'abord à la délimitation du champ de recherche sur lequel se dressera notre étude.

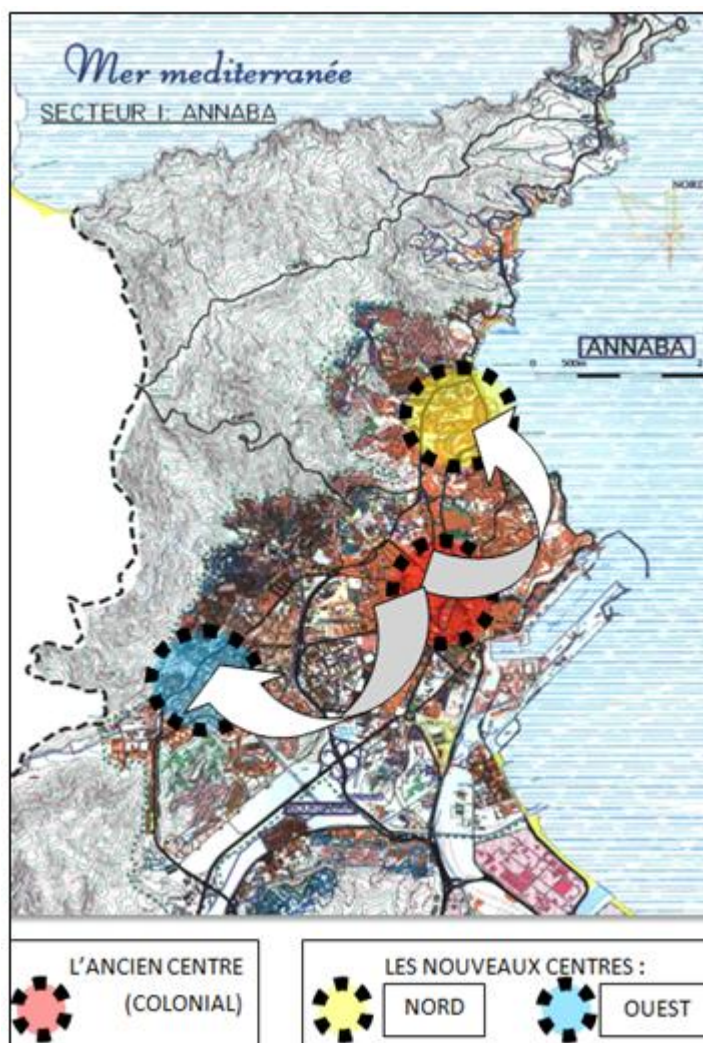
### 2.1. Cadrage spatial et temporel de l'étude.

La centralité urbaine telle qu'observée aujourd'hui dans la ville s'est déplacée spontanément du noyau colonial vers d'autres aires plus vastes situées principalement à l'Ouest et au Nord du côté des plages (**carte 1**) engendrant ainsi des problèmes de circulations et bloquant toutes les artères qui irriguent les infrastructures touristiques, si celles-ci sont suffisantes, pour accueillir et répondre au bien-être des citoyens Bônois et des touristes venant de l'outre mer ou de la profonde Algérie.

A l'heure actuel, le tourisme, branche économique la plus importante à l'échelle mondiale, constitue une préoccupation indispensable dans toute réflexion sur la problématique du développement. Il exerce ainsi des effets importants en amont et en aval sur l'économie d'un pays.

La ville d'Annaba 'la coquette', une perle du littoral Algérien, qui a souvent ouvert ses bras aux **touristes surtout pendant la saison estivale** et qui leurs a procuré un bon séjour dans les différents équipements d'accueil qui leurs sont destinés, paraît aujourd'hui chaotique. Elle enregistre un certain retard dans le domaine du tourisme, et ceci semble être le produit d'une déficience et d'une absence d'une stratégie de développement.





**Carte 1:** Le processus de glissement de la centralité  
(Source : Réalisée par l'auteur, juin 2011)

Cependant, les citoyens Bônois se trouvent notamment dans cette période de l'année confrontés à une série de problèmes liés à la mobilité, en plus de la pollution, les routes deviennent encombrées à cause de l'automobile des habitants et également des touristes, les plages sont saturées, les restaurants sont surchargés et les boulevards sont submergés de monde... etc.

Dans ces conditions, nous constatons un nombre important de bônois qui renoncent de sortir pour apprécier le bleu de la Méditerranée et la verdure des chaînes de l'Edough. Parallèlement aux points forts de la ville qui permettent d'impulser son développement subsistent toutefois de nombreux handicaps qui risquent de compromettre toute action économique ou limitent sa portée.

En effet, la ville d'Annaba 'complètement saturée' a du mal à répondre aux besoins de ses habitants, encore moins de ses touristes. *Les centres qui grandissent en tâche d'huile qui font*

*que les espaces résiduels chevauchent sur les territoires de communes qui ont tendance à se rejoindre, l'explosion urbaine désordonnée, l'accroissement des besoins en déplacements, dégradation du niveau de vie des citoyens Bônois, l'absence d'une équité territoriale, ... etc.*<sup>1</sup> Elle semble également avoir peu de maîtrise sur les mutations trop rapides.

La partie Sud « l'ancien centre » s'est graduellement dévaluée, régressée et dépossédée de ses fonctions laissant place à de nouveaux centres (**cf. carte 1, p. 3**) et à de nouveaux rythmes et cadres de vie. Ce processus de glissement et de renversement de la centralité entraîne une certaine dualité urbaine entre ce binôme et une paralysie des routes par la circulation des automobiles pendant les heures du retour des plages, essentiellement dans la **saison estivale**.

## **2.2. Positionnement.**

En tant qu'habitant et citoyenne de la ville d'Annaba, nous assistons dès lors à une juxtaposition et une cohabitation de deux nouvelles évolutions de la structuration de la ville, l'une normalisée par les instruments d'urbanisme et l'autre mise en mouvement à contre courant des orientations de ces derniers.

La ville d'Annaba est à l'épreuve du mouvement (changement urbain), cette réalité complexe entraîne à son tour de nouvelles formes de mobilité. La fluidité de ces derniers font à leur tour la cohérence urbaine de la ville et auront, sans doute, des impacts sur l'activité du tourisme à Annaba et également sur le bien-être de ses habitants et de ses touristes.

Les touristes venant de l'ensemble des wilayas avoisinantes du pays, en période estivale, ont engendré des difficultés importantes dans la circulation automobile et piétonne à l'intérieur de la ville d'Annaba et notamment sur la corniche qui est l'endroit le plus fréquenté. Les problèmes de congestion ont atteint un seuil critique et deviennent de plus en plus difficiles, auxquels la ville se heurte constamment.

## **2.3. Questionnement.**

- De ce fait, est-ce qu'on est dans le cas d'une dualité urbaine ou d'une complémentarité ?
- Ce dédoublement urbain, né malgré les instruments d'urbanisme, va-t-il créer un déséquilibre spatial ? est-il la source des dysfonctionnements constatés sur le réseau viaire ?
- Va-t-il dissocier ou réassocier la ville d'Annaba dans les années avenir ?

---

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 205.

- Peut-on rétablir une image cohérente, réaliste, lisible et compréhensible de la ville ?
- Les visiteurs s'imposent et imposent la visite dans le paysage urbain, par conséquent faudra-t-il comprendre et réfléchir l'urbain à l'épreuve de la visite ?
- Comment peut-on assurer une équité territoriale, une mobilité fluide et au même temps une qualité d'accueil et de séjours dans l'aménagement urbain de la ville d'Annaba afin que le touriste désire toujours y retourner et pour que le Bônois ne se sente plus exclu et encombré par ce visiteur ?
- Réussira-t-on à postériori à répondre aux besoins des déplacements des habitants et des touristes ?
- Quelle stratégie faudra-t-il adopter pour le développement économique de la ville ?
- Comment accroître l'influence de la ville d'Annaba pour lui redonner sa place de ville touristique ?
- Les urbanistes sont-ils réellement en train de penser la ville d'Annaba d'une façon globale ?
- Pourquoi finalement n'ont-ils pas réussi à structurer la ville d'une façon cohérente?
- Ne serait-il pas temps d'adopter une autre démarche ?
- Dans un souci de cohérence et d'équilibre du système, quelle démarche faudra-t-il suivre où la communication, la participation et l'information constitueraient les fondements d'une nouvelle approche plus équitable et plus globale d'un espace humanisé ?

De ce fait, pour mieux maîtriser les besoins réels des déplacements dans la ville d'Annaba, une étude approfondie, est en cours autour de l'installation d'un tramway. Ce dernier va essayer d'alléger la pression exercée particulièrement du côté des communes limitrophes (El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar,...) où les populations signalent quotidiennement les mauvaises conditions de transport mis en place par les transporteurs publics et privés.

De nos jours, un projet d'un viaduc fait aussi l'objet d'une étude qui a déjà été entamée. En effet, l'autorité locale, consciente des nombreuses difficultés résultant des problèmes de mobilité urbaine dans la ville d'Annaba, a essayé à travers ces projets structurants d'améliorer la qualité de vie du citoyen et du touriste.

- Ces projets structurants vont-ils impacter positivement sur la **mobilité, l'image de la ville** et par conséquent sur **le tourisme durable** ?

Ainsi, la problématique s'articulera autour de la question suivante :

### 2.3.1. Question principale.

*La ville d'Annaba en mouvement urbain, quel constat, quels atouts pour un tourisme durable ?*

### 2.4. Hypothèse.

« *Le tourisme durable à Annaba serait entravé par une mauvaise gestion urbaine conjuguée à un processus de mouvement urbain anarchique ».*

### 2.5. Objectifs.

Nous visons par cette recherche :

- Une structure urbaine favorable, une urbanisation plus raisonnée, une équité territoriale, et par conséquent un meilleur contrôle de l'expansion urbaine tenant compte du tourisme comme atout à exploiter dans le cadre du développement durable (économique, social, et environnemental), où le tourisme sera aussi une réponse dans la cohérence urbaine, objectif du projet urbain.
- Une mobilité urbaine pour tous, la cohérence urbaine de l'agglomération d'Annaba sera circonscrite dans l'amélioration de cette mobilité urbaine.
- Rendre Annaba plus attractive en favorisant un tourisme de qualité par le montage d'une cohérence urbaine à travers une mobilité flexible.
- Lancer une réelle réflexion urbaine et une véritable stratégie de développement économique de la métropole d'Annaba.
- L'intégration de la ville d'Annaba dans le marché international du tourisme.
- L'exploitation du secteur du tourisme comme opportunité pour la création de l'emploi.
- Reconquérir, améliorer et coller une bonne image à la ville d'Annaba en utilisant toutes ses ressources pour le développement ou l'amélioration du cadre de vie (bien-être et confort) des Bônois et des touristes.
- Réviser les démarches, les méthodes et les outils d'approche utilisés jusqu'à ce jour, en Algérie pour laisser place à la démarche du projet urbain, une nouvelle manière de gérer la ville.

## 3. Méthodologie.

Pour pouvoir traiter la thématique du tourisme et de la cohérence urbaine dans sa globalité, pour répondre à la problématique de l'instabilité du système urbain, nous approchons le développement inégal des territoires ainsi que la persistance des turbulences territoriales et

tout ce qu'ils auront comme incidences sur la qualité de vie et le bien-être des habitants de la ville d'Annaba à priori et à postériori.

Pour pouvoir également répondre aux questions soulevées, confirmer ou infirmer l'hypothèse prédéfinie et pour concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante :

D'abord, nous allons appréhender la ville d'Annaba dans sa globalité : passer d'une approche sectorielle et fragmentée à une démarche multi échelles, transversale et systémique qui permet de prendre en compte les diverses dimensions de la ville (**la démarche ; projet urbain**).

Vu les multiples enjeux stratégiques et durables portés en l'utilisation de la démarche du projet urbain et parallèlement à l'inefficacité de l'approche urbaine actuellement utilisée en Algérie, nous allons mettre l'accent sur la possibilité d'utilisation d'une nouvelle stratégie urbaine pour répondre aux problèmes du tourisme à Annaba, qui est dans un système fermé tributaire de la cohérence urbaine amarrée, à son tour au mouvement urbain (mobilité, glissement de la centralité,..).

En outre, nous essayerons à travers ce mémoire de comprendre et d'intégrer une nouvelle pensée urbanistique qui répond aux exigences du développement durable par « la démarche ; projet urbain » comme outil urbain efficace, flexible et durable dans la planification urbaine Algérienne.

A cet effet nous nous basons sur le **diagnostic** : Sur le terrain (constat et analyse), dans la démarche projet urbain, le diagnostic est essentiel, nous effectuerons d'abord un état des lieux ou un constat, sur la ville d'Annaba en relation avec le phénomène observé, ensuite nous l'analyserons.

La méthodologie met en avant la réalité du terrain face aux phénomènes urbains et *la fiabilité d'une recherche scientifique dépend de la manière d'organiser les outils de la méthode qui représentent les instruments de mesure.*<sup>1</sup> Sans perdre de vue l'importance du choix de l'outil car « *la question du choix de l'outil améliore la capacité à fournir les données nécessaires pour valider l'hypothèse* »<sup>2</sup>, c'est pourquoi notre méthodologie associe plusieurs démarches :

<sup>1</sup> Maurice ANGERS in Nassira BENHASSINE-TOUAM, Belkacem LABII, « Une stratégie verte dans un urbanisme de sante et de bien-être à Constantine : Une Approche Méthodologique », in revue Sciences & Technologies, Université Mentouri de Constantine, juin 2011, p. 27.

<sup>2</sup> Idem.

### 3.1. Méthodes suivies.

Notre démarche scientifique est orientée par un ensemble de méthodes et techniques qui guident cette recherche, ainsi nous explorons les méthodes suivantes :

- L'approche théorique, à travers un état des savoirs, et une analyse conceptuelle par les concepts-outils ;
- La méthode analytique par une analyse de contenu ;
- La méthode analytique, par l'analyse des modèles ;
- La méthode AFOM ou SWAT;
- La méthode d'enquête, à l'aide de trois outils : l'observation, l'interview et le questionnaire.

#### 3.1.1. L'approche théorique (concept-outils).

Nous donnons des définitions brèves aux principaux concepts tirés de l'hypothèse qui seront décomposés en dimensions et approchés ultérieurement :

##### - Concepts questionnés.

- **Gestion Urbaine : (comment)**. Dans la gestion se situe de la stratégie d'administrer ; gouvernance et (gouvernance urbaine), citoyenneté, renouvellement urbain ; amélioration urbaine, revalorisation des friches urbaines, grands ensembles, ZHUN, de la trame verte (espaces de loisirs), de la trame bleu (oued, mer, plages), port, ..., d'où le Projet Urbain comme pensée, démarche stratégique, processus, gestion différenciée, ..., projets structurants, opportunité, ...

- **Mouvement Urbain : (quoi)**. Ce qui bouge dans l'espace et le temps, urbanisation, étalement, mobilité urbaine, glissement du centre, mouvement humain et NTIC (virtuel), pôles, ..., réseaux et voies de déplacement.

- **(Tourisme)( Durable) : (pourquoi, comment)**. Il oriente vers le bien-être dans une vision humaniste et futuriste, efficacité économique, équité sociale (création d'emplois), héritage culturel, et efficacité environnementale (qualité de vie, cadre de vie), lié à la Mondialisation, métropolisation, touristification, compétitivité, attractivité, vitrine et image de marque, ...

##### - Dimensions des concepts.

- **Gestion urbaine** : politique, spatiale, technique, urbanistique, architecturale, sanitaire, culturelle, environnementale, esthétique...

- **Mouvement Urbain** : (spatio-temporelle) temporelle (historique), spatiale, humaine.

- **Tourisme Durable**: économique, sociale, culturelle, environnementale, politique, spatio-temporelle, ...

### - Analyse conceptuelle (relation entre les concepts).

Dans l'hypothèse supposée : « le tourisme durable à Annaba serait entravé par une mauvaise gestion urbaine conjuguée à un processus de mouvement urbain anarchique », nous notons deux variables et des relations d'articulation entre les concepts.

- (Variable dépendante **a**) : le tourisme durable à Annaba. (01) concept : **tourisme durable**, lié aux concepts de la variable (**b**) par une relation de vérification.

- (Variable indépendante **b**) : une mauvaise gestion urbaine conjuguée à un processus de mouvement urbain anarchique. Les (02) concepts : **gestion urbaine** et **mouvement urbain**, sont raccordés par une relation de construction.

Enfin, c'est par la vérification que nous articulerons tous les concepts de l'hypothèse du type bi variée à effet causal : (*serait entravé par*)

### 3.1.2. La méthode analytique par une analyse de contenu.

Une lecture analytique d'articles de journaux, de documents scientifiques, de textes de lois, réglementations, des ouvrages, des thèses de magister et de doctorat, ..., des plans et schémas de la planification (SDAM, SCU, etc.), ...

### 3.1.3. La Méthode analytique à travers l'analyse des modèles.

L'approche théorique sera suivie par une étude analytique. Cette dernière se manifeste à travers l'analyse des modèles en matière du tourisme en Algérie à travers Alger, au Maroc (pays voisin) via Tétouane, Paris, Grenoble, Marseille des villes françaises, et enfin, Delhi en Inde. Ceci en relation au mouvement urbain, glissement du centre et cohérence urbaine.

Cette méthode analytique nous permettra également, à l'instar de l'analyse de quelques expériences concrètes utilisant le projet urbain, de mieux connaître les évolutions des rythmes urbains et ressentir leurs effets sur l'organisation des villes afin de concilier mouvement urbain et mobilité urbaine, qualité de vie et tourisme durable.

Dans un diagnostic partagé (constat et analyse), outil d'aide à la décision, dans la démarche du projet urbain, nous solliciterons les méthodes suivantes:

### 3.1.4. La Méthode systémique AFOM.

AFOM qui est une méthode systémique, un acronyme signifiant Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces. SWOT, en anglais, est un acronyme de Strengths, Weaknesses,

Opportunities, Threats<sup>1</sup>. C'est une technique d'analyse, aujourd'hui, très répandue et appliquée à plusieurs types d'organismes, des institutions aux entreprises.

*L'analyse AFOM (SWOT) permet de mettre en évidence les atouts et les faiblesses du site et d'identifier les opportunités et les menaces présentes à l'extérieur, dans le contexte où l'on opère.*<sup>2</sup> Ainsi, cette démarche sera abordée par une série de questions, telles que :

- A. (ATOOUTS) : De quelles ressources la ville d'Annaba dispose-t-elle dans une perspective de développement local ? ...
- F. (FAIBLESSES) : Quels sont les écarts à corriger pour faire face à ce processus de développement local ? ...
- O. (OPPPRTUNITES) : Quelles opportunités visons-nous par nos décisions ? ...
- M. (MENACES) : Quelles contrariétés faudra-il affronter ? ...

Nous sollicitons aussi la méthode d'enquête qui est une méthode qualitative et quantitative.

### 3.1.5. La Méthode d'enquête.

Cette méthode possède trois techniques ou outils : nous aurons à les exploiter tous ensembles, comme nous pourrions utiliser uniquement un seul ou deux outils, l'observation et le questionnaire; l'observation et l'interview ; le questionnaire et l'interview.

-L'observation, *guide de l'hypothèse et surtout un outil de vérification empirique, l'opération par laquelle les prédictions sont confrontées avec la réalité,*<sup>3</sup> est directe perçue à partir de l'environnement à différentes échelles (locale, nationale), et indirecte, à travers les médias, journaux, documentaires, romans....

-L'entretien (interview).

-Le formulaire du questionnaire, dans notre cas d'étude, nous utilisons les deux types de questionnaire : le questionnaire auto-administré qui est rempli par les enquêtés, ainsi que le questionnaire-interview qui est rempli par l'enquêteur (chercheur). Les questions si elles ne sont pas fermées (par oui ou non), elles sont ouvertes (à des réponses multiples).

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU d'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », op. cit. p.205.

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Nassira BENHASSINE-TOUAM, Belkacem LABII, « Une stratégie verte dans un urbanisme de sante et de bien-être à Constantine : Une Approche Méthodologique », op. cit. p. 28.



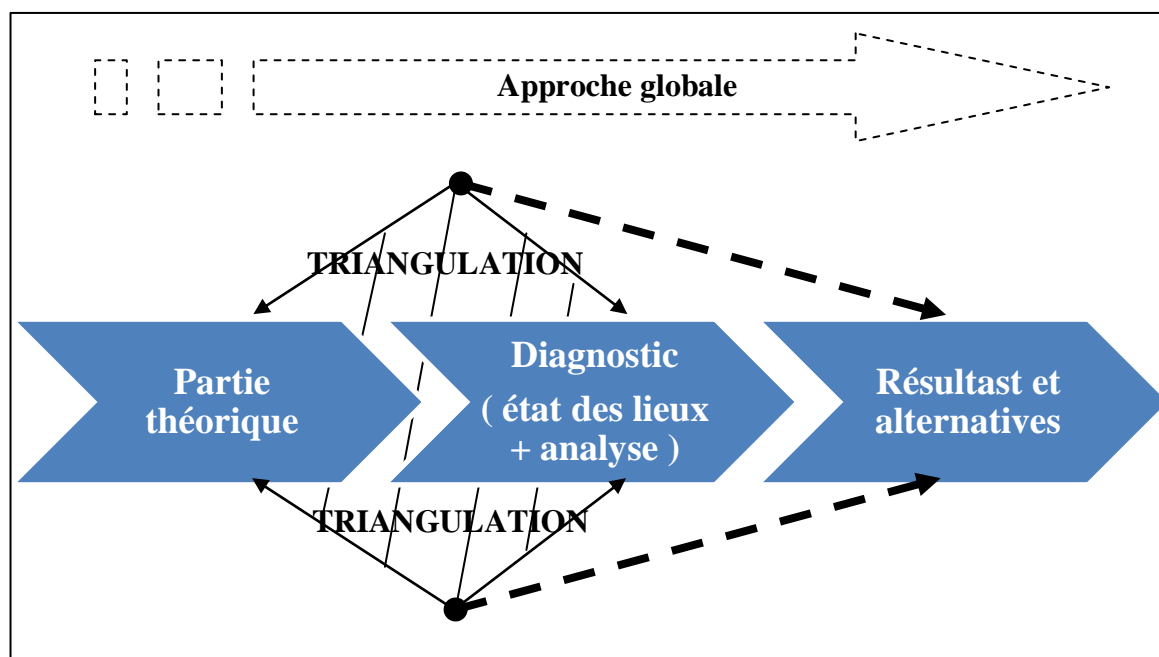
### 3.1.6. Résultats (validation de l'hypothèse).

La triangulation se définit comme une démarche où l'on croise différentes approches d'un objet de recherche, dans le but d'augmenter la validité et la qualité des résultats obtenus.<sup>1</sup> La triangulation par multiplication des sources d'information peut se mettre en œuvre à différents niveaux :<sup>2</sup>

- La triangulation théorique correspond au fait d'utiliser plusieurs modèles d'analyse, plusieurs cadres théoriques pour lire et expliquer les phénomènes observés.
- La triangulation de l'investigation implique la participation de plusieurs chercheur-e-s, qui observent les mêmes phénomènes.
- La triangulation des données se réalise par le recueil de données à différents moments, lieux et/ou auprès de différentes personnes ou groupes de personnes.

Nous nous situons dans la triangulation méthodologique, celle-ci est accomplie, si différentes méthodes sont mises en œuvre dans la recherche, et c'est notre cas.

Enfin, nous procéderons à la triangulation (un croisement) pour comparer, coordonner entre la théorie, les modèles analysés et les résultats du terrain révélés par le diagnostic, ensuite vérifier, confirmer ou infirmer notre hypothèse (figure 1) afin de mettre des scénarios, en débat.



**Figure 1 :** Triangulation, résultats et alternatives  
(Source : Réalisée par l'auteur)

<sup>1</sup> « *Rigueur, qualité de l'analyse et triangulation* », [En ligne] consulté le 27 Août 2012, URL : [http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.gonin\\_a&part=146620](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.gonin_a&part=146620)

<sup>2</sup> Idem.

#### 4. Structure du mémoire.

L'intitulé du mémoire « *Annaba à l'épreuve du mouvement urbain : pour un projet urbain de tourisme durable »), ainsi que les titres de ses parties et chapitres sont construits à partir des concepts soulignés qui balisent et guident le travail tout le long d'un parcours de recherche.*

Ce travail d'initiation à la recherche commence explicitement par une **introduction générale**, celle-ci englobe la problématique et la méthodologie avec toutes ses exigences pour la fiabilité des résultats. Cette étude se présente sous la forme de deux parties, chaque partie contient autant de chapitres.

-Une **1ère partie théorique** intitulée « *le projet urbain; une gestion urbaine, un dispositif ouvert au Mouvement urbain, au tourisme durable »), qui est essentiellement théorique, est confortée par un chapitre d'analyse de modèles comme support à la théorie. Nous agencions les trois chapitres de cette partie ainsi :*

**-Chapitre I :** *Le projet urbain : une gestion urbaine dans le mouvement urbain.*

**-Chapitre II :** *le tourisme durable ; une image de marque face à la mondialisation/ démarche de marketing.*

**-Chapitre III :** *Gestion urbaine, mouvement urbain et tourisme durable ; modèles de projet de ville, projet de société.*

-Une **2ème partie analytique** qui marque principalement nos investigations sur le terrain, sous le titre « *Diagnostic partagé sur le mouvement urbain et le tourisme à Annaba ; outil d'aide à la décision pour une ville touristique »), elle est composée de trois chapitres comme suit :*

**-Chapitre IV :** *Un état des lieux sur le mouvement urbain à Annaba.*

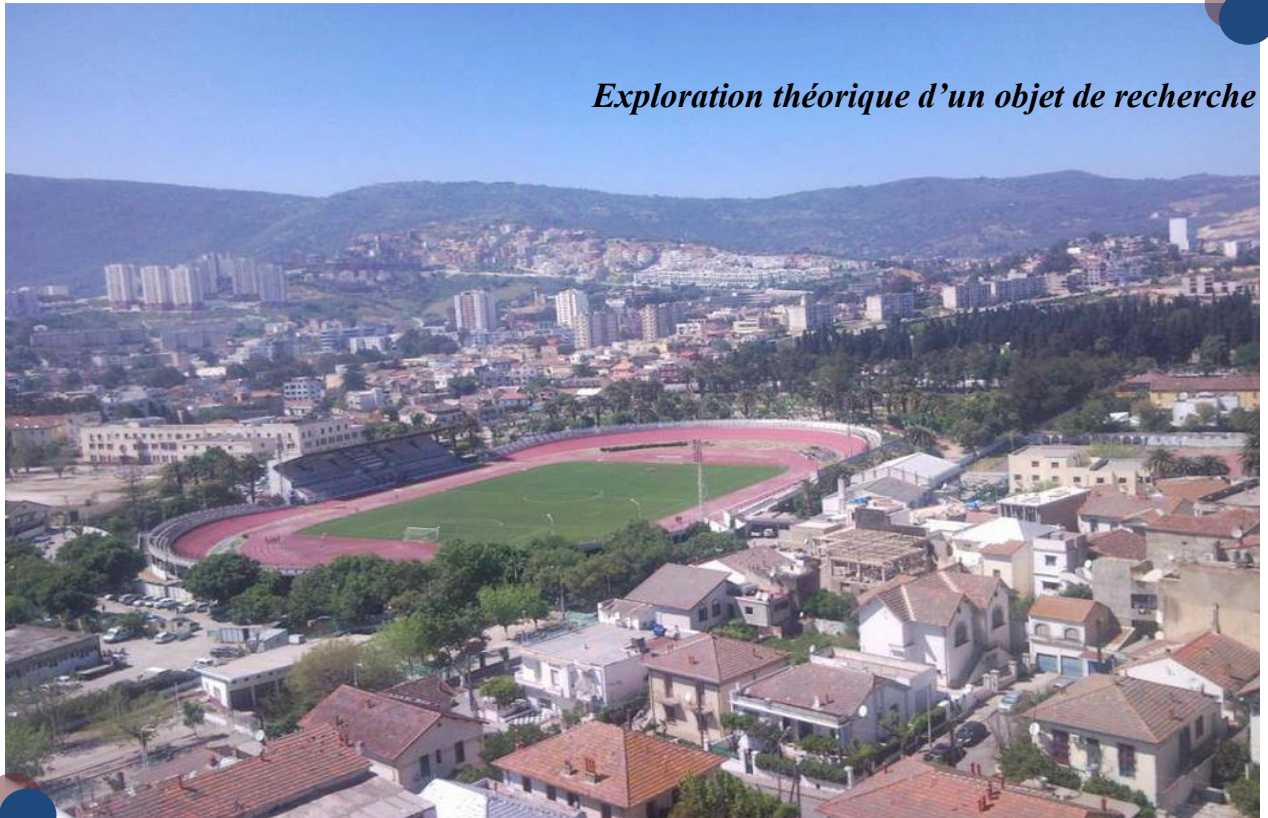
**-Chapitre V :** *Le tourisme dans le mouvement urbain à Annaba: faiblesses et atouts.*

**-Chapitre VI :** *Un projet urbain pour un tourisme durable à Annaba, vision prospective et scénarios.*

Le travail est enfin ficelé par une conclusion générale, un glossaire, une bibliographie et des documents annexes.

## **PREMIERE PARTIE.**

**« LE PROJET URBAIN; UNE GESTION URBAINE, UN DISPOSITIF OUVERT AU MOUVEMENT URBAIN, AU TOURISME DURABLE ».**



*Exploration théorique d'un objet de recherche*

- ☐☐☐ → **CHAPITRE I :**  
**LE PROJET URBAIN : UNE GESTION URBAINE DANS LE MOUVEMENT URBAIN.**
- ☐☐☐ → **CHAPITRE II :**  
**LE TOURISME DURABLE ; UNE IMAGE DE MARQUE FACE A LA MONDIALISATION/ DEMARCHE DE MARKETING.**
- ☐☐☐ → **CHAPITRE III :**  
**GESTION URBAINE, MOUVEMENT URBAIN ET TOURISME DURABLE ; MODELES DE PROJET DE VILLE, PROJET DE SOCIETE.**

**-PREMIERE PARTIE : LE PROJET URBAIN; UNE GESTION URBAINE, UN DISPOSITIF OUVERT AU MOUVEMENT URBAIN, AU TOURISME DURABLE .**

**Introduction de la première partie.**

Nous entamons cette recherche par un état des savoir pour la compréhension des différents concepts et notions utilisés dans l'ordre, tel que : mouvement urbain, mobilité urbaine, tourisme durable, cohérence urbaine, projet urbain, ... En revanche, au-delà de simples définitions, nous essayerons d'analyser et de placer chaque concept par rapport au contexte de son apparition, tout en mettant l'accent sur son évolution actuelle dans le monde.

La ville est à la conquête du monde et partout, elle gagne du terrain. Comme le rappelle Brigitte LAMY<sup>1</sup>, *le monde s'urbanise* et cette urbanisation, en cours plus particulièrement dans les pays en voie de développement, *est un phénomène sans précédent dans l'histoire de l'humanité, tant par son ampleur que par sa rapidité*. Dès lors, les espaces urbains sont en mouvement et entrent ainsi dans un processus de changement continu sous les contraintes de multiples acteurs et phénomènes.

A cet effet, ces espaces sont en mutation (ils ne cessent de changer) et par conséquent ils se métamorphosent. D'ailleurs, ils *s'inscrivent depuis les années 1970, dans un contexte de profondes transformations territoriales, caractérisées par la formation d'espaces de plus en plus étalés dans les couronnes urbaines périphériques*<sup>2</sup>. Selon Michel BASSAND<sup>3</sup>, *phénomène urbain et mouvement sont quasiment synonymes : croissance urbaine, urbanisation, exode rural, immigration étrangère*. Donc, mouvement migratoire, éclatement urbain, étalement du tissu urbain, dédoublement du centre, ... sont étroitement et dynamiquement liés.

En effet, les villes, de plus en plus difficiles à délimiter, *s'étalent de plus en plus loin, et grignotent les espaces ruraux, où de nouvelles populations, aux pratiques bien différentes du passé, viennent s'installer. Cet éparpillement urbain crée ainsi une véritable mutation des fonctions urbaines et modifie en profondeur l'architecture du territoire. Aussi ce phénomène*

---

<sup>1</sup> Brigitte LAMY, « *l'exemple de la ville de Querétaro au Mexique* », Revue canadienne des sciences régionales, 2000, p. 329.

<sup>2</sup> Lauren ANDRES et Béatrice BOCHET, « *La mutabilité à l'épreuve de la durabilité ou comment relire la réutilisation des territoires urbains délaissés sous le couvert de la ville durable* », XIIIe colloque de l'ASRDLF Grenoble-Chambéry, 11, 12, 13 juillet 2007, p. 02.

<sup>3</sup> Michel BASSAND, « *L'urbain en mouvement* », 2001, [En ligne] consulté le 07 Octobre 2013 URL [http://www.ville-enmouvement.com/interventions/michel\\_bassand.pdf](http://www.ville-enmouvement.com/interventions/michel_bassand.pdf).

*urbain s'amplifie grâce à un développement massif de la motorisation depuis plus d'une quarantaine d'années, qui engendre une pratique beaucoup plus intense de la mobilité<sup>1</sup>.*

Cette évolution, souvent incontrôlée, et ce mouvement urbain présentent, selon Elodie GOUARDIN<sup>2</sup>, *un certain nombre de risques pour l'avenir des villes et des populations*. D'après elle, une sorte de « *cercle vicieux* » du développement urbain basé sur le phénomène de mobilité se met en place. Ainsi, la ville, qui devient de plus en plus *difficile à appréhender aussi bien en termes de formes que de fonctions*,<sup>3</sup> évolue très rapidement laissant les spécialistes souvent *perplexes*,<sup>4</sup> face aux difficultés liées à son fonctionnement. Ces entraves *se font de plus en plus sentir : congestion de la circulation, déficience des transports en commun...etc.*<sup>5</sup>

Selon Jean-Pierre ORFEUIL, un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexe. D'après lui « *puisque la ville est complexe, la mobilité dans la ville l'est aussi, puisque la ville est transversale, la mobilité l'est aussi. La réflexion sur la mobilité doit être ainsi intimement liée à la réflexion sur la ville. Il faut reconnaître que les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement, que les transports occupent un temps important de l'activité des individus et que les transports influencent l'environnement urbain* ». Ainsi, la mobilité et la ville ne peuvent être dissociées : *Pour comprendre la mobilité, il faut aussi comprendre la ville<sup>6</sup>* et vice-versa.

La mobilité urbaine, selon Lionel CLEMENT<sup>7</sup>, constitue un sujet qui *attire de plus en plus l'attention des médias et des citoyens confrontés quotidiennement aux difficultés de déplacement*. Ces problèmes du transport en milieu urbain sont considérés comme des *casse-tête pour les responsables politiques*,<sup>8</sup> ainsi que pour les chercheurs de toutes les disciplines de différents pays. *L'augmentation de la circulation automobile et les problèmes qui en découlent deviennent de moins en moins acceptables pour beaucoup de pays<sup>9</sup>*. Ces derniers sont de plus en plus nombreux à *s'inquiéter des conséquences néfastes du développement des transports routiers*

<sup>1</sup> Elodie GOUARDIN, « *Etalement urbain et mobilité : Quel avenir pour nos territoires?* (Etude d'un cas français) », Communication présentée lors du Colloque « *La ville. Un lieu et des milieux.* » Montréal, les 28 et 29 avril 2008, p. 01.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Jean-Pierre ORFEUIL, « *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel* », Séminaire international, Juin 2001.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Saïd SAFRI, « *Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel* », 5 fév. 2008, P 01.

<sup>6</sup> Jean-Pierre ORFEUIL, « *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel* », Séminaire international, Juin 2001, p. 03.

<sup>7</sup> Lionel CLEMENT, « *Une histoire synthétique des transports urbains en France de 1880 à 1997* », in *Transports*, n° 386, nov.-déc. 1997.

<sup>8</sup> Pierre GRISON, « *Le scooter électrique; mythe ou réalité ?* In : *Les deux-roues et la ville* », in *Cahiers du CREPIF*, n° 51, juin 1995, p. 131.

<sup>9</sup> Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), « *Transports urbains et développement durable* », Paris, CEMT, 1995, p. 268.

en matière d'accidents et de pollution<sup>1</sup> et s'efforcent ainsi de soutenir des formes de mobilité qui soient le moins nuisibles possibles pour l'environnement et profitable pour un développement harmonieux de la ville<sup>2</sup>. En effet, penser le caractère durable de la mobilité, c'est penser aux générations futures et à la ville de demain et en favorisant une mobilité durable, on assure le maintien dans le temps de la mobilité<sup>3</sup>. Geneviève BRUNET-JOLIVALD et Roger de TREGOMAIN rangent la mobilité fluide parmi les clés de l'urbanité et de la performance des agglomérations, selon eux « se déplacer dans de bonnes conditions, par nécessité ou par convenances, est pour chaque citoyen un essentiel de la vie quotidienne. »<sup>4</sup>

Il est utile de rappeler que *l'essor du tourisme est indissociable de la généralisation de l'automobile et de l'amélioration de l'accessibilité du territoire depuis les années cinquante*<sup>5</sup>. D'après Ghislain DUBOIS<sup>6</sup>, « si les touristes se rendent majoritairement en voiture sur leur lieu de vacances, la destination concernée connaîtra probablement des problèmes d'encombrements ». Par ailleurs, les touristes perturbent sans doute la vie locale des habitants et ces derniers ont parfois l'impression de connaître un envahissement estival, surtout lorsque la saison touristique suit une période de calme hivernal<sup>7</sup>. Cette tension entre touristes et populations locales fait peser de sérieuses contraintes sur le développement cohérent d'une agglomération et présente par ailleurs de nombreux risques pour l'avenir des villes (cf. p. 4).

Ainsi, dans un souci de planification durable et dans une perspective de développement durable (objectif incontournable pour l'avenir des villes), il convient de prendre maintenant des décisions qui permettront de satisfaire les besoins de mobilité des citoyens<sup>8</sup> et des touristes. Du fait aussi que la mobilité, selon Jean-Pierre ORFEUIL<sup>9</sup>, n'est pas qu'une question de transport mais possède une dimension sociale importante. Cela signifie qu'il est nécessaire de replacer l'individu au centre de la réflexion ou, dans tous les cas, de ne pas l'écartier de la réflexion. Par ailleurs, le problème des transports des citoyens est une des clefs du développement économique

<sup>1</sup> J. SHORT, « Transport et développement durable », in *Naturopa*, n° 78, 1995, p. 23.

<sup>2</sup> Jean-Pierre ORFEUIL, « La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel », Séminaire international, Juin 2001, p. 04.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Geneviève BRUNET-JOLIVALD, Roger de TREGOMAIN, « Ville en mouvement : stratégies urbaines & transports, dossier documentaire », 19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme 16-17-18 décembre 1998 – Bordeaux, p. 07.

<sup>5</sup> Ghislain DUBOIS, « Dossier sur le tourisme et le développement durable en méditerranée », Athènes, 2005.

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC) / Ministère de l'équipement, des transports et du logement (METL), à la demande de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), « Transports et environnement », 1998, p. 15.

<sup>9</sup> Jean-Pierre ORFEUIL, « La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel », Séminaire international, Juin 2001, p. 01-04.

*et environnemental harmonieux des grandes villes*<sup>1</sup> et il est aussi un élément fondamental de l'essor touristique.

Suivant Line BERGERY<sup>2</sup>, le tourisme est aujourd'hui un facteur de développement potentiel très important, il *apparaît comme un axe stratégique d'une politique d'aménagement urbain qui se doit de proposer tout à la fois une offre compétitive visant à rencontrer les attentes des visiteurs et contribuant positivement au développement de la ville et au bien-être de ses habitants*<sup>3</sup>. En février 2008, le Président Algérien Abdelaziz Bouteflika, a déclaré aux participants des Assises du Tourisme que : *« Le tourisme doit être une priorité nationale pour l'Algérie et il y a de nombreuses attentes de la part des algériens dans ce domaine. Il est devenu impératif de pousser le développement du secteur touristique, sachant que l'Algérie exporte actuellement plus de touristes qu'elle n'en reçoit »*<sup>4</sup>. Ainsi, le tourisme, *forces motrices de développement durable*<sup>5</sup>, est devenu en Algérie une priorité nationale.

En effet, il *peut jouer un rôle déterminant en tant que secteur moteur du développement économique et social d'une métropole*<sup>6</sup> comme Annaba. Cependant, considéré comme secteur, le tourisme présente en Algérie, un retard considérable par rapport aux pays du Maghreb ; à savoir le Maroc notamment la Tunisie.

Pour parvenir à rattraper ce retard, *nous devons nous munir d'outils de planification et d'actions adéquats*<sup>7</sup>. Du fait qu'il *traite simultanément et avec la même force, l'aspect, économique, social, paysager...etc.*,<sup>8</sup> le projet urbain est *un cas unique qui répond à une situation locale particulière, ayant ses propres objectifs spécifiques et s'inscrivant dans une temporalité propre, selon une démarche en continuelle évolution et selon une logique de débat*<sup>9</sup>. A cet effet, la démarche du projet urbain, en tant que pratique planificatrice ouverte et souple, semble être la démarche la plus appropriée pour agir sur la ville.

<sup>1</sup> Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) de la Direction générale de l'urbanisme, « *ville et transports* », 1993, p 33.

<sup>2</sup> Line BERGERY, « *Le tourisme durable au Vietnam* », Université Du Sud-Toulon Var, Faculté de Lettres & Sciences Humaines, 2008, p. 41.

<sup>3</sup> Direction générale des entreprises Unité «Tourisme», « *Pour un tourisme urbain de qualité :La gestion intégrée de la qualité (GIQ) des destinations touristiques urbaines* », Bruxelles, 2000, p. 04.

<sup>4</sup> Mohamed Lamine BELBACHA, « *La capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un tourisme durable : -Cas de Constantine-* », Juin 2011, p. 03.

<sup>5</sup> Ghislain DUBOIS, « *Dossier sur le tourisme et le développement durable en méditerranée* », Athènes, 2005, p. 2.

<sup>6</sup> Mohamed Lamine BELBACHA, « *La capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un tourisme durable : -Cas de Constantine-* », op. cit.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Mohamed Lamine BELBACHA, « *La capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un tourisme durable : -Cas de Constantine-* », op. cit. p. 32.

<sup>9</sup> Sihem BOUCHERIT, « *L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles (un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique)* », 2005, p. 69.

Après avoir discerné vaguement ce que pensaient plusieurs auteurs à propos des concepts clés relatifs à notre thème de recherche. Nous allons au cours de cette première partie analyser ces concepts et essayer par la suite d'établir la relation qui existe entre le tourisme durable, la démarche du projet urbain et le mouvement urbain.

Le thème du tourisme durable mais à l'épreuve du mouvement urbain envenimant l'image de la ville et la mobilité urbaine, est incontestablement lié à la cohérence urbaine conduite, à son tour, par la gestion urbaine. Ce sujet en vogue, rarement abordé jusqu'à présent, nous interpelle avec un grand intérêt.

Nous nous y penchons, dans l'espoir de reconduire quelques pistes de recherches exploratoires, et de contribuer à un apport de connaissances le concernant dans une démarche du projet urbain. Cependant, trois chapitres structurent cette première partie :

- Le premier chapitre développe deux de nos concepts clés. D'abord, Nous nous intéressons à la démarche du Projet Urbain, pour étudier ensuite, le mouvement urbain dans ses dimensions : spatio-temporel et démographique, qui sont observables à partir de la mobilité urbaine, le glissement du centre ... Nous nous intéressons aussi à la cohérence urbaine comme objectif principal du Projet Urbain par les projets structurants et la gestion urbaine.

- Le deuxième chapitre est dédié au concept tourisme durable dans ses dimensions : économique, sociale, culturelle et environnementale, face aux enjeux économiques imposés par la mondialisation d'où les notions de 'touristification' et 'compétitivité' dans la démarche marketing, un aspect méthodologique du projet urbain.

- Non loin des exigences du développement durable, le troisième chapitre, nous sert de support à partir des exemples de villes analysées, quant à la démarche du projet urbain, une manière stratégique de gérer le mouvement urbain anarchique et incohérent pour la durabilité du tourisme.



## **-CHAPITRE I : LE PROJET URBAIN : UNE GESTION URBAINE DANS LE MOUVEMENT URBAIN.**

### **Introduction.**

Le projet urbain : une gestion urbaine dans le mouvement urbain, pourquoi? Afin d'y répondre, nous allons vers la recherche dans son aspect fondamental (théorique). Nous nous appuyons sur les théories qui sont le socle et le fondement, de toutes les méthodes, elles sont liées à la conceptualisation. La définition des concepts clés est, d'une grande utilité pour tout travail de recherche. Ainsi, pour mener à bien notre recherche, nous allons d'abord définir, dans ce premier chapitre de la première partie, des trois notions nécessaires à la compréhension et à l'appréhension de notre sujet, les deux notions : Projet urbain (gestion urbaine), et mouvement urbain :

- Qu'est ce qu'un projet urbain ?
- Pourquoi, le projet urbain comme gestion urbaine ?
- Qu'est ce qu'un mouvement urbain ? Ce terme semble ambigu.

A priori, le mouvement urbain est un concept qui couvre plusieurs dimensions, principalement : spatiale et temporelle. Il exprime le dynamisme après un arrêt initial (un point, un centre)..., et il est associé à plusieurs notions : le changement, la transformation, l'évolution, la mutation, ...l'altération même). Ses indicateurs seraient, mobilité urbaine, glissement du centre, projet structurant, cohérence urbaine, .... Ainsi, le projet urbain et le mouvement urbain se croisent quelque part. C'est ce que nous comptons discerner dans ce chapitre.

### **I.1. Le projet urbain : outil du Développement Durable.**

Actuellement, les villes, lieu de concentration de l'humain, connaissent un ensemble de dysfonctionnements communs qui sont le fruit des imperfections de la planification urbaine. Se différenciant de cette dernière, le projet urbain, est une pensée qui exprime durabilité, efficacité, pertinence et démocratie. Daniel PINSON le définit bien dans le quatrième principe du projet urbain, comme étant une *pensée dans un équilibre du court terme et du long terme, et non dans l'urgence ou l'utopie (saisir les opportunités du moment sans compromettre les ressources du*

présent pour les besoins de l'avenir : “ **développement durable** ”<sup>1</sup>. C'est un outil flexible de la démarche développement durable qui prend en considération plusieurs dimensions, à savoir :

- la dimension sociale se situe dans le fait que, *le projet urbain influence la population, qui constitue en grande partie la base de l'électorat, du territoire où le projet urbain intervient. Les élus, qui ont un pouvoir considérable dans le processus de décision du projet, ne peuvent pas ignorer l'impact de celui-ci dans le sens où le projet urbain s'opère à l'égard de son acceptabilité sociale*<sup>2</sup>.

- la dimension économique est agencée car des *enjeux économiques sont souvent attachés au territoire où intervient le projet urbain. Dans le cas où le projet urbain est conçu comme une stratégie de marketing urbain, on peut notamment constater l'articulation de projet avec les enjeux économiques*<sup>3</sup>.

-la dimension culturelle, contenue dans la production urbaine en tant que résultat du projet urbain, *apparaît souvent à travers sa forme architecturale et paysagère, et cette manifestation visuelle est le moyen efficace de présenter le projet urbain et son résultat au public. Le projet urbain exprime ainsi sa dimension culturelle*<sup>4</sup>.

A cet effet, la pluralité des acteurs et la multiplicité des dimensions déterminées par le développement durable conduisent le caractère (la pensée) du projet urbain.

### **I.1.1. Le projet urbain : une démarche intégrée du Développement Durable.**

Le projet urbain, s'inscrivant dans une histoire, *dans des usages et dans des jeux d'acteurs qu'il prend en compte*, est un processus spécifique qui *aborde les conflits d'intérêts et les résout dans l'élaboration du projet qui vise l'accroissement des ressources urbaines et la réduction des inégalités dans l'accès à ces ressources*<sup>5</sup>.

Prenant en considération la totalité des dimensions du développement durable, ces dernières sont intégrées; *le projet urbain est pensé dans la totalité de ses dimensions, intégrées (et non sectorialisées), appréhendées à travers leur interaction (le politique, l'économique, le social, le culturel, le technique) et non dans l'une de ses dimensions (seulement économique, ou*

<sup>1</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », [En ligne] consulté le 21 Février 2013 URL <http://daniel.pinson-urb.perso.sfr.fr/repgen/PrincProjUrbDP.pdf>

<sup>2</sup> Stéphane TONNELAT, « *L'usage des technologies de l'information et de la communication dans la démarche du projet urbain* », Institut d'Urbanisme de Paris, 2008, p. 06.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Tewfik GUERROUDJ, « *Le projet urbain* », in Rachid SIDI BOUMEDINE, « *L'urbanisme en Algérie ; Echech des instruments ou instruments de l'échech ?* », éditions : Les alternatives urbaines, Alger, 2013, p. 162.

*technique ou esthétique...).*<sup>1</sup> Conjointement, il prend en compte toutes les dimensions, nécessairement, la dimension économique, culturelle et les relations sociales.

Dans ce sens, le projet urbain, en vue d'un développement urbain durable, valorise les partenariats entre le public et le privé et également entre le social et le spatial.

### **I.1.2. Le projet urbain : une démarche de consensus et négociations.**

Une démarche d'écoute et de dialogue avec la totalité des acteurs de la ville, d'où l'anticipation, non imposable, *le consensus<sup>2</sup> plutôt que l'imposition ou le conflit*<sup>3</sup> puisqu'il crée le climat de confiance, solidarité, transparence, participation citoyenne, tout est fait par l'utilisateur et pour l'utilisateur, pour l'intérêt collectif : *les intérêts communs plutôt que l'intérêt public ou général.*<sup>4</sup> Le projet urbain est réversible : ouvert aux transformations et aux débats, plus créatif, attentif aux petits soucis du quartier, proximité par l'écoute et par l'échange, augmente les services, améliore l'usage, prend en compte l'implication, système de décision non linéaire, investissement, négociation, concertation, et partenariat : *le partenariat plutôt que l'addition d'initiatives disjointes,*<sup>5</sup> applicable partout et à toutes les échelles, globale, ponctuel et évolutif.

Ce processus participatif, concerté et négocié, vise à travers sa démarche à *l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, ..., administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision)*<sup>6</sup>.

Cette nouvelle approche, qui rompt incontestablement avec la gestion traditionnelle, sectorielle, linéaire et dépassée, figure parmi les disciplines qui empruntent le management de projet au domaine de l'entreprise.

---

<sup>1</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op.cit.

<sup>2</sup> *Consensus* « n.m (mot latin). Accord entre plusieurs personnes ». Le Petit Larousse, Distributeur exclusif au Canada : Messagerie ADP, 1751 Richardson, Montréal (Québec), ISBN 2-03-530403-2, 2002, p. 251.

<sup>3</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op.cit.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> « *Qu'est-ce qu'un projet urbain ?* », [En ligne] consulté le 25 Janvier 2014 URL [villedurable.org](http://villedurable.org)

## I.2. La fabrication de la ville : Le management de projet confié au projet urbain.

Le management de projet,<sup>1</sup> démarche scientifique, rationnelle, pragmatique et surtout à fort rendement, est l'un des aspects stratégique du projet urbain. En effet, *en terme de temporalités (gestion des écarts et des incertitudes de conjoncture* ,<sup>2</sup> l'approche du projet urbain, qui est un processus interactif (selon une logique qui exige un mouvement permanent de va et vient (*Feed-back*)<sup>3</sup> entre projet et réalisation, est une *démarche stratégique orientée vers un travail de management au sein d'un système de jeux d'acteurs, avec un dispositif de pilotage*,<sup>4</sup> ou bien dans une approche probabiliste (cf. **chapitre VI, pp. 177-190**) par la simulation de plusieurs scénarios.

Le dispositif de pilotage, *cadre de l'apprentissage de l'action commune, du partage des connaissances et des valeurs, des négociations*<sup>5</sup>, est indispensable pour mener une action aussi longue et complexe, à savoir la reproduction de la ville sur elle-même, non comme croissance ou étalement de la ville.

### I.2.1. Le projet urbain : une mise en œuvre de contenants accommodant les contenus.

Le projet urbain est d'abord orienté vers la réalisation d'infrastructures : *construction de logements, d'équipements collectifs, aménagements d'espaces publics, etc. La réalisation de ces « contenants » devrait en principe s'articuler étroitement avec des stratégies sociales et économiques, permettant de faire vivre les « contenus » : création d'entreprises et d'emplois, mesures d'intégration, de formation, d'animation, de solidarité, ....*<sup>6</sup> Le projet urbain, s'adresse à un lieu ou un territoire spécifique et particulier. Le processus de mise en œuvre de tous ces contenants, piloté par plusieurs intervenants (cf. **glossaire, pp. 199-201**) ; le producteur urbain ou (l'initiateur), les relais du producteur, le réalisateur, le manager de projet, a donné lieu à une nécessité absolue de rechercher une démarche adéquate.

Justement, le management de projet, avec sa souplesse d'organisation et sa bonne anticipation des difficultés, organise les équipes et mobilise en permanence les énergies de tous

<sup>1</sup> « Le management de projet, ensemble des actions engagées par une entreprise afin de *déterminer un projet, de le lancer et de le réaliser*, ne relève pas seulement de l'application de techniques de gestion mais d'un système de gestion à part entière ». Gilles GAREL, « *Le management de projet* », Série : Repères, 13 Octobre 2011.

<sup>2</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op. cit.

<sup>3</sup> Alain AVITABILE, « *La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches* », Harmattan, 2005, pp. 118-200.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Tewfik GUERROUDJ, « *Le projet urbain* », in Rachid SIDI BOUMEDINE (dir), « *L'urbanisme en Algérie ; Echech des instruments ou instruments de l'échech ?* », éditions : Les alternatives urbaines, Alger, 2013, p. 165.

<sup>6</sup> « *Qu'est-ce qu'un projet urbain ?* », op. cit.

les intervenants pour la réussite d'un projet. Cette démarche qui est souple et évolutive, capable de gérer les temporalités multiples, d'organiser les différentes équipes, ainsi que les moyens humains et financiers, répond bien à la manière implorée par le projet urbain.

### **I.2.2. Le projet urbain : un processus et un résultat.**

Partant d'un entendement que le projet urbain est une démarche négociée, cette dernière, *est centrée d'emblée sur la manière de faire pour produire un résultat [...]. En effet, la lourdeur du processus n'est justifiée que par les résultats attendus* »<sup>1</sup>. Il s'agit d'un projet « *pensé à la fois comme processus et résultat, et non comme résultat sans son processus* »<sup>2</sup>.

Cités par Khedidja MAMOU, les travaux de BOURQUE et THUDEROZ réinterrogent la notion de projet urbain, en montrant que *le processus conditionne le résultat*.<sup>3</sup> *Le cadre, en évolution, modifie l'acte, qui conditionne en retour le « résultat »*<sup>4</sup>. A cet effet, le projet urbain est un processus qui doit avoir une obligation de résultat à cause de la concentration de ressources mobilisées sur une longue période pour résoudre les problèmes<sup>5</sup>.

### **I.2.3. Le projet urbain : un dispositif ajustable et réversible.**

*Le projet urbain est pensé comme un dispositif acceptable, réalisable, donc ajustable et réversible*<sup>6</sup> (et non comme un idéal inatteignable) : en terme de faisabilité politique et économique, et non seulement technique, et en terme de solution technique (transformabilité, réversibilité...)<sup>7</sup>. En ce sens, sans être utopique, le projet urbain est un dispositif qui relève les défis.

---

<sup>1</sup> Tewfik GUERROUDJ, « *Le projet urbain* », in Rachid SIDI BOUMEDINE, « *L'urbanisme en Algérie ; Echec des instruments ou instruments de l'échec ?* », op. cit. p. 165.

<sup>2</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op. cit.

<sup>3</sup> R. BOURQUE, C. THUDEROZ, « *Sociologie de la négociation* », Coll. Repères, Ed. La Découverte, Paris, 2002, P. 124. In Khedidja MAMOU, « *L'échange autour du projet urbain : quels savoirs partagés?* », Khedidja MAMOU, « *L'échange autour du projet urbain : quels savoirs partagés?* », Premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative organisées par le GIS Participation du public, décision, démocratie participative ENS-LSH, LYON, 27-28 Novembre 2009.

<sup>4</sup> Khedidja MAMOU, « *L'échange autour du projet urbain : quels savoirs partagés?* », Khedidja MAMOU, « *L'échange autour du projet urbain : quels savoirs partagés?* », Premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative organisées par le GIS Participation du public, décision, démocratie participative ENS-LSH, LYON, 27-28 Novembre 2009, p. 01.

<sup>5</sup> Tewfik GUERROUDJ, « *Le projet urbain* », in Rachid SIDI BOUMEDINE, « *L'urbanisme en Algérie ; Echec des instruments ou instruments de l'échec ?* », op. cit. p. 167.

<sup>6</sup> Réversible « *adj(lat. reversus, retourné). Qui peut revenir en arrière, qui peut se produire en sens inverse* ».), op. cit. p. 890.

<sup>7</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op.cit.

#### **I.2.4. Le projet urbain : un dispositif ouvert au temps, aux aléas.**

Dans une vision futuriste, « *Le projet urbain est pensé comme un dispositif ouvert, adaptable (et non fermé, définitif) : ouvert au temps, ouvert aux aléas (variation des conjonctures politiques et économiques) et ouvert à la négociation* »<sup>1</sup>.

De ce fait, le projet urbain, tenant compte du temps, moins figé et plus ouvert aux transformations et aux débats, il est aussi, une manière d'agir qui marque la rupture avec les logiques sectorielles trop rigides et fermés.

#### **I.2.5. Le projet urbain : un dispositif complexe.**

La notion de projet implique à la base un processus de changement, *ceci implique pour le professionnel de savoir identifier les enjeux objectifs attachés à toute intervention sur un territoire (enjeux sociaux, économiques, culturels) pour voir comment peut potentiellement émerger un projet urbain en tant que processus de transformation ou d'évolution urbaine d'un lieu, d'une unité de territoire donné.*<sup>2</sup>

Dans cette logique, qui semble complexe, elle est soulignée comme huitième principe par Daniel PINSON, *le projet urbain est pensé comme un dispositif complexe (et non simplexe, simplement technique) : en terme de spatialité (mixité urbaine et non monofonctionnalité), en terme de temporalités (gestion des écarts et des incertitudes de conjoncture),*<sup>3</sup> l'adoption d'une démarche de projet urbain, qui se présente comme une double démarche de conception et de management, s'exerce nécessairement sur deux niveaux (**figure 2**) l'un politique, l'autre technique.

En effet, la construction du contenu du projet urbain étant un projet collectif par nature met en jeu deux types de processus de nature différente. Le premier est décisionnel « *politique* » qui fait référence à un système d'acteurs différents. Par contre, le deuxième niveau est « *technique* », c'est un processus qui s'inscrit dans une logique conceptuelle. C'est la bonne articulation, entre ces deux processus et leur gestion dans le temps tout au long de l'élaboration du projet, qui implique la réussite du projet urbain<sup>4</sup>.

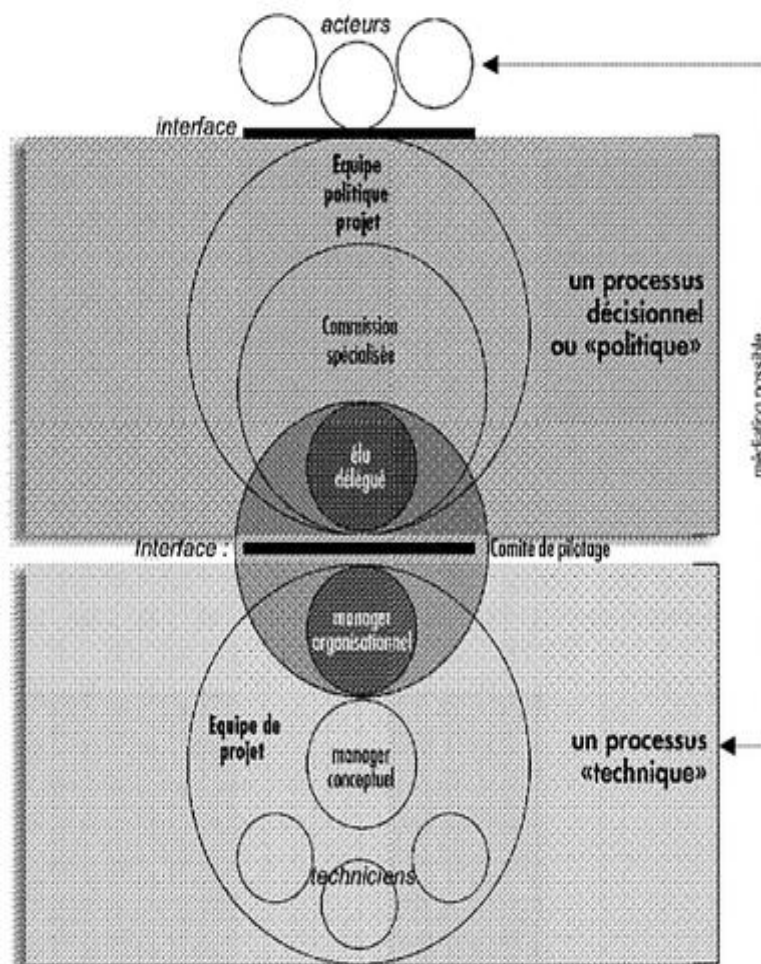
---

<sup>1</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op.cit.

<sup>2</sup> Alain AVITABILE, « *La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches* », op. cit. pp.118-200.

<sup>3</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op.cit.

<sup>4</sup> Alain AVITABILE, « *La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches* », op. cit. p. 143.



**Figure 2:** Le dispositif de projet : l'articulation de deux processus  
(Source : Alain AVITABILE, 2005)

### I.3. Le projet urbain ; démarche de gestion urbaine.

C'est une alternative à la planification traditionnelle, stratégie urbaine qualitative qui se base sur des systèmes d'alliance et de coopération entre les acteurs, qualité urbaine, cohérence urbaine, vision prospective, ..., en sont ses préoccupations.

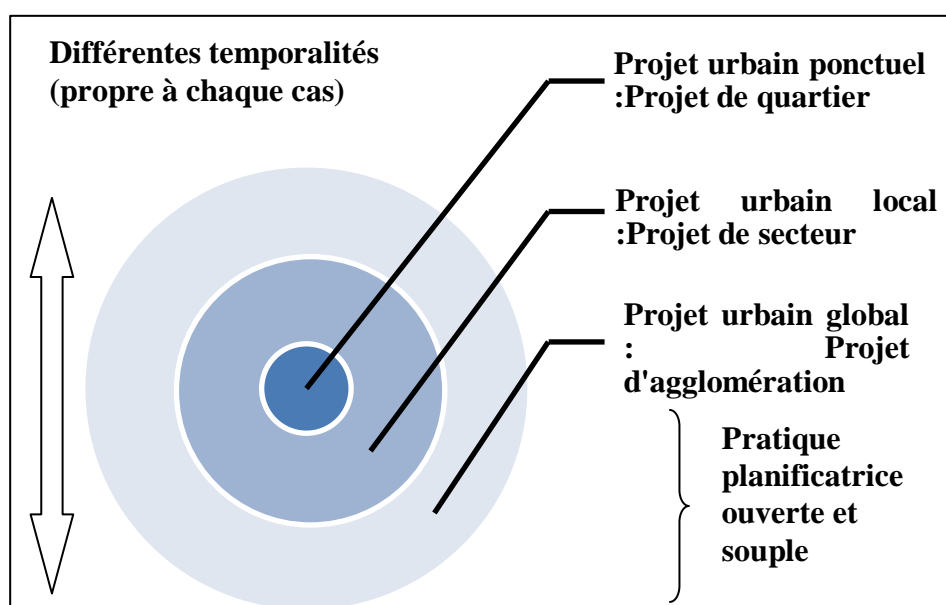
#### I.3.1. Le projet urbain : un projet gigogne.

Il consiste en une ou plusieurs séries de projets particuliers emboîtés comme les poupées russes, ces projets recouvrent des domaines variés, « (*social, construction, aménagement d'espaces publics, développement économique,..*), ayant chacun son responsable ou son maître d'ouvrage ». <sup>1</sup>

<sup>1</sup>Tewfik GUERROUDJ, « Le projet urbain » in Rachid SIDI BOUMEDINE, « *L'urbanisme en Algérie ; Echech des instruments ou instruments de l'échech ?* », op. cit. p. 163.

Allant de l'échelle de l'agglomération jusqu'à l'échelle du quartier (**figure 3**), le projet urbain, a la particularité de répondre à une situation locale particulière ayant ses propres objectifs spécifiques et s'inscrivant dans une temporalité propre.

Ainsi, le projet urbain est une démarche ancrée dans la réalité d'un territoire et de ses acteurs et c'est aussi une opération d'aménagement particulière et complexe, « *en terme de spatialité (mixité urbaine et non monofonctionnalité)* »<sup>1</sup>, puisqu'il tend à anticiper la qualité de la ville future pour un bien-être meilleur.



**Figure 3:** Les échelles du Projet Urbain  
(Source : Réalisée par l'auteur)

Le concept de projet urbain « *recouvre de nombreuses situations et ambitions. [...]. A travers sa double dimension de « projet » et d'« urbain » il témoigne de temporalités et d'échelles variées d'interventions sur la ville.* MERLIN et CHOAY<sup>2</sup> distinguent trois types de signification au projet urbain : *le projet urbain politique, le projet urbain opérationnel et le projet urbain architectural et urbanistique* »<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Daniel PINSON, « *Principes du Projet Urbain* », op. cit.

<sup>2</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

<sup>3</sup> « *Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal* », Canadian Journal of Urban Research, 22 Juin 05.



### I.3.2. Le projet urbain politique ou projet de ville.

Il a été cité par Sabine COURCIER<sup>1</sup> que, Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, présente le projet urbain politique comme étant le projet qui doit permettre *de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif des images collectives de l'avenir*<sup>2</sup>.

Pareillement et dans le même sillon, COURCIER cite aussi qu'Olivier PIRON comme François ASCHER, expliquent bien le projet urbain quant au déterminant (politique ou de ville), PIRON le repère comme étant *le projet urbain qui veut mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une image future*<sup>3</sup>. Quant à ASCHER, il l'indique dans ce sens de « *projet de ville* » et de « *projet d'agglomération* »<sup>4</sup>. *Ces projets, qui rejoignent les objectifs de la planification stratégique, nécessitent d'identifier les potentialités et les handicaps de la ville, les enjeux majeurs, d'organiser une démarche de consultation et de partenariat et de présenter un projet consensuel*.<sup>5</sup> Nous retenons, ainsi, que le projet urbain politique s'inscrit dans la vision futuriste du développement durable (cf. **chapitre III p. 67**) avec toutes ses données et exigences.

### I.3.3. Le projet urbain opérationnel.

Le projet urbain opérationnel *est représenté par des opérations urbaines d'une certaine ampleur, durant au moins une dizaine d'années, généralement multifonctionnelles, associant des acteurs privés et publics nombreux et nécessitant une conception et une gestion d'ensemble*<sup>6</sup>. Selon Alain BOURDI, caractérisé d'opérationnel, le projet qui est approché par *une méthode d'organisation de l'action pour la production de la ville. Elle consiste à organiser dans la durée, de manière souple et réactive, des interventions très diverses*.<sup>7</sup> C'est aussi une approche de gestion urbaine dans la fabrication de la ville qui a un sens temporel.

---

<sup>1</sup> Sabine COURCIER « *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 Philosophie Doctorat (Ph.D.) en aménagement, soutenue à l'université de Montréal. 2002, pp.11-12.

<sup>2</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », op. cit. pp. 644-646.

<sup>3</sup> Olivier PIRON, « *Nouveaux processus d'aménagement* », Paris: ADEF, 1996, p. 127.

<sup>4</sup> François ASCHER, « *Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes* ». Les Annales de la recherche urbaine, juillet 1991, in « *Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal* », Canadian Journal of Urban Research, 22 Juin 05

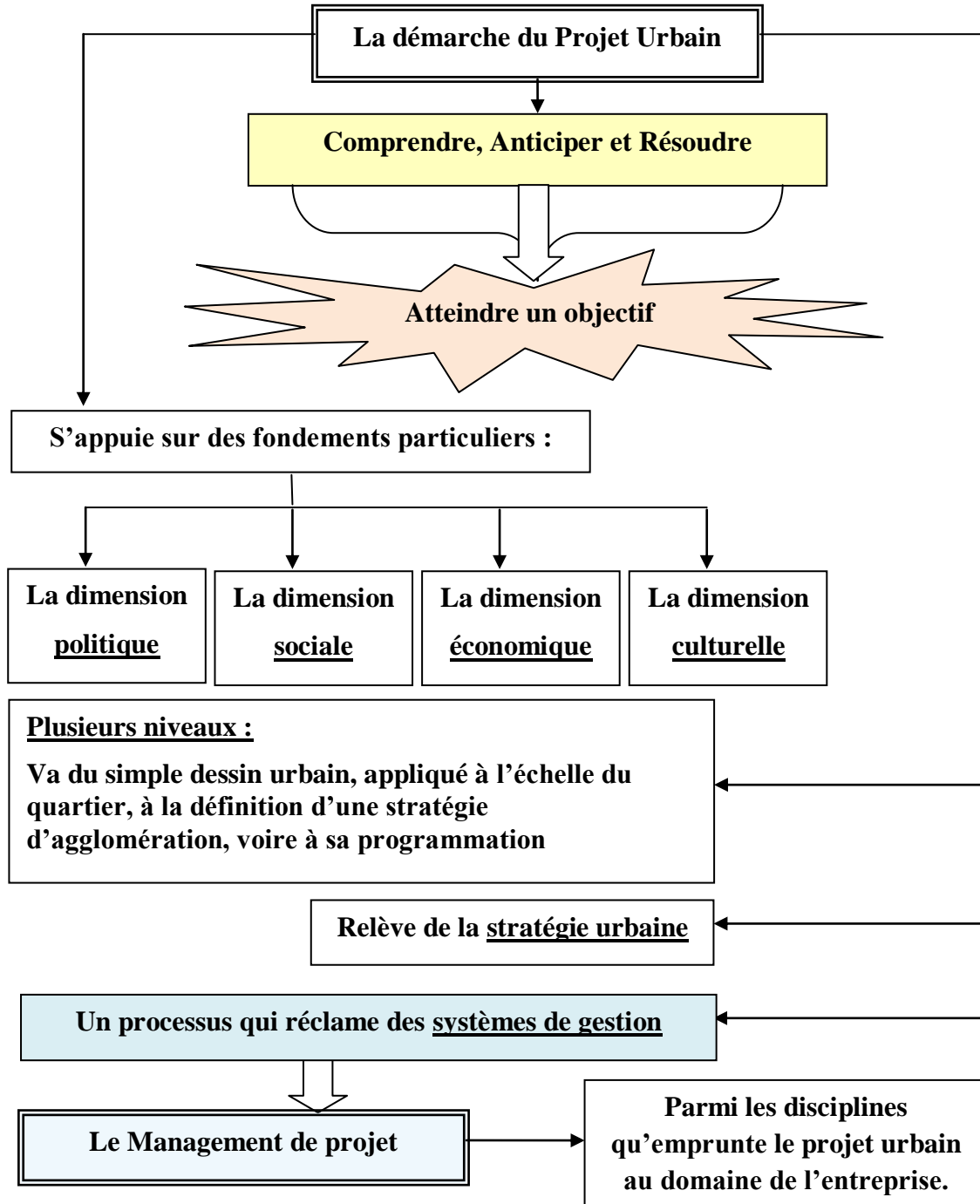
<sup>5</sup> « *Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal* ». op. cit.

<sup>6</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », op. cit., p. 647.

<sup>7</sup> Alain BOURDIN, « *Adaptation des cultures professionnelles et des modes de faire* », Etudes et travaux de recherche du « Club ville et aménagement, 1999, [En ligne] consulté le 12 Août 2013 URL <http://www.club-ville->

**I.3.4. Le projet urbain architectural ou urbanistique : vers une ville cohérente.**

À travers sa démarche (**organigramme 1**), le projet urbain, qui tend à chercher une transparence vis-à-vis de la société civile et des consensus entre les acteurs concernés par les actions à mener, est un processus qui relève de la stratégie urbaine.



**Organigramme 1:** Le Projet Urbain, démarche de gestion urbaine  
(Source : Réalisé par l'auteur)

aménagement.asso.fr In Antonio DA CUNHA, « Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance », PPUR presses polytechniques, 2005, p. 160.

Bernard HUET parle *d'un projet urbain comme instrument de médiation entre la ville et l'architecture*<sup>1</sup>. Il clarifie l'idée par : *Il s'agit d'une démarche architecturale et urbanistique intégrée, [...] la prise en compte de la forme urbaine ou des formes urbaines dépasse le domaine strict des techniciens pour intégrer les aspects économiques, culturels et sociaux*<sup>2</sup>.

Les projets urbains, sont davantage présents sur la scène urbaine, comme support à des stratégies d'image et dans un contexte de plus en plus médiatisé et marqué par une concurrence des villes et des territoires. Cependant, selon Alain AVITABILE, à cause du décalage de leur conception avec la réalité des logiques qui font la ville, une multitude de projets urbains s'avèrent inopérants.

Face à toutes réalisations qui dérapent, la démarche du projet urbain se veut comme une réponse et un processus flexible au quel viennent participer tous les acteurs<sup>3</sup> concernés par la ville afin de répondre à la complexité de la situation rencontrée. De ce fait, cette stratégie pensée et dessinée de la ville intègre les dimensions : spatiale, sociale, économique et politique. Sans rompre avec le passé à transmettre aux générations futures, elle intègre la dimension culturelle.

De ce fait, le projet urbain est un processus utilisé dans presque tous les domaines d'activités tant publiques que privés et dans lequel un ou plusieurs acteurs s'organisent pour mener à bien une opération fondée sur la définition d'objectifs à atteindre.

#### **I.4. Le mouvement urbain, changement de lieu, de fonction et de forme.**

Le mouvement, en tant que concept renvoie, selon Le Petit Larousse, à un sens de déplacement, de changement de position, .... Par ailleurs, l'espace urbain, objet d'étude des : urbanistes, aménageurs du territoire, architectes et représentants de nombreuses disciplines ayant trait à son étude (sociologues, historiens, géographes...), est interdisciplinaire. Il évolue plus ou moins rapidement dans l'espace et le temps, se transforme en permanence et se métamorphose par un changement de forme et de fonction.

---

<sup>1</sup> Bernard HUET, « *L'architecture contre la ville* », Architecture Mouvement Continuité (AMC), décembre 1986 in Sabine COURCIER « *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* », op. cit, p.14.

<sup>2</sup> Idem. David MANGIN, Philippe PANERAI, in Sabine COURCIER « *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* », op. cit. p. 14

<sup>3</sup> Est considéré comme acteur, tout individu ou « personne qui joue un rôle essentiel et déterminant dans une action ». [En ligne] consulté le 15 Août 2013 URL <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/acteur/>

#### **I.4.1. La mondialisation : un mouvement international.**

La mondialisation, une notion apparue depuis les années 1990, est présentée par Frédéric BOUCHON comme un phénomène qui s'est ingérée dans les villes, en transformant les espaces urbains. Les flux de capitaux, de marchandises, d'idées et de personnes transitent, envoûtent ces villes à une concurrence accrue. Par conséquent, pour prendre une place dans le concert urbain mondial, les espaces urbains subissent des changements radicaux pour se transformer en nœuds de communication de ces flux.<sup>1</sup>

Ainsi, ce climat de compétition interurbaine que se soit à l'échelle, régional, national ou mondial, transforme les villes en destinations touristiques par l'amélioration urbaine à travers la formulation de projets urbains et architecturaux. Il est clair que cette réalité urbaine mondiale ne sera pas sans incidents sur le statut d'une ville.

#### **I.4.2. Périurbanisation et étalement urbain ; effets du mouvement urbain.**

Souvent, on assiste dans les grandes et moyennes villes à un phénomène urbain où des mutations 'spatiales et fonctionnelles' sont devenues inévitables pour de multiples raisons. *Le phénomène urbain a changé de dimension par le biais du processus d'attraction et de diffusion. C'est un phénomène à double processus.*<sup>2</sup>

Parce que, *la ville restera toujours un pôle d'attraction. Elle est le réservoir de main d'œuvre, où le niveau de vie est élevé. Elle représente l'avenir par ses activités culturelles et économiques; « la montée en ville » restera toujours une évidence. Cette évolution s'accompagne de l'exode rural,*<sup>3</sup> stimule taudification, croissance démographique galopante, urbanisation, ...

Face à ce phénomène, *une tendance centripète est générée*<sup>4</sup>, suite à des politiques urbaines allant dans un mouvement urbain vers la périurbanisation, ou dans l'absence de politiques urbaines conduisant la ville vers l'étalement urbain .... Cette tendance centripète *est parfois recommandée par une prescription médicale conseillant l'éloignement [...] dans une résidence*

---

<sup>1</sup> Frédéric BOUCHON, « *Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : enjeux et perspectives* », Université Toulouse 2 - Le Mirail, 06 Février 2012, p. 06.

<sup>2</sup> Nassira BENHASSINE TOUAM, « *La pratique de la récréation dans les espaces verts interurbains à Constantine, pour une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-être* », doctorat es sciences, soutenu à Université Mentouri Constantine le 10/01/10, p.18.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Ibid.

*suburbaine qui est un lieu de repos, tout près de la ville.*<sup>1</sup> Enfin, face aux phénomènes d'étalement de la ville (ville éclatée ou ville diffuse), on cherche à mettre en place des politiques de contrôle du mouvement urbain pour la ville du 21<sup>ème</sup> siècle.

#### **I.4.3. Centre urbain : Les moyens de communication (NTIC), quel impact ?**

Le centre, en géométrie, est un *point situé à l'égale distance (le rayon) de tous les points d'un cercle ou d'une sphère*<sup>2</sup>. Selon Nicolas LEBRUN, un centre est *un ensemble pertinent perçu comme un seul et même lieu, ce lieu se détache de ce qui l'environne par ses caractéristiques visibles*<sup>3</sup>.

Dans un contexte urbain, un centre, noyau urbain, va donc être un lieu spécifique par rapport aux espaces qui l'entourent, cette particularité et ce cachet vont provenir de son attribut d'être le lieu le plus dynamique ou le plus ancien. D'après Jean Samuel BORDREUIL<sup>4</sup>, un centre-ville est le *point le plus intérieur qui se trouve le plus souvent le plus ouvert à l'extérieur*.

Nous interpelons aussi le centre-urbain en tant que centre historique, souvent dynamique (en mouvement), *lieu de rencontre vivante des âges successifs de la cité, n'échappe pas aux dynamiques territoriales*<sup>5</sup>. En effet, ce centre est souvent un vieux noyau historique, qui renvoie au mythe de la ville antique, généralement très dense, s'oppose, constamment, à de nouvelles polarisations. Cette multiplication (fragmentation) du centre est guidée par un questionnement, cependant, va-t-elle :

- conduire à la dislocation ?
- conduire à la mort des centres anciens ?
- créer, un soit disant, un environnement de concurrence entre les centres ?
- Ou peut être, va-elle plutôt alléger ces centres traditionnels ?

En rapprochant les notions 'centre urbain', 'centre historique' et 'centre ville', Armand COLIN, répond bien à ce questionnement : « *En réalité, le problème des centres n'est pas seulement un problème sentimental (garder nos bons vieux centres auréolés de gloire), ... C'est*

<sup>1</sup> Nassira BENHASSINE TOUAM, « *La pratique de la récréation dans les espaces verts interurbains à Constantine, pour une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-être* » op. cit. p. 17.

<sup>2</sup> Le Petit Larousse, Distributeur exclusif au Canada : Messagerie ADP, 1751 Richardson, Montréal (Québec), ISBN 2-03-530403-2, 2002, p. 190.

<sup>3</sup> Nicolas LEBRUN, « *Centralités urbaines et concentrations de commerces* », Université de Reims Champagne-Ardenne, Décembre 2002, p. 20.

<sup>4</sup> Jean Samuel BORDREUIL, « *De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité* », in Annales de la recherche urbaine, n° 67, Paris, 1995, p. 06.

<sup>5</sup> Laurent DEVISME, « *Grandeur et décadence des nouveaux centres urbains* », [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/04grandeur98.pdf>.

*un problème capital de l'économie moderne : production, consommation, échanges, dépendent pour une large part de l'action énergique que nous saurons mener pour réaménager nos centres principaux et créer nos centres secondaires<sup>1</sup>. Cependant, le fait que le déplacement de certaines fonctions semble obéir aux lois de l'économie qui conduisent l'explosion urbaine vers un étalement et un éclatement, n'apporte cependant pas la preuve que la notion de Centre-ville ait perdu son caractère sacré et que ce ne soit plus qu'une machine dont l'existence montre l'utilité sans apporter la démonstration de sa nécessité »<sup>2</sup>.*

Ainsi, l'évolution des moyens de communication, les flux toujours croissants et non seulement en un seul lieu, dans une ville dispersée mais surtout en mouvement, mettent en péril le centre ancien. Par ailleurs, il faut opter pour son adaptation à la modernisation et au phénomène de globalisation, ou pour sa protection afin de garder son caractère magique chargé en histoire en proposant d'autres centralités.

#### **I.4.4. Glissement du centre : la ville en mouvement / effet de la centralité commerciale.**

Le concept du ' glissement ' renvoie à un sens de changement d'état, de modification et d'évolution<sup>3</sup>. En effet, ce concept est défini par Le Petit Larousse, comme étant un mouvement de ce qui glisse<sup>4</sup>. Par ailleurs, le glissement du centre est le mouvement de ce dernier.

Selon Pierre MAZZOLINI, « *Partant d'un schéma radioconcentrique, sans doute adapté aux premières étapes de la croissance, il faut maintenant répartir l'initiative de la croissance, la déléguer à de nouveaux pôles, tout en donnant aux centres traditionnels des atouts... »*<sup>5</sup>. Par ailleurs, l'espace, n'étant plus chargé de symboliser et de raconter ce qu'il contenait et ce qu'il contient, est devenu plutôt pratique où la dimension économique prime.

Actuellement, le marketing urbain et le commerce sont très demandés. Trop répétés, ils séparent l'homme de ses valeurs historiques et de la nostalgie pour laisser place à la modernité. Cette dernière est, sans doute, la cause de ce processus de glissement vers la ville multipolaire, par la mise en réseau de centralités de différents ordres, et surtout elle serait responsable et la cause du passage d'un centre, qui a un statut quasi magique et historique, à des centres multiples qui deviennent de plus en plus synonyme de centralité commerciale.

<sup>1</sup> Armand COLIN, « *Les villes. La société urbaine (tome 2)* », Paris, 1970, p. 101.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/glisement/>

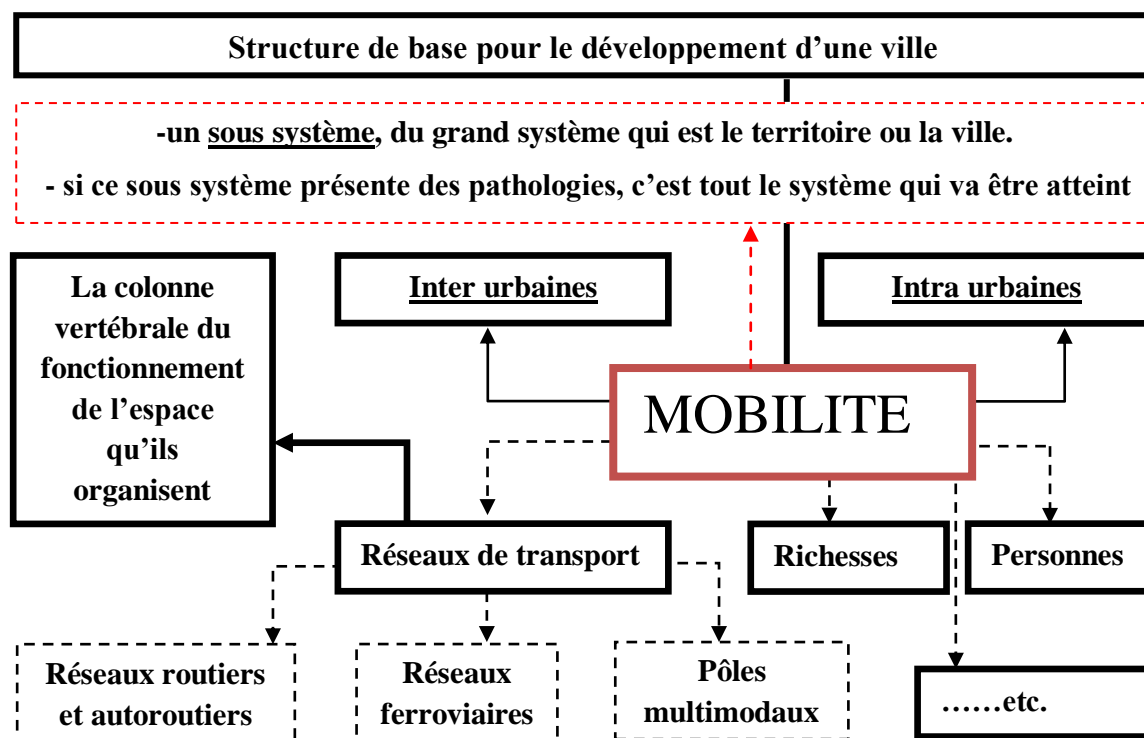
<sup>4</sup> Le Petit Larousse, Distributeur exclusif au Canada : Messagerie ADP, 1751 Richardson, Montréal (Québec), ISBN 2-03-530403-2, 2002, p. 478.

<sup>5</sup> Pierre MAZZOLINI, « *Urbanisme* », 1999, P 22, [En ligne] consulté le 17 Juillet 2013 URL <http://books.google.dz/books?id=KK7YNpTLjsgC&printsec=frontcover&hl=fr>

### I.4.5. Mobilité Urbaine : une mise en déplacement.

Le terme de mobilité, contenant une idée de mise en mouvement, est *la propension d'une population à se déplacer*<sup>1</sup>. A cet effet, le concept de mobilité fait référence à une notion de déplacement qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre en utilisant un ou plusieurs modes de transport (la marche, les deux-roues, la voiture particulière, transports en commun, ...).

Cependant, la mobilité n'est pas seulement le mouvement d'une personne d'une source à une destination (**organigramme 2**), mais c'est aussi la propriété de se déplacer dans un espace qui peut-être : physique (circulation des biens et des personnes dans un espace physique), virtuel (circulation des informations à travers les moyens technologiques), ou social (changement d'un statut social dans le temps).



Organigramme 2: La mobilité  
(Source : Réalisé par l'auteur)

En effet, le tissu urbain s'étale, se fragmente et devient sans limites. Ce phénomène complexe d'étalement urbain entraîne une répartition hétérogène et répondant principalement à des critères économiques des activités et de la population sur le territoire. Cette répartition induit une mobilité individuelle importante qui nécessite, pour se satisfaire, la construction

<sup>1</sup> Françoise CHOUAY, Pierre MERLIN, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », op. cit.

*d'infrastructures de transport ce qui, en soit, est déjà une contribution à l'étalement urbain<sup>1</sup> et à l'émission des gaz à effet de serre (liée aux déplacements).*

#### **I.4.6. Mobilité Urbaine : une mise en cohérence spatiale.**

*En effet, les transports urbains, publics ou privés, de passagers ou de marchandises, motorisés ou pas, dans les pays riches ou dans les pays pauvres, empruntent pour la plupart le réseau de voirie. La voirie fournit également les emprises nécessaires à l'infrastructure de services collectifs et de télécommunications et permet l'interaction quotidienne de la population. La compétitivité des villes, sur laquelle la richesse et le bien-être de leurs habitants, pauvres et riches, reposent dans une économie mondiale, exige un système de transport routier performant<sup>2</sup>. Toutefois, malgré son importance économique, le réseau de transport, colonne vertébrale du fonctionnement de l'espace qu'il organise, génère aussi, dans le cas où il est géré de façon fragmentée et non économique, des effets négatifs sur la qualité de la mobilité urbaine en ville :*

- *Le développement des modes transports est source de nuisances sanitaires, environnementales (pollution atmosphérique urbaine) et sonores. Il est source également de congestion et de l'étouffement des villes et des populations (du fait de la détérioration de la qualité de vie en ville) ;*
- *Le manque d'organisation et d'entretien du réseau viaire provoque souvent des accidents de la route, ..., etc.*

*Penser le caractère durable de la mobilité, selon Jean-Pierre ORFEUIL<sup>3</sup>, c'est penser aux générations futures et de demain dans une démarche permettant de soutenir des formes de mobilité qui soit le moins nuisibles possibles pour l'environnement et profitable pour un développement harmonieux de la ville. Ainsi, la mobilité, mode de consommation de l'espace-temps<sup>4</sup>, peut être qualifiée de durable lorsque sa réalisation respecte l'intégrité de l'environnement, permet d'assurer les besoins matériels de la vie et garantit l'équité entre les individus<sup>5</sup>.*

---

<sup>1</sup>A. DA CUNHA, Von UNGERN-STERNBERG, Forum environnement : développement urbain durable, Mai 2000, p. 03.

<sup>2</sup> « *Villes en mouvement : Rapport sur la stratégie de transport urbain* », p. 111, [En ligne] consulté le 30 Septembre 2012 URL [http:// www.worldbank.org/transport](http://www.worldbank.org/transport)

<sup>3</sup> ORFEUIL Jean-Pierre, « *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel* », Séminaire international, Juin 2001.

<sup>4</sup> Nathalie BLANC, « *Mobilité et changements urbains* », UMR 7533 LADYSS Paris7, p. 02.

<sup>5</sup> Patrick BOILLAT, « *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain* », Observatoire universitaire de la mobilité - Université de Genève, 2007.



La mobilité durable est celle qui est spatialement construite par et avec une société écologique tournée vers le développement durable. *La mobilité spatiale permet la mise en cohérence des différentes localisations des opportunités de vie des individus (habitation, travail, loisirs, achats, etc.) et le fonctionnement du système urbain<sup>1</sup>*. De ce fait, la mobilité est au cœur de l'activité économique, se présente comme étant une structure de base pour le développement.

#### **I.4.6.1. Le tramway de retour: un moyen doux pour la mobilité.**

Le développement durable est une (nouvelle pensée) qui a émergé suite aux préoccupations environnementales, suite à une prise de conscience de l'homme vis-à-vis de ses dépassements quant à la destruction de son milieu de vie (la planète). Désormais, ce dernier est au cœur des préoccupations. Il a droit à une vie saine dans un milieu vivable, viable et équitable.

Vu que *le transfert du trafic vers le transport sur rails a toujours pour conséquence une réduction substantielle des nuisances environnementales, et principalement de la pollution atmosphérique<sup>2</sup>*, le tramway, mode de transport sur rail (**figure 4**) dont l'une des caractéristiques est la réduction des gaz à effet de serre, semble être l'un des moyens de transport le plus adéquat.

Ayant déjà existé auparavant, le tramway est de retour, il reprend son statut de moderne. Il s'avère le plus propre et le plus écologique en assurant équité et mixité sociale en transport collectif. C'est ainsi que le transport sur rail (tramway, métro), vient généralement en réponse à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile, et aux nuisances induites par celle-ci.

#### **I.4.6.2. Le téléphérique : un moyen de mobilité durable opportun ?**

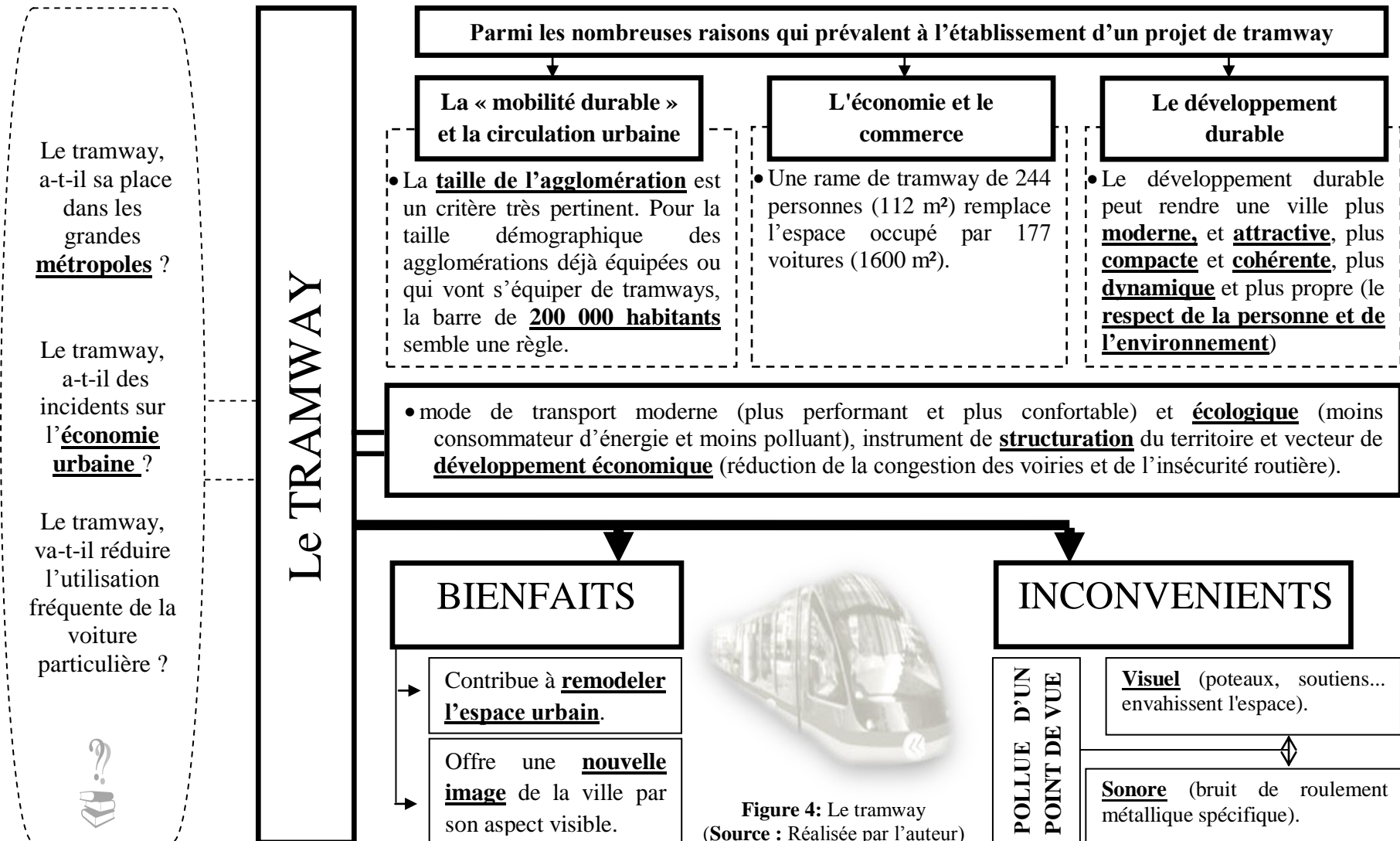
Pareillement, le téléphérique, un moyen de transport par câble, est qualifié de durable. Il s'étend sur des sites singulièrement en relief, il apparaît comme le moyen de transport le moins nuisible à l'environnement, surtout le mieux approprié pour transformer les contraintes du relief d'une ville en opportunité touristique.

En effet, le surcroît des besoins en matière de déplacements dans les villes et la prise de conscience des nuisances liées à l'automobile, ont poussé la plupart des pays, en l'occurrence l'Algérie à travers Constantine, à réfléchir à des solutions et des alternatives qui les mèneront vers une mobilité urbaine durable.

---

<sup>1</sup> Patrick BOILLAT, « *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain* », Observatoire universitaire de la mobilité - Université de Genève, 2007.

<sup>2</sup> Rafika BERCHACHE, Tahar BAOUNI, « *Des transports durables, pour mieux vivre la ville* », Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU)- Alger, p. 12.



#### I.4.7. Les projets structurants : projets de développement et cohérence.

Un projet structurant est *un projet qui s'inscrit dans les priorités de développement de la région et dans un axe ayant un potentiel de croissance appréciable démontré, qui provoque un effet multiplicateur dans l'économie régionale*<sup>1</sup>. En effet, *pour qu'un projet soit considéré comme structurant pour un territoire, il faut qu'il ait été conçu à l'échelle de celui-ci*<sup>2</sup>. Un projet est dit 'structurant' s'il a des effets positifs, avantageux et durables. Dans ce sens *l'impact ou le rayonnement se fait*<sup>3</sup> :

- *à l'échelle de l'intercommunalité, sur l'ensemble du territoire, voire au-delà ;*
- *par la capacité à générer d'autres projets et à faire participer l'ensemble des acteurs ;*
- *par la capacité à développer de l'emploi au sein de la part de la population bénéficiaire,*
- *pour avoir favorisé la mise en réseau, le maillage du territoire.*

Nous saisissons, ainsi, que les projets structurants sont non seulement des projets de développement (économique) mais ils garantissent aussi le désenclavement d'un territoire et sa cohérence spatiale dans une cohésion sociale.

#### I.4.8. Cohérence Urbaine : une gestion urbaine.

La cohérence, synonyme d'homogénéité, d'harmonie, de liaison, d'organisation logique entre les éléments<sup>4</sup> constitutifs d'un ensemble. Toutes les parties de cet ensemble sont fortement unis et organisés dans une progression ordonnée<sup>5</sup>.

Pour contrer ce phénomène d'étalement spontané, *la ville compacte s'affirme comme une alternative*<sup>6</sup>. Dans la notion de cohérence, *la compacification suppose un degré relativement élevé d'interventionnisme sur le développement urbain. Il s'agit de jouer sur plusieurs tableaux : limiter l'étalement (rétention urbaine) et rendre les parties bâties attractives (renouvellement urbain), proposer des alternatives à l'automobile (réseau de transports en commun et de pistes*

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.creslsj.ca/contenu/123-projets-structurants.php>

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL [http://cesr-champagne.gapi.fr/actualites/developpement/110193\\_1fichesme.pdf](http://cesr-champagne.gapi.fr/actualites/developpement/110193_1fichesme.pdf)

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.urbaco-edr.com/SCU.htm>

<sup>5</sup> Un article de Wikipédia, l'encyclopédie libre, [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Cohérence&oldid=90062275>

<sup>6</sup> Guillaume POUYANNE, « *Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-Mobilité. Méthodologie et premiers résultats* », Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004, p. 51.

*cyclables), freiner le déclin du centre au profit de la périphérie en valorisant le patrimoine urbain tout en évitant de le muséifier, etc.*<sup>1</sup>.

Toutefois, l'étalement urbain n'est pas le seul dysfonctionnement dont souffre la ville. Par ailleurs, la cohérence urbaine, qui consiste à trouver comment gérer le territoire urbain de manière plus juste, plus équitable et plus durable, en gardant la cohérence et l'équilibre du système, doit mettre fin :<sup>2</sup>

- à la sectorisation des politiques de développement spatial et à leur éclatement ;
- à la rupture de l'espace urbain et de l'espace rural ;
- à la disjonction du plein et du vide, de l'espace bâti et non bâti ;
- à la séparation des domaines d'interventions, par exemple entre pratiques de vie de la population (dimension socioéconomique) et du cadre de vie (dimension de l'espace physique) ;
- à la dichotomie existante entre les politiques et leurs transcriptions dans l'espace ;
- aux déséquilibres des villes : entre l'offre et la demande d'équipements socio éducatifs, culturels et sportifs, de services aux populations ;
- à la concentration des problèmes (délinquance, violence, drogue) dans les quartiers en rupture sociale ;
- à l'importance du chômage des jeunes ;
- à l'insalubrité des logements,
- à la « mal vie » fondée sur le chômage, le sous emploi, le défaut de services public et l'absence de politiques de solidarité et de proximité.

Dans un souci de cohérence entre qualité urbaine, diversité sociale, enjeux environnementaux et économiques, *cette cohérence n'est possible que dans une approche de développement durable, laquelle respecte le triptyque des trois volets, économique, social et environnemental, à partir d'une démarche systémique et globale*<sup>3</sup>. Cependant, la cohérence urbaine, objectif visé par le projet urbain, s'adresse à l'amélioration, à long terme, de la qualité de vie d'une communauté urbaine<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Guillaume POUYANNE, « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-Mobilité. Méthodologie et premiers résultats », op. cit, p. 53.

<sup>2</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007, pp. 21-22.

<sup>3</sup> [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/coherence/>

<sup>4</sup> [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.forum-urban-futures.net/activities/papers/planning-urban-coherence-malaysia>

Les villes, au cœur des mutations profondes, ont beaucoup bougé, que se soit sur le plan spatial, social ou économique. De ce fait, dans le cas où elles ne sont pas gérées de manière stratégique et prospective, le désordre s'installe sur tous les plans. Cette situation complexe nécessite la gestion de façon cohérente, maîtrisée et intelligente.

#### **I.4.8.1. La maîtrise d'ouvrage urbaine: quelle gestion ?**

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le maître d'ouvrage, appelé aussi le sponsor. C'est une personne morale pour le compte de laquelle les travaux sont réalisés.<sup>1</sup> En effet, dans le vocabulaire du Projet Urbain on attribue la maîtrise d'ouvrage<sup>2</sup> urbaine à un ensemble d'autorité<sup>3</sup> (figure 5) :

**1. L'élaboration de la politique urbaine :** *c'est, en amont, le niveau de la planification territoriale. Celui qui porte la vision d'avenir de la ville et définit la stratégie urbaine sur le long terme.*

**2. Le portage politique du projet :** *ce second niveau correspond à la prise en charge politique et financière de projets urbains identifiés. Il prend la forme d'une instance politique spécifique, soit interne à la collectivité locale, soit d'un partenariat de portage dans lequel peuvent se retrouver la ville, l'Etat, d'autres collectivités territoriales, des grands propriétaires fonciers publics ou privés ;*

**3. Le pilotage technique :** *il s'agit de mettre ce système en mouvement. Celui-ci recouvre les rôles d'impulsion, de traduction des objectifs, de coordination des acteurs, ainsi que la mission de définir et faire définir concrètement le projet. Ce pilotage comprend notamment l'organisation, sous le contrôle de l'Elu responsable, des indispensables instances de concertation et des modes ; d'information du public. A l'articulation du politique et du technique, cette fonction de conduite de projet constitue un enjeu essentiel pour la bonne marche des choses.*

**4. La réalisation :** *l'ensemble des professionnels appelés à participer dans la mise en œuvre des opérations.*

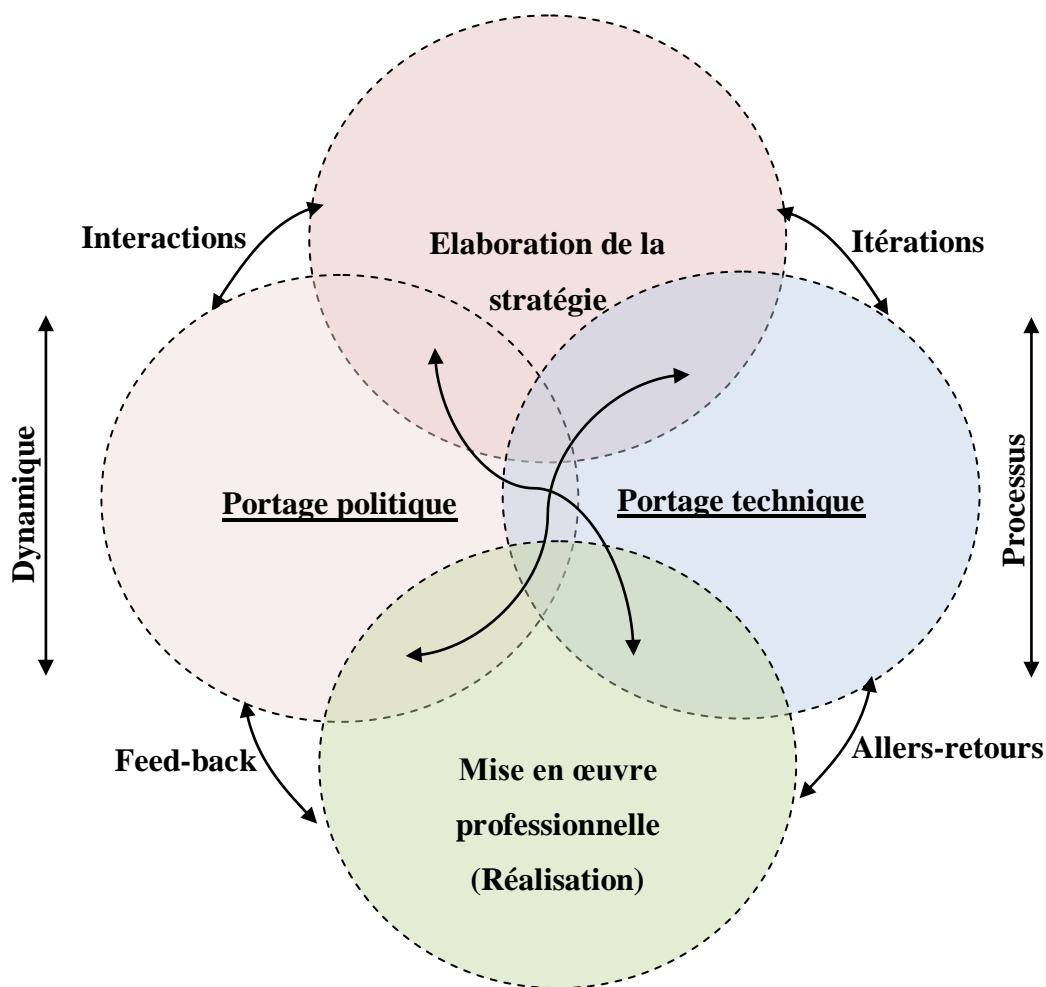
---

<sup>1</sup>Brahim BOULIFA, « *guide des marchés publics des travaux*, », Université Mentouri, Constantine, 2003. p. 266.

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 01 Septembre 2013 URL [http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE\\_Urbaine.pdf](http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE_Urbaine.pdf)

<sup>3</sup> « *Les contrats de maîtrise d'œuvre urbaine* », Mars 2007, [En ligne] consulté le 01 Septembre 2013 URL [http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE\\_Urbaine.pdf](http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE_Urbaine.pdf)

Si le terme “*maître d’ouvrage*” qualifie la personne morale qui engagera le processus et qui, en particulier, “*signera le contrat*” de maîtrise d’œuvre urbaine, le concept de “*maîtrise d’ouvrage urbaine*” se situe bien au-delà de la désignation de cette entité.<sup>1</sup>



**Figure 5:** Le chaînage (amont-aval) entre quatre niveaux de responsabilités  
(Source : Réalisé par l’auteur)

Aujourd’hui, la “*maîtrise d’ouvrage urbaine*” est en fait un dispositif, une organisation souvent complexe, un réseau de relations et d’interactions entre les acteurs de la ville<sup>2</sup>. Les villes se développent et se transforment, c’est la raison pour laquelle il est important de gérer ces dynamiques urbaines qui influent sur le rapport des citoyens à la ville, et il est impératif de penser le devenir des villes, à travers une approche globale et stratégique. La démarche de projet urbain semble être l’approche idéale pour corriger les lacunes ressenties dans la maîtrise d’ouvrage.

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 01 Septembre 2013 URL [http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE\\_Urbaine.pdf](http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE_Urbaine.pdf), op cit.

<sup>2</sup> Idem.

**Conclusion.**

Dans ce chapitre nous mettons en exergue en les articulant deux des concepts du sujet : *Mouvement urbain* et *Projet Urbain* dans le sens de (*gestion urbaine*). Les villes se repèrent dans un mouvement international à travers le phénomène de la globalisation et le développement des moyens de communications. Dans un mouvement urbain perpétuel, confrontées à un phénomène à double processus ; d'attraction et de diffusion, ces villes sont dynamiques et bougent. Toutefois, quelque soit le mouvement dans le quel, elles s'y trouvent, actuellement, il s'agit plutôt de reproduction de la ville *sur elle-même*, de production urbaine, et de gestion urbaine.

Dans un processus d'attraction, émerge l'exode rural, la taudification, l'explosion démographique, la multiplication des centres et l'effet de la centralité commerciale, ainsi que le glissement du centre. Dans une tendance centripète, due à la misère dans la ville se génèrent la périurbanisation excessive, l'étalement urbain décousu, ..., et une mobilité urbaine insoutenable.

Le Projet Urbain, est un outil de la démarche développement durable. C'est une démarche intégrée. C'est un dispositif ouvert au consensus et aux négociations, au temps et aux aléas. Processus et résultat, ajustable et révisable, flexible et en continuelle évolution, si complexe 'le projet urbain', est une démarche stratégique de management de projet.

Dans la logique de la fabrication de la ville, le projet urbain, relève de la stratégie urbaine vers une ville compacte et cohérente. Qu'il soit architectural ou urbanistique, politique ou opérationnel, projet de ville ou de société, le projet urbain est une gestion urbaine qui proclame la maîtrise d'ouvrage architecturale et urbaine.

Le projet urbain se dessine par des projets gigognes, opportuns, ..., structurants de développement, et par une mobilité urbaine dans une mise en déplacement, et une mise en cohérence urbaine spatiale. Le tramway, qui est conjointement, un moyen de restructuration urbaine et écologique de la mobilité urbaine reprend place dans la ville. Le téléphérique, un moyen de déplacement dans le cas des sites en relief, est une opportunité touristique souhaitée.

Enfin, par son processus ouvert, souple et efficace, le projet urbain vise à : rendre l'espace à l'utilisateur et améliorer la qualité de vie de ce dernier ; développer et structurer un site socialement, spatialement et économiquement de façon durable dans le temps, efficace et aussi pertinente ; retrouver une qualité des espaces urbains ; adopter de nouvelles notions d'opportunité urbaines, de concertation et de participation des différents acteurs de la ville dans la définition et la mise en œuvre des projets urbains ; valoriser et réaffirmer l'identité d'une ville.

**-CHAPITRE II : LE TOURISME DURABLE; UNE IMAGE DE MARQUE FACE A LA MONDIALISATION/ DEMARCHE DE MARKETING**

**Introduction.**

Nous sommes contraints de disséquer les éléments de l'hypothèse, afin de rester dans l'approche systémique où nous essayerons de décoder le concept *tourisme durable*. Composé de deux termes (tourisme) et (durable), son degré d'abstraction tellement élevé, si complexe, nous lui réservons un chapitre à part.

Continuellement, dans une approche théorique en reprise de l'analyse conceptuelle, nous tentons d'éclairer le troisième concept tiré de notre hypothèse, qui est celui du *tourisme durable*, il constitue un pilier pour ce travail. Ainsi dans ce chapitre, nous le questionnons d'abord :

- Qu'est ce que le tourisme ?
- Quels sont ses impacts ?

Nous avons déjà approché les notions de mondialisation, et de durabilité dans le chapitre précédent à travers la notion du développement durable. Nous réitérons, ces notions pour les questionner autrement :

- Quels sont les moteurs de la mondialisation ?
- Comment, influent-ils sur le tourisme ?
- Comment rendre, le tourisme durable ?

Dans une logique de mouvement mondial et urbain, nous essayerons d'insérer ce concept dans la globalité pour le voir dans le contexte de la mondialisation et la touristification. La gestion urbaine dans le projet urbain est examinée, il reste à approcher le marketing urbain à travers les notions 'image de marque' et 'gouvernance urbaine'.

Enfin, nous chercherons des réponses au concept (tourisme durable) par la décomposition de ses composantes 'tourisme' et 'durable' en dimensions et indicateurs, afin de les rendre observables. Nous chercherons ensuite à l'articuler avec l'ensemble des éléments de l'hypothèse.

**II.1. Le tourisme : évolution du concept.**

Faire du tourisme, c'est partir dans un autre lieu que celui où l'on vit habituellement. Le tourisme, c'est le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir. Il renvoie à l'idée de



déplacement d'un touriste<sup>1</sup> de son lieu de résidence vers un lieu plus ou moins éloigné, pour un temps variable aux fins de loisir<sup>2</sup>. Il a connu une évolution remarquable à travers l'histoire.

Le tourisme, en tant que concept, date du 18<sup>e</sup> siècle,<sup>3</sup> il a été tiré du mot anglais « tour ». <sup>4</sup> Néanmoins, certains auteurs considèrent que le tourisme se manifeste déjà aux époques anciennes, en relation avec l'urbanisation qui s'est mise en place à l'époque des civilisations grecque et romaine. En réalité, ce n'est pas un phénomène nouveau, il a été pratiqué depuis quelques siècles déjà, depuis que l'être humain se déplace un peu partout dans le monde.

D'autres auteurs, parmi lesquels Marc Boyer, préfèrent associer le tourisme à l'essor de la civilisation industrielle et à la naissance du concept de tour au Royaume-Uni au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>.

En effet, tout le monde s'accorde à désigner le XX<sup>e</sup> siècle comme le siècle où le tourisme s'est transformé en phénomène de masse intéressant toute la planète. Ce phénomène est strictement lié à l'essor de la civilisation industrielle et a vécu un développement particulièrement rapide depuis la fin de la deuxième Guerre Mondiale<sup>6</sup>. Par ailleurs, il est difficile de le définir d'une manière exacte car étant un objet n'appartenant à aucune discipline mais il est un centre d'intérêt pluridisciplinaire, il est abordé par des (historiens, sociologues, économistes, géographes, ...) <sup>7</sup>. Le concept évolue, il a connu une multitude de définitions variables selon le temps, le lieu et le profil.

### II.1.1 Le tourisme : un concept multi dimensionnel.

Sur le plan statistique le tourisme inclue les déplacements de plus de 24h. Par contre l'émigration, les mouvements de militaire ou de professionnels du transport ne font pas partie des mouvements touristiques, pour les voyages de moins de 24h les statistiques utilisent le terme

---

<sup>1</sup> « Pour l'Organisation Mondiale du Tourisme ( OMT ), un touriste est un visiteur temporaire qui passe au moins 24 heures dans une région visitée soit à des fins de loisir soit pour affaires ». [En ligne] consulté le 15 Août 2013 URL <http://www.tourisme-solidaire.org/ressource/pdf/etude1.pdf>

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 03 Avril 2013 URL <http://www.bourse-des-voyages.com/guide-voyage/tourisme.php>

<sup>3</sup> Frédérick BRAULT, « Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc », Université de Montréal, Workshop de la CUPEUM Marrakech 2004, p. 01.

<sup>4</sup> Saïd GRIMES, « Le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral. Cas de la ville de Jijel », p. 09.

<sup>5</sup> Marc BOYER, « Histoire du tourisme de masse », coll. Que sais-je?, Paris, PUF, 1999.

<sup>6</sup> Roland HOCHSTRASSER, « Le tourisme durable dans la plaine du Vedeggio », C/o Institut de géographie de l'Université de Lausanne, 06 Février 2004, p. 10.

<sup>7</sup> Katia IANKOVA, « Le tourisme autochtone en milieu urbain. Le cas de Wendake, une communauté amérindienne au Québec », Thèse de doctorat (Études urbaines)-Université du Québec à Montréal- Montréal, 2007, [En ligne] consulté le 03 Avril 2013 URL [www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf](http://www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf)

« *excursions* »<sup>1</sup>. Mis à part, le fait d'être une action de voyager, de visiter un site pour le plaisir, la récréation, le bien-être ou la santé, le tourisme est un concept multi dimensionnel.

Le tourisme est au cœur de controverses. Il existe plusieurs types de tourisme ainsi que différents moyens de les classer. Les plus fréquents (classés selon la destination) sont: le tourisme balnéaire (la mer) qui *constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde*<sup>2</sup>, le tourisme montagnard, le tourisme urbain (la ville), le tourisme rural (la campagne) et, enfin, l'écotourisme (tourisme vert : la nature). Cependant, ces différents types définissent ses dimensions. S'il est perçu par rapport aux types d'activité, nous citons :

- **Le tourisme d'agrément ou de loisir** : tourisme récréatif, culturel, sportif, cynégétique de festival, de visites familiales, ...
- **Le tourisme d'affaire** : rubrique sous laquelle on peut regrouper des types de tourisme ayant trait au déplacement d'intérêt professionnel : tourisme technique, scientifique, de congrès, de séminaires, des missions, de foires et salons.
- **Le tourisme de santé** : tourisme de récréation climatique, thermalisme, tourisme balnéaire.
- **Le tourisme patrimonial ou culturel** : il y a des villes qui attirent des touristes, par leurs noms et leur prestige historique ancien ou contemporain, faisant des offres pour le tourisme religieux, artisanal, gastronomique....
- **Le tourisme social** : regroupe surtout une certaine classe de sociétés aux revenus assez limités, il s'adresse aux familles à faibles revenus et aux jeunes, en prenant plusieurs formes. Le tourisme est classé par catégorie de site (urbain/non urbain ou paysager), nous en citons :
  - **Le tourisme non urbain** : détient des sites historiques et à caractère naturel, il se compose du tourisme balnéaire (mer, côtes), tourisme de montagne, saharien ou bioclimatique. Et enfin le tourisme thermal dans des stations qui s'offrent pour des cures thermales.
  - **Le tourisme urbain**: constitue la structure qui affine patrimoine architectural, travail, affaires, manifestations sportive ou scientifique de par les séminaires, les congrès...

### II.1.2. Le tourisme : un secteur d'activités complexes.

A part le fait que le tourisme joue un rôle essentiel dans le développement économique, social et culturel des destinations. Le tourisme est un secteur d'activités complexes, du fait qu'il

<sup>1</sup> Encyclopédie Encarta

<sup>2</sup> Wikipédia, [En ligne] consulté le 19 Novembre 2012 URL <http://dictionnaire.sensagent.com/tourisme+baln%C3%A9aire/fr-fr/>

*fait appel à une multiplicité d'autres secteurs d'activité (transport, hébergement, restauration, loisirs, commerce, artisanat, agriculture...)<sup>1</sup>*

En effet, il nécessite beaucoup de moyens car, *il met en relation une diversité d'acteurs qui ont des logiques et des attentes variées (secteur public, privé, associations, population locale, touristes...), et il est à la confluence des diverses politiques publiques (aménagement du territoire, culture, sport, emploi...)<sup>2</sup>*. A cet effet, le tourisme est particulièrement difficile à planifier et à gérer.

### **II.1.3. Les impacts du tourisme : positifs/négatifs, tributaires de la gestion.**

Le plus souvent, les impacts du tourisme sont, classés comme *positifs* et *négatifs*; ils peuvent être aussi *économiques, sociaux, culturels, écologiques, politiques*. La touristification est un néologisme qui est employé pour désigner l'impact sur le tourisme. C'est l'intensité du phénomène touristique sur un territoire d'accueil. Ce sont surtout les chercheurs français qui ont utilisé les premiers ce concept, à connotation parfois négative, en l'appliquant à des territoires saturés par le nombre de touristes<sup>3</sup>. Les impacts du tourisme sont également classifiés comme *directs* et *indirects*.

D'autres auteurs comme Maria VODENSKA et Vassil MARINOV<sup>4</sup> *introduisent une catégorie indépendante qui trouve sa place entre les impacts positifs et négatifs. C'est celle des impacts équivoques qui peuvent être à la fois positifs et négatifs ou bien indéfinis (ni positifs, ni négatifs) mais qui pourront, dans le futur, se manifester comme telle<sup>5</sup>*.

#### **II.1.3.1 Les impacts positifs du tourisme: opportunités.**

Le tourisme est *une activité qui peut avoir un impact positif majeur sur le développement durable, mais cela suppose de relever certains défis. Tout d'abord il convient de prendre en*

---

<sup>1</sup> Laura BERTELOOT, « Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ?. Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir », 2007.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Erick EROUX, Jean-Pierre LOZATO-GIOTART, Michel BALFET, « Management du tourisme :Territoires, offres et stratégies », Pearson Education France, 2012, p. 35.

<sup>4</sup> Maria VODENSKA, Vassil MARINOV, « Classification des impacts du tourisme ». édition universitaire : St. Climent Ohridski , 1998, pp. 328-338.

<sup>5</sup> Katia IANKOVA, « Le tourisme autochtone en milieu urbain. Le cas de Wendake, une communauté amérindienne au Québec », Thèse de doctorat (Études urbaines)-Université du Québec à Montréal- Montréal, 2007, [En ligne] consulté le 03 Avril 2013 URL [www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf](http://www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf)

compte la véritable dimension du phénomène touristique<sup>1</sup>. En effet, le tourisme, secteur d'activités le plus dynamique au monde, est l'une des premières industries de la planète. D'ailleurs, ce secteur, fortement créateur de richesses et d'emploi, constitue, dans le cas où il est bien géré, un puissant vecteur de développement économique et social pour les pays qui s'y ouvrent.

### **II.1.3.2. Les impacts négatifs du tourisme: menaces.**

Nous nous référons à des travaux de recherche élaborés par Bob MCKERTCHER et Hilary DU CROS<sup>2</sup>. Synthétisant les travaux antérieurs, ils énumèrent quelques impacts négatifs, les plus souvent observés dans les destinations réceptives<sup>3</sup> :

#### **1- Sur-utilisation des ressources au détriment des populations locales.**

*Impacts négatifs du tourisme dus à la sur-utilisation des ressources au détriment des populations locales reliés à quelques problèmes identifiés dans les destinations touristiques : surcharge technique du territoire, surpeuplement, pollution, dégradation physique du territoire (surtout le littoral), insuffisance des ressources vitales comme l'eau, vandalisme ;*

#### **2-Dépendance économique du tourisme.**

*Souvent les communautés locales deviennent dépendantes du tourisme qui s'impose comme industrie principale et qui entraîne la perte progressive des activités traditionnelles ;*

#### **3- Déséquilibre dans la dynamique sociale et culturelle.**

*Impact dû à l'intrusion agressive des touristes avec leurs comportements, valeurs et culture inappropriés. Ignorance, manque de politesse ou de sensibilité face aux coutumes locales, affranchissement des aires interdites ou sacrées (par exemple porter des chaussures dans certains temples ou lieux sacrés, etc.) ;*

#### **4- Perte de propriété culturelle.**

*Les communautés peuvent perdre le contrôle de leur propriété culturelle (par exemple art et artisanat, musique, patrimoine immatériel comme légendes, récits, etc.), s'ils n'ont pas de*

---

<sup>1</sup> Laura BERTELOOT, « Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ?. Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir », 2007.

<sup>2</sup> Bob MCKERTCHER, Hilary DU CROS, « Cultural Tourism : The Partnership Between Tourism and Cultural Heritage Management », New York : Haworth Hospitality Press, 2002.

<sup>3</sup> Katia IANKOVA, « Le tourisme autochtone en milieu urbain. Le cas de Wendake, une communauté amérindienne au Québec », thèse de doctorat (Études urbaines)-Université du Québec à Montréal- Montréal, 2007, [En ligne] consulté le 03 Avril 2013 URL [www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf](http://www.archipel.uqam.ca/829/01/D1604.pdf)

*lettres patentes ou une législation qui arrange les questions de la propriété culturelle et intellectuelle.*

Cependant, le tourisme, caractéristique indissociable de nos vies et *enjeu considérable pour de nombreux pays*<sup>1</sup> n'est pas une activité qui est dépourvue d'externalités négatives, surtout, avec tout ce qu'elle peut engendrer en termes de pollutions, de surexploitation des ressources naturelles, de perte d'identité culturelle et historique d'une région, ...etc.

Faisant partie intégrante de l'économie d'un pays<sup>2</sup>, le tourisme, est aussi *source de mobilités, de consommation d'énergie, d'eau, source de conflits sociaux, culturels, sans oublier la prise en charge des conflits avec d'autres activités économiques...*<sup>3</sup>. En effet, à l'origine de millions de déplacements de la part des touristes dans le monde, il contribue de manière significative à la production de gaz à effet de serre<sup>4</sup>.

## II.2. Le tourisme tributaire des moteurs de la mondialisation

La globalisation ou mondialisation qui désigne *un phénomène économique et social caractérisé avant tout par le développement des échanges internationaux : échanges de biens et services, flux d'investissement, flux d'information, et dans une moindre mesure, les flux migratoires d'un pays à l'autre*<sup>5</sup>, nous interpelle encore une fois (**cf. chapitre I, p. 30**), au risque de nous répéter.

*Ce phénomène tend à accroître l'indépendance économique entre les pays et les régions et provoque une plus grande intégration des économies et des sociétés au plan mondial,*<sup>6</sup> nous citons les principaux facteurs qui expliquent sa dimension économique et son intensification.

En effet, le tourisme est aussi considéré comme une industrie une « exportation invisible ». Ensemble des activités liées aux déplacements des touristes aux séjours des étrangers, un entrée économique, de ressource et de développement, liée au tourisme<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Pierre TORRENTE, « Développement durable, tourisme et territoire. Quelques éléments préalables pour une approche systémique », 2009, [En ligne] consulté le 15 Août 2013 <http://www.essachess.com/index.php/jcs/article/view/78>

<sup>2</sup> Pascaline ROUX, « Les indicateurs de développement durable : approche sectorielle et territoriale. Le tourisme durable dans les parcs naturels régionaux », Mémoire de Master 2 Recherche, 2005, p. 12.

<sup>3</sup> J.P. CERON, G. DUBOIS, « Les indicateurs de tourisme durable. Un outils à manier avec discernement », 2000.

<sup>4</sup> Laura BERTELOOT, « Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ?. Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir », 2007.

<sup>5</sup> Bernard GARRETE, Pierre DUSSAUGE, Rodolphe DURAND (dir.), « Stratégor ; toute la stratégie de l'entreprise Toute la stratégie d'entreprise », Dunod, Paris, 2009, p. 401.

<sup>6</sup> Idem.

### **II.2.1. Le tourisme et le développement du libre échange.**

*L'immense majorité des habitants de la planète vit désormais sous un régime de relatif libre-échange. Cette évolution a ouvert, en quelques années, de très nombreux marchés, jusque-là protégés aux libres échanges économiques internationaux, et a ainsi créé d'immenses opportunités d'expansion pour toutes les entreprises des pays concernés, mais a aussi permis l'arrivée de nouveaux concurrents sur des marchés où les entreprises locales jouissaient auparavant d'une certaine protection.*<sup>2</sup> Parallèlement à l'intégration des économies industrielles et à l'accroissement des échanges internationaux, les occasions d'échanges d'information et de négociation se multiplient et donnent lieu à une rapide extension et à une diversification des formes de voyages.

### **II.2.2. Le tourisme et le développement du moyen de communication et transport.**

*La facilité des communications et de déplacements, même si elle n'a pas totalement éliminée les effets de la distance géographique, a rendu considérablement le management d'activités dispersées de par le monde, et a sensiblement diminué les coûts associés à cette dispersion.*<sup>3</sup> Les entreprises peuvent ainsi localiser leurs diverses activités là où les conditions de production sont optimales. Ainsi, le développement de moyens de transport et la facilité de la diffusion des NTIC, ont limités les obstacles de l'expansion de cette manière inédite de voir et de faire la ville.

### **II.2.3. Le tourisme et l'homogénéisation de la demande.**

*L'expansion internationale des entreprises a en outre été facilitée par une certaine homogénéisation de la demande à travers le monde.[...]. Cette homogénéisation de la demande a bien entendu été encore accentuée par l'expansion des entreprises multinationales qui ont diffusé leurs produits et services partout où ceux-ci semblaient susceptibles de trouver des débouchés.*<sup>4</sup> Les préférences de consommateurs dans de très nombreux domaines (les équipements de confort et de loisirs, les habitudes en matière d'habillement,..., même les habitudes alimentaires se sont considérablement rapprochées, et créent une homogénéisation.

---

<sup>1</sup> Dictionnaire Le petit Robert, Edition 2008.

<sup>2</sup> Bernard GARRETE, Pierre DUSSAUGE, Rodolphe DURAND (dir.), « Stratégor ; toute la stratégie de l'entreprise Toute la stratégie d'entreprise », op. cit., pp. 402-403.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 403.

<sup>4</sup> *Ibid.*

Ce rapprochement a été provoqué entre autre par la multiplication des voyages et déplacements qui mettent de plus en plus fréquemment en contact des populations qui ne se rencontraient quasiment jamais. Par la diffusion de la télévision et du cinéma, et à travers elle, de programmes qui véhiculent un modèle culturel, et donc de consommation, dominant.

#### **II.2.4. Le tourisme et l'accroissement des économies d'échelle.**

*Dans de très nombreux secteurs d'activité, les économies d'échelle ont eu tendance à s'accroître de manière significative au cours du temps. Ce phénomène semble s'être plus particulièrement accéléré depuis les années soixante. Il est dû pour une large part aux dépenses croissantes de (R&D<sup>1</sup>), ainsi qu'à l'accroissement de l'automatisation de la production dans un grand nombre de secteurs.<sup>2</sup>*

*L'augmentation des coûts fixes de R&D et de production, pousse les entreprises à accroître les volumes vendus, notamment en recherchant des débouchés additionnels à l'étranger. De plus, les entreprises locales qui ne bénéficient pas d'une présence internationale étendue et des volumes de production qui lui sont associés ont de plus en plus du mal à rivaliser avec les concurrents multinationaux qui peuvent mieux amortir les coûts fixes.<sup>3</sup>*

*Ces entreprises locales souffrent alors de coûts beaucoup plus élevés, ou sont condamnées à rogner sur leurs coûts de R&D, ne peuvent suivre le rythme de l'innovation et finissent éventuellement par disparaître laissant place aux multinationales<sup>4</sup>.*

#### **II.3. Le tourisme durable : un consensus du développement durable.**

Beaucoup de définitions ont été proposées pour l'expression « développement durable ». En plus des définitions qui ont été données (cf. **chapitre I. pp. 19-20**), nous ajoutons que le développement durable (sustainable development) est « *une politique et une stratégie visant à assurer la continuité dans le temps du développement économique et social, dans le respect de*

---

<sup>1</sup> R &D : un sigle qui signifie (Recherche et Développement) dans le jargon des économistes et en sciences commerciales.

<sup>2</sup> Bernard GARRETE, Pierre DUSSAUGE, Rodolphe DURAND (dir.), « *Stratégor ; toute la stratégie de l'entreprise Toute la stratégie d'entreprise* », op. cit., p. 404.

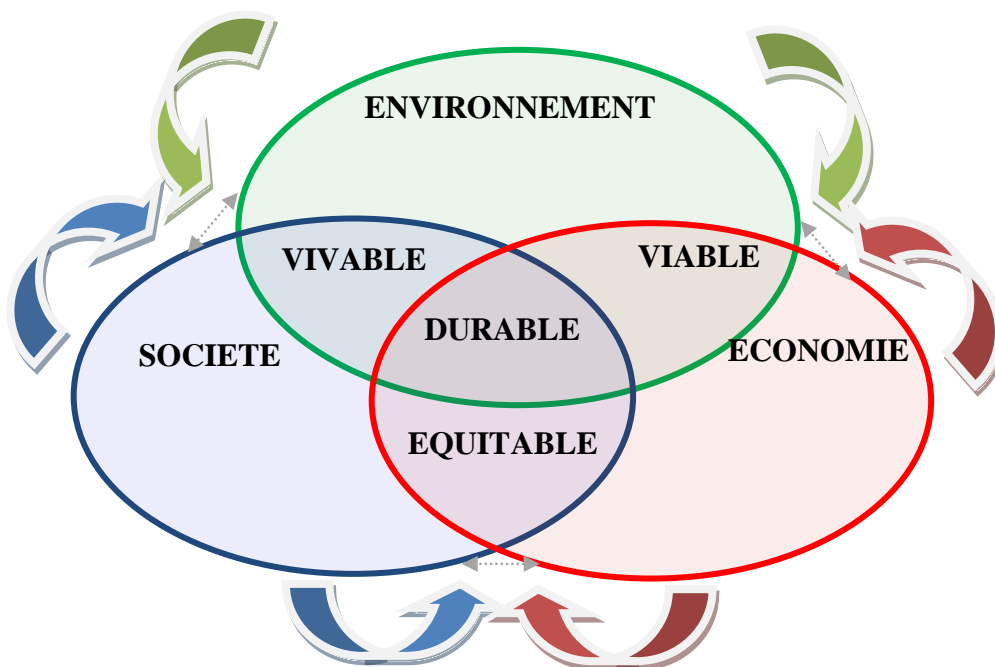
<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Ibid.

*l'environnement, et sans compromettre les ressources naturelles indispensables à l'activité humaine<sup>1</sup> » ;*

Le développement durable est un processus de changement par lequel l'exploitation des ressources, l'orientation des investissements, les changements techniques et institutionnels se trouvent en harmonie et renforcent le potentiel actuel et futur de satisfaction des besoins des hommes<sup>2</sup>.

De ce fait, le développement durable est une démarche et un moyen de satisfaire nos besoins sans compromettre la capacité des prochaines générations. En effet, cette approche qui s'appuie sur trois piliers : l'économie, l'environnement et le social (**figure 6**), va dépasser ces dimensions, par la gouvernance comme garantie. A cet effet, la démarche du développement durable concilie trois aspects indissociables, à savoir, le gain économique, la protection de l'environnement et l'équité entre les individus et les générations futures. En effet, le développement durable a 5 finalités à savoir <sup>3</sup>:



**Figure 6:** Les trois piliers du développement durable  
(Source : Réalisée par l'auteur)

<sup>1</sup> Line BERGERY, « *Qualité globale et tourisme, Connaissance de la gestion, Economica* », Paris, 2002, p. 236.

<sup>2</sup> Jean-Paul CÉRON, Ghislain DUBOIS, « *Le Tourisme durable dans les destinations. Guide d'évaluation* », Presses universitaires de Limoges, 2002, p. 11.

<sup>3</sup> MEDD : « *Projets territoriaux de développement durable : une grille de lecture-écriture* », juillet 2006.



- *La lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère;*
- *La préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources;*
- *L'épanouissement de tous les êtres humains;*
- *La cohésion sociale et solidarité entre territoires et générations;*
- *Une dynamique de développement suivant des modes de consommation et de production responsables.*

Ainsi, le principal but du développement durable est de produire une vie meilleure pour les êtres humains tout en protégeant la planète terre. Par contre, le tourisme, *phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires*<sup>1</sup>, a des répercussions sur l'économie, sur l'environnement naturel et bâti, sur la population locale de la destination et sur les touristes eux-mêmes<sup>2</sup>.

### **II.3.1.1. Le tourisme durable ; un apport économique.**

Le tourisme *génère directement et indirectement une augmentation de l'activité économique dans les endroits visités (et au-delà), essentiellement en raison de la demande de biens et de services qui doivent être produits et fournis*<sup>3</sup>.

De ce fait et d'un point de vue économique, le tourisme durable, *met en place une planification stratégique en vue d'une juste répartition des richesses induites par les produits du tourisme. Il s'agit d'enclencher une dynamique économique viable sur le long terme qui offrirait à toutes les parties prenantes des avantages socio-économiques équitablement répartis, notamment des emplois stables, des possibilités de bénéfices et des services sociaux pour les communautés d'accueil*.<sup>4</sup>

Selon Line BERGERY, *la Commission Européenne a commandité, en juin 1999, un groupe de travail intitulé : «La promotion de la protection de l'environnement et du développement durable en matière de tourisme» dont la direction du tourisme a été le rapporteur. Ce groupe avait pour mandat de définir la durabilité en matière de tourisme, d'identifier les stratégies pertinentes à différentes échelles pour promouvoir le développement*

---

<sup>1</sup> Organisation Mondiale du Tourisme ( OMT ), « *Comprendre le tourisme: Glossaire de base* », [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Dominique AUZIAS, Jean-Paul LABOURDETTE, « *Guide de l'écotourisme 2011* », Petit Futé, 1 Août 2010, p. 17.

*durable du tourisme, d'évaluer la contribution existante et potentielle relevant des politiques et programmes communautaires, et de proposer des recommandations pour une meilleure utilisation des instruments et programmes communautaires.*

*Le groupe a proposé la mise en œuvre d'un Agenda 21 pour le secteur du tourisme au niveau européen. Cette initiative implique une nécessaire adaptation institutionnelle de la politique pour incorporer les objectifs environnementaux, mais aussi économiques et sociaux.*

*Les principes généraux de l'Agenda 21 européen du tourisme, dont découlent nombre de recommandations, sont :*

- L'adaptation du tourisme au concept de développement durable ;*
- Le renforcement du rôle de l'Union dans le respect du principe de subsidiarité ;*
- La mise en œuvre de l'Agenda 21 adaptée à chaque pays membre ;*
- Le contrat plutôt que la contrainte ;*
- La contribution du tourisme à la durabilité.*

Compte tenu de ce fait, les politiques touristiques des destinations se doivent d'accorder une place au développement touristique durable.

### **II.3.1.2. Le tourisme durable ; un apport environnemental.**

*L'environnement, le climat et le site constituent une partie fondamentale de l'attractivité de la destination<sup>1</sup>. En effet, les ressources naturelles représentent très souvent le capital principal pour cette dernière<sup>2</sup>. Par ailleurs,, l'industrie touristique a tous les intérêts de préserver son environnement, qui est source de son attractivité sur le marché mondial. Aujourd'hui, la protection de l'environnement est un enjeu politique international<sup>3</sup>. De ce fait, *d'un point de vue écologique, le tourisme durable met en place des programmes pour préserver et valoriser l'environnement, le patrimoine paysager, historique et architectural. Il tente d'exploiter les ressources du milieu qui constituent un élément clé de la mise en valeur touristique, tout en préservant les processus écologiques essentiels et en aidant à sauvegarder les ressources naturelles et la biodiversité* »<sup>4</sup>. Plusieurs leviers peuvent permettre de renforcer la durabilité écologique<sup>5</sup>:*

---

<sup>1</sup> Roland HOCHSTRASSER, « *Le tourisme durable dans la plaine de Vedeggio. La périphérie sous pression : quelles chances pour le tourisme périurbain durable ?* », Université de Lausanne, 2004, pp.14-15.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Dominique AUZIAS, Jean-Paul LABOURDETTE, « *Guide de l'écotourisme 2011* », op. cit.

<sup>5</sup> [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.t-a-c.org/doc/tourisme-togo-rapport.doc.doc>

- *En augmentant la capacité de charge de la planète (en intensifiant la mise en valeur du potentiel des ressources des différents écosystèmes, à des fins sociales utiles) ;*
- *En limitant la consommation des ressources non/peu renouvelables et/ou nuisibles pour l'environnement, et parallèlement développer la recherche vers des ressources renouvelables ;*
- *Sensibiliser les populations et les pays forts consommateurs, faire en sorte qu'ils autolimitent leur consommation ;*
- *Définir des règles pour une protection adéquate de l'environnement, et à cette fin mettre sur pied les dispositifs institutionnels nécessaires et procéder au choix de la bonne combinaison d'instruments économiques, légaux et administratifs.*

### **II.3.1.3. Le tourisme durable ; un apport social.**

« *Le tourisme durable intègre la dimension éthique du tourisme qui s'engage dans le respect des valeurs socioculturelles des communautés d'accueil. Le tourisme durable doit favoriser le rapprochement et la paix entre les peuples en créant une conscience respectueuse de la diversité des cultures et du mode de vie* »<sup>1</sup>. Ainsi, le tourisme durable s'investit dans la réduction de l'écart de niveau de vie entre populations riches et pauvres, à l'échelle de la planète, mais également au niveau local<sup>2</sup>.

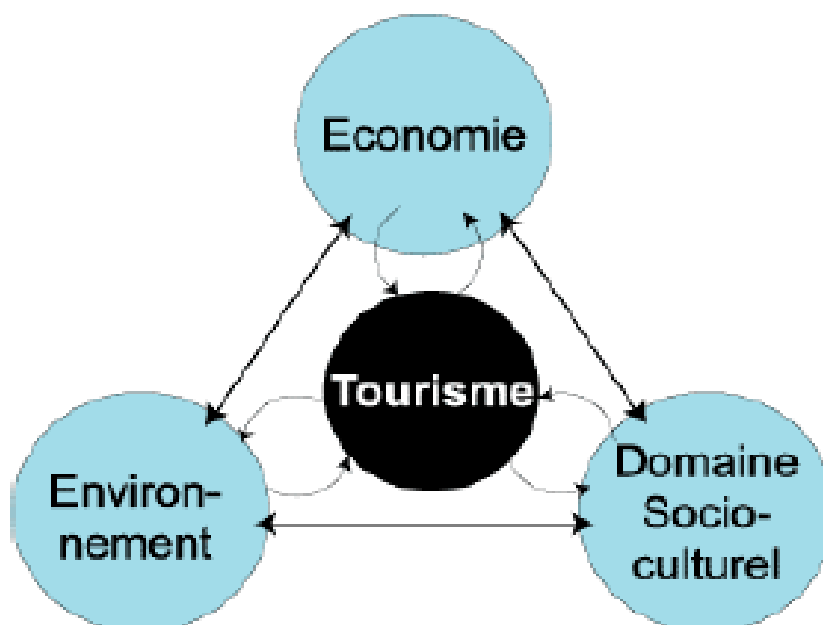
Ainsi, ce tourisme inscrit dans la démarche du développement durable, vise à continuer à produire des richesses pour satisfaire les nécessités de la population mondiale, à protéger l'environnement que les générations futures recevront en héritage et, enfin, à diminuer les inégalités sociales à travers le monde. A cet fait, le tourisme durable se préoccupe de gérer le flux touristique de façon à intégrer les dimensions économiques, sociales et environnementales **(figure 7)**<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Dominique AUZIAS, Jean-Paul LABOURDETTE, « *Guide de l'écotourisme 2011* », Petit Futé, 1 Août 2010, p. 17.

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.t-a-c.org/doc/torisme-togo-rapport.doc.doc>

<sup>3</sup> Roland HOCHSTRASSER, « *Le tourisme durable dans la plaine de Vedeggio. La périphérie sous pression :quelles chances pour le tourisme périurbain durable ?* », Université de Lausanne, 2004, p. 17.



**Figure 7:** Les dimensions du tourisme durable  
(Source : Roland HOCHSTRASSER, 2004, p. 16)

De ce fait, parvenir au développement durable, c'est trouver un équilibre entre<sup>1</sup> :

- *La viabilité économique, c'est le souci de la rentabilité de toute activité économique, l'important étant la capacité des entreprises à se maintenir à long terme.*
- *La viabilité sociale implique de respecter les droits de l'homme et l'égalité des chances pour tous dans la société, elle passe par une répartition équitable des bénéfices avec pour priorité la lutte contre la pauvreté. L'accent est mis sur les communautés locales, le maintien et le renforcement de leurs systèmes de subsistance, la reconnaissance et le respect des différentes cultures et la disparition de toute forme d'exploitation.*
- *La viabilité environnementale signifie conserver et gérer les ressources, en particulier celles qui ne sont pas renouvelables ou qui sont précieuses pour la survie de l'homme.*

Puisque, le tourisme durable reprend le triptyque du développement durable. Le tourisme durable doit lui aussi être *supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales*<sup>2</sup>.

#### **II.3.1.4. Le tourisme durable : une bonne gouvernance urbaine:**

Le terme de gouvernance urbaine est apparu, principalement, suite à la mondialisation qui place les villes au cœur de la compétition économique et qui a renforcée, par la suite, la

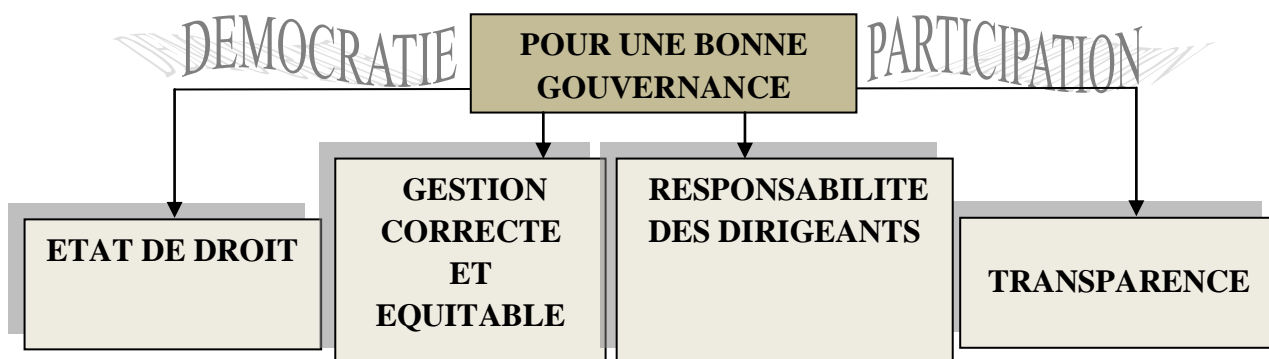
<sup>1</sup> Laura BERTELOOT, « Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ? Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir », op. cit., p. 34.

<sup>2</sup> *Idem*, p. 36.

ségrégation sociale, la pauvreté et le chômage et surtout l'impuissance de l'état à assurer la cohésion et l'égalité sociale.

Ainsi, la gouvernance urbaine place les pauvres au centre du débat, traduit davantage les priorités de ceux-ci contrairement à ceux qui a été reproché aux instruments de planification classique. De ce fait, l'importance de la gouvernance et de la participation citoyenne dans tout processus est évidente comme l'ont démontré plusieurs auteurs la gouvernance urbaine est l'épine dorsale, le nerf, la clef de voûte et le socle du projet urbain

De ce fait, la réussite de la reconstruction de l'unité sociale de la ville et le rétablissement de la cohérence sur le territoire urbain nécessite une bonne gouvernance. En effet, cette dernière renvoie essentiellement à une "saine gestion des affaires publiques". Elle veille à ce que les priorités politiques, sociales et économiques soient fondées sur un large consensus social et à ce que les voix des plus démunis puissent se faire entendre<sup>1</sup>. Par ailleurs, pour atteindre une bonne gouvernance il faut remplir quatre (04) conditions<sup>2</sup> (**organigramme 3**) :



**Organigramme 3:** Les conditions d'une bonne gouvernance  
(Source : Réalisé par l'auteur)

- 1- L'instauration d'un Etat de droit qui garantit la sécurité des citoyens et le respect des lois ;
- 2- La bonne administration qui exige une gestion correcte et équitable des dépenses publiques ;
- 3- La responsabilité et l'imputabilité qui imposent que les dirigeants rendent compte de leurs actions devant la population ;
- 4- La transparence qui permet à chaque citoyen de disposer.

<sup>1</sup> « Le développement durable, approches géographiques, glossaire géoconfluences », [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.cafepedagogique.net/communautes/AvenirTerritoiresStrasbourg/stage%20ville%20et%20developpement%20durable%2029%20janvier%202000/ressources/Glossaire%20DD%20Geoconfl.doc>

<sup>2</sup> Marie-Claude SMOUTS, « Du bon usage de la gouvernance en relations internationales », Revue internationale des sciences sociales, n° 155, mars 1998, p. 88.

La gouvernance urbaine, qui renvoie *aux fonctions et actions de gouvernement mais sans l'idée d'uniformisation, rationalité, standardisation.*<sup>1</sup> C'est la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, de réflexion stratégique reliant les principaux acteurs autour du niveau de décision politique<sup>2</sup>.

Penser à un tourisme moins dévastateur implique l'adoption d'une « nouvelle méthode de gouvernance », passant par une planification stratégique globale, induisant de ce fait nécessairement une réflexion, une information constante, des outils adaptés, mais aussi une participation au processus décisionnel et un partenariat de tous les acteurs concernés, avec toujours pour enjeu principal le développement d'un tourisme harmonieux et maîtrisé<sup>3</sup>.

Le développement durable, selon Guy LOINGER<sup>4</sup>, est fondé sur un jeu, non pas à trois pôles, comme on l'indique habituellement, l'économique, le sociétal et l'environnemental, mais un jeu à quatre pôles, le quatrième étant celui de la gouvernance, sans lequel les trois premiers risquent de n'avoir aucune capacité opératoire. En effet, la notion de gouvernance est à la mode<sup>5</sup>, et apparaît, ainsi, comme étant un concept nouveau et d'actualité. elle serait la bonne formule pour pouvoir cerner et résoudre tous les problèmes d'une ville. Par ailleurs, ce terme, adopté dans les pays développés, n'est apparu officiellement, en Algérie, que récemment, pour répondre aux déficiences constatées en mettant l'accent sur l'implication et la participation des populations notamment des plus démunies.

Face aux situations d'instabilité et de déconnexion entre les autorités politiques et les citoyens, les populations se sentent peu écoutés et excluent des décisions qui les concernent.

Ainsi, dans le contexte du développement durable et à l'échelle mondiale, la gouvernance renvoie aux mécanismes de régulation internationale et à l'effacement des États confrontés à la globalisation des enjeux environnementaux. À des échelles régionales et locales, à l'échelle des territoires, la résolution des questions liées au développement durable suppose que les mécanismes régulateurs de gouvernance prennent en compte différentes dimensions : les

---

<sup>1</sup> P. LE GALAIS, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », Revue Française de sciences politique n°1-1995.

<sup>2</sup> G. CAVALIER, « Gouvernance Urbaine/ Gouvernance note de synthèse ».

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Guy LOINGER, 2002, [En ligne] consulté le 14 Mars 2012 URL [a21l.qc.ca/web/document/ayeva\\_gouvernance.pdf](http://a21l.qc.ca/web/document/ayeva_gouvernance.pdf)

<sup>5</sup> « Le développement durable, approches géographiques, glossaire géoconfluences », [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.cafepedagogique.net/communautes/AveniretTerritoiresStrasbourg/stage%20ville%20et%20developpement%20durable%2029%20janvier%202000/ressources/Glossaire%20DD%20Geoconfl.doc>

*relations entre les dirigeants et les dirigés, notamment les relations entre l'État et la société civile ; le mode de coordination de diverses activités et/ou relations entre acteurs ; le mode d'allocation des ressources entre les activités ou les acteurs ; la gestion des conflits ( prévention, résolution )*<sup>1</sup>. A cet effet, la démarche du développement durable ne se limite pas à ses trois aspects indissociables, à savoir, le gain économique, la protection de l'environnement et l'équité entre les individus et les générations futures.

### **II.3.1.5. Le tourisme durable : image de marque en marketing urbain**

Avec le phénomène de globalisation, l'économie urbaine est souvent illustrée dans le paysage urbain car ce dernier offre un produit urbain dont le tourisme se nourrit.

Ces dernières années, le tourisme durable, très en vogue et dont le but est de trouver le juste équilibre entre les trois dimensions : économique, environnementale et sociale, est devenu aussi un argument de vente, une méthode marketing et une nouvelle spécificité d'offres touristiques<sup>2</sup>.

Désormais, la compétition pour attirer les investissements constitue le défi et le combat de tous les pays du monde<sup>3</sup>. De ce fait, pour améliorer leur attractivité, ces derniers dans un climat de concurrence, essayent de faire prévaloir les atouts et les avantages dont ils disposent, à travers l'élaboration des stratégies. Toute ville, a un visage qui lui donne une âme et le marketing urbain, en assurant une bonne gouvernance, fait que ce visage soit au premier plan des vitrines.

Certains projets moteurs<sup>4</sup> de ville, par la dynamique urbaine et les mouvements qu'ils enclenchent, vont, donner à la ville une marque urbaine, l'embellir et la mettre, ainsi, en scène dans ce concert mondial. Dans cette logique se génère un climat de compétition interurbaine à l'échelle régionale, nationale, continentale, voire mondiale. Cette compétition se traduit par la formulation de projets urbains et architecturaux s'appuyant sur des restructurations de grande ampleur :

---

<sup>1</sup> « *Le développement durable, approches géographiques, glossaire géoconfluences* », [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL <http://www.cafepedagogique.net/communautes/AvenirTerritoiresStrasbourg/stage%20ville%20et%20developpement%20durable%2029%20janvier%202000/ressources/Glossaire%20DD%20Geoconfl.doc>

<sup>2</sup> Pascaline ROUX, « *Les indicateurs de développement durable : approche sectorielle et territoriale. Le tourisme durable dans les parcs naturels régionaux* », Mémoire de Master 2 Recherche, 2005, p. 11.

<sup>3</sup> Mohammed ABDOUH, « *Plan de Développement Economique et Social ( PDES ) de la ville de Tétouan* », Forum Urbain-Maroc, Décembre 2005.

<sup>4</sup> Les bénéfiques des projets 'moteur' de villes se mesurent, sur le moyen ou long terme, par le nombre d'emplois créés dans les secteurs du commerce, des services, du loisir et de la culture.

- 1- mise en place ou amélioration d'infrastructures lourdes (autoroutes, aéroports, trains à grande vitesse) pour faciliter l'accès aux villes ;
- 2- création de parcs d'entreprises, de type technopole pour attirer les capitaux autour de l'alliance haute technologie-services (software et tertiaire) ;
- 3- développement de structures de formation (universités, grandes écoles) pour attirer les cadres de nombreuses sociétés qui exigent un environnement de qualité ;
- 4- implantation d'équipements culturels et de loisirs pour offrir un meilleur cadre de vie et attirer le tourisme d'affaires.

Par conséquent, les villes se renouvellent en permanence, se modifient (à travers les opérations de transformation urbaine) et subissent des changements dans l'infrastructure et l'organisation spatiale et sociale afin de devenir une destination attractive à l'atmosphère urbaine affirmée.

Parmi les opérations de transformation urbaine nous avons : la requalification, le renouvellement, la réhabilitation, la rénovation, la valorisation de l'espace paysager urbain et la réutilisation des friches, ...etc. A cet effet, la ville, lieu de développement, est un système complexe

Par ailleurs, la mise en place d'une stratégie de développement propre à chaque ville est nécessaire. Le Projet Urbain, stratégie pensée et dessinée de la ville et processus permanent de gestion collective de la forme urbaine, pense et innove pour accompagner ce développement et ces transformations de l'existant.

#### **II.3.1.6. Le tourisme durable : une gestion du mouvement urbain.**

Avec la touristification, conséquence des changements spectaculaires de forme et de fonction de la ville qui ont débuté principalement avec la mondialisation et la métropolisation, l'espace urbain, subissant constamment des mouvements, est en perpétuelle mutations. Selon Antonio DA CUNHA et Jean-François BOTH<sup>1</sup>, les espaces urbains *sont au cœur des processus de globalisation, d'innovation sociale et économique, de transformation des ressources et de recomposition des territoires...*, les villes se présentent aujourd'hui à la fois comme des miroirs et des moteurs du changement urbain, économique, social et environnemental.

---

<sup>1</sup> Antonio DA CUNHA, Jean-François BOTH, « *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains* », Observatoire de la ville et du développement durable, Institut de géographie – Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne, Neuchâtel, décembre 2004, p. 13.



Cependant, avec tous ces processus de globalisation, de touristification et tous les mouvements urbains qui en découlent, les villes évoluent à un rythme de plus en plus persistant et s'agrandissent démesurément au point où leurs limites sont difficiles à saisir et à maîtriser.

Tout ce mouvement urbain a généralement, pour but, de satisfaire les résidents, de séduire les touristes, d'attirer des capitaux et surtout de construire une qualité de vie hors pair.

Une gestion adéquate du mouvement urbain, comme réponse aux dysfonctionnements multiples des villes, en s'associant à une bonne gouvernance (figure 5), c'est-à-dire être toujours à l'écoute du citoyen et en impliquant les citoyens (usagers et utilisateurs de l'espace), assure un avenir globalement prometteur des villes et de ces citoyens où le visiteur (touriste) est le bienvenu.

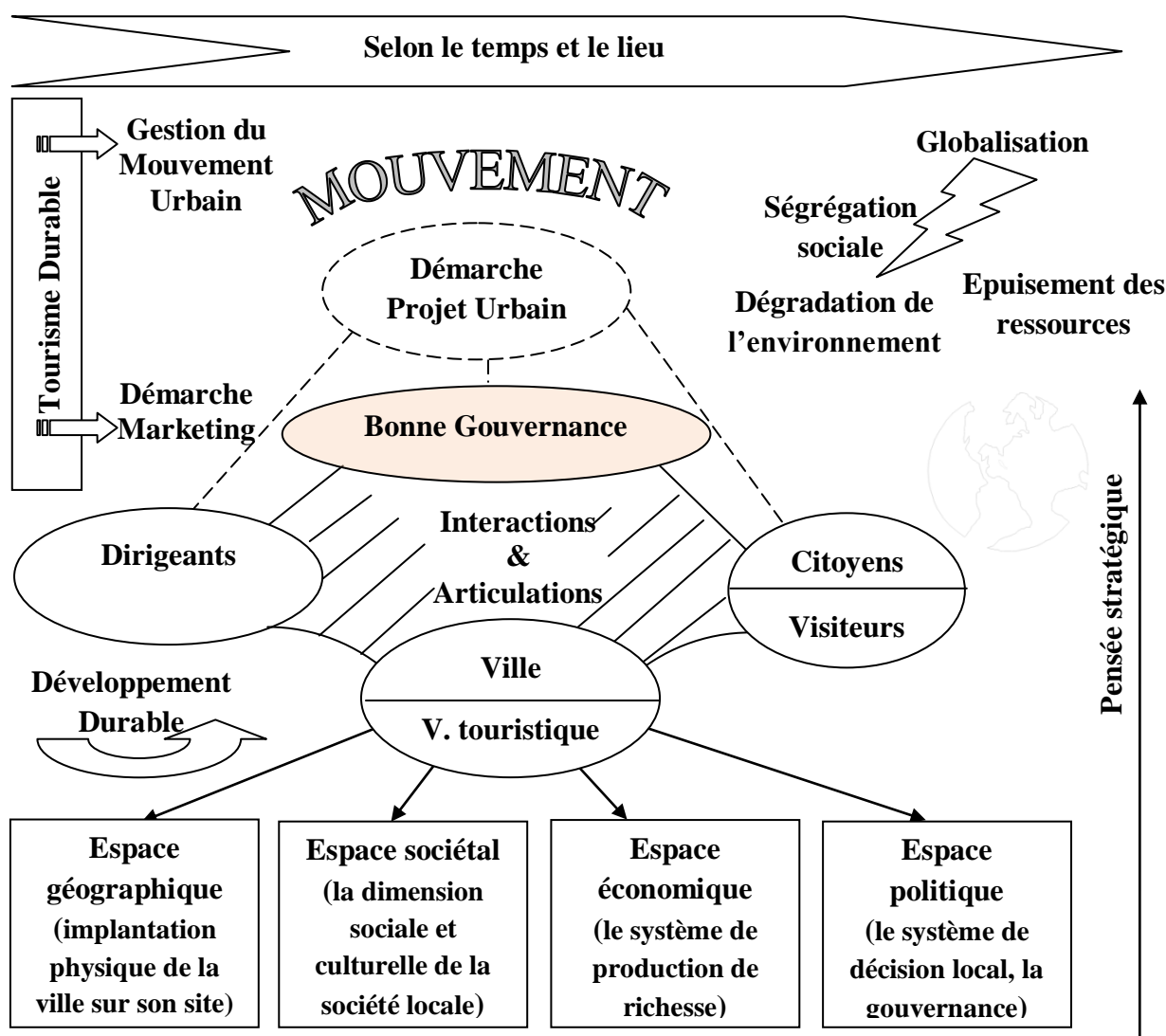


Figure 8: Tourisme durable, gestion du mouvement urbain/ démarche de projet urbain et marketing (Source : Réalisée par l'auteur)

Le tourisme durable, désignant un tourisme basé sur les principes du développement durable, décrit généralement toutes les formes de tourisme *qui respectent, préservent et mettent durablement en valeur les ressources patrimoniales (naturelles, culturelles et sociales) d'un territoire à l'attention des touristes accueillis, de manière à minimiser les impacts négatifs qu'ils pourraient générer*<sup>1</sup>.

Il intègre le patrimoine comme bien commun dans la dimension environnementale, incite à sa conservation comme héritage pour les générations futures. A cet effet, à travers la démarche du projet urbain, outil du développement durable (**cf. chapitre I, p. 19**), le tourisme durable protège le « produit urbain » qui est la ville, en gérant de façon efficace son mouvement urbain, afin d'optimiser la satisfaction touristique.

### **Conclusion.**

Le tourisme est un concept multidimensionnel qui a évolué et qui s'avère complexe par la diversité des acteurs, la nécessité de moyen de gestion responsable et intelligente car ils a des impacts négatifs. Ainsi, pour ce qui est des aspects négatifs, le tourisme contribue à augmenter : la pollution de l'environnement, le vandalisme (qui tend à augmenter au même temps que celui des visiteurs), l'embouteillage et l'insuffisance d'espaces de stationnement, la perte des activités traditionnelle, etc.

De ce fait, le tourisme, mal contrôlé, peut provoquer des changements socioculturels, économiques et environnemental majeurs dans les destinations hôtes surtout quand il s'agit de sociétés en développement.

Développer le tourisme durable, phénomène très complexe, dans toute ville, nécessite d'abord l'adoption d'une stratégie d'intervention et d'une démarche globale et flexible, comme celle du projet urbain. En effet, comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, opter pour l'approche du projet urbain représente le sceau vers un avenir meilleur.

Nous avons approché les notions qui sont en liaison avec le tourisme durable, à savoir, la mondialisation avec ses retombées sur le mouvement international et urbain d'où la notion de touristification, et le tourisme durable comme notion du développement durable à travers ses différentes dimensions (économique, environnementale et sociale), notamment, la définition de la gouvernance.

---

<sup>1</sup> Line BERGERY, « *Le tourisme durable au Vietnam* », Université Du Sud-Toulon Var, Faculté de Lettres & Sciences Humaines, 2008, p. 03.

Ainsi, en s'inscrivant dans le développement durable et en véhiculant une image de nouveauté par rapport à l'urbanisme traditionnel, l'expression « projet urbain » est devenue en vogue dans le mouvement général de marketing et de management (gestion urbaine).

A cet effet, une gestion durable du tourisme qui est une manière d'agir sur le développement économique et social, d'une part, et sur la protection de l'environnement, d'autre part, devient indispensable.

**-CHAPITRE III : GESTION URBAINE, MOUVEMENT URBAIN ET TOURISME DURABLE : MODELES DE PROJETS DE VILLE/ DE PROJETS DE SOCIETE (ANALYSE DE MODELES).**

**Introduction.**

Notre intention est de faire une analyse des exemples dans les thématiques : *mouvement urbain*, et *tourisme durable*, en tenant compte de l'ensemble des contextes propres à chaque pays ou ville œuvrant à s'inscrire dans la logique de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle.

Nous procédons, alors, dans ce chapitre, à l'analyse des modèles. Ces derniers présentent pour nous un outil d'investigation qui nous permet d'amener les concepts au niveau de la réalité observable.

Même s'il est caractérisé par la spécificité, le positionnement et la contextualisation, le projet urbain en tant que démarche de gestion urbaine adoptée ailleurs, pourrait nous éclairer à travers des expériences qui auraient répondu à nos attentes.

Pour en tirer l'essentiel, par des signes observables, notre analyse de modèles concerne des métropoles, et villes touristiques dans le monde, en l'occurrence l'Inde (Delhi), la France (Paris, Grenoble, Marseille), le Maroc (Tétouan) et l'Algérie à travers l'expérience d'Alger. Nous testons l'Algérie dans l'échelle territoriale globale, via le projet urbain du Grand Alger, afin finalement de mettre le point sur le tourisme à Annaba dans une démarche qui ne se détache pas du mouvement mondial.

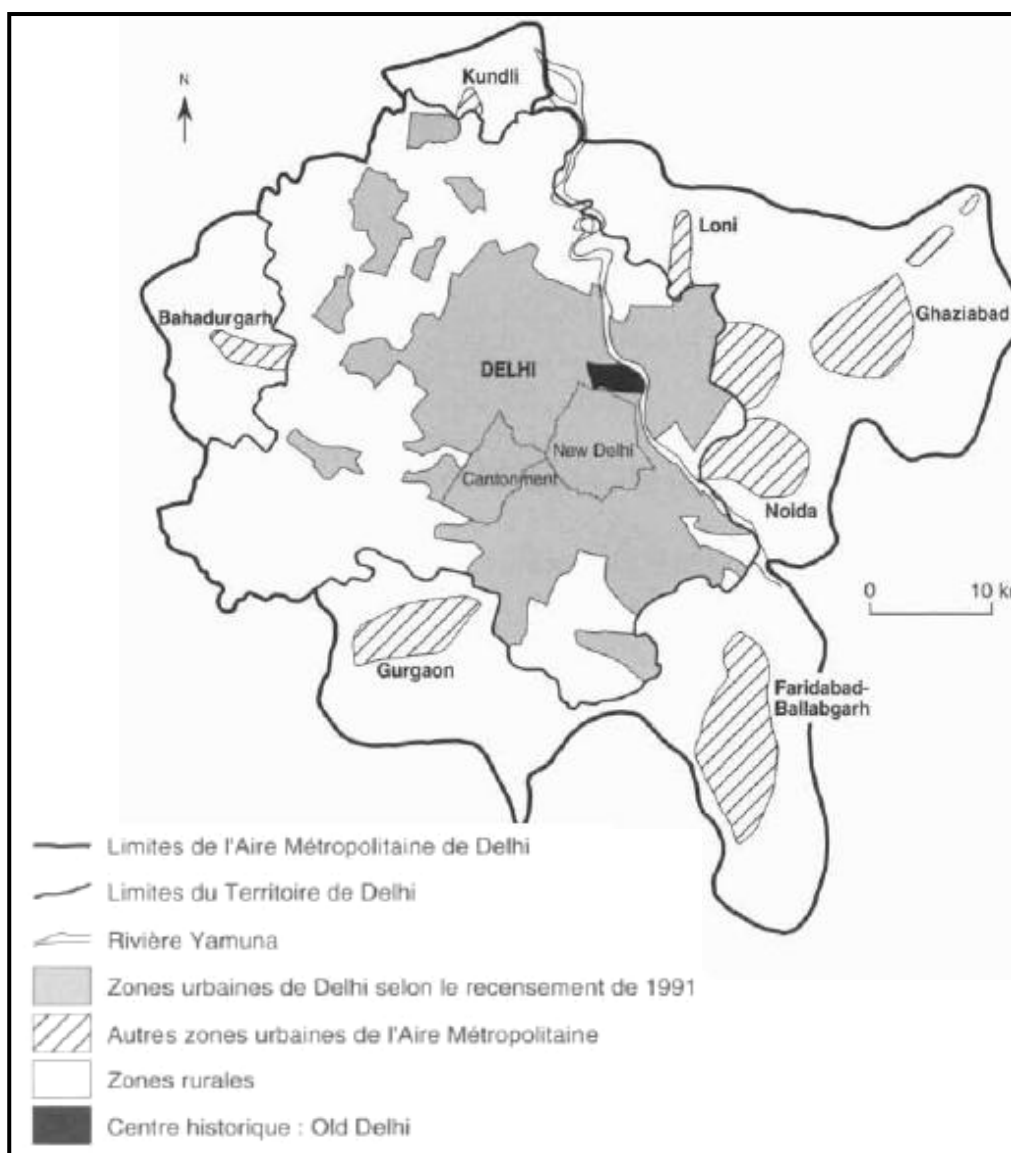
**III.1. L'Inde : Mutations du centre historique de Delhi par un double mouvement.**

Le cas de Delhi est illustré dans une analyse intitulée 'Métropoles en mouvement-Une comparaison internationale'. Delhi (**carte 2**), capitale de l'Union Indienne, a connu des changements et des mutations dans son centre historique « *Old Delhi* » détérioré par un double mouvement.

**III.1.1. Déplacement et multiplication des lieux centraux.**

Cette analyse révèle que le mouvement urbain concerne le déplacement de son centre historique. Le premier mouvement se trouve dans le *dépeuplement résidentiel en cours*, tandis

que les établissements commerciaux et les ateliers industriels ont proliféré, en totale contradiction avec les objectifs du schéma directeur d'urbanisme.<sup>1</sup>



**Carte 2:** Delhi : division politico-administrative de l'aire métropolitaine (1991)  
 (Source : Éva LELIÈVRE, Françoise DUREAU, Jean-Pierre Lévy, Thierry LULLE Véronique DUPONT, 2000  
 (modifiée par l'auteur))

Le second mouvement réside dans *la sur-utilisation résidentielle et économique du bâti ancien dans la ville fortifiée qui a contribué à la dégradation du parc immobilier. Le cycle de détérioration à l'œuvre est aussi un effet pervers de la loi de blocage des loyers de 1958, qui en maintenant les loyers à un très bas niveau engendre des revenus insuffisants pour les*

<sup>1</sup> Éva LELIÈVRE, Françoise DUREAU, Jean-Pierre Lévy, Thierry LULLE Véronique DUPONT, « *Métropoles en mouvement-Une comparaison internationale* », ECONOMICA, 2000, p. 471.

*propriétaires, décourageant toutes dépenses d'entretien de leur bâtiment. L'ensemble de la ville fortifiée a d'ailleurs été déclarée zone d'habitat insalubre depuis 1956.<sup>1</sup>*

Il est indiqué que, *le phénomène de détérioration des bâtiments correspond aussi à un déplacement et une multiplication des « lieux centraux ». La centralité étant entendue ici en termes de domination économique et de prestige, les grandes avenues de Chandni Chowk et Daryan Ganj, bien qu'étant toujours des zones d'activités commerciales particulièrement intenses, ont ainsi perdu leur prestige ancien, ce dont témoignent des façades mal entretenues et dégradées.<sup>2</sup>* En effet, il est démontré que la multiplication des lieux centraux non seulement elle déplace le centre historique de Delhi mais elle l'altère aussi.

### **III.2. Espagne : mobilité douce et Renouveau de Bilbao dans le Marketing-Urbain.**

Le développement de l'activité industrielle à Bilbao a eu des répercussions sur la structure de la morphologie urbaine et sur l'évolution de la mobilité. Partant d'un passé très lourd, Bilbao, cette ville d'Espagne et capitale du pays basque, a su *penser une politique globale et harmonieuse de son urbanisme et de ses transports collectifs<sup>3</sup>*. Ainsi, les difficultés de congestion et de pollution ont conduit les politiques à penser de surmonter toutes ces entraves par une meilleure offre de transport public.

#### **III.2.1. La mobilité par le tramway, vitrine et attraction touristique à part entière.**

Pour répondre à la croissance de la mobilité, *facteur de l'étalement urbain et de la décentralisation des activités de Bilbao sur l'ensemble des communes de l'agglomération<sup>4</sup>*, le tramway, se présente comme une alternative à l'utilisation de la voiture particulière dans un centre urbain dense, et constitue aussi le complément de deux autres infrastructures de transport : le métro et les trains de banlieues, qui cible une ville compacte dans la gestion urbaine.

En effet, ce tramway (**photo 1**), au-delà du fait que c'est un moyen de transport moderne et durable, permet aussi la cohérence urbaine par la desserte des équipements structurants (le musée Guggenheim,..) de Bilbao et qui sont tous basés sur l'idée de Marketing-Urbain.

---

<sup>1</sup> Éva LELIÈVRE, Françoise DUREAU, Jean-Pierre Lévy, Thierry LULLE Véronique DUPONT, « *Métropoles en mouvement-Une comparaison internationale* », p. 471.

<sup>2</sup> *Idem*, pp. 102- 103.

<sup>3</sup> Anne-Elise GUEGUEN, « *Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports* », Cours d'Organisation et Management des Transports Urbains, Décembre 2007, p. 40.

<sup>4</sup> *Idem*, p. 24.

De ce fait, ce mode de transport a principalement pour vocation de faire découvrir *des parties de la ville jusque-là occupées par des activités industrielles puis laissées en friches au moment de la crise industrielle des années 1980<sup>1</sup>*. Ces lieux correspondent, en ce moment, aux grands équipements culturels ou touristiques qui forment le projet urbain de Bilbao.



**Photo 1:** Le tramway devant le musée Guggenheim  
(Source : [www.simplonpc.co.uk](http://www.simplonpc.co.uk))

Ainsi, le tramway, combiné au renouvellement urbain de Bilbao, joue le *rôle de vitrine et peut être considéré comme une « attraction » touristique à part entière<sup>2</sup>*, dans un projet de ville et de société

### **III.3. La France : Trois expériences.**

Le projet urbain est en expérience en France, Paris, Grenoble et Marseille s'avèrent des modèles mobiles pour nous.

#### **III.3.1. Paris métropole touristique mondiale : Mise en scène et promotion par l'image.**

Dans un contexte mondialisé et concurrentiel, les espaces urbains se transforment, et se doivent de répondre à des exigences de « *mise en scène* » et de *promotion par l'image* plus prononcées qu'avant.<sup>3</sup>

Par ailleurs, la valorisation touristique impose une identité urbaine forte, un paysage ou un décor propice au rêve et à la consommation visuelle<sup>1</sup>. *Au niveau touristique, la métropole*

---

<sup>1</sup> Anne-Elise GUEGUEN, « *Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports* », Cours d'Organisation et Management des Transports Urbains, Décembre 2007, p. 33.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Simon GWENDAL, « *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne. Une analyse des mouvements intra-urbains* », Université Paris Est, 2011, p. 142.

*parisienne [...] constitue une force d'attraction majeure en termes d'images et de flux touristiques [...]. Paris suscite des images et active un imaginaire chez un grand nombre d'individus. Ce phénomène est la résultante d'une ville qui est devenue, depuis longtemps, un puissant vecteur de symboles et de formes stéréotypées circulant aisément dans les flux d'images des médias de masse (télévision, radio, internet, livre, cinéma, etc.)<sup>2</sup>.*

### **III.3.1.1. Déplacement du centre de Paris : des projets urbains depuis 1830.**

Malgré les problèmes sociaux et urbains d'une grande ville à l'ère industrielle, Paris, l'une des villes les plus visitée sur le globe, s'est progressivement constituée. En effet, *en s'organisant principalement autour d'un espace central historique qui, toujours aujourd'hui, se révèle un puissant attracteur des populations de passage, au XIX<sup>e</sup> siècle un phénomène radicalement nouveau émerge à Paris<sup>3</sup>.*

La très forte croissance de la population et des activités industrielles a participé à congestionner le centre de Paris, où la circulation est difficile. *En conséquence, le cœur de la ville est à assainir et à moderniser<sup>4</sup>.* A partir des années 1830, des projets urbains, à savoir la construction d'une partie de la rue de Rivoli, la rénovation de la façade du Palais Bourbon, la réalisation de quelques monuments, la préparation de la colline de l'Étoile pour y ériger un Arc de Triomphe, ...etc., vont vider peu à peu le centre de ses habitants les plus aisés qui, progressivement, vont déménager vers les quartiers neufs de l'ouest et du nord-ouest. *Ce déplacement du centre vers l'ouest est à la base d'une dissymétrie entre quartiers bourgeois (à l'ouest) et quartiers plus populaires (à l'est), qui ne se démentiront plus, au point d'être devenue aujourd'hui l'un des principaux problèmes de l'agglomération parisienne<sup>5</sup>.*

### **III.3.1.2. Paris, œuvre à contempler et à consommer par la déambulation.**

Pour citer Paris, nous évoquons Napoléon III et Haussmann, ainsi, dans le prolongement des visées de Napoléon III, *le rêve un peu confus d'un Paris grandiose et humain [...] une capitale qui saurait mêler harmonieusement la nature et la culture, les espaces verts et la pierre, les parcs pour les loisirs et les bâtiments, Haussmann va redéfinir radicalement la physionomie*

---

<sup>1</sup> Zukin S. , « *Landscapes of Power. From Detroit to Disney World* », University of California, 1991.

<sup>2</sup> Simon GWENDAL, « *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne. Une analyse des mouvements intra-urbains* », Université Paris Est, 2011, p. 158.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 160.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Marchand B. , « *Histoire de Paris, XIXe-XXe siècles* », Paris, 1993, p. 71.



*urbaine de Paris au point de parler, toujours aujourd'hui, d'un Paris « Haussmannien » en référence aux grandes avenues et à l'ordonnement des bâtiments marquants<sup>1</sup>.*

*En effet, Haussmann a donné forme à une ville plus salubre et ouverte en perçant de grandes artères, en aménageant des places et des trottoirs qui facilitent la circulation. Il a également procédé à son embellissement en faisant installer l'éclairage public et en créant des parcs et des jardins. Cet ordre spatial a élargi les perspectives dans un ordonnancement cohérent. De plus, le développement et la démocratisation des transports en commun ont «contracté» l'espace parisien en rapprochant ses différents quartiers les uns des autres.*

*Ces aménagements ont facilité l'appropriation publique de l'espace urbain. Dorénavant, la ville se prête davantage à la déambulation et au regard. Progressivement, elle devient, plus fortement qu'avant, un spectacle<sup>2</sup> à travers la place publique, les ponts, le boulevard, la promenade, le parc où le jardin, s'élaborent un autre regard et une autre appropriation de la ville comme œuvre à contempler et à consommer<sup>3</sup>*

Ainsi, en se transformant en un espace de promenade et de distraction, Paris est devenu une métropole mondiale. Avec son décor, paysage et cadre urbain harmonieux, homogène, singulier, féérique et impressionnant, son centre qui concentre des fonctions multiples (patrimoniales, culturelles et commerciales) et son héritage historique riche, la ville parisienne, qui continue jusqu'à aujourd'hui d'attirer les touristes, constitue, avec sa puissance d'attraction, un espace polarisateur des flux touristiques et surtout une ville chic et glamour où la mode et la sophistication sont associées. Néanmoins, nous soulevons ici, le point de l'équité et mixité (le tourisme dans ce cas est destiné à une catégorie, n'est pas accessibles à tous).

### **III.3.1.3. Le développement touristique : mode basé sur la protection de l'Environnement.**

Paris, ville historique, pour protéger son environnement, s'est intéressée à la problématique des déchets et notamment du papier. En effet, *une collecte sélective du papier peut être un moyen efficace d'économiser les matières premières et de contribuer au développement durable<sup>4</sup>*. Ainsi, pour permettre ce tri du papier dans les parties communes de la

---

<sup>1</sup> Marchand B. , « *Histoire de Paris, XIXe-XXe siècles* », op. cit.

<sup>2</sup> Simon GWENDAL, « *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne. Une analyse des mouvements intra-urbains* », Université Paris Est, 2011, p. 165.

<sup>3</sup> Csergo J. , « *Extension et mutation du loisir citadin. Paris XIX<sup>e</sup> début XX<sup>e</sup> siècle* », Paris, 1995, p. 135.

<sup>4</sup> Allyriane MEAUME-BERTHET, Nicolas MARCQ, « *Développement Durable à Paris 7: le tri sélectif du papier* », Master Pro STEP-Génie de l'Environnement & Industrie (GEI)– Université Paris Diderot., 11 décembre 2007, p 05, [En ligne] consulté le 17 Avril 2013 URL [iup.ipgp.jussieu.fr/images/f/ff/Cas\\_etude\\_Meaume-Marcq.pdf](http://iup.ipgp.jussieu.fr/images/f/ff/Cas_etude_Meaume-Marcq.pdf)

ville (espaces extérieurs, ..), elle a investi dans des poubelles adaptées qui permettrait le tri des déchets (papier ou autres déchets recyclables).

Par ailleurs, le tri sélectif, la consommation des produits bio, la récupération des eaux de pluies, l'utilisation des énergies renouvelables et des matériaux locaux, l'habitat bioclimatique, ... etc. est devenu très à la mode à Paris mais aussi dans le monde entier.

### **III.3.2. Grenoble ; penser la ville et la mobilité ensemble.**

Grenoble, située à la jonction de trois vallées importantes à l'entrée des Alpes, est une ville, en forme Y, densément construite en raison de sa localisation géographique ceinturée entre les montagnes qui limitent son étalement<sup>1</sup>. Par ailleurs, cette expérience montre qu'*un projet de transport peu devenir le support du développement d'un territoire*<sup>2</sup>. A cet effet, penser la ville et la mobilité ensemble est d'une nécessité primordiale.

A Grenoble l'organisation générale des études préalables et d'avant-projet se déroule en six phases<sup>3</sup> :

- **Phase 1**-situation initiale : il s'agit d'établir un diagnostic du contexte du projet afin de comprendre le territoire dans lequel il s'insère ;
- **Phase 2**-étude du projet de référence : elle est constituée de la description du projet de référence ;
- **Phase 3**-étude des variantes : elle comporte une étude de comparaison entre les différentes variantes ;
- **Phase 4**-mise au point du projet (et de ses éventuelles variante) qui sera soumis à concertation : elle doit permettre d'affiner les différents éléments du projet par des études techniques plus poussées et par un niveau de description du projet plus précis ;
- **Phase 5**-élaboration du dossier de concertation.

A cet effet, cette démarche et stratégie, pensée et dessinée de la ville de Grenoble, correspondant à la démarche du Projet Urbain, où la négociation et la concertation priment, a permis à l'agglomération Grenobloise d'instaurer la cohérence entre l'urbanisme et le transport.

Ainsi, *la mobilité urbaine est un enjeu capital pour toute grande ville au monde. Il est impossible d'imaginer l'aménagement de l'espace et l'amélioration des conditions de transport en ville sans tenir compte de facteurs multiples tels que la qualité de l'air, les nuisances sonores,*

---

<sup>1</sup> Fanny DOMENACH, « Cohérence urbanisme-transport : vers de nouvelles pratiques qui refondent les relations entre acteurs du territoire-le cas de l'agglomération Grenobloise », Université Lumière Lyon 2, 2008, p. 25.

<sup>2</sup> *Idem*, p. 04.

<sup>3</sup> *Ibid.*

*la sécurité, le partage de l'espace, les attentes des citoyens et les contraintes économiques, sociales et politiques, intrinsèques à la mobilité<sup>1</sup>.*

### **III.3.3. Marseille : métropole touristique à redynamiser.**

Marseille, métropole du sud-est de la France, disposant d'une position géostratégique de qualité, d'un environnement naturel et maritime incomparable (**photo 2**), voit, depuis quelques années, sa fréquentation touristique fortement augmenter.



**Photo 2:** Marseille, ville de tourisme (Source : <http://www.marseille.fr/sitevdm/decouvrir-marseille/une-ville-de-tourisme>)

Dans le contexte de concurrence, cette *ville d'accueil et d'immigration du berceau méditerranéen*,<sup>2</sup> récemment consciente de l'apport de la première industrie mondiale qui est le tourisme, cherche des moyens de capter le flux touristique et de développer cette pratique.

Les nombreux atouts (façade maritime, habitants chaleureux, héritage historique, etc.) et les aménagements urbains réalisés (construction et rénovation des équipements culturels, réhabilitation de monuments historiques, etc.) y contribuent, tout comme l'arrivée de la ligne à grande vitesse, le développement des liaisons aériennes et la forte croissance de l'activité croisière<sup>3</sup>.

#### **III.3.3.1. Marseille : Amélioration de l'image dégradée des quartiers et du port.**

Le constat révèle des conditions de vie difficiles de quartiers qui sont non seulement liées à la dégradation du bâti, mais également à l'urbanisation liée à l'avènement de l'automobile:

<sup>1</sup> « Programme système de transport : réflexions & expertises partagées pour des solutions innovantes de transport urbain », [En ligne] consulté le 15 Janvier 2013 URL <http://lutb.fr/wp-content/uploads/2011/05/LUTB-TT-Syt%C3%A8me-de-transport-V4.pdf>

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 05 Décembre 2013 URL <http://www.marseille.fr/sitevdm/decouvrir-marseille/histoire-de-marseille/presentation>

<sup>3</sup> « Marseille attractive, un projet pour une stratégie partenariale », [En ligne] consulté le 02 Septembre 2013 URL [http://www.marseille.fr/sitevdm/document?id=16823&id\\_attribute=48](http://www.marseille.fr/sitevdm/document?id=16823&id_attribute=48)

autoroutes pénétrantes, viaducs, trottoirs toujours plus étroits, à l'encombrement de l'espace d'interface entre ville et port et à la disparition d'espaces publics de qualité<sup>1</sup>.

Le périmètre d'intervention, circonscrit sur un morceau de ville fortement marqué par la désindustrialisation et les mutations portuaires, regroupait des quartiers non entretenus et dégradés, des friches industrielles et ferroviaires et également des bâtiments obsolètes, etc.

### **III.3.3.2. Euroméditerranée, accélérateur de Marseille métropole touristique.**

Au risque de perdre sa vitalité, Marseille a optée pour la mise en place d'un plan de rénovation urbaine baptisé «Euroméditerrané », dont le but était de changer l'image dégradée des quartiers populaires et du port, et surtout de faire, par la suite, de Marseille l'une des plus grandes métropoles d'Europe en termes de rayonnement touristique.

Créée en 1995, Euroméditerranée est une grande opération d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille. Parmi les actions les plus visibles, *cette opération urbaine, de très grande ampleur dans des quartiers arrière-portuaires longtemps délaissés par la puissance publique, elle s'est fixé des objectifs multiples à savoir*:<sup>2</sup>

- *Redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire ;*
- *Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers ;*
- *Renouveler l'interface urbano-portuaire ;*
- *Renforcer les infrastructures de transport ;*
- *Améliorer le paysage urbain ;*
- *Recréer des espaces publics ;*
- *Elargir le centre ;*
- *Procéder au rééquilibrage Nord/Sud de la ville ;*
- *Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.*

A cet effet, Euroméditerranée, conçue comme un « *accélérateur de métropole* »<sup>3</sup>, vise à travers tous ces objectifs à améliorer l'image tenace d'une ville ternie par la crise, qui va lui permettre, par la suite, de se hisser au rang de métropole internationale (**carte 3**).

---

<sup>1</sup> Magali HENRY, « *Villes portuaires en mutation :Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* », Université de Lausanne, 2006.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Ibid.



**Carte 3 :** Le rayonnement de Marseille prévu par Euroméditerranée  
 (Source : <http://www.euromediterranee.fr>)

Euroméditerranée, comme opération de développement économique et d’aménagement urbain, peut être considérée comme une véritable entreprise urbaine, aux ambitions clairement énoncées, qui a largement favorisé l’adoption de l’outil ‘projet urbain’ par les décideurs et praticiens (**tableau 1**).

**Tableau 1:** L'adoption de l'outil 'Projet Urbain' par les décideurs et praticiens de l'opération " Euroméditerranée.

<p><b>Projet-Urbain</b>  <b>(Outils du Développement Durable)</b></p>	<p><b>EUROMEDITERRANEE</b>                      ‘reconstruire la ville sur la ville’, friches industrielles, ferroviaires, portuaires, quartiers au bâti dégradé, etc.</p>
<p>Le projet urbain admet un processus d’aménagement et de développement plus flexible que les méthodes planificatrices traditionnelles.</p> <p>Il n’y a pas de plan structuré et définitif, mais une vision stratégique globale du projet dans lequel entrent des protagonistes de divers secteurs, avec des attentes parfois contradictoires et des vécus souvent divers (politiciens, urbanistes, économistes, sociologues, etc.).</p>	<p>Euroméditerranée s’est dotée d’un schéma de référence, actualisé, qui définit la stratégie d’intervention sur le périmètre, sous forme textuelle et cartographique.</p> <p>Cette opération d’intérêt national de renouvellement urbain Euroméditerranée, est sous la conduite d’un établissement public d’aménagement (EPAEM). Ce dernier, qui fonctionne comme un grand ensemblier dont le rôle est le portage du projet au niveau politique, économique et social, s’organise autour d’un conseil d’administration présidé par le Maire de Marseille (Jean-Claude Gaudin), et comprenant des représentants de l’Etat, des collectivités territoriales, du port et du ministère ainsi qu’une équipe de professionnels d’urbanisme, d’architecture,</p>

	d'économie et de culture.
La qualité est souvent préférée à la quantité, de sorte que le projet urbain pose la question du comment avant celle du combien.	Le schéma de référence d'Euroméditerranée inclut expressément un chapitre intitulé « la qualité comme objectif », la qualité étant ici un critère intervenant dans la métropolisation.
Dans le courant de la mondialisation, où les flux comptent plus que les lieux, le projet urbain se mue en projet territorial afin de repenser non seulement les lieux nodaux mais également les réseaux dans lesquels ces lieux s'insèrent. Ainsi, si le projet se limite à un périmètre, son impact est censé aller bien au-delà <sup>1</sup> .	Le projet englobe des logiques d'actions temporelles et territoriales distinctes : requalification du bâti, redynamisation du centre, réorganisation des transports, etc. Au sein de l'EPAEM, ces différentes logiques sont présentes afin de conférer à Marseille une position géostratégique, d'échelle métropolitaine, mais aussi euro-méditerranéenne
Une des caractéristiques du projet urbain est « l'identification d'un enjeu 'vital' fortement structurant pour l'action »	L'enjeu pour Marseille est de passer d'une ville industrielle à une ville post-industrielle et de surtout redynamiser la ville qui est en perte de vitalité.

(Source : Réalisé par l'auteur (données- Magali HENRY))

#### **III.4. Le Maroc : des métropoles touristiques /atouts et retard à rattraper.**

Le Maroc situé au nord ouest du grand Maghreb et pays voisin à l'Algérie, *possède des atouts naturels et historiques très importants et un patrimoine culturel riche diversifié*<sup>2</sup>, est une destination de choix pour les touristes internationaux.<sup>3</sup> En effet, au Maroc, il y a les plages, les montagnes, le désert, les villes impériales et surtout des paysages magnifiques (**figure 9**).

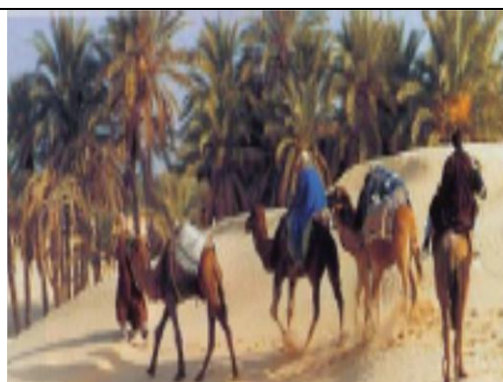
<sup>1</sup> F. ASCHER, « *Métapolis, ou l'avenir des ville* », Ed. Odile Jacob, 1995.

<sup>2</sup> Ministère de la Communication du Maroc, », [En ligne] consulté le 26 ANovembre2012 URL <http://www.mincom.gov.ma/french/generalites/tourisme/tourisme.html>

<sup>3</sup> Frédérick BRAULT, « *Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc* », Université de Montréal, 2004, p. 01.



**Photo 3:** La randonnée en montagne  
(Source : Guide promotionnel de l'Office National Marocain du Tourisme)



**Photo 4:** L'aventure du Grand Sud  
(Source : Magazine touristique de *Exotik*)



**Photo 5:** Le séjour balnéaire, de plus en plus présent dans les années 70  
(Source : Guide promotionnel de l'Office National Marocain du Tourisme)



**Photo 6:** Ouarzazate et ses bâtiments en pisé  
(Source : Guide promotionnel de l'Office National Marocain du Tourisme)

**Figure 9:** Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc  
(Source : Frederick BRAULT, 2004 (modifiée par l'auteur))

Par ailleurs, le tourisme, secteur essentiel pour le développement économique du Maroc<sup>1</sup>, affecte le développement du pays, ses espaces, ses paysages et notamment ses habitants.

De ce fait, l'industrie du tourisme est très importante pour le Maroc<sup>2</sup>. *Le Gouvernement du Royaume du Maroc a défini une stratégie visant à accroître les capacités d'accueil pour recevoir le double de visiteurs*<sup>3</sup>. *Il ne faut toutefois pas oublier que le tourisme peut avoir des*

<sup>1</sup> Anna DEDERICHS, Corinna WALLRAPP, Erik ENGEL, Felix GÄRTNER, Jana SCHINDLER, « Développement d'une stratégie de tourisme durable dans les aires protégées du Maroc. Tome 2 : Manuel Méthodologique L'élaboration d'une stratégie, pas à pas. », Centre de Formation Supérieure pour le Développement Rural (SLE), Décembre 2009, p. 01.

<sup>2</sup> Frédérick BRAULT, « Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc », Université de Montréal, 2004, p. 01.

<sup>3</sup> Anna DEDERICHS, Corinna WALLRAPP, Erik ENGEL, Felix GÄRTNER, Jana SCHINDLER, « Développement d'une stratégie de tourisme durable dans les aires protégées du Maroc. Tome 2 : Manuel Méthodologique L'élaboration d'une stratégie, pas à pas. », op. cit.

conséquences négatives pour les lieux d'accueil, lorsque les activités touristiques sont peu ou mal gérées<sup>1</sup> :

- L'afflux massif de touristes participe à la dégradation de l'environnement ;
- La population locale ne bénéficie des retombées du tourisme que de façon marginale, tandis que le gros du profit reste dans les pays d'origine des touristes ou bien dans les mains d'entrepreneurs nationaux urbains ;
- Le tourisme engendre des tensions sociales et des conflits.

Pour éviter tous ces effets négatifs le gouvernement marocain s'est engagé à favoriser des approches durables, et ce, surtout dans l'arrière-pays<sup>2</sup>.

#### **III.4.1 Dynamiser la compétitivité, mettre à niveau l'économie par des projets structurants.**

Le Maroc a entrepris plusieurs projets structurants dans un cadre d'une vision stratégique. Ces derniers ont pour objectif la mise à niveau de son économie et la dynamisation de sa compétitivité.

Situé dans une zone stratégique, à 14 Kilomètres de l'Europe, *Tanger-Med I*, est l'un de ces grands projets structurants, le port, sur la deuxième tranche baptisé *Tanger-Med II*, sera l'un des plus grands au monde.

Avec *Tanger-Med I*, ce port formera un complexe portuaire. Ses capacités technologiques et sa position stratégique feront du complexe portuaire *Tanger-Med* un pôle compétitif au niveau international<sup>3</sup>. Au Sud du port géant se trouvent les zones franches industrielles, *Meloussa I et II*, avec un autre projet colossal qui a pour principale cible les industries de production destinées à l'exportation. Ce dernier, va créer quelques 6.000 emplois directs et plus de 30.000 emplois indirects<sup>4</sup>, il représente pour le Maroc, une plate-forme stratégique du système de production.

---

<sup>1</sup> Anna DEDERICHS, Corinna WALLRAPP, Erik ENGEL, Felix GÄRTNER, Jana SCHINDLER, « Développement d'une stratégie de tourisme durable dans les aires protégées du Maroc. Tome 2 : Manuel Méthodologique L'élaboration d'une stratégie, pas à pas. », Centre de Formation Supérieure pour le Développement Rural (SLE), Décembre 2009, p. 01.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Jaâfar SLAOUI, « La politique des projets structurants au Maroc », Journal du Web-Ibn khaldoun, [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.ibn-Khaldoun.com>

<sup>4</sup> Idem.



### **III.4.2. Tétouane : Gérer la rapidité du mouvement urbain, gérer son image.**

La ville de Tétouan, *capitale historique du Nord méditerranéen du Maroc*<sup>1</sup>, réputée pour sa splendeur et la richesse de son histoire, ne manque pas d'atouts pour son développement. Pourtant, aujourd'hui, elle présente un profil mitigé et des performances loin du niveau de son potentiel<sup>2</sup>.

Le constat révèle l'incohérence et le manque de liaison entre ses différents tissus urbains de la ville de Tétouan, l'émergence de nouveaux centres structurants de la ville, la détérioration de la ville au niveau environnemental, la détérioration des infrastructures de base, la problématique de la mobilité et du transport, le déficit en terme d'image et l'insuffisance au niveau du marketing territorial.

Encore, faut-il insister sur l'absence d'une vision globale qui participerait à la résolution de ces différents dysfonctionnements, ... etc., tout concorde à faire perdre, à Tétouan, son statut de métropole régional au profit d'autres villes nationales de l'intérieur.

Par ailleurs, pour faire face à cette situation complexe, *la ville de Tétouan a bénéficié d'une initiative pionnière au Maroc en matière de planification stratégique dans le cadre du projet (stratégie de développement de ville) S.D.V. du Grand Tétouan. Ce projet en cours de réalisation se présente comme un outil de bonne gouvernance et apporte notamment aux collectivités locales un appui pour l'élaboration d'une stratégie de développement, définir un plan d'action et un programme d'investissement prioritaire*<sup>3</sup>.

#### **III.4.2.1. Tétouan : Les objectifs stratégiques de son plan d'actions**<sup>4</sup> :

- **Objectif 1** : Réorganiser l'économie, encourager l'investissement et promouvoir la vocation touristique de Tétouan; (la reconversion et l'orientation de l'économie locale doivent tenir compte des exigences de la nouvelle économie avec une politique d'encouragement à des secteurs économiques créateurs de richesse et d'emplois qualifiés)
- **Objectif 2**: Lutter contre la pauvreté et promouvoir le développement humain (la promotion du développement humain avec ses différentes composantes n'est pas seulement une

---

<sup>1</sup> Abdelatif ENNAHLI, « *Le projet urbain du Grand Tétouan : Composante d'une stratégie de développement de ville* », Marrakech, Décembre 2004.

<sup>2</sup> Mohammed ABDOUH, « *Plan de Développement Economique et Social ( PDES ) de la ville de Tétouan* », Forum Urbain-Maroc, Décembre 2005.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Ibid.

exigence sociale et éthique, elle est aussi une condition du développement économique qui ne peut être durable si des catégories de la population ne profitent pas de ses résultats) ;

- **Objectif 3** : *Préserver et valoriser l'environnement* ;
- **Objectif 4**: *Assurer la requalification de l'espace urbain et mise à niveau des infrastructures de base* (la requalification de l'espace urbain en partant du principe que de la ville requiert la mise en œuvre d'un ensemble de programmes intégrés. La mise à niveau des services publics et la maîtrise de l'urbanisation figurent parmi les conditions de requalification de Tétouan dans ses fonctions de ville et de métropole régionale) ;
- **Objectif 5** : *Préserver et mettre en valeur le patrimoine comme facteur de développement de Tétouan* (pour que le patrimoine puisse contribuer au développement local, il faut d'abord stopper sa dégradation, le réhabiliter et le valoriser pour en faire un potentiel non seulement pour le développement des activités économiques (tourisme, artisanat, commerce, etc.) mais aussi pour forger et consolider une identité culturelle fondée sur un référentiel commun) ;
- **Objectif 6** : *Assurer la qualification des ressources humaines et améliorer la gouvernance locale* (la promotion de la bonne gouvernance, est conditionnée par une meilleure gestion institutionnelle des services publics, l'amélioration de la coordination entre les différents intervenants de la ville, le renforcement des capacités des ressources humaines spécialisées dans la gestion de la ville et la promotion de la participation de la société civile) ;
- **Objectif 7**: *Promouvoir la communication sur les potentialités de la ville : Construire une image cohérente et attractive* (prend appui sur l'ensemble des composantes, historiques, culturelles, environnementales et humaines).

Ainsi, pour assurer son décollage économique et promouvoir son développement, Tétouan, doit, dans un esprit de cohérence et de globalité, relever tous les dysfonctionnements déclenchés, généralement, par la rapidité du développement urbain, et qui dégradent son image, mobiliser et faire participer tous les acteurs, lutter contre les aspects de défaillances sociales et lutter contre les formes de détérioration des ressources vitales ( eau, forêts, ...etc. ), renforcer les capacités d'attraction, ..., etc.

### **III.5. L'Algérie à travers ses métropoles touristiques.**

Il est difficile de parler de tourisme en Algérie par manque avéré d'informations. Néanmoins, nous avons essayé de l'analyser à travers des données tirées principalement d'internet.

*La géographie et l'histoire se sont unies pour donner à l'Algérie, pays le plus grand du continent africain<sup>1</sup>, des atouts qui, s'ils venaient à être rationnellement exploités, en feraient l'une des destinations touristiques les plus recherchées dans le monde. La diversité des paysages qui la caractérise et les vestiges de son histoire multiséculaire qui parsèment son sol, lui donnent la possibilité de développer plusieurs types de tourisme.<sup>2</sup> Un beau pays qui est favorable à toutes sortes de tourisme : côtier, de montagne, thermal, culturel, saharien (figure 10).*



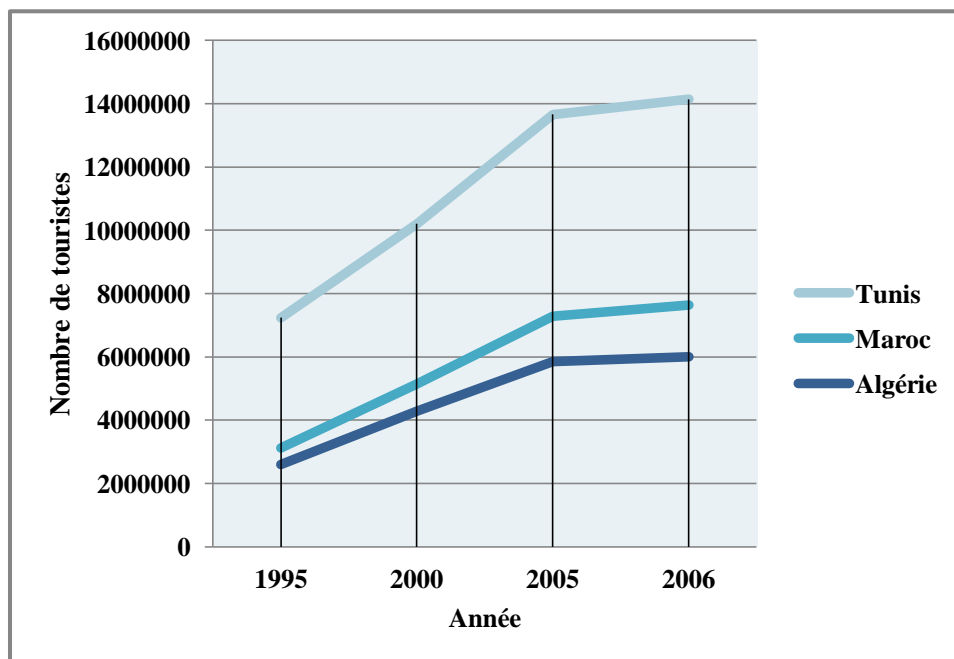
**Figure 10:** Produits touristiques en Algérie  
(Source : <http://www.slideshare.net/lamine/tourisme-en-algerie> ( modifiée par l'auteur ))

En effet, l'histoire, la géographie, le climat, les ressources naturelles, tout concourt à faire de l'Algérie une destination hors pair du tourisme dans l'espace euro-méditerranéen. Cependant, et malgré tous ces atouts, le tourisme en Algérie présente un retard important par rapport aux pays du Maghreb (**graphique 1**).

<sup>1</sup> Un article de Wikipédia, [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.algerianembassy.it/default.htm>

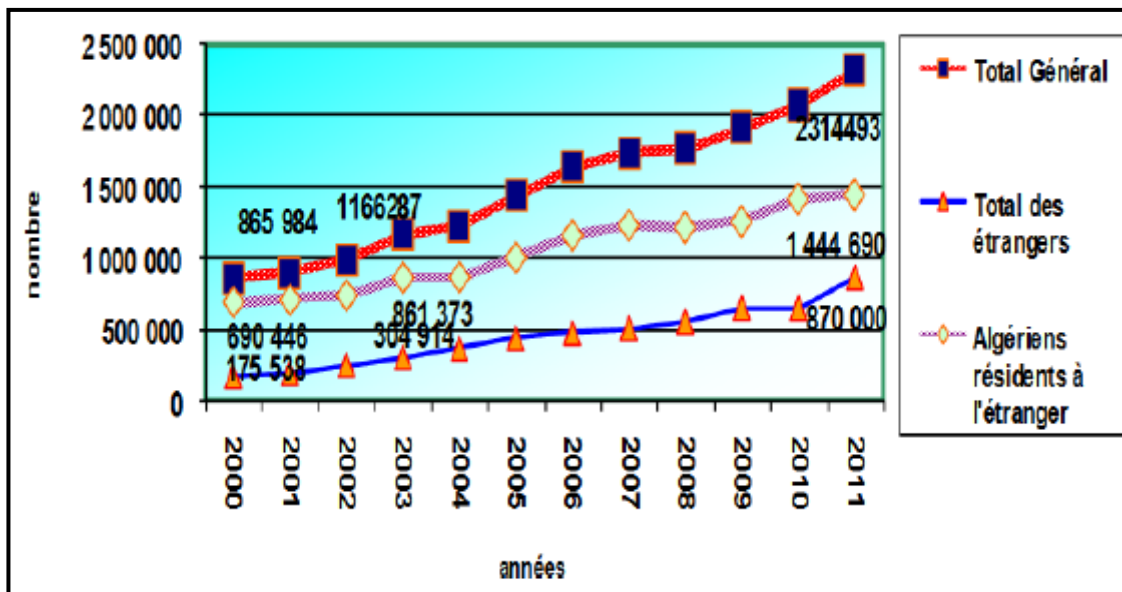
**Graphique 1:** Le nombre de touristes entre 1995-2006- cas de la Tunisie, du Maroc et de l'Algérie



(Source : (Données: SDAT, 2008) Réaliser par l'auteur)

Par ailleurs, une évolution continue, durant l'année 2011, une lueur d'espoir s'affiche par le nombre de touristes qui a été enregistré en Algérie (**graphique 2**) avec une hausse importante de (37.66%) du nombre de touristes étrangers (par rapport à l'année 2010)<sup>1</sup>.

**Graphique 2:** Evolution des entrées des touristes aux frontières algériennes 2000-2011



(Source: [http://www.mta.gov.dz/site\\_relooke/fichiers/les%20flus%20touristiques%202011.pdf](http://www.mta.gov.dz/site_relooke/fichiers/les%20flus%20touristiques%202011.pdf))

<sup>1</sup> « Synthèse des flux touristiques en Algérie. Année 2011 », Ministère du Tourisme et de l'Artisanat, [En ligne] consulté le 06 Juin 2013 URL [http://www.mta.gov.dz/site\\_relooke/fichiers/les%20flus%20touristiques%202011.pdf](http://www.mta.gov.dz/site_relooke/fichiers/les%20flus%20touristiques%202011.pdf)

### **III.5.1. L'Algérie : Un fait urbain chaotique.**

En Algérie, la plus part des villes, ont connu une *croissance démesurée, mal contrôlée et sans approche planifiée, traduisant une politique urbaine trop longtemps différée. [...] Le désengagement de l'état conjugué à une anticipation de la société locale a modifié le développement et l'aménagement urbain en Algérie. Les villes algériennes traversent aujourd'hui une crise aigüe où se conjuguent détérioration du cadre de vie, augmentation des problèmes sociaux et stérilités des actions engagées par les pouvoirs publics. [...] Les politiques urbaines se pénalisent en offrant des orientations qui arrivent en retard et les plans d'urbanisme sont souvent condamnés au constat. L'espace urbain est par conséquent, soumis à des décisions ponctuelles selon l'urgence*<sup>1</sup>.

Ainsi, le fait urbain, en Algérie, se caractérise par des mutations spatiales, souvent rapide, qui se traduisent par l'émergence spontanée de nouvelles centralités. *la rapidité de l'urbanisation a entraîné des déséquilibres dans la répartition des équipements. En même temps l'absence d'une politique urbaine claire a donné des possibilités à la dynamique sociale de participer à la création et aux transformations urbaines. L'activité commerciale s'impose dans toutes les villes, elle témoigne d'une demande sociale nouvelle, caractéristique d'une nouvelle culture urbaine*<sup>2</sup>.

Par ailleurs, *l'économie de marché, la mondialisation..., ont suscité une véritable expansion commerciale. Ce sont les périphéries jusque-là particulièrement démunies qui ont été le réceptacle du développement de structures commerciales, génératrices de nouvelles formes urbaines, et qui mettent les jalons de ce que nous appellerons nouvelles centralités*<sup>3</sup>.

Ainsi, d'une manière générale, une démographie galopante et un développement urbain, plus ou moins, rapide, une gestion inadéquate, une planification déphasée des réalités de la ville, l'absence de l'esprit de Projet Urbain, la modernisation, ...etc., agissent sur l'image et le fonctionnement d'une ville. Cette réalité complexe se traduit, souvent, par des dysfonctionnements du système urbain, un éclatement de l'espace, étalement urbain, la naissance d'autres embryons de pôles de centralité, ...etc.

---

<sup>1</sup> Amina BOUGUETTA, « *Entre pratique et politique : quel centre pour les villes algériennes* », Institut d'urbanisme de Grenoble.

<sup>2</sup> Samira ZERTAL, « *Dynamique sociale et nouvelles centralités commerciales. Cas du grand sidi mabrouk à Constantine* », Département d'Architecture et d'Urbanisme-Laboratoire Villes et Santé-Université Mentouri Constantine, 2010, p. 105.

<sup>3</sup> *Idem.* p. 100.

### **III.5.1.1. La gouvernance urbaine en Algérie.**

En Algérie, *l'urbanisation effectuée à ce jour, depuis l'indépendance a été caractérisée par l'urgence due à la reconstruction du pays et les rattrapages des besoins essentiels de la population : logements, équipements, infrastructures... De ce fait, l'urbanisme mis en œuvre à travers une multitude d'instruments Plan d'Urbanisme Directeur, PDAU, P.O.S, visait essentiellement la programmation, la quantification des besoins et leur localisation spatiales. [...]. La ville s'est faite par extension et essentiellement par le logement et les activités sans synergie entre les différentes fonctions urbaines. Un étalement conséquent est observé et qui a multiplié spatialement ces aires de concentration humaine<sup>1</sup>. Autrement dit, c'était la quantité qui prime, plutôt qu'une bonne qualité de structuration urbaine. En effet, cette démarche, caractérisée par l'urgence, même s'il elle a permis la réponse à certains besoins en logements de la population, a produit des problématiques complexes qui rendent la gestion urbaine et le mode de gouvernance local extrêmement aléatoire et difficile<sup>2</sup>.*

De ce fait, l'Algérie, a été, jusqu'à maintenant, la scène de plusieurs pratiques de l'Etat qui se sont faites sans grandes stratégies susceptibles d'assurer un développement axés sur des critères et des normes de modernité et de durabilité. Ainsi, permettre à l'Algérie de se positionner dans un environnement compétitif par rapport à d'autres pays, en se basant sur le qualitatif et non sur le quantitatif, passe, inévitablement, par revoir et réviser le mode de gouvernance et de gestion urbaine utilisé par l'Algérie.

### **III.5.1.2. La Maitrise d'ouvrage en Algérie.**

Nous saisissons ce point si important à travers le cas de l'Algérie, vue le sérieux manque de cohérence qui se fait ressentir continuellement. Tout se gère dans l'urgence, on ne fait pas de prospective et même quand on en fait, il y a souvent des projets qui échappent au contrôle des administrations chargées de l'urbanisme.

Normalement, un projet urbanistique *n'est valable que par sa pertinence et son intégration au site où on l'implante*. Cependant, en Algérie, *en on fait le choix de mégaprojets, ensuite on s'échine à chercher leur implantation et, souvent, il y a une incohérence quant à leur dimension, quant à leur échelle et surtout quant à leur intégration par rapport à l'ensemble*

---

<sup>1</sup> Abderrahim HAFIANE, « Les projets d'urbanisme récents en Algérie », 43rd ISOCARP Congress, 2007, p. 01.

<sup>2</sup> Idem.

*urbanistique environnant, macro et micro. Tout cela fait qu'on obtient en bout de course une croissance tout azimut qui va dans tous les sens<sup>1</sup>.*

Par ailleurs, en Algérie, plusieurs déficiences par rapport à la maîtrise d'ouvrage, sont perçus, à savoir :

- *L'absence d'une* bonne évaluation systématique et globale des besoins de la population ;
- La pénurie d'un réel planning prévisionnel et le manque d'anticipation des actions à entreprendre, et dans le cas où cette prévision est établie, elle n'est pas fondée sur des lectures prospectives ;
- L'imprévoyance d'études d'impact selon une démarche globale et stratégique ;
- Le déficit en matière de transparence et le manque de stratégies et de procédures de gouvernance qui impliqueraient la société civile dans le processus et la gestion de la ville ;
- L'incompétence des administrations sur le volet technique et politique ;....

A cet effet, revoir le système de gouvernance et de gestion, en Algérie, est nécessaire.

### **III.5.3. L'Algérie : une sortie vers la durabilité.**

L'Algérie, comme tous les pays en voie de développement, essaye d'affronter tous ces défis d'ordre économique, sociale et également environnemental afin de développer le tourisme.

Pour atteindre son objectif de tourisme durable, l'Algérie, a commencé par signer toutes les conventions et les chartes internationales. Le pays a élaboré *son propre agenda 21, deux ans après la conférence de rio (en 1994).*<sup>2</sup> Puis il a établi le haut conseil de l'environnement du développement durable et du conseil économique et social.

L'Algérie a aussi mis en place *le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Il y a eu aussi l'utilisation des ressources naturelles dans une perspective durable, sans oublier la désignation du ministre délégué chargé de la ville, pour avoir des orientations de la ville sous les principes du développement durable*<sup>3</sup>.

Ainsi, l'Etat, qui s'est fixé comme objectif de concilier les préoccupations écologiques, économiques et sociales, a mis en place une stratégie nationale pour la mise en œuvre de

---

<sup>1</sup> « *Les instruments d'urbanisme actuels sont complètement obsolètes* », <http://www.ecomed21.org/articles-urbanisme/articles/instruments-urbanisme-obsol%C3%A8tes/>

<sup>2</sup> Ewa BEREZOWSKA-EZZAG, « *Projet urbain, guide méthodologique* », SYNERGIE, 2011.

<sup>3</sup> [En ligne] consulté le 29 Mai 2013 URL <http://fr.scribd.com/doc/74691596/4-chpitre-l-algerie-et-le-devloppment-durable>

l'Agenda 21 en Algérie (cf. **Annexe 1**). Cette dernière intègre les trois dimensions, sociales, économiques et environnementales<sup>1</sup> :

- Dimensions sociales de la stratégie :

- L'amélioration des conditions de vie de la population (un climat de paix sociale et de justice) ;
- La lutte contre la pauvreté ;
- La lutte contre les maladies ;
- Une école moderne et performante, une réhabilitation de la formation professionnelle et une recherche scientifique qui contribue efficacement au progrès économique et social ;
- L'amélioration du parc immobilier.

- Dimensions économiques de la stratégie :

- L'appui aux entreprises et aux activités productives dans le domaine d'agriculture, de pêche et d'industrie ;
- Renforcement des infrastructures hydrauliques, ferroviaires, routières, maritimes, aéroportuaires, de télécommunications, de distribution de l'énergie (gaz et électricité) ;...

- Dimensions environnementales de la stratégie :

- La préservation et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles ;
- L'application du principe du "Pollueur-Payeur" ;
- Une taxe relative aux déchets ;.....

#### **III.5.4. Les projets structurants en Algérie.**

Comme dans le Maroc, l'Algérie a aussi entamé certains projets structurants dans toute l'Algérie. Un projet de grande envergure, le viaduc (huitième pont), sera *le premier projet panoramique du XXI e siècle*, à Constantine pour lui rendre sa vocation de *Capitale régionale tant souhaitée par les autorités suprêmes du pays*<sup>2</sup>.

Des villes, comme Alger, Oran, Constantine, Annaba,...., Sétif, Batna et Mostaganem (**carte 4**), dans une vision ambitieuse de devenir des villes animées, conviviales et durables et dans lesquelles les différentes fonctions coexistent harmonieusement, ont eux aussi lancé des

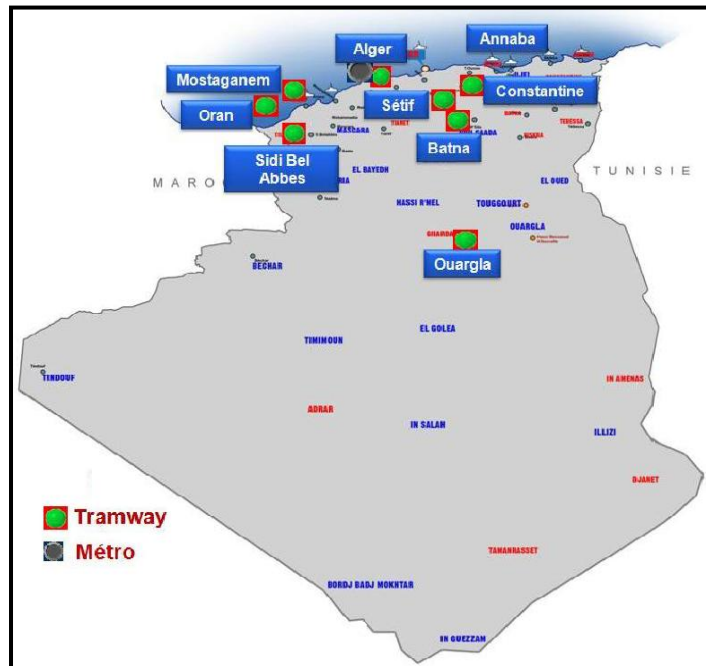
---

<sup>1</sup> « Rapport national pour la mise en œuvre de l'Agenda 21 en Algérie », 2002.

<sup>2</sup> B. Hecham ZEHIOUA, B. LABII, « De l'effet structurant du projet urbain à l'analyse prospective des projets du PMMC à Constantine », Sciences & Technologie N° D 33 la revue semestrielle de l'Université Mentouri de Constantine-Algérie, juin 2009, p.14.



projets structurants de grandes ampleurs qui leurs permettront de promouvoir un équilibre dans l'armature urbaine et surtout d'instaurer un cadre de vie agréable.



**Carte 4:** Projets Métro, Tramway en Algérie  
(Source : Rafika BERCHACHE, Tahar BAOUNI, 2011)

Ainsi, l'Algérie, face aux déséquilibres causés par l'urbanisation et face à l'augmentation du parc de l'automobile, essaye de développer des stratégies axées sur des critères de modernité qui vont lui permettre de se positionner dans un environnement compétitif par rapport à d'autres villes. Par ailleurs, ces opérations d'envergure sur le plan d'infrastructures ont nécessité la révision des méthodes d'approche des villes<sup>1</sup>.

A cet effet, *l'urbanisme, en Algérie, est en train de se redéfinir et se construire à travers deux stratégies complémentaires* :<sup>2</sup>

- *une stratégie publique d'opérationnalité à travers des projets urbains combinés à des fonctions urbaines et des infrastructures conséquentes ;*
- *une stratégie d'acteurs d'où émerge une société civile active et où se redéfinis le rôle du professionnel dans une démarche d'intermédiation entre les instances publiques et les acteurs locaux.*

<sup>1</sup> Abderrahim HAFIANE, « Les projets d'urbanisme récents en Algérie », 2007.

<sup>2</sup> Idem.

### **III.5.4.1. La ville d'Alger pour une métropole touristique.**

La ville d'Alger, d'après Mehdi BENNAI<sup>1</sup>, connaît, depuis le début du 21e siècle, une mutation significative de son paysage urbain. Ces mutations sont visibles et spectaculaires dans les quartiers péricentraux Est (Belcourt, El Hamma, Ruisseau, Abattoirs, Hussein Dey, El Harrache). Ces quartiers (**carte 5**) incarnent les lieux stratégiques où se joue l'avenir de la capitale algérienne. En effet, selon Lydia HADJI, Alger est confrontée à la mondialisation de l'économie et doit par conséquence présenter une image digne d'une métropole à l'échelle internationale.



**Carte 5:** Les quartiers péricentraux Est de tradition industrielle à Alger  
(Source : Mehdi BENNAI, 2011)

#### **III.5.4.1.1. Alger : ville compétitive sur le plan international.**

Alger avait pour objectif un développement territorial sur le plan économique, social et culturel. Cela impliquait le renforcement de son nouveau statut de métropole, l'affirmation de sa vocation internationale et son rayonnement régional et territorial.

Pour atteindre ces objectifs et pour faire d'Alger une ville compétitive sur le plan international, le processus de concrétisation du grand projet urbain (G.P.U) de la métropole algéroise, a été lancé. Mais ce processus était mené par des professionnels uniquement, sans une procédure de concertation.

En d'autres termes, l'approche participative était absente de la démarche de mise en œuvre du G.P.U. Ce grand projet urbain visait la mise en valeur économique, sociale et urbaine du centre ancien<sup>2</sup> :

<sup>1</sup> Mehdi BENNAI, « *La mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger : décalage par rapport aux approches contemporaines de reconquête intelligente* », Université de Science et Technologie Lille

<sup>2</sup> Lydia HADJI, « *Le Grand Projet Urbain : Un instrument de dynamique territoriale de la métropole algéroise* », Ecole polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (E.P.A.U) / Alger - ALGERIE, 2007.

- **Objectif économique** : Reconquérir et requalifier les espaces du centre ville pour les réserver progressivement à des activités de haut niveau (finance, commerce...) et à des opportunités de rayonnement tant national qu'international (sièges d'entreprises et centres d'affaires,...)
- **Objectif social** : promouvoir des fonctions métropolitaines de la capitale en renforçant les entreprises de services et la valorisation culturelle et scientifique par le développement de ses équipements (musées, bibliothèques, médiathèques, centres culturels.....) .
- **Objectif urbanistique** : Répondre à des préoccupations d'ordre visuel et esthétique et améliorer par conséquent, l'image du centre- ville d'Alger. Cela a été fait à travers :
  - une volonté de créer la relation ville / mer.
  - une amélioration des voies de circulation et du transport (le gouvernement algérien a alloué une enveloppe financière considérable pour la réalisation du tramway d'Alger et l'achèvement des travaux de métro).
  - La notion d'environnement avait pris part dans les axes de développement de la ville, en multipliant les espaces verts et en promouvant ceux qui existent et qui sont voués à l'abandon.

*Les premiers aménagements opérés ont constitué une rupture avec les anciens modes de planification, un intérêt naissant dans la volonté de dynamiser localement et territorialement la métropole algéroise, afin d'améliorer le cadre de vie urbain. Cependant, le grand projet urbain s'est arrêté à la 2ème phase de sa concrétisation en 2001<sup>1</sup>, aujourd'hui, il est en action.*

#### **III.5.4.1.2. Alger : mobilité urbaine.**

La ville d'Alger a connu, depuis l'indépendance<sup>2</sup>, une croissance rapide des populations et un processus d'urbanisation à un rythme accéléré. Ces derniers, ont permis à cette ville de s'étendre spatialement. Selon Tahar BAOUNI, *ni les réseaux de transport urbain existants ni le réseau routier actuel* ne sont capables de couvrir tous les déplacements. A cet effet, un programme de grands projets d'infrastructures routières, initié par les pouvoirs publics, a été conçu, dans un esprit de développement durable, pour répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité de tous les algérois.

A cet effet, un programme ambitieux a été établi, dont le but principal est de répondre à l'évolution de la demande de transport, il comporte plusieurs grands projets urbains structurants :

---

<sup>1</sup> Lydia HADJI, « *Le Grand Projet Urbain : Un instrument de dynamique territoriale de la métropole algéroise* », op. cit.

<sup>2</sup> Tahar BAOUNI, « *Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger* », Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD).

- **Le projet métro** (Haï El Badr-Oued Koriche), pour répondre aux besoins des déplacements dans les zones denses de la ville d'Alger ;
- **Le tramway** (Carrefour des Fusillés-Bordj El Kiffane), afin d'améliorer l'offre générale de transport collectif dans le corridor de desserte ;
- **Le projet d'électrification du chemin de fer de banlieue** (Alger-Thénia et Alger –El Afroun), pour améliorer l'offre de transport de voyageurs ;
- **De nouveaux téléphériques** pour la capitale, avec le but d'alléger le trafic routier qui ne cesse de causer d'énormes dégâts sur l'environnement.

#### **III.5.4.1.3. Alger : Aménagement de la baie.**

D'autres projets urbains structurants ont été entrepris, à Alger, à savoir *l'aménagement de la baie d'Alger avec une façade maritime s'étalant sur 25 Km et qui devra recevoir des programmes à caractère touristique et de loisirs, du tertiaire supérieur, des centres commerciaux et de l'habitat de haut standing, le renouvellement du hamma en centre d'équipements et de services et le renouvellement du ruisseau/hussein dey avec des équipements publics et de services et une station de transport intermodale (métro-tramway-bus-téléphérique)*<sup>1</sup>.

*Ces opérations d'envergure sur le plan des infrastructures et l'importance des projets urbains n'étaient pas intégralement prévues par les plans d'urbanisme élaborés à la fin des années 90 pour les 03 villes (Alger, Constantine et Annaba). De ce fait, cette situation a nécessité entre 2005 et 2007 le lancement des études de révision de ces plans (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) et les plans de détails qui en découlent (Plans d'Occupation des Sols). Tous les paramètres sur lesquels étaient basés ces plans et toutes les perspectives d'aménagement et de mode de croissance qu'ils projetaient devenaient dépassés*<sup>2</sup>.

Par ailleurs, plusieurs contraintes et blocages peuvent perturber l'application des principes du développement durable en Algérie, à savoir, une gestion centralisée et l'absence d'une réglementation suffisamment claire et rigoureuse.

A cet effet, opter pour une démarche de Projet Urbain, qui est un des outils du développement durable, est nécessaire pour réussir à assoir un tourisme durable en Algérie.

---

<sup>1</sup> Abderrahim HAFIANE, « Les projets d'urbanisme récents en Algérie », 43rd ISOCARP Congress, 2007, p. 08.

<sup>2</sup> Idem.

### **Conclusion.**

Dans un monde de plus en plus ouvert à la mondialisation et sous la pression de nouvelles données de l'économie, la mise en œuvre des stratégies de développement économique et social, de planification et d'aménagement du territoire, est devenu indispensable pour tout pays qui veut se mettre en avant de la scène mondiale.

Parmi les expériences du renouvellement de Bilbao par les transports, nous soutenons la cohérence urbaine, réussie dans l'objectif principal du Projet Urbain. Le renouvellement urbain est appuyé sur les principes du développement durable par la mobilité douce dans le marketing urbain. La mobilité par le tramway redonne à la ville sa cohérence et constitue une vitrine et une attraction à part entière. Nous l'illustrons comme une réalité observable, d'une gestion urbaine intelligente.

L'expérience française par la réalisation des projets urbains au niveau international, nous interpelle à travers trois villes : Paris, une ville de prestige et de charme investie son image de marque dans l'embellissement du centre (héritage d'Hausmann) et la protection de l'environnement. De l'agglomération Grenobloise, nous retenons le succès de l'expérience de rendre opérationnelle la cohérence entre urbanisme et transport. Marseille cherche sa place de métropole touristique par le biais d'Euroméditerranée, un véritable accélérateur qui tente de la redynamiser en améliorant l'image dégradée des quartiers et du port.

Ainsi l'Inde et l'Algérie se ressemblent, l'émergence de nouveaux centres malgré les instruments d'urbanisme, susceptibles de concurrencer le noyau historique central en matière d'acquisition d'activités commerciales et d'équipements, façonnent l'espace et agissent, de ce fait, sur l'image et le fonctionnement des villes.

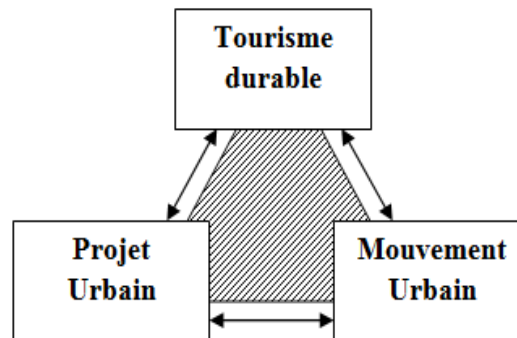
Justement, entre compétitivité et durabilité, le Maroc essaye, à travers ses stratégies, de mettre à niveau son économie et surtout de créer un environnement favorable au développement et à la mise en valeur des potentialités du pays. Le projet urbain du grand Tétouan, a été pensé avec toutes les composantes d'une stratégie de développement de ville qui se doit de gérer la rapidité du mouvement urbain en tenant compte de son image.

Quel est la démarche à suivre pour rattraper ce retard constaté par rapport aux pays éloquents dans le tourisme durable et dans la maîtrise et la gestion du mouvement urbain ?

- Comment évoluer d'un pays émetteur à un pays récepteur de touristes ?

**Conclusion de la première partie.**

Le cadre théorique que nous venons de baliser, dans ces trois chapitres, montre qu'il existe des corrélations (**figure 11**) entre les concepts clés de la recherche à savoir, *le tourisme durable*, la démarche du *projet urbain comme gestion urbaine* et le *mouvement urbain*.



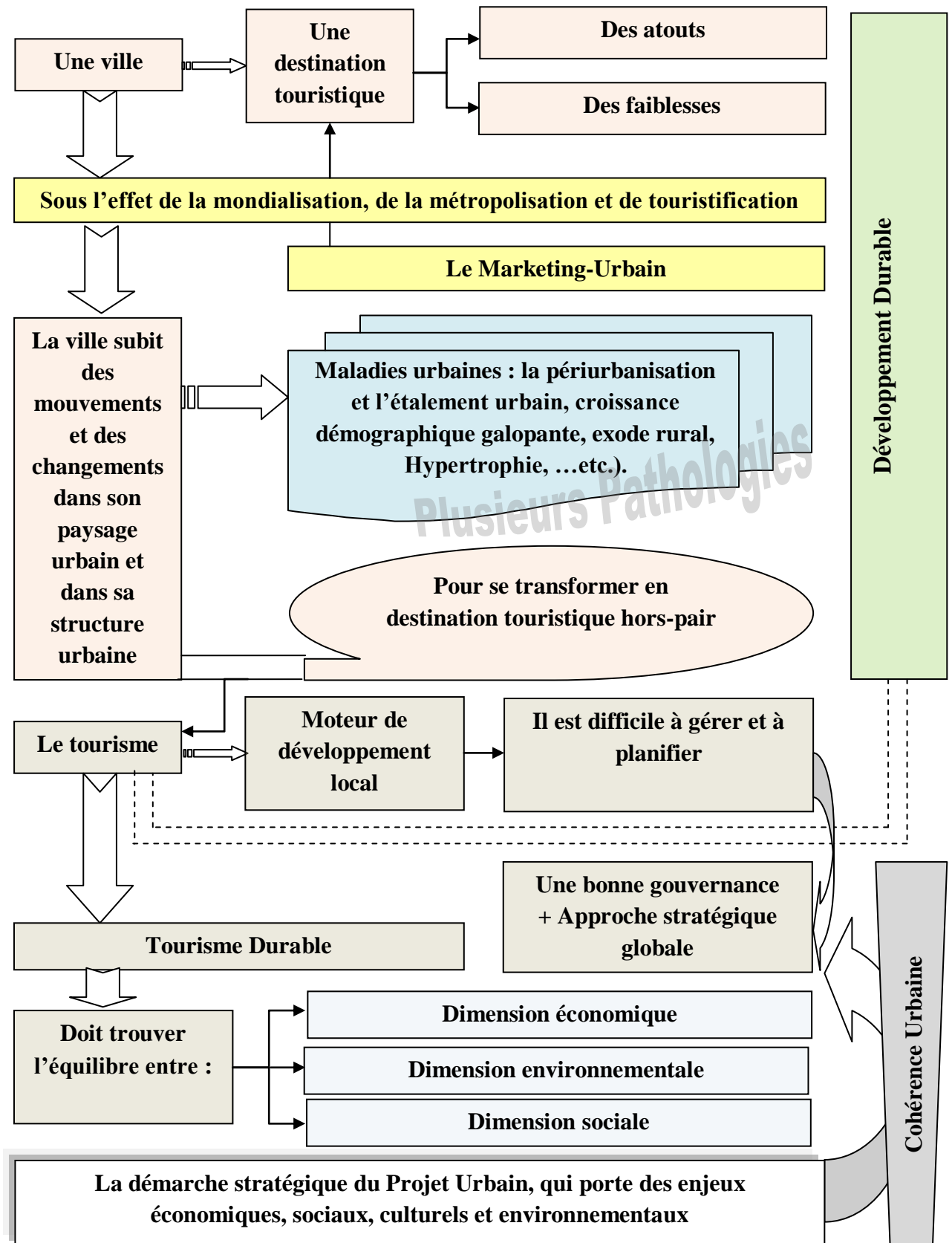
**Figure 11:** Corrélations entre les concepts : tourisme durable, projet urbain et mouvement urbain  
(Source : Réalisée par l'auteur)

Le projet urbain, est un outil du développement durable et une nouvelle approche qui propose de reconstruire la ville sur soi. Cette approche vise la totalité des interactions économique, sociale, culturelle, politique et technique. Elle intègre l'ensemble des acteurs dans un processus de négociation pour un intérêt commun de consensus, de participation et de partenariat. Médiatisé grâce au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication, elle s'est répandue dans le monde.

La globalisation et la métropolisation conjugués au tourisme provoquent un mouvement urbain, que se soit à l'ordre spatial (transformations urbaine), dynamique (personnes, biens et capitaux) ou virtuel (connaissances). Dans le cas où ce mouvement est mal contrôlé et mal géré des répercussions négatives sont, généralement, perçus dans le territoire.

Les exemples qui ont été analysés dans le troisième chapitre, nous ont montré qu'avec l'avènement des NTIC, qui favorisent la circulation des connaissances, des personnes, des biens et des capitaux, et qui constituent un enjeu important pour l'avenir des villes, le tourisme a conquis la dimension de production à l'échelle mondiale. Les pays n'hésitent plus à utiliser ces moyens de communication pour proclamer leurs réussites. Avant de présenter et mettre en avant les produits touristiques, le pays prépare et organise leurs territoires pour les inscrire dans le développement durable en usant du marketing-urbain, une démarche adaptée également au projet urbain.

Le tourisme appelé à la durabilité (**organigramme 4**), est un levier économique en constante mutation, d'autant que les NTIC accélèrent sa dynamique, il est un moteur de changement permanent.



**Organigramme 4:** La cohérence urbaine et le mouvement urbain pour un tourisme durable, à travers une démarche de projet urbain (Source : Réalisé par l'auteur)

Sous l'effet de la mondialisation, de la métropolisation et de la touristification, ces moyens de communications sont, désormais, devenus un outil indispensable pour capter les touristes et les inciter à découvrir les produits touristiques. La compétitivité entre les pays, l'importance et la complexité des enjeux générés par les activités touristiques incitent et poussent les compétiteurs à mettre en avant leurs atouts.

L'information, étant un élément indispensable pour la participation des acteurs, occupe une place importante dans le processus du projet urbain. Les technologies de l'information et de la communication, internet, médias, ...etc., contribuent à renforcer la capacité de la communication des acteurs du projet urbain.

Pour conclure, la mondialisation des NTIC a accéléré le phénomène du tourisme, qui a, par la suite, généré des mouvements urbains et des impacts qui nécessitent d'être gérés par un outil du développement durable, celui du projet urbain.

Ainsi, mondialisation, mouvement urbain par le processus d'attraction et de diffusion...., des phénomènes et processus tellement complexes, ils justifient la nécessité de passer d'un développement au feeling à une approche stratégique, rationnelle et managériale. L'utilité de restaurer une cohérence urbaine dans la fabrication et la gestion de la ville, à travers la démarche du projet urbain se fait, donc, ressentir.



## **DEUXIEME PARTIE.**

**« DIAGNOSTIC SUR LE MOUVEMENT URBAIN ET LE TOURISME A ANNABA ; OUTIL D'AIDE A LA DECISION POUR UNE VILLE TOURISTIQUE ».**



- ⇒ **CHAPITRE IV :**  
**UN ETAT DES LIEUX SUR LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA.**
- ⇒ **CHAPITRE V :**  
**LE TOURISME DANS LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA: FAIBLESSES ET ATOUTS.**
- ⇒ **CHAPITRE VI :**  
**UN PROJET URBAIN POUR UN TOURISME DURABLE A ANNABA, VISION PROSPECTIVE ET SCENARIOS.**

**-DEUXIEME PARTIE :** *DIAGNOSTIC PARTAGE SUR LE MOUVEMENT URBAIN ET LE TOURISME A ANNABA ; OUTIL D'AIDE A LA DECISION POUR UNE VILLE TOURISTIQUE.*

**Introduction de la deuxième partie.**

Essayer de répondre à la question du comment, et par quels moyens, nous vérifions l'hypothèse, est le parcours à prendre, pour arriver à des résultats fondés, discutables et vérifiables.

Au cours de cette deuxième partie, après la familiarisation avec les concepts clés du sujet et après avoir analysé les modèles de métropoles et villes touristiques dans le mouvement mondial et urbains via la démarche du projet urbain, dans la première partie, nous procéderons au diagnostic comme outil d'aide à la décision qui pourrait servir pour hisser la ville d'Annaba au touristique (durable).

Deux méthodes ont été utilisées et exploitées pour l'élaboration du diagnostic (un constat : l'état des lieux et une analyse), à savoir, la méthode stratégique (AFOM) Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces, et la méthode d'enquête.

Pour cette dernière, nous sollicitons ses trois outils ou techniques, à savoir, la technique de l'observation (directe imagée), l'interview, et le questionnaire.

Étant donné que la mise en place d'une stratégie pour le développement du tourisme durable dépend énormément de l'implication des différents acteurs concernés par l'aire d'étude, demander les visions respectives des citoyens et responsables, s'avèrent indispensables. A cet effet, nous nous sommes investis dans l'outil du questionnaire, l'interview aussi a été utilisée comme outil.

Par ailleurs, l'ambition de stimuler l'analyse dans une vision prospective, est certes laborieuse, mais demeure d'une grande nécessité pour la mise en forme d'une alternative capable de protéger, valoriser et optimiser les richesses d'Annaba mais surtout de dépasser l'état de déclin qui caractérise actuellement cette ville touristique à l'épreuve du mouvement urbain.

L'objectif de cette deuxième partie de notre étude consiste à faire un diagnostic sur le tourisme et le mouvement urbain à Annaba par un état des lieux, une analyse et des résultats. En effet, à partir de l'état existant, nous effectuons une analyse rétrospective afin de comprendre le contexte global dans lequel s'inscrit notre aire d'intervention (la ville d'Annaba).

Après la phase diagnostic, qui est particulièrement importante du fait que, c'est à partir de ces résultats que seront établies les offres d'action, vient s'ajouter l'analyse de ces résultats.

Nous essayons de tenir compte de certains principes pour le développement et la mise en œuvre d'une stratégie du tourisme durable<sup>1</sup>, ils sont résumés dans cinq points:

- *La stratégie doit être simple, claire et réaliste ;*
- *La stratégie doit impliquer tous les acteurs concernés direct ou indirectement par le développement du tourisme durable à tous les niveaux ;*
- *La stratégie doit respecter le concept de tourisme durable ;*
- *La stratégie doit être revue régulièrement, adaptée aux changements contextuels et enrichie par les expériences faites au cours de sa mise en œuvre ;*
- *La stratégie doit prendre en compte les risques inhérents à un tourisme mal géré.*

Cette partie expérimentale est composée également, de trois chapitres comme suit :

- Le quatrième chapitre s'intéresse au mouvement urbain à Annaba par un état des lieux (constat)
- Dans le chapitre cinq, le constat *sur le mouvement urbain* sera combiné à un état de fait sur le tourisme à Annaba.
- Au-delà d'un simple constat, le chapitre six sera consacré à *un projet urbain* pour un *tourisme durable* à Annaba par des analyses, des résultats et par l'esquisse de scénarios, dans une vision prospective.

---

<sup>1</sup> Erik ENGEL, Anna DEDERICHS, Felix GÄRTNER, Jana SCHINDLER et Corinna WALLRAPP, « Développement d'une stratégie de tourisme durable dans les aires protégées du Maroc. Tome 2 : Manuel Méthodologique. L'élaboration d'une stratégie, pas à pas », SLE Publication Series –S236–, Décembre 2009, p. 07.

**-CHAPITRE IV : UN ETAT DES LIEUX SUR LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA****Introduction.**

L'état des lieux, *rassemble des informations, tant qualitatives que quantitatives, relatives notamment à l'espace, aux acteurs, au fonctionnement et à l'organisation du territoire. Le recueil de données et leur synthèse permettent ainsi de mettre en lumière les caractéristiques et les spécificités propres du territoire*<sup>1</sup>. Dans ce chapitre dédié au concept *mouvement urbain*, nous allons entamer le travail de terrain par une première phase du diagnostic à travers l'élaboration d'un état des lieux. Les questions auxquelles nous tenterons de répondre seraient : ses mouvements et phénomènes urbains complexes

- Le mouvement urbain à Annaba, quel constat ?,
- A l'épreuve du mouvement urbain, Annaba,
- Est-elle une ville où il fait bon vivre ? Privilégiée ?

*Véritable base de données et de connaissances sur le territoire, l'état des lieux, est une synthèse de la situation générale du territoire*<sup>2</sup>. Ce constat se concentrera sur, la géographie de la ville d'Annaba, son histoire, sa population..., ainsi nous usons de la démarche historique pour une étude rétrospective et de l'outil cartographique.

Le mouvement urbain de la ville (et dans la ville) d'Annaba est un phénomène urbain complexe, nous essayerons de le contrôler par le biais *de ses dimensions et indicateurs observables* ; l'urbanisation, l'étalement et l'éclatement du tissu urbain, le glissement du centre, la mobilité. Néanmoins, pour établir un diagnostic ou un état des lieux sur le mouvement urbain à Annaba, le périmètre de proximité (le Grand Annaba) s'avère important.

**IV.1. Annaba dans son territoire global. Cadrage spatial de l'étude.**

Il s'agit pour ce point de délimiter le périmètre spatial de l'aire d'étude. En effet, *le périmètre permet de rassembler les territoires relevant de l'attraction économique d'une série d'équipements et d'activités structurants. Il rassemble aussi les zones d'activités, les zones*

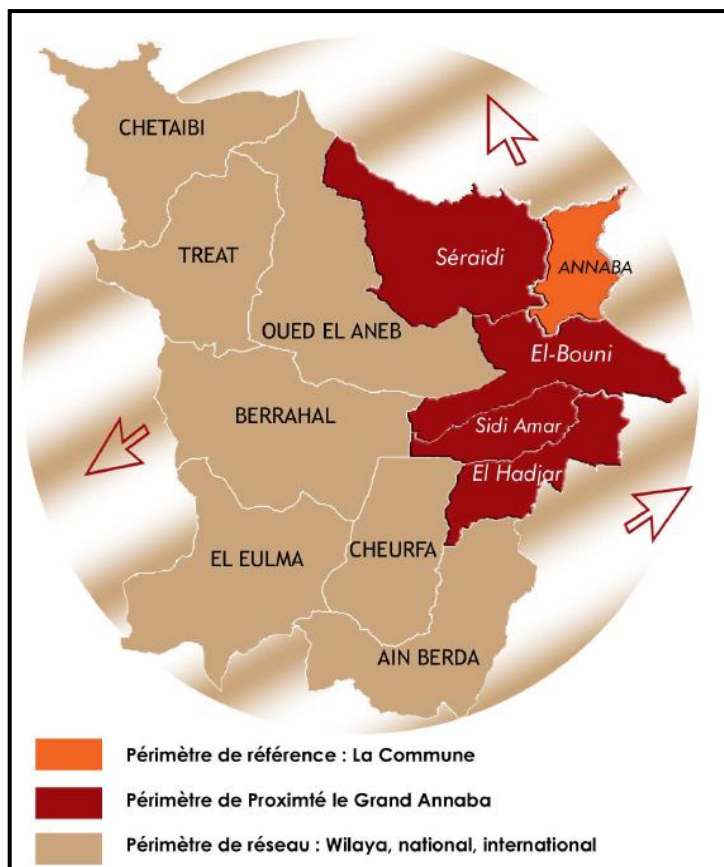
---

<sup>1</sup> « *Ville d'Aubervilliers-Plan Local d'Urbanisme-Diagnostic* », p. 03, [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.aubervilliers.fr/IMG/pdf/synthese.pdf>

<sup>2</sup> Idem.

*d'habitat, les zones commerciales ainsi que toutes les zones de développement déjà existantes ou futures, artisanales, industrielles, agricoles et autres*<sup>1</sup>.

Le PDAU d'Annaba a délimité un périmètre regroupant la commune d'Annaba avec seulement trois (03) communes satellites, à savoir El-Bouni, Sidi-Amar et El-Hadjar., sans avoir intégré la commune de Séraïdi. De cette délimitation, il est perçu une incohérence urbaine et une discontinuité entre les éléments du système, en substitution, nous optons pour le périmètre proposé par le SCU (**carte 6**).



**Carte 6:** Délimitation du SCU (Source : URBACO-EDR, 2007)

Dans sa délimitation, le SCU a utilisé deux approches ; une spatiale basée sur la cohérence et la continuité des tissus et territoires et sur « la légitimité » de ses limites, la deuxième approche est dynamique et thématique dans laquelle il propose trois (03) périmètres selon chaque thématique (domaines du SCU) :

- **La commune d'Annaba (périmètre de référence) :**

C'est le périmètre essentiel de base, celui qui porte la plupart des politiques urbaines. Il peut être définie à partir du découpage administratif de l'assemblée populaire communale (APC).

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007.

- **Le « *Grand Annaba* » (périmètre de proximité) :**

Ce périmètre ajoute à la ville-centre les communes qui se situent à la périphérie (Séraïdi, El-Bouni, El-Hadjar, Sidi-Amar). Il inclut l'ensemble des espaces constituant des enjeux pour le développement de la ville, c'est-à-dire les espaces de l'agglomération et de sa zone d'attraction, bassin de vie et bassin d'emploi.

- **La métropole d'Annaba (périmètre d'influence) :**

La zone d'influence qui bénéficie directement de la dynamique de la ville centre, est variable, elle recouvre la zone de chalandise (influence commerciale), les solidarités économiques, les liaisons et donc les infrastructures et les universités. Cette zone peut être sur deux échelles ; l'échelle wilayale et l'échelle régionale.

#### **IV.1.1. Annaba dans une position géographique : Privilégiée ? Avantageuse?**

Au cœur d'une plaine côtière bénéficiant de 80 km de côtes, la ville d'Annaba (ancienne Bône), appelée aussi Hippone, se situe sur la rive Sud du bassin méditerranéen, à l'extrême Nord-est de l'Algérie. *Elle occupe une superficie de 1.412 km<sup>2</sup> avec une population chiffrée à 540.000 habitants lors du RGPH de 1998, mais estimée actuellement à 600 000 habitants.*<sup>1</sup> Elle est délimitée au Nord, par la mer méditerranéenne, au Sud, par la wilaya de Guelma, à l'Est, par la wilaya d'El-Tarf et à l'Ouest, par la wilaya de Skikda<sup>2</sup> (**figure 12**).

La wilaya d'Annaba, située dans un territoire géographique stratégique, est constituée de 06 daïras et de 12 communes (**carte 8**):

- Daïra d'Annaba : commune d'Annaba, commune de Séraïdi (un petit village ayant une vue panoramique sur la mer : un grand potentiel touristique).
- Daïra d'El- Bouni : commune d'El-Bouni (à vocation agricole et moyennement industrielle).
- Daïra d'El-Hadjar : commune d'El-Hadjar (pôle industriel important), commune de Sidi-Amar (pôle universitaire).
- Daïra de Chétaïbi : commune de Chétaïbi.
- Daïra de Berrahal : commune de Berrahal, commune de Treat, commune de Oued-Aneb.
- Daïra de Ain Berda : commune de Ain Berda, commune de Cheurfa, commune El-Eulma.

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », Juin 2007, p. 99.

<sup>2</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « *Chapitre I : L'agglomération de Annaba dans son contexte Régional* », 2004.

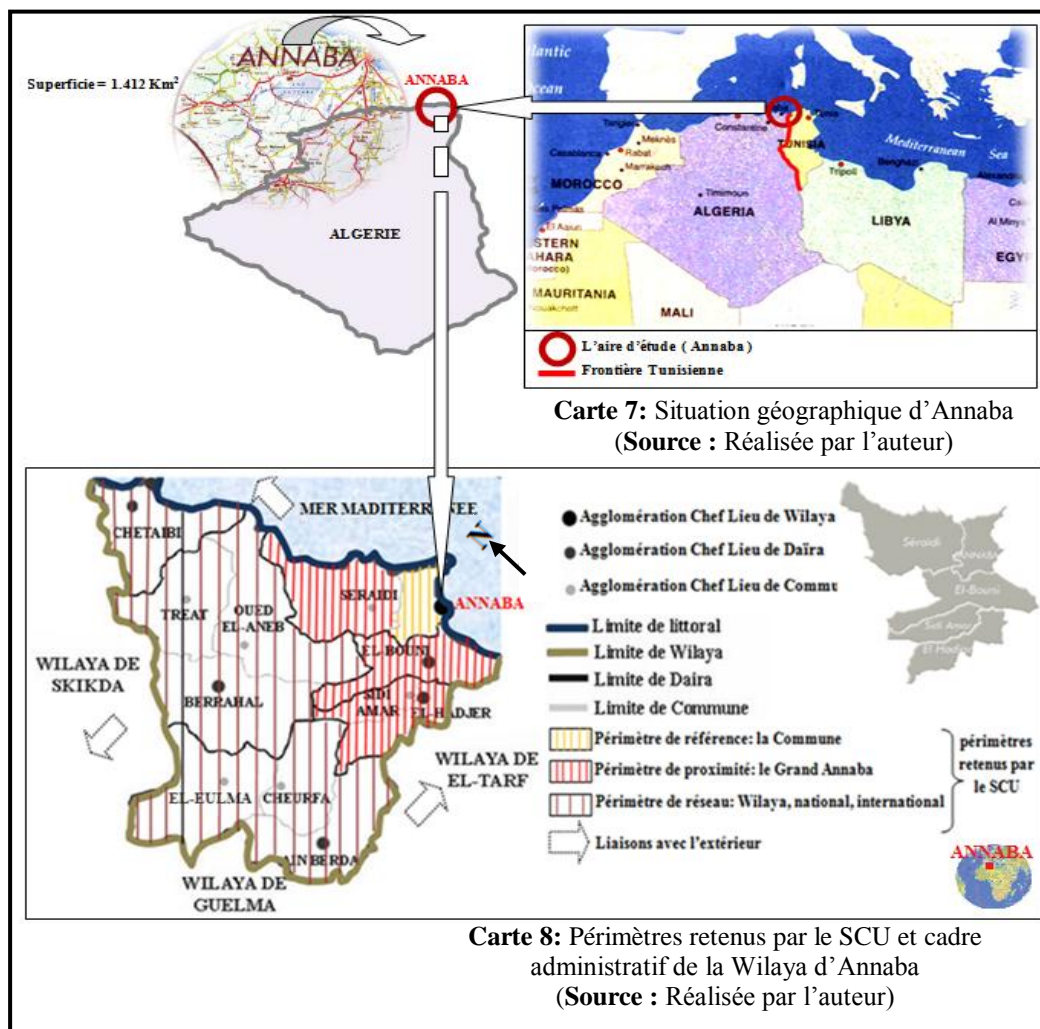


Figure 12: Annaba dans son contexte général

#### IV.2. Le Mouvement urbain d'Hippone dans une dimension temporelle.

Toute ville a sa propre genèse, sa propre culture et sa propre histoire. « Analyser l'évolution urbaine d'une ville revient en réalité à retracer son histoire urbaine, à appréhender et à définir ses tendances à venir. Elle permet de revisiter par des clichés successifs et des statistiques à des moments précis son évolution socio-spatiale et d'expliquer à une période donnée ses forces et ses faiblesses, les différentes politiques qui ont dominé son façonnement et les mécanismes sous-jacents qui sont à l'origine. Autrement dit, la lecture et la compréhension d'un espace urbain ne peuvent se réaliser sans une réelle connaissance de son histoire qui est à même de nous éclairer sur les éventuelles ébauches d'une évolution future <sup>1</sup> ».

<sup>1</sup> Sidi Mohammed TRACHE, « Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise », Université d'Oran, Octobre 2010, p. 20.

Cependant, une lecture historique est nécessaire pour comprendre les différentes logiques d'occupations et les extensions successives qui caractérisent aujourd'hui la ville d'Annaba. Dès le 12<sup>ème</sup> siècle, les navigateurs de Tyr (aujourd'hui Sour, ville du Liban) et de Sidon (aujourd'hui Sayda, ville de Phénicie), y établissent tout au fond de la baie accueillante un comptoir qui allait être à l'origine de l'antique Hippone (ou Hippo). Puis, se sont suivis les carthaginois, les romains et le christianisme dont Hippone était au début du 5<sup>ème</sup> siècle, le centre du rayonnement de la penser chrétienne sous l'impulsion du grand évêque Saint Augustin, et les Byzantins avant les arabes, les espagnoles, les ottomans, et enfin les Français avant l'indépendance (**Annexe 2**).

#### **IV.2.1. Médinet Seybouse : La ville arabo-musulmane.**

L'ex-Hippone, adaptée à un nouveau mode de vie oriental, est baptisée par les Arabes "Médinet Seybouse", puis officiellement 'Bouna'<sup>1</sup>. En 1535, l'empereur Charles Quint envoya une escadre espagnole prendre possession de Bouna (la citadelle d'Annaba). Après le départ de la flotte espagnole, en 1540, les turques fortifièrent la ville et la surmontèrent d'un fort Cigogne<sup>2</sup>.

#### **IV.2.2. Annaba : La ville coloniale.**

La période coloniale *constitue le point de départ d'une accélération du processus d'urbanisation*<sup>3</sup>. En effet, la ville de Bouna a connu, à l'arrivée des français (en 1832), des transformations progressives qui vont donner naissance à une ville européenne construite à la "*Hausmann*"<sup>4</sup> : *un plan ordonné avec des artères rayonnantes*<sup>5</sup>. Chronologiquement, nous distinguons les faits suivants<sup>6</sup>:

- *A partir de 1850, on construisit sur un plan ordonné, avec des artères rayonnantes, la ville européenne séparée de la vieille ville par le cours Bertagna ( actuel cours de la révolution).*
- *En 1870, la ville s'étend au-delà des marais du Ruisseau d'or dans le faubourg Saint-Anne au Nord-Ouest.*

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », op. cit. p. 68.

<sup>2</sup> L'encyclopédie libre, [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL <http://fr.wikipedia.org/wiki/Annaba>

<sup>3</sup> N. Hacini-Chikh, D. Rouag-Saffidine, « *Annaba : Une mutation de la ville pédestre à la ville automobile* », Université Mentouri Constantine, Décembre (2009), p. 30.

<sup>4</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « *Chapitre II : Processus de construction de l'agglomération de Annaba* », 2004.

<sup>5</sup> Hacini-Chikh N., Rouag-Saffidine D., « *Annaba : Une mutation de la ville pédestre à la ville automobile* », Université Mentouri Constantine, Décembre (2009), p. 31.

<sup>6</sup> PDAU Intercommunal d'Annaba, « *Chapitre II : Processus de construction de l'agglomération de Annaba* », p. 16.

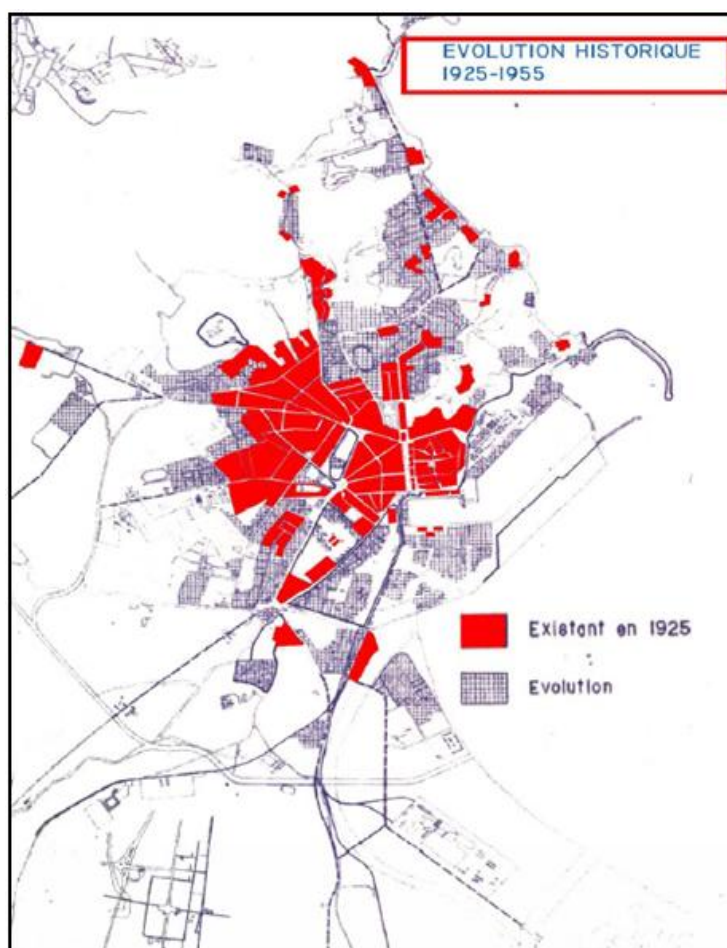


- Vers 1910 : il y a eu un percement, vers la fin du siècle, de la falaise des Santons au Nord de la ville et l'apparition des quartiers de Saint-cloud.

- En 1914, Bône comptait 40.000 habitants répartis en cinq quartiers nettement distincts, la vieille ville, la ville neuve, le faubourg Saint-Anne, la Pépinière-Saint-Cloud, la cité Auzas.

- A partir de 1920, la cité Auzas et le Champ de manœuvres vont se souder à la ville neuve tandis que les quartiers Ouest connaîtront un développement considérable et que subsistera une forte poussée vers le Nord. Joannonville apparaîtra à l'est de la Seybouse.

- A partir de 1925 (**carte 9**), la ville de Bône commence à prendre de l'ampleur, elle s'étire. Dans les années 1950, l'extension de la ville de Bône et la croissance urbaine ont commencé à poser des problèmes.



**Carte 9:** Plan d'Annaba, ville coloniale 1925  
(Source : PUD, CADAT, 1975)

- En 1954, la révolution algérienne pour l'indépendance, a provoqué un mouvement (une forte immigration et l'exode rural) de la population autochtone vers la ville d'Annaba (Ex-Bône).

### **IV.2.3. La ville post coloniale : Préalables du mouvement urbain à Annaba.**

Dans un contexte d'urbanisation accélérée et massive, des mutations profondes émergent, à savoir l'évolution de la physionomie et la structure de la ville. Avec une augmentation du poids démographique, le tissu urbain prend une ampleur démesurée entraînant, ainsi, un éclatement spatial et fonctionnel de la ville.

#### **IV.2.3.1. Eclatement du tissu urbain : accélération du mouvement urbain.**

*L'éclatement spatial est le fait que l'espace des pratiques des habitants (en termes de travail, de scolarisation, de soins, de courses et de loisirs) s'ouvre et se déploie dans un espace de plus en plus vaste<sup>1</sup>.* Par ailleurs, le tissu urbain de la ville d'Annaba va commencer à s'éclater, à partir de la période post coloniale.

À priori, c'est le début de l'anarchie dans le mouvement urbain de la ville d'Annaba, dans toutes ses dimensions (spatiale, temporelle et démographique).

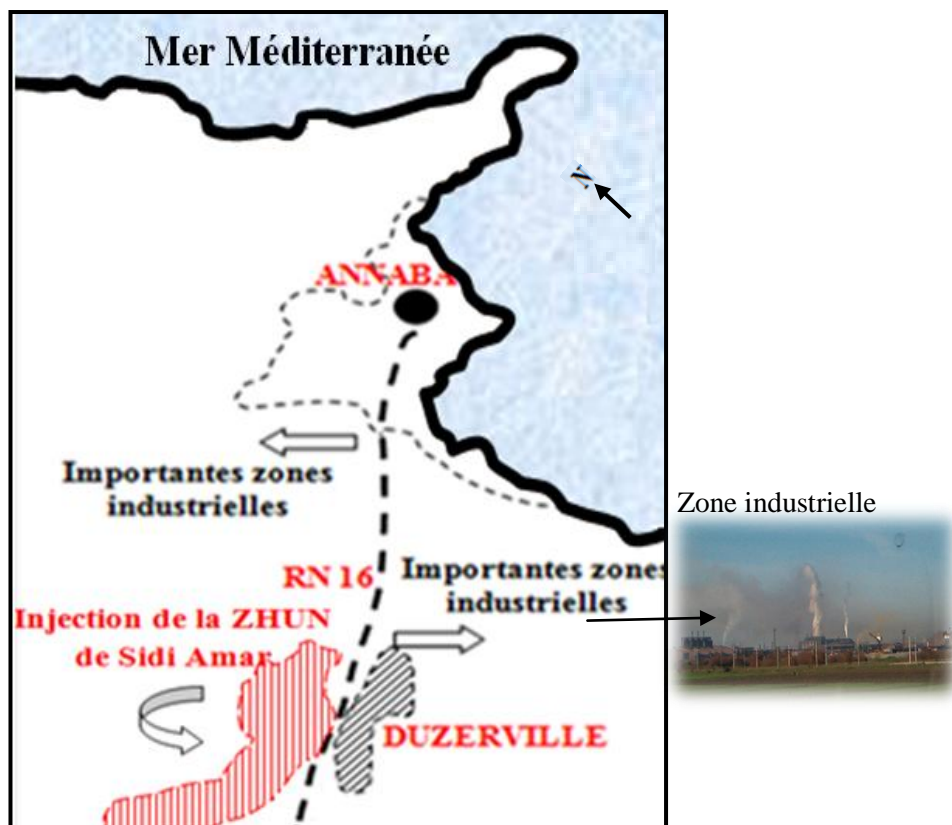
#### **IV.2.3.2. Corroboration de l'axe RN16 par des activités industrielles.**

Après l'indépendance, l'ensemble des activités industrielles (comme la construction du complexe sidérurgique d'El Hadjar), sont implantées le long de la RN16, un axe reliant le village de Duzerville, actuel El Hadjar à la ville d'Annaba (**carte 10**). Cet axe va encore prendre de l'importance par rapport à la RN44 Est (axe reliant Annaba à El-Tarf) et la RN44 Ouest (axe reliant Annaba à Constantine), avec l'injection d'une véritable cité ouvrière, la grande Zone d'Habitat Urbain Nouvelle (ZHUN) de sidi Amar, comme conséquence du renforcement du pôle industriel d'El Hadjar<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Messaoud MAROUK, « *Eclatement spatial et fonctionnel d'une ville. Cas d'El Khroub* », revue semestrielle Sciences & Technologies, Université Mentouri de Constantine, Algérie. 2008, p. 66.

<sup>2</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « *Chapitre II : Processus de construction de l'agglomération de Annaba* », 2004, p. 28.



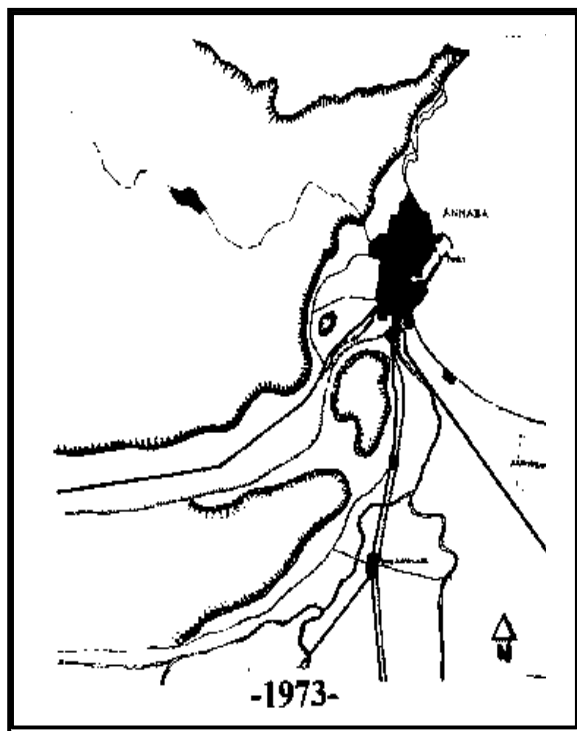
**Carte 10:** Corroboration de l'axe RN16 par des activités industrielles  
(Source : Réalisée par l'auteur)

#### IV.2.3.3. Annaba coupée de son arrière-pays : limitation de la croissance en 1983.

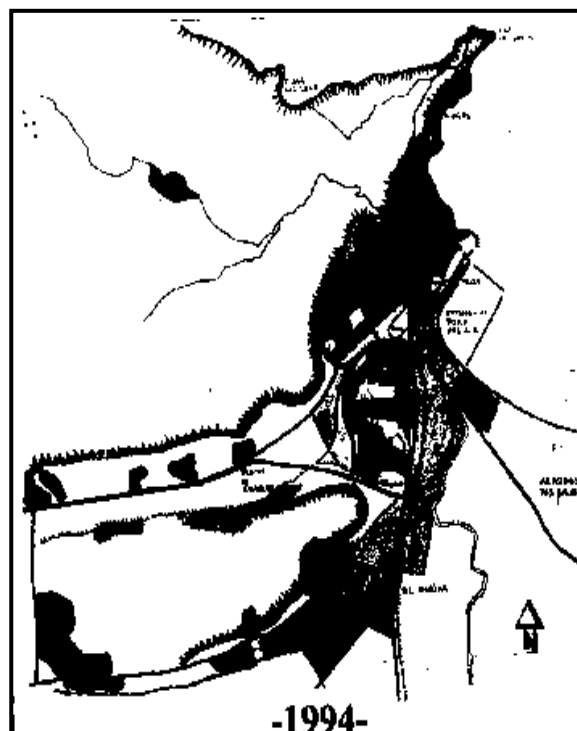
Le plan d'Aménagement de la Wilaya (PAW) de 1984 *avait pensé à un redéploiement de l'agglomération d'Annaba vers El Tarf, en procédant à un report de croissance vers les anciens villages de la colonisation, Morris, Dréan, etc...* Mais cette stratégie de redéploiement de la croissance à travers toutes les unités qui s'étirent vers Annaba a été remise en cause par deux actions publiques (**carte 11 et 12**). La première a été *l'opération de dégourbisation*, opération censée éradiquer complètement la prolifération croissante des baraques, *menée en 1983*. La seconde était *le découpage administratif de 1984, qui a conduit au détachement de la zone d'El Tarf*<sup>1</sup>. Annaba se trouvait ainsi amputé de tout son arrière pays.

<sup>1</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « *Chapitre III : Les grands enjeux liés à l'agglomération de Annaba* », 2004, pp. 39- 40.

De ce fait, elle se rétractait dans une superficie où se concentrent l'ensemble des problèmes urbains, notamment celui de l'habitat informel qui continue à se développer massivement avec *la crise économique de 1986*<sup>1</sup>.



Carte 12: Annaba avant l'opération de dégourbisation  
(Source : PDAU, 2004)



Carte 11: L'éclatement de la ville après  
l'opération de dégourbisation  
(Source : PDAU, 2004)

#### IV.2.3.4. Infléchissement de la croissance vers de nouveaux territoires : bassin Kherraza.

A partir de 1983, l'urbanisation s'est infléchie vers le bassin de Kherraza<sup>2</sup> donnant naissance à des localités d'autoconstruction. En adoptant des politiques d'urgence et sans stratégie particulière, ces localités, mal préparées à l'urbanisation, se sont développées de façon spontanée, précipitée et anarchique échappant jusqu'à ce jour à tout contrôle.

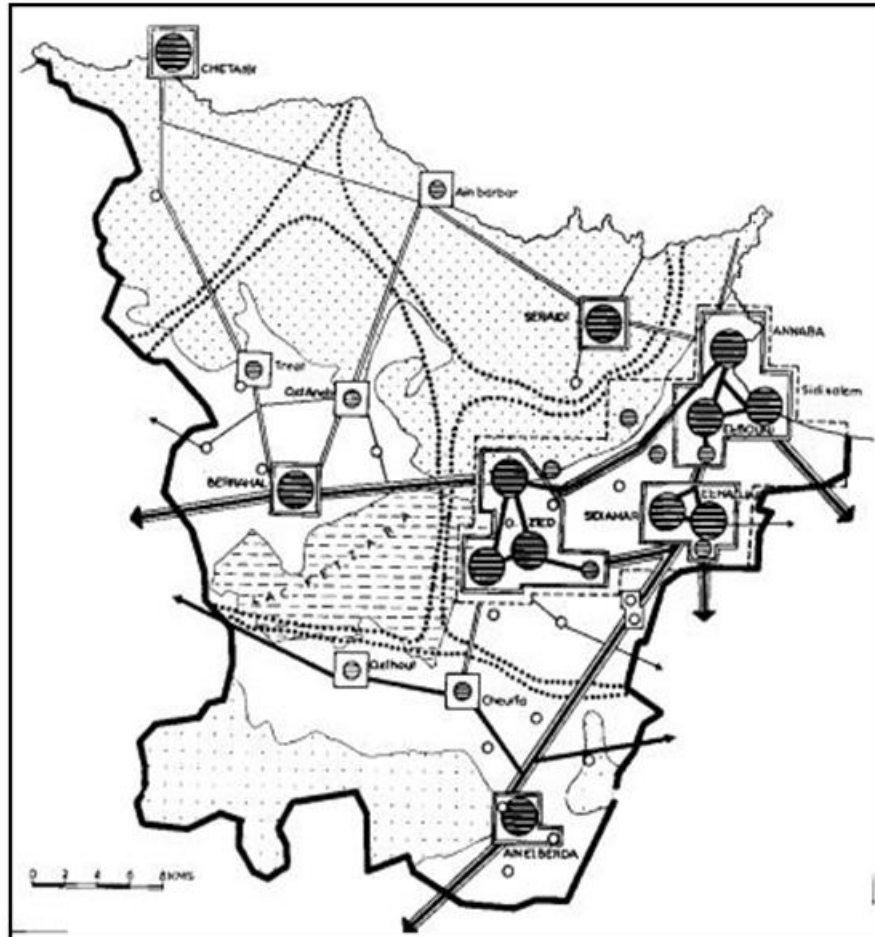
#### IV.2.3.5. La ville planifiée !

Dans plusieurs programmes, la ville est sitôt sortie de ses limites administratives pour se prolonger sur les espaces voisins (**carte 13**). Pour les programmes touristiques, elle s'étend vers

<sup>1</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « Chapitre II : Processus de construction de l'agglomération de Annaba », 2004, p. 29.

<sup>2</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « Chapitre III : Les grands enjeux liés à l'agglomération de Annaba », 2004.

le massif de l'Edough qui fait partie de la commune de Séraïdi. Pour les programmes industriels et portuaires, elle chevauche sur les communes d'El Hadjar et celles de la wilaya du Tarf. Et pour tout ce qui est programmes sociaux, ils sont transférés vers El-Bouni et Sidi Amar<sup>1</sup>.



Carte 13: Armature urbaine de la wilaya d'Annaba, (Source : ANAT, 1995)

Ainsi, ce voyage à travers l'histoire de la ville d'Annaba, a été l'occasion de découvrir son évolution et sa construction, qui s'est faite selon un long processus et qui a généré par la suite de multiples mouvements urbains, causes principaux des métamorphoses de l'urbain.

### IV.3. Le mouvement urbain à Annaba : fragilités et faiblesses.

Annaba, étant concurrencé par Constantine, Skikda et autres Wilayets de l'intérieur, pourrait acquérir une position plus avantageuse, particulièrement à l'échelle du bassin méditerranéen, en surmontant toutes ses faiblesses qui perdurent dans son mouvement urbain.

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 76.

### IV.3.1. L'étalement urbain: un mouvement en expansion spatiale spontanée.

L'agglomération Annabie est un espace géographique plutôt complexe composé en gros par la commune d'Annaba (la ville mère constituée de : la vieille ville et la ville coloniale) qui représente le point nodal au quel convergent et s'articulent d'autres communes à savoir ; El-Bouni, El-Hadjar et Sidi-Amar. D'un point de vue cartographique, l'agglomération d'Annaba correspond aux limites que dessinent les axes de transport urbain (cf. carte 15, p. 107) et le mouvement pendulaires et quotidiens des habitants.

### IV.3.2. Mouvement urbain et urbanisation ; quels effets ?

Le processus d'urbanisation a eu pour conséquence immédiate l'accentuation de l'exode rural. Suite à ces migrations fréquentes (figure 13), qui sont à l'origine de l'étalement urbain, le tissu urbain de la ville d'Annaba s'est éclaté. En effet, ce processus d'urbanisation s'est fait suivant trois (03) axes :

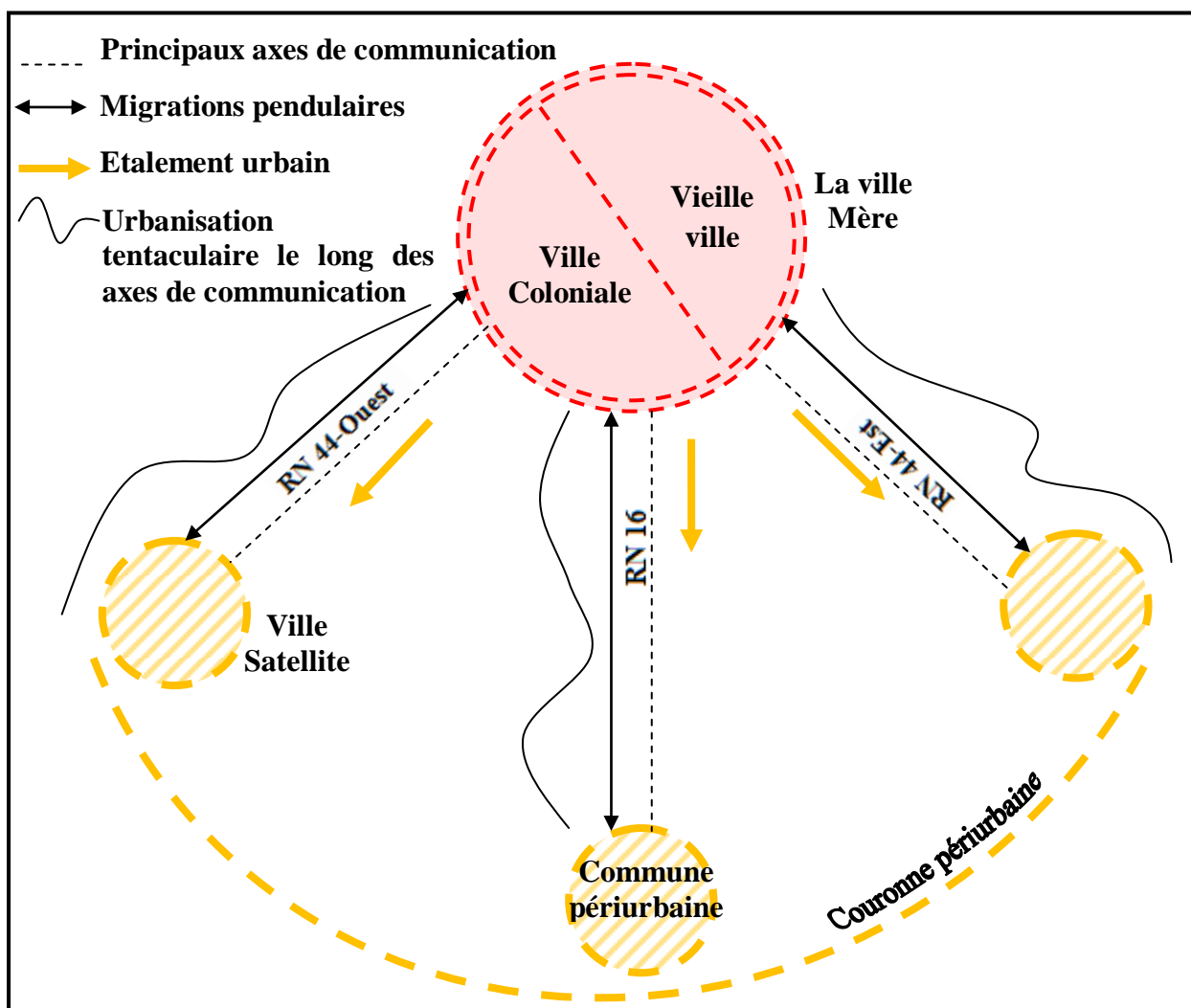


Figure 13: Mouvements de population et urbanisation, (Source : Réalisée par l'auteur).

- L'axe RN16-RN21 : dans lequel s'inscrivent les localités d'El-Bouni et d'El-Hadjar ;
- L'axe RN44 (Est) : qui débouche sur Sidi-Salem ;
- L'axe RN44 (Ouest) : qui articule les localités de Kherraza, Chabbia et Oued Zied .

Selon Brahim BENLAKHLEF<sup>1</sup>, l'aire métropolitaine d'Annaba se compose de cinq (05) sous-espaces (**carte 14**) :

- Le premier sous-espace, est constitué par le prolongement de la ville centre dans le sens d'El-Hadjar en passant par El-Bouni et Sidi-Amar. Il constitue le sous espace le plus urbanisé et le mieux intégré à cet ensemble.
- Le deuxième sous espace est formé par le bassin de Kherraza. C'est le sous espace urbanisé non structuré.
- Le troisième sous-espace est formé des anciens centres ruraux créés à la fin du XIXème siècle par la colonisation et qui ont servi de relais au mouvement de l'exode rural dirigé vers Annaba au début de l'indépendance. C'est le sous-espace rural en mutation rapide.
- Le quatrième sous espace ne compte qu'un seul centre urbain perché sur l'Édough. C'est le sous-espace montagnard de Séraïdi.
- Le cinquième sous-espace dont le centre principal, Berrahal est le sous-espace mixte.

Ainsi, d'après Brahim BENLAKHLEF « ... *l'expansion urbaine d'Annaba ne se fait plus de façon continue du centre vers la périphérie, mais progresse par sauts et tend à se structurer autour de pôles secondaires dont la taille, les fonctions et l'emprise territoriale varient d'un cas à l'autre.*<sup>2</sup> Il souligne aussi que, *cette forme d'urbanisation est le résultat d'une politique de zoning que l'Algérie a pratiquée jusqu'au début des années 1990. De ce fait, le développement de la ville et les directions de son urbanisation ont été fortement planifiés, même si une large partie de ses quartiers périphériques relève du spontané*<sup>3</sup> » (**cf. chapitre I, p. 30**).

Suivant l'architecte-urbaniste Abderrahim HAFIANE « ..., *Annaba est soumise à l'éclatement de son espace, des dysfonctionnements importants de son système urbain et une perte d'identité conséquente* »<sup>4</sup>. La ville selon lui, *est l'objet d'un processus qui se déroule dans un cadre marqué par une ambiguïté entre pratiques, cadre réglementaire, et les instruments d'urbanisme élaborés ou en cours d'élaboration* »<sup>5</sup>. De ce fait, l'étalement urbain de la ville

<sup>1</sup> Brahim BENLAKHLEF, « *L'aire métropolitaine, un nouveau champ d'analyse de la ville algérienne. L'exemple d'Annaba* », publié dans "Penser la ville – approches comparatives, Khenchela : Algérie, 2008, pp. 12- 13.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Ibid., p. 01.

<sup>4</sup> Abderrahim HAFIANE, « *Lectures d'une "Ville" Annaba* », p. 02.

<sup>5</sup> Idem.

d'Annaba, tantôt organisé et planifié et tantôt spontané et non réglementé, est source de multiples effets négatifs surtout sur le système de transport et puisque *la cohérence spatiale de toute ville se base sur la continuité de son tissu urbain*<sup>1</sup>, le système d'infrastructures aura alors des conséquences sur la structure urbaine de la ville.

#### **IV.3.2.1. Le Glissement du centre urbain dans le mouvement urbain.**

La ville d'Annaba, en perpétuelle mutation, se développe et change de forme constamment. Ce phénomène de façonnement et de mouvement spatial s'est intensifié au fur et à mesure que le temps passe. D'ailleurs, ces diverses métamorphoses laissent souvent des stigmates visibles sur le tissu urbain.

Le principal changement actuel de l'espace urbain annabi est celui du glissement du centre. En effet, ce dernier, s'est subitement déplacé du noyau colonial vers d'autres surfaces situées essentiellement à l'Ouest et au Nord (**figure 15**).

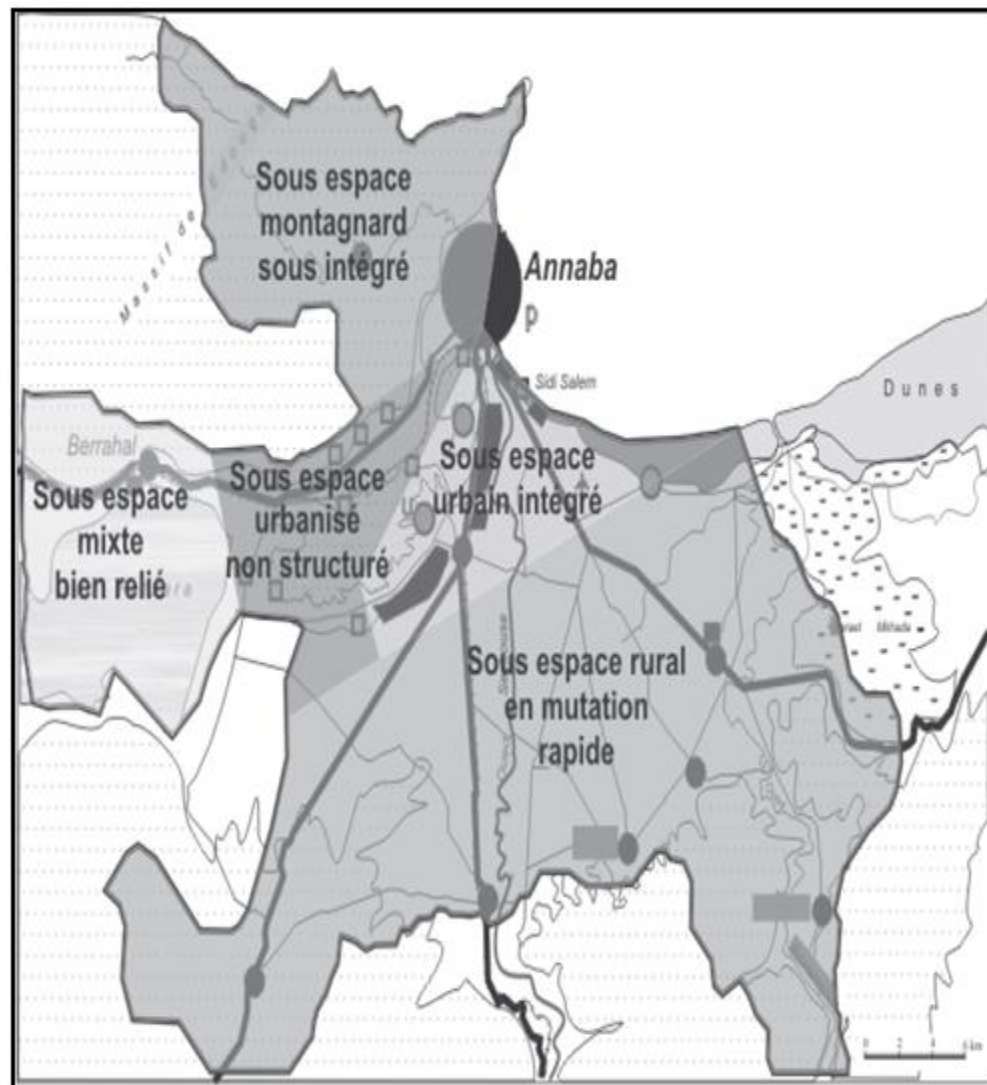
Se trouvant dans une ville nocturne, l'ancien centre s'est fait, progressivement, dépassé par ces nouvelles centralités et est devenu par la suite de plus en plus déserté et abandonné la nuit. Tandis que ces dernières, ne correspondant pas à la centralité analysée par les instruments d'urbanisme et dont l'impact sur l'évolution de la morphologie de l'organisation de la ville pourrait être perceptible dans quelques années, restent à la longueur de la journée active.

Ainsi, la naissance spontanée de ces espaces centraux et la régression progressive de l'ancien centre entraînent une certaine confusion et dualité et peut être une complémentarité entre le tissu urbain traditionnel, qui continue à concentrer l'essentiel des services, et les autres composantes plus récentes (le binôme ancienneté et modernité).

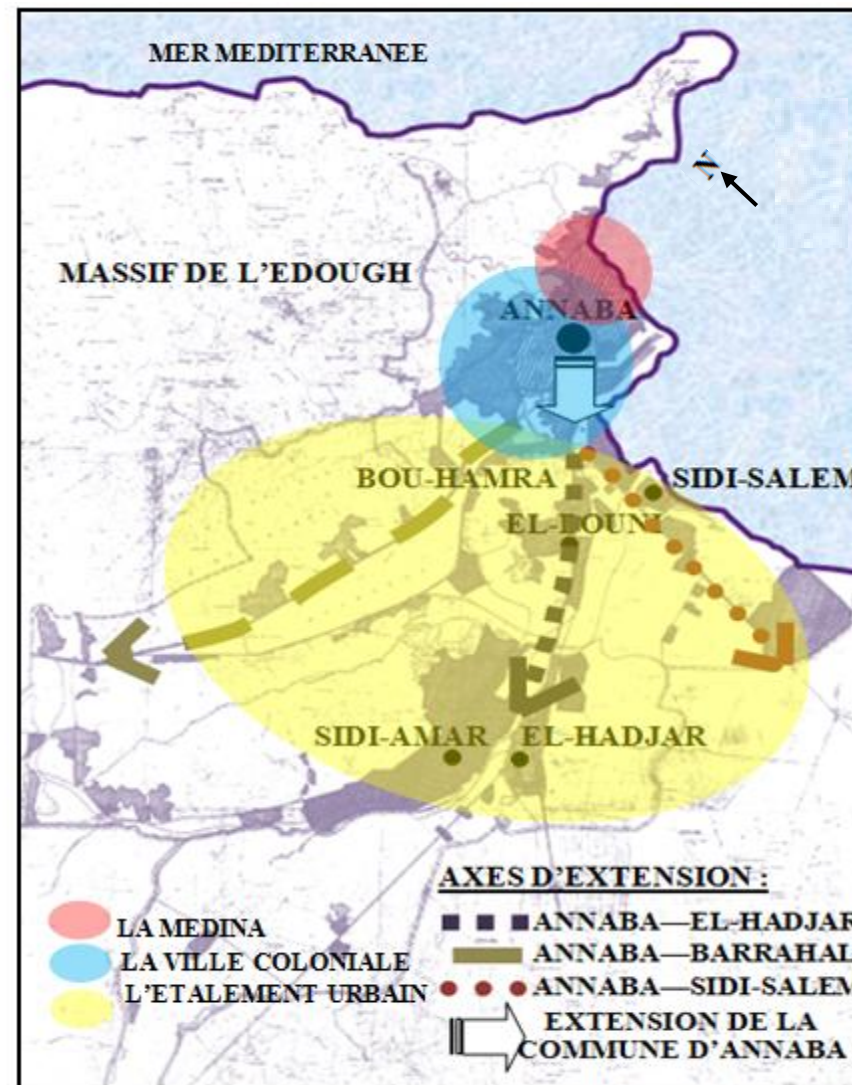
---

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007, p. 23.





**Carte 14:** Les sous espaces de l'aire métropolitaine d'Annaba  
(Source : Brahim BENLAKHLEF, 2008)



**Carte 15:** Les principaux axes de l'extension urbaine de la ville d'Annaba  
(Source : Réalisée par l'auteur)

**Figure 14:** La ville d'Annaba à l'épreuve du mouvement urbain

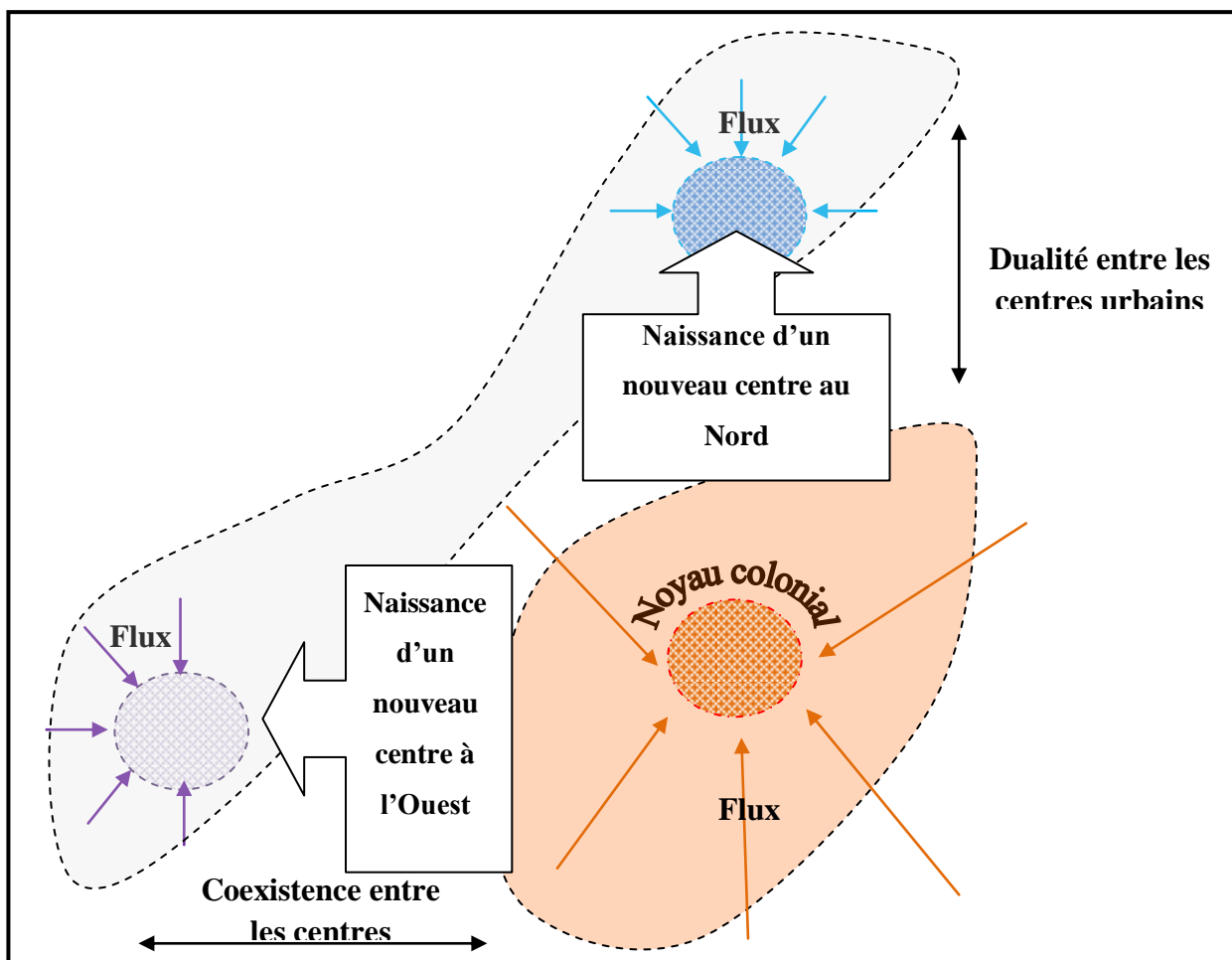
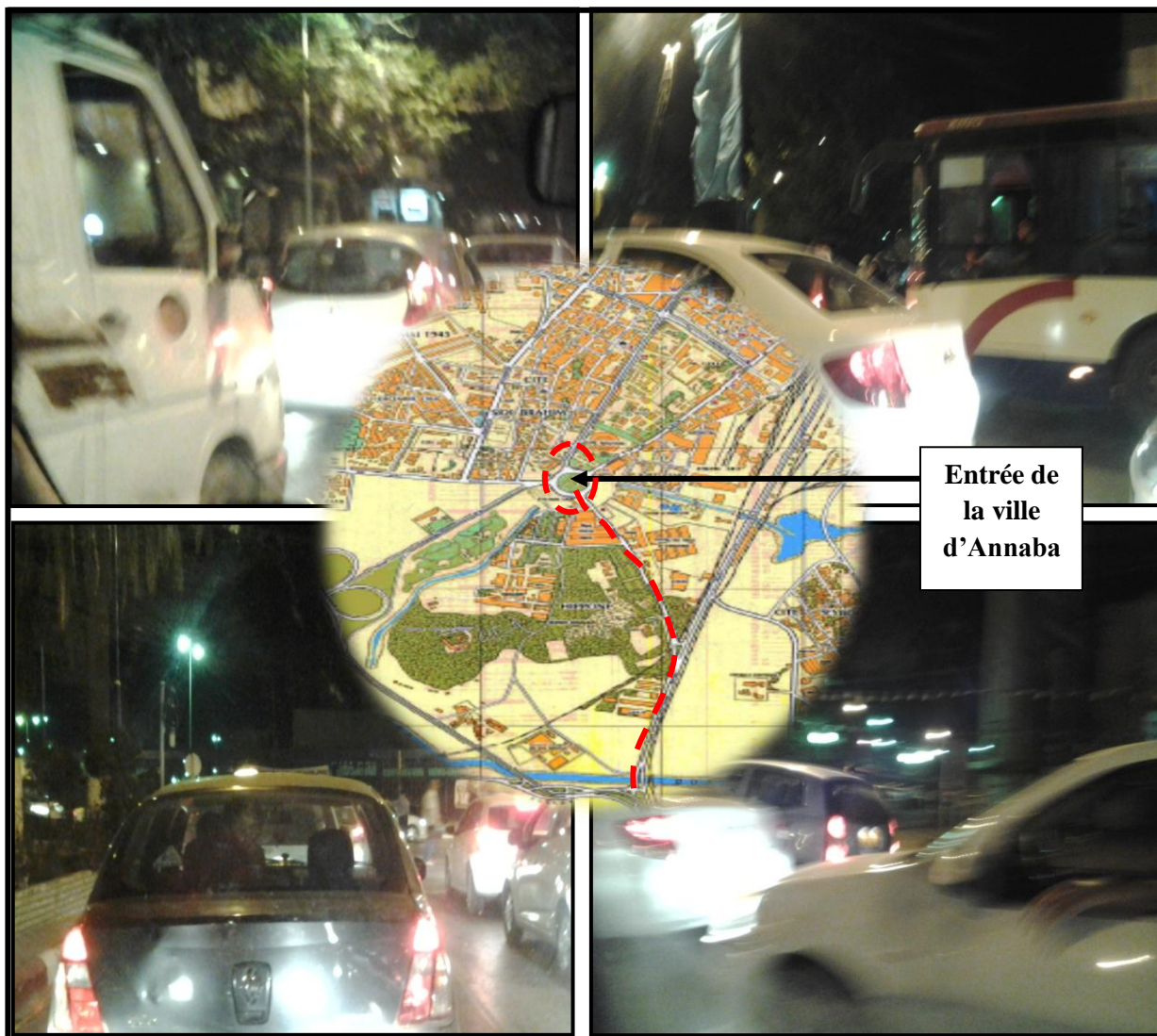


Figure 15: La naissance de nouveaux centres urbains (Source : Réalisée par l'auteur)

#### IV.3.2.2. Paralysie des routes, de la circulation : une mobilité urbaine bloquée.

Une chose est sûre, c'est que cette coexistence entre ces nouvelles redistributions spatiales et le fait que les communes limitrophes, comme El-Bouni, Sidi-Amar et El-Hadjar, sont toujours dépendantes de la ville mère (**carte 16**). Elles entraînent une certaine paralysie des routes par la circulation. Le phénomène est constaté durant le mois sacré du Ramadhan, et ce, même à des heures tardives, les voies mécaniques et piétonnes restent saturées dans un désordre absolu (**photos 7**).

En effet, la forte urbanisation et l'évolution de la structure urbaine hors du cadre de la planification mais surtout l'augmentation constante du parc automobile sont à l'origine des divers dysfonctionnements et lacunes constatés sur le système urbain. Aussi, l'émergence, non programmée par les instruments d'urbanisme, de nouveaux axes de centralité à travers la ville d'Annaba accentue le processus de polycentralité et modifie totalement l'image de cette ville grandissante.



**Photos 7:** Entrée de la ville d'Annaba paralysée par la circulation durant le mois de Ramadhan  
(Source : Prises par l'auteur)



**Carte 16:** Déplacement inter communaux  
(Source : PDAU, 2004)

Par ailleurs, *l'extension de la ville d'Annaba a commencé à poser problème à partir des années 1950<sup>1</sup> et la question de la mobilité est au cœur des problématiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme<sup>2</sup>* depuis longtemps. Cette situation nous oblige, en tant qu'urbanistes, à mettre fin aux déséquilibres spatiaux de la ville d'Annaba.

#### IV.3.2.3. Une urbanisation démographique déséquilibrée : Mouvement socio spatial.

Au lendemain de l'indépendance, la ville d'Annaba a connu un déséquilibre socio-spatial à cause de la croissance démographique élevée (**tableau 2**). Cette situation démographique conjuguée à des implantations de grosses unités industrielles, s'est traduite par un mouvement démographique sans précédent, l'exode rural.

Les causes qui ont menées à ce dernier sont généralement l'emploi et le logement.

**Tableau 2:** Evolution de la population littorale (en milliers d'habitants)

Année	1987	1993	1998	2000	2005	2010
Annaba	453,9	521	540	583	625	663

(Source: Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement 2005, tableau n°29, p. 95.)

#### IV.3.2.4. Recul de la ville au détriment du logement :Mouvement humain.

Un mouvement humain intense se traduit par le logement nécessaire pour abriter des masses de population derrière les remparts de la ville.

« *L'urbanisation de nombreux territoires a été opérée de façon précipitée, en adoptant des politiques de logements d'urgence et sans stratégie particulière<sup>3</sup>* ». En effet, la ville d'Annaba recule au détriment du logement, qui est en continuelle augmentation (**figure 16**).

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007, p. 16.

<sup>2</sup> Damien MASSON, « La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain », In Dervin, Fred ; Ljalikova, Aleksandra. Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités. Paris : L'Harmattan, 2008, p. 121.

<sup>3</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 194.



**Figure 16:** Parc du logement en continuelle augmentation à Annaba  
(Source : Réalisée par l'auteur)

D'ailleurs, actuellement, des travaux de terrassement des pistes sur un site, situé dans une région boisée (Drâa-Errich) à 14 Km à l'Ouest de la ville d'Annaba, ont été lancés le 20 décembre 2012, pour réaliser une nouvelle ville. Cette dernière, implantée dans la daïra de Berrahal, dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014, nécessitera une superficie de 1.344 hectares, pour cibler la réalisation de quelque 26.000 logements. A ce quota de logements s'ajoutent de nombreux équipements publics (locaux administratifs, établissements éducatifs, culturels et de loisirs, hôpital de 500 lits, infrastructures sportives, ...)<sup>1</sup>.

#### **IV.4. Le mouvement urbain dans les instruments d'orientations.**

Partant d'une analyse de contenu, et à travers les instruments d'orientations (**Annexe 3**), nous proposons d'établir un état des lieux du mouvement urbain.

<sup>1</sup> Salah-Eddine B., article du Journal : L'EST, « Nouvelle ville de Draa-Errich et nouveau pôle urbain du quartier Kalitoussa, points forts de la visite », 31 Janvier 2013.

#### IV.4.1. SNAT « Schéma National d'Aménagement du Territoire ».

Le SNAT, outil global d'urbanisme, élaboré à l'échelle nationale, est « *un acte par lequel l'Etat affiche son grand projet territorial* »<sup>1</sup>. Il est aussi « *une fenêtre d'opportunités pour s'inscrire dans la modernité* »<sup>2</sup>. En effet, initié par l'état, il régle la distribution des activités, fonctions et peuplements (aéroports, réseaux routiers) au niveau national. Par ailleurs, il a une importance stratégique car on peut mieux visualiser tous les secteurs sensibles<sup>3</sup>.

Cinq lignes directrices (**cf. tableau 17, Annexe 3**), qui viennent orienter le SNAT 2025 et répondre aux enjeux du développement du territoire algérien, sont les suivantes<sup>4</sup> :

<p><i>Ligne directrice n°1 : Vers un territoire durable ;</i></p> <p><i>Ligne directrice n°2 : Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial ;</i></p> <p><i>Ligne directrice n°3 : Assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires ;</i></p> <p><i>Ligne directrice n°4 : Mettre en œuvre l'équité territoriale ;</i></p> <p><i>Ligne directrice n°5 : La gouvernance territoriale dans le SNAT.</i></p>	}	<p>20 Programmes d'Action Territoriale « les PAT »</p>
--	---	--

En effet, le SNAT est charpenté autour de<sup>5</sup> :

- 20 Programmes d'Action Territoriale (PAT) ;
- 19 Schémas Directeurs Sectoriels ;
- 09 Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT) ;
- 04 Schémas Directeurs d'Aménagement d'Aires Métropolitaines (SDAAM)
- 48 Plans d'Aménagement de Wilaya (**PAW**).

Ainsi, le SNAT a des objectifs et des stratégies. Il va prendre les ressources dans la durabilité. il intègre les enjeux du Développement Durable, par la mise en valeur de nos ressources, de nos paysages et de nos patrimoine (culturel et naturel), ...etc. A cet effet, il a relativement les mêmes tendances que le Projet Urbain et les mêmes méthodes d'approche.

Par ailleurs, la ville d'Annaba doit être, selon le SNAT, qualitative (par l'amélioration de la qualité urbaine), compétitive, touristique et attractive (par la modernisation et le maillage des infrastructures des travaux publics, les infrastructures de transports, de logistique et de communication, ...etc.), ouverte à l'international en s'appuyant sur :

<sup>1</sup>[En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://www.mate.gov.dz/pdf/snat.pdf>

<sup>2</sup>Idem.

<sup>3</sup>[En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://algerquartiermarine.blogspot.com>

<sup>4</sup>Groupe URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », Juin 2007, p. 34.

<sup>5</sup>[En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://www.mate.gov.dz/pdf/snat.pdf>

- les Pôles de Compétitivité et d'Excellence (POC) : Biotechnologies métallurgie-mécanique et pétrochimie,
- les Pôles Touristiques d'Excellence (POT),
- les Pôles Patrimoniaux à dimension mondiale, durable (par le respect de la ville dans son identité et sa marque historique, en valorisant ses éléments patrimoniaux et naturels), capable de répondre aux besoins de ses habitants, aux mutations qui la traversent, et de contribuer à une véritable culture et une authentique identité urbaine (par la construction d'une stratégie de Marketing-Urbain).

#### **IV.4.2.SRAT « Schéma Régional d'Aménagement du Territoire ».**

La ville d'Annaba, selon le SRAT, est déjà intégrée dans le processus de mondialisation grâce à la sidérurgie et les engrais (MITTAL *SIDER étant une filiale du leader mondial de l'acier MITTAL STEEL*). En effet ces grands complexes industriels vont, sans doute, aboutir à un développement du secteur économique de la ville d'Annaba.

Selon le SRAT, Annaba, ville portuaire et industrielle intégrée de plus en plus dans l'économie mondiale, doit améliorer le cadre de vie de ses populations ( grandes opérations d'habitat, stations d'épuration, report des extensions sur les noyaux périurbains, ...etc. ), injecter des grands projets de services supérieurs (universités, centre de recherche, centre d'affaires, infrastructures hôtelières de standing international, ...etc.), développer ses infrastructures de transport, équilibrer entre l'urbain et le rural,

Enfin, elle doit être moderne et compétitive par le renforcement des capacités productives et l'émergence de réseaux d'innovation autour de l'entreprise, l'université, les centres de recherches et les centres de formation, et qui seront *la pierre d'attente sur laquelle se construiront les futurs pôles de compétitivité et les zones de développement industriel intégrées*<sup>1</sup>. Parallèlement à tous ces points, la ville d'Annaba doit aussi préserver et valoriser son patrimoine culturel, historique et archéologique.

---

<sup>1</sup>Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme, « *Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025. Tome 3 : Gouvernance & Tableau de Bord* », Avril 2009, pp. 08-09.

#### IV.4.3. SDAAM « Schéma directeur d'Aménagement des aires métropolitaines ».

Le SDAAM, des quatre grandes métropoles nationales (Alger, Oran, Constantine et Annaba), a pour objectif de *doter le territoire de référence d'une vision stratégique, de permettre un ciblage plus efficace de l'action publique, ainsi qu'une mise en cohérence des politiques sectorielles*<sup>1</sup>.

*Les objectifs spécifiques assignés au SDAAM d'Annaba, sont de disposer d'un cadre de cohérence comprenant entre autres*<sup>2</sup> :

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 ;*
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.*

#### IV.4.4. SCU « Schéma de Cohérence Urbaine ».

*Le schéma de cohérence urbaine (SCU) est un outil d'aménagement et de développement urbain, un schéma de stratégie territoriale. Il doit, en conséquence*<sup>3</sup> :

- 1- *avoir une vision globale (superposition d'échelles) ;*

<sup>1</sup>Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, « *Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAAM) de Constantine-Rapport de Mission I-Délimitation de l'Aire Métropolitaine de Constantine* », 2008, p. 04.

<sup>2</sup>Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », Juin 2007, pp. 40-41.

<sup>3</sup>[En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.urbaco-edr.com/SCU.htm>



2- proposer une conception systémique (interaction de plusieurs thématiques spatiales et sociales) ;

3- s'inscrire dans le long terme (projection 20 ans).

L'objectif étant de trouver comment concilier tous ces aspects et comment aménager le territoire urbain de manière plus juste et plus équitable en gardant la cohérence et l'équilibre du système. Cette cohérence doit mettre fin à<sup>1</sup> :

1- la sectorisation des politiques de développement spatial et à leur éclatement ;

2- la rupture de l'espace urbain et de l'espace rural ;

3- la disjonction du plein et du vide, de l'espace bâti et non bâti ;

4- la séparation des domaines d'interventions, par exemple entre pratiques de vie de la population (dimension socio-économique) et du cadre de vie, (dimension de l'espace physique)) ;

5- la dichotomie existante entre les politiques et leurs transcriptions dans l'espace.

Elle doit aussi mettre fin aux déséquilibres des villes : entre l'offre et la demande d'équipements socio éducatifs, culturels et sportifs, de services aux populations ; à la concentration des problèmes (délinquance, violence, drogue) dans les quartiers en rupture sociale ; à l'importance du chômage des jeunes ; à l'insalubrité des logements, à la « mal vie » fondée sur le chômage, le sous-emploi, le défaut de services public à l'absence de politiques de solidarité et de proximité<sup>2</sup>.

#### **IV.4.5. SDAT « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique ».**

Le SDAT, outil d'aide à la décision et guide méthodologique, contribue à une démarche globale et cohérente de développement du territoire algérien, de même qu'il constitue l'ossature permettant d'initier mais aussi de structurer le développement touristique de l'Algérie. En effet, le SDAT constitue un instrument privilégié d'aménagement et de développement durable du territoire, visant des objectifs concrets, à échéanciers et à financement identifiés, à travers les cinq dynamiques qui le structurent<sup>3</sup> :

1. La valorisation de la destination Algérie pour accroître l'attractivité

2. Le développement des pôles d'excellence du tourisme par la rationalisation de l'investissement.

<sup>1</sup>[En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.urbaco-edr.com/SCU.htm>

<sup>2</sup>Idem.

<sup>3</sup>[En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.algerianembassy.it/default.htm>

3. *L'initiation du plan qualité tourisme pour favoriser le développement de la qualité de l'offre*
4. *La promotion de transversalité et de la cohérence dans l'action par l'articulation de la chaîne touristique pour privilégier*
5. *La définition et l'initiation d'une stratégie de financement opérationnel.*

*Ces 05 dynamiques constituent la voie royale pour une relance rapide et durable du tourisme. Et ce, d'autant que la sérénité retrouvée de l'Algérie et sa position géostratégique plaident fortement, aujourd'hui, pour une reconsidération de la place et du rôle que doit jouer le secteur dans une perspective de maîtrise des enjeux fondant toute politique de développement durable du tourisme<sup>1</sup>.*

Selon le SDAT 2025 parmi les principales faiblesses du tourisme en Algérie<sup>2</sup> :

- *Absence de lisibilité des produits du tourisme algérien. Les sites sont non entretenus et insuffisamment mis en valeur avec l'absence de produits phares captifs ;*
- *Hébergement et une hôtellerie très insuffisants et de mauvaise qualité. Un déficit en capacités d'accueil, de structures hôtelières et de restauration de qualité/originalité. Les infrastructures d'hébergement obsolètes et relativement chères pour la population locale, nécessitant une importante réhabilitation ;*
- *Non maîtrise des nouvelles techniques de prospection du marché par les voyagistes et inadaptation au mode moderne de gestion électronique des voyages ;*
- *Manque de qualification et de performance des personnels dans les établissements et les services touristiques et hôteliers notamment, et une inadéquation de la formation aux exigences d'une offre touristique d'excellence ;*
- *Faible qualité du produit et des prestations du tourisme algérien:*
  - *Hygiène, entretien et propreté générale (des espaces publics et privés);*
  - *Des prestations chères pour la population locale et de moins bonne qualité que la concurrence internationale et absence de prestations phares;*
  - *Inexistence d'actions de mise en scène des produits du terroir.*
- *Faible pénétration des technologies de l'information et de la communication dans le tourisme:*
  - *Insuffisance des sites Internet avec une concentration sur la promotion du désert et la découverte culturelle ;*

<sup>1</sup>[En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.algerianembassy.it/default.htm>

<sup>2</sup> « Algérie : Stratégie de développement du tourisme durable », [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.project-destinations.org/docs>

- *Difficulté à s'adapter au poids croissant des TIC ( Technologies de Communications )dans le secteur du tourisme ;*
- *Support interactif et communicationnel inexistant.*
- *Mode de transport et d'accessibilité de faible qualité. Le transport est quantitativement et qualitativement inadapté à la demande, accentué par une tarification excessive comparée aux pratiques internationales ;*
- *Des banques et des services financiers inadaptés au tourisme moderne. L'insuffisance des moyens de paiement modernes au niveau des banques et des établissements recevant des touristes. Le mode de financement de l'investissement et de l'activité touristique en inadéquation avec la nature de l'investissement touristique ;*
- *Une gouvernance, une organisation et une culture inadaptées au tourisme moderne:*
  - *Mode de gouvernance inadapté au tourisme moderne ;*
  - *Absence d'évaluation /suivi de l'évolution du tourisme (national et international).*
- *Un grand déficit du marketing de l'image de la destination Algérie:*
  - *Très faible communication interne et externe et insuffisance de coopération entre les différents acteurs et partenaires du tourisme ;*
  - *Outils d'informations et de veille stratégique de l'activité touristique inexistant ;*
  - *Promotion et techniques de communication obsolètes et absence d'actions médiatiques. La participation aux salons et foires à l'étranger est improductive ;*
  - *Signalétique insuffisante, très ordinaire et inadaptée au marketing de proximité.*

#### **IV.4.6. PAW « Plan d'Aménagement de la Wilaya ».**

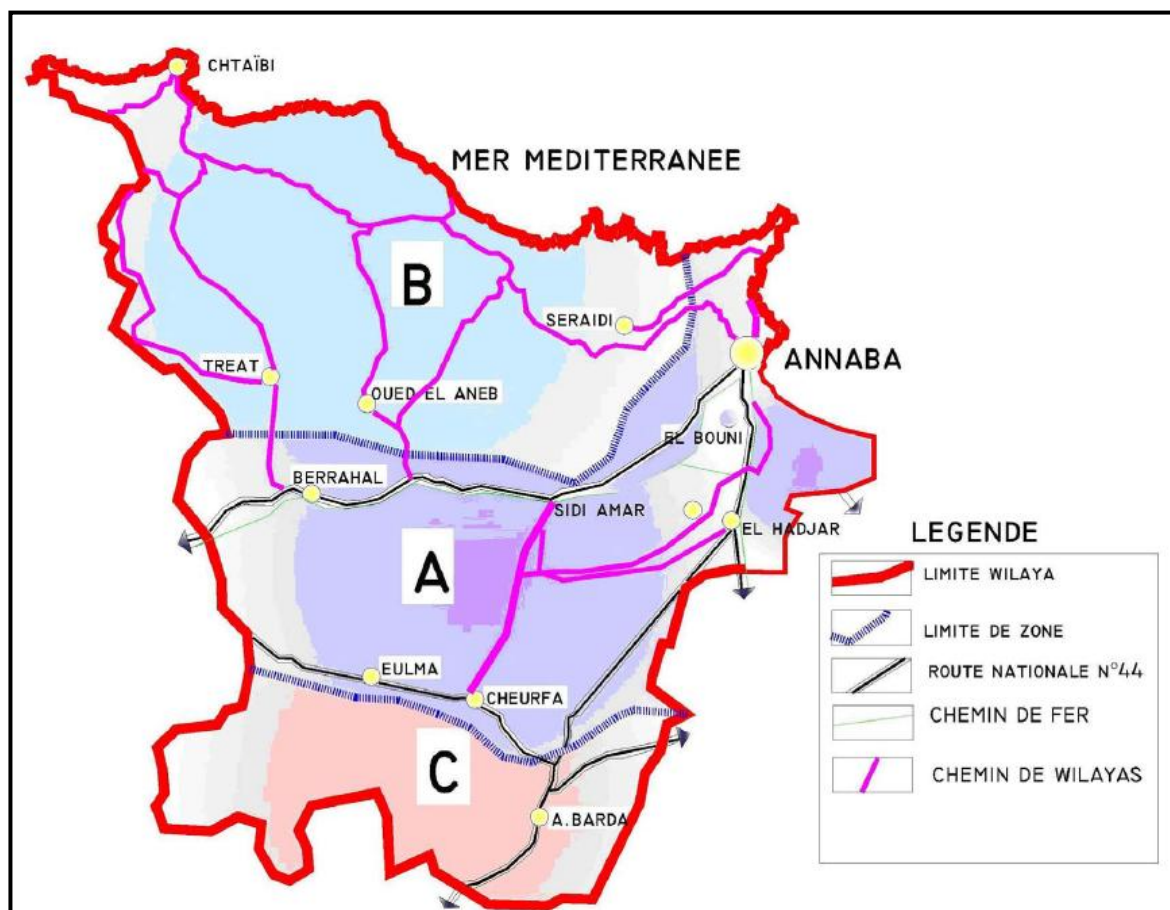
Le PAW tente de structurer la wilaya d'Annaba en instaurant un certain zonage articulé autour de l'espace dynamique de la wilaya (**carte 17**).

Les orientations du PAW<sup>1</sup> :

- Préserver le littoral ;
- Protéger les écosystèmes fragiles ;
- Sauver des millions d'hectares de terres agricoles en mettant un terme à leur occupation anarchique ;
- Améliorer le tourisme en restaurant des monuments historiques ;
- Création de ruelles artisanales dans l'ancienne ville ;

<sup>1</sup>Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 48.

- Rendre les localités d'Annaba plus attractive en réalisant des projets tels que des centres commerciaux, des hôtels, des restaurants,..., des logements du type RHP ( Résorption de l'habitat précaire ) ;
- Les localités doivent être équipées et viabilisées pour améliorer leur attractivité.



Carte 17: Zone d'aménagement ( PAW d'Annaba )  
(Source : ANAT PAW 1992)

#### IV.4.7. PDAU « Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme » et le POS « Plan d'Occupation des Sols ».

Selon Tahar BAOUNI<sup>1</sup>, après un demi-siècle passé depuis l'indépendance, les villes algériennes affichent une image fortement contrastée : les taux de croissance urbaine les plus élevés avec des déficits économiques, sociaux et politiques les plus prononcés.

<sup>1</sup>Tahar BAOUNI, « Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes », Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger. [En ligne] consulté le 24 Mai 2013 URL <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Les-dysfonctionnements-de-la-planification-urbaine-et-des-transports-urbains-dans-les-villes-Alg%C3%A9riennes-Tahar-BAOUNI.pdf>.

En effet, l'urbanisation effectuée à ce jour, depuis l'indépendance a été caractérisée par l'urgence due à la reconstruction du pays et les rattrapages des besoins essentiels de la population : logements, équipements, infrastructures, etc. Par ailleurs, il est vrai que face à ces différents contextes urbains, les pouvoirs publics et politiques, algériens ont depuis l'indépendance ont tenté de mettre en place une planification urbaine susceptible d'apporter la réponse adéquate aux maux de la ville. Néanmoins, la politique de planification était basée sur la planification sectorielle.

Aussi, suivant Salah BOUCHEMAL<sup>1</sup>, le PDAU et POS sont deux instruments qui ont certes le mérite de combler un vide juridique patent, parce qu'ils constituent un moyen de maîtrise du développement urbain, mais les études ont montré que leur apport, potentiellement efficace, est entaché de lacunes entamant ainsi leur efficacité. Celles-ci résident, d'une part, dans la manière qui a présidé la réalisation des PDAU, où l'on relève l'absence réelle d'une véritable philosophie d'un projet urbain qui devrait déterminer au préalable le rôle des POS dans ces derniers, et d'autre part dans les contraintes de mise en œuvre des POS eux-mêmes.

Ainsi, d'après plusieurs chercheurs, ces instruments d'urbanisme présentent des failles et sont en déphasage avec la réalité complexe qui nous entoure. De ce fait, l'adoption d'une démarche globale, qui s'apparente à celle du projet urbain et qui contient tous les ingrédients de concertation et d'implications de tous les acteurs, non seulement qu'en fin de parcours mais dans toutes les phases, serait le cadre propice pour réfléchir à des stratégies en faveur d'un développement d'une ville, telle que la ville d'Annaba.

Par ailleurs, le PDAU intercommunal d'Annaba devrait être révisé face à l'ouverture économique, sociale et politique que connaît l'Algérie actuellement, et aussi en raison de ces nombreux motifs<sup>2</sup>:

- *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,*

---

<sup>1</sup>Salah BOUCHEMAL, « *La production de l'urbain en Algérie : entre planification et pratiques* », laboratoire RNAMS, centre universitaire Larbi Ben M'hidi, Algérie, [En ligne] consulté le 15 Juin 2013 URL <http://fr.scribd.com/doc/76465316/pdau-pos>

<sup>2</sup>Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », Juin 2007, pp. 50.-51.

- *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...*

Suivant le Groupement URBACO-EDR, *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.*

*Six enjeux ont été retenus<sup>1</sup> :*

- 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.*

Ainsi, par la juxtaposition des différentes orientations des Plans et Schémas d'Aménagement pour la ville d'Annaba, nous avons pu faire ressortir les axes essentiels liés inévitablement au mouvement urbain pour le développement touristique de la ville de Bône **(tableau 03)**.

---

<sup>1</sup>Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, pp. 50-51.

**Tableau 3:** Les axes essentiels pour le développement touristique de la ville d'Annaba/ les instruments d'orientations

SNAT	SRAT	SDAAM	SCU	SDAT	PAW	PDAU
la problématique de l'eau	L'organisation d'agglomération favorisant le développement économique	Une vision du devenir du territoire de l'Aire Métropolitaine	Renouvellement urbain	la valorisation de la ville pour accroître l'attractivité	préserver le littoral	un positionnement avantageux
la préservation de la biodiversité et du capital naturel	La solidarité et l'intégration des populations	Des macro fonctions du territoire et les mesures pour leur aménagement et développement	Réhabilitation de la vieille ville	Le développement des pôles d'excellence du tourisme par la rationalisation de l'investissement	protéger les écosystèmes fragiles	le développement ou l'amélioration du cadre de vie
la prévention des risques majeurs	la répartition des activités et des services et la gestion maîtrisée de l'espace	La mise en cohérence des politiques et stratégies sectorielles	Mise en place d'un plan de déplacement urbain	l'initiation du plan qualité tourisme pour favoriser le développement de la qualité de l'offre	améliorer le tourisme en restaurant des monuments historiques	la gestion durable
la protection du littoral	Les actions de dynamisation de l'économie régionale, par le soutien au développement des activités et de l'emploi et par le renouvellement et la revitalisation des espaces menacés	L'identification et la localisation des fonctions tertiaires supérieures	Restructuration urbaine suite aux projets de tramway et de téléphérique	la promotion de transversalité et de la cohérence dans l'action par l'articulation de la chaîne touristique pour privilégier	création de ruelles artisanales dans l'ancienne ville	une structure urbaine favorable
la politique environnementale urbaine et industrielle	Les projets économiques porteurs d'industrialisation et d'emploi	Des orientations pour la mise en valeur de l'environnement, des sites et des patrimoines	Aménagements des quartiers concernés.	la définition et l'initiation d'une stratégie de financement opérationnel	rendre les localités d'Annaba plus attractive en réalisant des projets tels que des centres commerciaux, des hôtels, des restaurants, ..., des logements du type RHP (Résorption)	une centralité forte

					<b>de l'habitat précaire)</b>	
<b>protéger et valoriser le patrimoine naturel et culturel,</b>	<b>Les prescriptions d'organisation de l'armature urbaine et le développement harmonieux des villes</b>	<b>Un projet d'armature urbaine constituée des villes hiérarchisées avec des vocations et des fonctions déterminées</b>	<b>Politique touristique</b>			<b>l'enjeu d'une structure urbaine favorable à la consolidation des principales fonctions devrait être explicité</b>
<b>le freinage et le rééquilibrage du littoral</b>	<b>La programmation de la réalisation des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national</b>	<b>Des sous réseaux urbains locaux articulés autour de centres relais</b>	<b>Valorisation du patrimoine naturel et bâti</b>		<b>les localités doivent être équipées et viabilisées pour améliorer leur attractivité</b>	<b>la revitalisation du centre-ville et des quartiers centraux, un meilleur contrôle de l'expansion urbaine</b>
<b>un équilibre urbain-rural des métropoles attractives</b>	<b>Les actions de préservation et de valorisation des patrimoines culturels, historiques et archéologiques, à travers la promotion de pôles de développement culturel et des activités liées à la création artistique et à l'exploitation adaptée des richesses culturelles</b>	<b>Des infrastructures sanitaires</b>	<b>Problématique du littoral</b>			
<b>les infrastructures matérielles et immatérielles</b>		<b>Des orientations quantifiées et spatialisées pour un développement à long terme</b>	<b>Protection de l'environnement</b>			
<b>les infrastructures universitaires, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, routières</b>			<b>Promotion de la recherche</b>			



le développement des TIC						
l'émergence de Pôles de Développement de Compétitivité et d'Excellences						
améliorer les conditions générales de l'ouverture à l'international						
réaliser les infrastructures et équipements de l'ouverture internationale						
mettre en œuvre un programme de développement transfrontalier (Maghreb)						
appui à la promotion de la pluriactivité et de la mise en œuvre d'activités économiques innovantes						
mise en place d'une ville durable						
restructuration de la ville						
Ingénierie territoriale : les instruments d'aide et d'incitation						
<b>Développement touristique durable de la ville d'Annaba (développement : économique, social, environnemental + une bonne gouvernance et une bonne gestion de la ville)</b>						

(Source: Réalisé par l'auteur)

**Conclusion.**

Les préalables du mouvement urbain ont des dimensions multiples (trilogiques) : d'abord, spatio-temporelle et systématiquement démographique.

Le diagnostic est fortement imploré dans la démarche du projet urbain, nous avons tenté d'effectuer sa première phase d'état des lieux (constat) après avoir défini le cadrage spatial et temporel de l'étude.

En effet, le périmètre (le Grand Annaba) réunissant les espaces de vie dont les habitants se sentent totalement annabi même s'ils résident dans des communes voisines, est assez large. D'ailleurs, nous constatons qu'il englobe tous les territoires concernés directement par l'étalement urbain, qui engendre des déplacements pendulaires de plus en plus lourds et difficiles à gérer.

Hippone, Seybousse, Bouna ou Annaba, riche par son histoire et son urbanité, est l'œuvre d'un long processus de construction qui a commencé à être déterminant à partir des années 1950 avec les grandes décisions d'urbanisation massive et d'industrialisation d'une ville qui, jadis, fût parcourue par plusieurs civilisations. Ainsi, la coquette d'Algérie « Annaba » fût le théâtre d'événements divers en subissant dans son ensemble une longue évolution.

En Effet, Annaba qui constitue une importante concentration humaine ne cesse de s'étendre. Cette extension spontanée et anarchique du tissu urbain, peut nuire à sa cohérence urbaine. C'est le résultat d'une combinaison du processus d'urbanisation et de l'explosion urbaine qui s'est manifestée durant les premières décennies de l'indépendance.

A l'épreuve du mouvement urbain, plusieurs handicaps et fragilités sont notés, ils tourmentent aussi bien la ville que ses habitants. La progression de la population urbaine et les modifications observées ces dernières décennies dans les tendances de l'urbanisation (suburbanisation, périurbanisation, ...) ont fait que l'agglomération bônoise vit aujourd'hui de profondes mutations de son paysage urbain à savoir : les discontinuités spatiales, l'étalement urbain (résultat du mécanisme des mouvements migratoires), le glissement du centre urbain, la mobilité urbaine paralysée..., révélant une mauvaise gestion urbaine et mettant en péril l'attractivité et l'image de la ville.

Effectivement, le constat dévoile qu'Annaba qui constitue une importante concentration humaine ne cesse de s'étendre. Cette extension spontanée et anarchique du tissu urbain, peut nuire à sa cohérence urbaine. C'est le résultat d'une combinaison du processus d'urbanisation et

de l'explosion urbaine qui s'est manifestée durant les premières décennies de l'indépendance. A cet effet des schémas et plans d'aménagement et d'urbanisme, sont en cours pour tenter le contrôle de ce mouvement mais ils restent à discuter.

**-CHAPITRE V : LE TOURISME DANS LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA : FAIBLESSES ET ATOUTS.**

**Introduction.**

Le constat limité au mouvement urbain à Annaba dans le chapitre précédant, révèle déjà des avantages mais aussi des fragilités et des faiblesses par des indicateurs qui n'acquièrent pas Annaba, le statut de ville où il fait bon vivre.

Cependant, le *tourisme* est intérieurement ancré dans le *Mouvement urbain*, dans ce chapitre, nous incitons le diagnostic par un constat sur le *tourisme* en l'unissant au *Mouvement urbain*.

Les méthodes et outils d'analyse explorés pour ce constat sont l'observation imagée, comme outil soutiré de la méthode d'enquête, l'analyse de contenu par les articles de presse, ainsi que l'outil cartographique qui nous a été d'une grande utilité pour examiner le phénomène.

Dans ce chapitre, nous essayerons d'examiner le *tourisme* à Annaba dans ses dimensions multiples et complexes: environnementale, culturelle, et économique à travers ses divers catégories :

- Le tourisme à Annaba, quel constat ?

Nous tenterons des réponses à la question posée en repérant les faiblesses variées et points négatifs à différentes échelles, aussi les atouts et les diverses forces (potentialités, produits touristiques,...) qui préparent Annaba pour le tourisme.

Avec insistance, nous questionnons la *durabilité du tourisme* à Annaba, à partir des dimensions du développement durable : Annaba, est-elle avantageuse pour le tourisme durable ?

- Qu'en est-il de l'environnement ? Et le cadre de cadre de vie ?
- Quelle est la situation socio-économique ?
- Quelles infrastructures, en sa possession ?

**V.1. Un état des lieux sur le cadre et qualité de vie à Annaba : Faiblesses.**

Annaba reflète un cadre de vie appelé aussi, qualité de vie, tellement problématique. Or, « *La qualité de vie dans une ville se traduit par la qualité des services qu'elle offre en matière d'habitat (et donc de logements et d'équipements d'accompagnement), de transport, de services publics, d'environnement.... C'est à dire de l'ensemble des éléments qui forment ensemble le*

*cadre de vie*<sup>1</sup> ». Une réalité difficile que nous avons constaté, clairement, dans la ville d'Annaba est celle de la dégradation de la qualité de vie des bônois (**photos 8**).

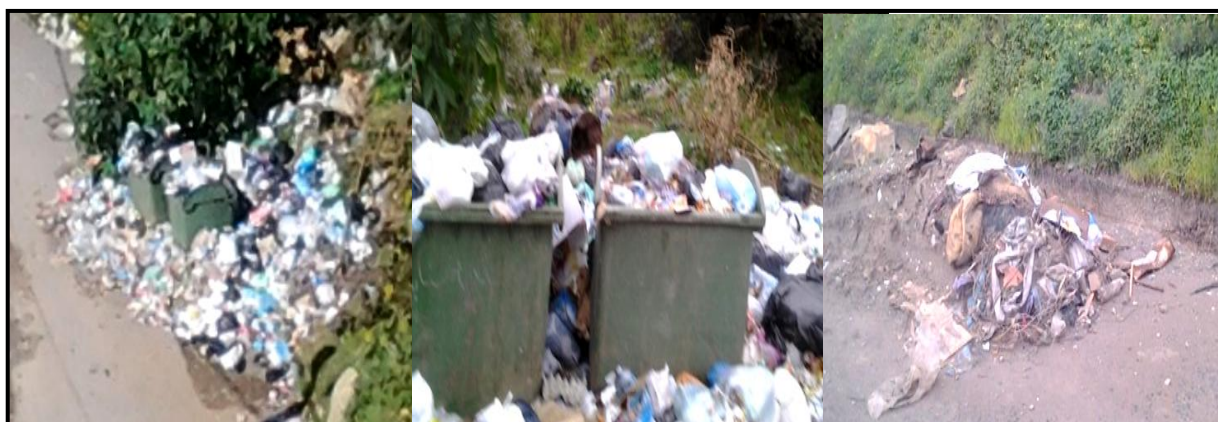


**Photos 8:** Dégradation de la qualité de vie à Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

Ces derniers, vivant dans des logements médiocres et en très mauvaise état, souffrent d'une carence et d'un manque d'infrastructures adaptées à leurs besoins que se soient en rapport avec l'environnement, .....,ou avec le transport,.....

### V.1.1. Déchets et pollution visuelle et olfactive.

Comme dans la plupart des villes algériennes, à Annaba, le manque de civisme de certains habitants, est assurément ressenti. En effet, ces derniers jettent souvent des ordures (**photos 9**) n'importe où, à n'importe quel moment, et n'importe comment.



**Photos 9:** Déchets et pollution à Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 206.

A cela viennent s'ajouter la dégradation flagrante et observable du cadre de vie par l'accumulation des ordures en milieu urbain et le déficit en espaces verts. Toutes ces dégradations divers de l'urbain préoccupent tout citoyen de la ville d'Annaba puisque ces dernières portent préjudice à leurs cadre de vie.

### **V.1.2. La trame verte et bleue.**

La trame verte est de plus en plus rare dans la composition. Cette situation, rend la qualité de vie plus au moins quelconque et portent ainsi préjudice à l'attractivité et l'identité de la ville d'Annaba.

#### **V.1.2.1. Oued Seybouse : Impact écologique et économique.**

A l'instar des changements climatiques, la pollution industrielle à partir de l'Oued Seybouse en mouvement, et qui se jette dans la mer avec tout ce qu'il transporte comme impuretés, le vieillissement de la flottille de pêche et le déficit en infrastructures d'accueil des embarcations de pêche, sont la majorité des facteurs et contraintes qui sont à l'origine de la stagnation du secteur de pêche.

En effet, un net recul de la production de poissons, d'où la flambée des prix à la consommation, a été enregistrée ces dernières années, *6.900 tonnes de poissons, toutes variétés confondues, ont été obtenues en 2012 contre 11.000 tonnes en 2010<sup>1</sup>*. Ainsi, le secteur de la pêche, une mine socio-économique subit le retour de la manivelle de l'environnement (en perpétuelle dégradation).

### **V.1.3. Les bidonvilles, un mal tenace.**

L'image des bidonvilles, qui donne un aspect de désolation et de misère à nos villes, continue à coller à la ville d'Annaba. Pourtant, *« les hautes instances du pays ont décidé de mettre un terme au phénomène de l'habitat précaire, à Annaba et ailleurs, d'ici 2014. Pour relever ce défi, l'Etat a mis, pour la circonstance, en œuvre d'importants programmes visant la réalisation des milliers de logements, tous segments confondus, devant permettre l'éradication*

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 26 Juin 2013 URL <http://www.algerie360.com/algerie/le-secteur-de-la-peche-en-recul-dans-la-region-d%E2%80%99annaba/>

*définitive des bidonvilles, qui ceinturent nombreuses des nos villes* » a déclaré le ministre de l'Habitat et de l'Urbanisme<sup>1</sup>.

Actuellement, chaque jour et un peu partout sur le territoire de la wilaya d'Annaba (Bouzaâroura, Sidi Salem, Boukhadra, El Gantra, ...), naissent une dizaine de baraques, formant ainsi des cités de bidonvilles (**photo 10**).



**Photo 10:** Cités de bidonvilles à Annaba  
(Source : Prise par l'auteur)

Le désespoir de nombreux citoyens est à l'origine de ce phénomène, étant donné que la baraque est, de nos jours, leur seul moyen d'accès à un logement social.

#### **V.1.4. Délinquance et insécurité.**

Annaba, autrefois très courtisé par les algériens, s'est transformé, aujourd'hui, en une ville de délinquance et d'insécurité, au lieu d'être un lieu paisible et pourquoi pas une ville de rêve et de merveilles. En effet, La conquête de la coquette par des jeunes sans repères et, surtout, sans travail, est devenue, malheureusement, chose courante, rendant, ainsi, la vie, des Annabis et également des touristes, un enfer. Par ailleurs, à cause de l'insécurité, qui est montée d'un cran, la coquette risque de s'éteindre dès la tombée de la nuit et aussi de perdre ses estivants.

Par conséquent, redonner à la ville d'Annaba son lustre d'antan, en renforçant le dispositif sécuritaire, est devenu indispensable.

En effet, le transport collectif, trop chargé, est devenu le lieu favori pour toutes les indécrottes : vol, agression... .

---

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 206.

### V.1.5. Impact des inondations sur l'environnemental et la mobilité: Risques naturels.

Les fortes chutes de pluie, qui provoquent, souvent, des inondations dans plusieurs endroits de la wilaya d'Annaba (**photo 11**), affectent une superficie de près de 4100 ha de terres agricoles<sup>1</sup>. A l'instar de ces terres agricoles fréquemment englouties par les eaux de pluies, les inondations, qui touchent principalement les quartiers bas, à l'exemple de La Colonne, Oued Eddeheb, Sidi Achour et la plaine ouest, rendent difficile la circulation routière et piétonnière. L'accès à certains immeubles au niveau de plusieurs cités est également difficile à cause de l'accumulation des eaux de pluies.



**Photo 11:** Annaba : plusieurs inondations suite aux dernières pluies  
(Source : <http://monjournaldz.com> )

### V.1.6. Risques industriels : impact sanitaire.

L'implantation d'importants complexes industriels, à Annaba, a de gros impacts sur la qualité environnementale et le cadre de vie des habitants. En effet, ces unités industrielles imposantes, qui sont à l'origine d'une pollution à multiples facettes (émissions en tout genre : liquides, gazeuses et bruits), génèrent plusieurs maladies (allergies, asthme, ..., etc.) affectant, ainsi, la santé des citoyens.

### V.1.7. Hygiène et insalubrité dans la restauration : impact sanitaire.

Malgré les efforts fournis par les services de contrôle pour réduire les infractions liées à l'hygiène, plus de 2.400 infractions ont été constatés dans les restaurants durant la saison estivale

---

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 250.



de l'année 2013. Ces mauvais résultats s'expliquent par l'insuffisance de formation des restaurateurs, dont la priorité est l'appât du gain au détriment de l'hygiène.<sup>1</sup>

#### V.1.8. Marché informel et illicite : tolérance ?

Le marché informel (**photo 12**), à Annaba, *s'impose désormais comme activité qui, maintenant, touche à tout et devient incontournable*<sup>2</sup>. Echappant à toute forme de contrôle, cette pratique illicite, qui a envahie même les espaces normalement réservés aux automobilistes et les vendeurs ambulants, qui se disputent le moindre mètre carré, envahissent progressivement la ville d'Annaba et étouffent cette dernière par des tonnes de marchandises, pour la plus part douteuses.



**Photo 12:** Annaba : L'informel maître du marché (Source : <http://www.algerie360.com/algerie/annaba-linformel-maitre-du-marche/>)

#### V.1.9. Citoyenneté et gouvernance : Absence de la participation à tous les niveaux.

Entre l'ignorance, l'insouciance même des habitants et l'incompétence (souvent stratégique) des responsables, l'absence de citoyenneté et de gouvernance se confirme. A travers une lecture approfondie de cet article apparu sur le Journal : L'EST, nous creusons pour distinguer que : « *C'est aux habitants de refuser le POS qui reste affiché dans le hall de l'APC. Nous n'avons jamais eu d'opposition et donc, il est automatiquement approuvé* ». C'est grâce à cette citation du règlement en vigueur que l'APC d'El-Bouni, l'agence foncière d'Annaba, le service de l'urbanisme, et tous les autres services responsables de la confection du POS ont réussi, la conscience tranquille, à faire légalement, du périmètre d'El-Bouni centre, un véritable

<sup>1</sup> DS/Agence, « *L'hygiène dans la restauration à l'index* », Mardi 17 Septembre 2013, p. 24.

<sup>2</sup> Mohamed RAHMANI, « *Annaba : L'informel maître du marché* », [En ligne] consulté le 16 Septembre 2013 URL <http://www.algerie360.com/algerie/annaba-linformel-maitre-du-marche/>

*ghetto où le béton est roi, où il devient de plus en plus difficile de circuler entre les bâtiments, locaux commerciaux, Kiosques, maisons individuelles.*

*Des ajouts intempestifs venus grignoter jusqu'au dernier mètre carré les aires de jeux et de loisirs, les terrains d'accès des différents ensembles de ce qui était déjà au départ, une cité dortoir. Cette dernière est désormais noyée dans ces nouvelles constructions, au point où l'on ne distingue des bâtiments, que les étages supérieurs. « Cette ville a évolué dans une complète anarchie depuis 1976, quand la cité d'El-Bouni a été construite. On construit n'importe quoi, n'importe où, il n'y a aucun plan directeur, et voilà le résultat » a reconnu le secrétaire général de l'APC. Pour ce fonctionnaire, comme d'ailleurs pour l'agence foncière, ce sont les habitants qui sont responsables de cette situation. Pas un moment quelqu'un ne dit « cela suffit ! », et surtout pas les maires qui se sont succédé à la tête de la commune. Ce qui est plus grave, c'est que personne parmi les habitants ne semblait être au courant de l'existence du POS et de son affichage, et que rien n'a été fait pour les tirer de cette ignorance, et leur faire connaître leurs droits en tant que citoyen. L'absence des comités de quartier « qui ne pensent qu'à eux-mêmes » s'est fait cruellement sentir. Pour plusieurs riverains que nous avons interrogés hier, l'existence du POS affiché à la mairie est une notion qu'ils ignorent totalement ; pour eux « la mairie, sesont les guichets pour retirer les pièces d'état civil, rien de plus ». Cette ignorance n'arrangerai-elle pas les affaires » de certains qui tablaient justement sur le fait que « nul n'est sensé ignorer la loi » pour fermer les yeux sur une catastrophe urbanistique qui défie la raison et porte un grand préjudice aux habitants en termes de qualité de vie<sup>1</sup> ».*

A cet effet, l'ignorance des habitants, le handicap d'analphabétisme, la rigidité des méthodes du travail bureaucratiques, ... constituent un réel problème, à dépasser.

Toutefois, face à l'incompétence de l'assemblée populaire de la commune, nous constatons une poignée de citoyens bônois, se trouvant obligés de répondre à cette situation complexe, se sont mobilisés pour acheter des bennes à ordure et se sont réunis un vendredi pour ramasser toutes les ordures qui traînent sur les rues et également dans la nature (**photo 13**).

---

<sup>1</sup> Farida H., article du Journal : L'EST, « Catastrophe urbanistique d'El bouni centre : Les responsables se rejettent la balle », Mercredi 19 Décembre 2012, p. 05.



**Photo 13:** Mobilisation des citoyens bônois contre la pollution  
(Source : Prise par l'auteur (03 Mai 2013))

De ce fait, l'importance du rôle qu'a le citoyen pour le développement d'une ville est primordial. Mais pourquoi, jusqu'à maintenant, cet acteur qui fait partie intégrante de la ville est-il occulté de toutes les décisions prises pour cette dernière ?

#### **V.1.10. La réglementation continument bafouée: quelle Gouvernance ?**

*« Les services de l'urbanisme, ..., tentent à faire respecter la réglementation en matière de construction. Malgré un tel effort, les récalcitrants demeurent. L'article 55 de la loi 04-05 du 14/08/2004 dit à propos de toute nouvelle construction ceci « Le projet architectural comprend des plans et des documents renseignant sur l'implantation des ouvrages, leur organisation, leur volumétrie, l'expression des façades etc.. ». Dans des quartiers anciens et résidentiels où les maisons suivent un alignement fixé préalablement par la municipalité, on constate des infractions flagrantes à la réglementation. C'est ainsi que la règle établie interdit de construire au-delà d'un étage, de peur de défigurer la configuration générale. Pourtant on continue de passer outre et on bâtit des demeures à deux, trois et quatre étages, déséquilibrant de la sorte les règles de l'urbanisme. Certains quartiers et non des moindres car considérés comme les plus beaux de la ville ne sont plus ce qu'ils étaient. Dans la rue de Djemila ( Ste Thérèse ) les maisons ont toutes été conçues pour être construites à R+1. Faisant fi de cette règle urbanistique, de récents propriétaires ayant acheté des maisons anciennes, les ont détruites pour bâtir à leur place des bâtiments. Plus haut, rue Thagaste, un ancien propriétaire qui habite déjà une maison coquette a pris décision de construire dans son petit jardin une maison à étage et il envisage même de construire un second, se collant ainsi à ses voisins mitoyens car ne respectant aucunement l'espace obligatoire devant séparer une maison d'une*

*autre. De tels exemples deviennent malheureusement fréquents et défigurent l'aspect d'une ville jadis citée en exemple pour ses quartiers résidentiels<sup>1</sup>».*

Dans une dynamique d'une bonne gouvernance, le respect des exigences réglementaires, est primordiale. La mauvaise gouvernance : corruption, atrophies du système judiciaire, incompétence administratif, ...etc., entrave, souvent, le développement d'un pays. A cet effet, assurer le respect du cadre juridique et réglementaire pour une bonne gouvernance s'impose.

### **V.1.11. Le chômage, un frein important pour le développement.**

Les freins au développement économique sont nombreux. L'explosion démographique et le chômage, figurent parmi ces facteurs qui empêchent et entravent le développement économique d'un territoire donné.

Le besoin d'emplois de la population résidente dans la ville d'Annaba est très important. *« Il faut dire que l'urbanisation ne se résume pas à la construction de logements, il faudrait aussi produire des richesses et créer de l'emploi<sup>2</sup> ».*

Le taux de chômage a été estimé, en 1987, à 15% au niveau de l'intercommunal (15,75% à l'échelle de la wilaya)<sup>3</sup>, et a été considéré comme acceptable, comparé à la moyenne nationale. Mais, malheureusement, ce taux a démesurément grimpé au cours de ces dernières années. Cette situation, dont souffre beaucoup de jeunes, représente un frein pour le développement économique de la ville d'Annaba et demeure, jusqu'à l'heure actuelle, difficilement maîtrisable.

## **V.2. Annaba, comme lieu de richesses : atouts.**

Annaba, avec sa beauté passionnante, est un lieu où s'expriment plusieurs richesses et atouts, à savoir :

### **V.2.1. Accessibilité et désenclavement, de grandes infrastructures techniques.**

Annaba, quatrième ville du pays après Alger, Oran et Constantine, dispose d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, industrielles<sup>4</sup>, et occupe par

<sup>1</sup> D.S., article du Journal : L'EST, « Urbanisme : La réglementation continue d'être bafouée », Dimanche 23 Décembre 2012, p. 04.

<sup>2</sup> PDAU, Intercommunal d'Annaba, « Chapitre III : Les grands enjeux liés à l'agglomération de Annaba », 2004.

<sup>3</sup> PDAU, « CHAPITRE VII : Approche thématique : mise à jour des données », 2004, p. 163.

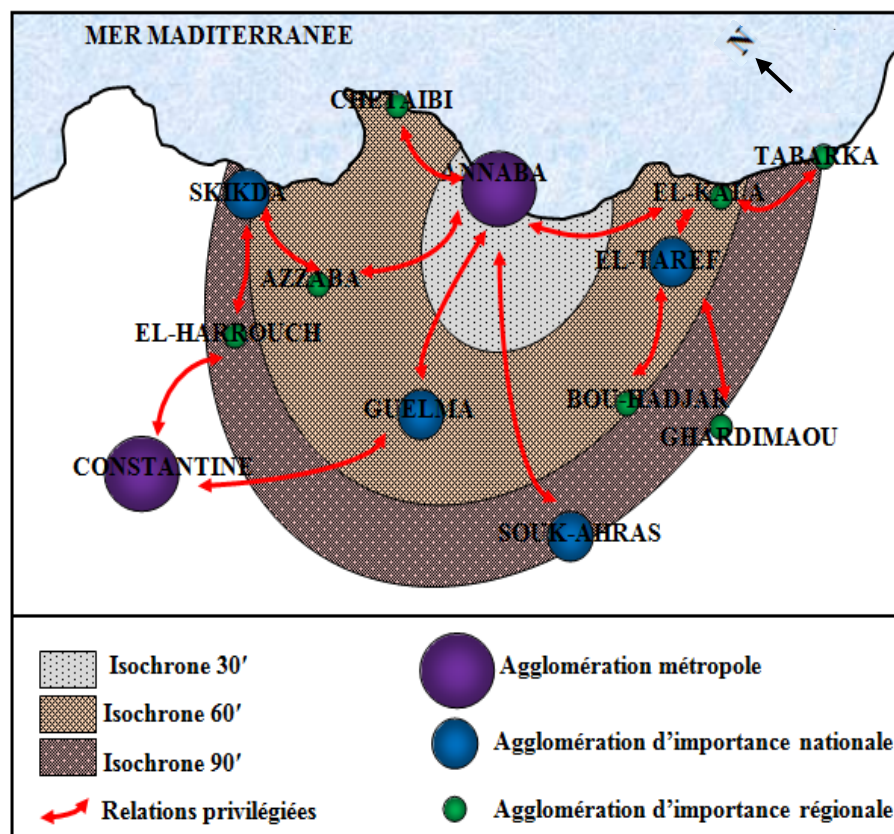
<sup>4</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007, p. 33.

sa proximité avec la frontière tunisienne (cf. **carte 7, p. 97**) une position géographique stratégique qui une fois mieux exploités devraient rendre à cette métropole régionale toute sa place dans la hiérarchie des villes algériennes et lui offrir une meilleure qualité de vie (bien-être) et un caractère touristique singulier.

La ville d'Annaba, lieu de mobilité et de déplacement, rayonne sur le territoire comprenant les wilayas d'El-Tarf, Guelma et Skikda et entretient aussi d'importants échanges avec la wilaya de Souk-Ahras et de Constantine (**carte 18**).

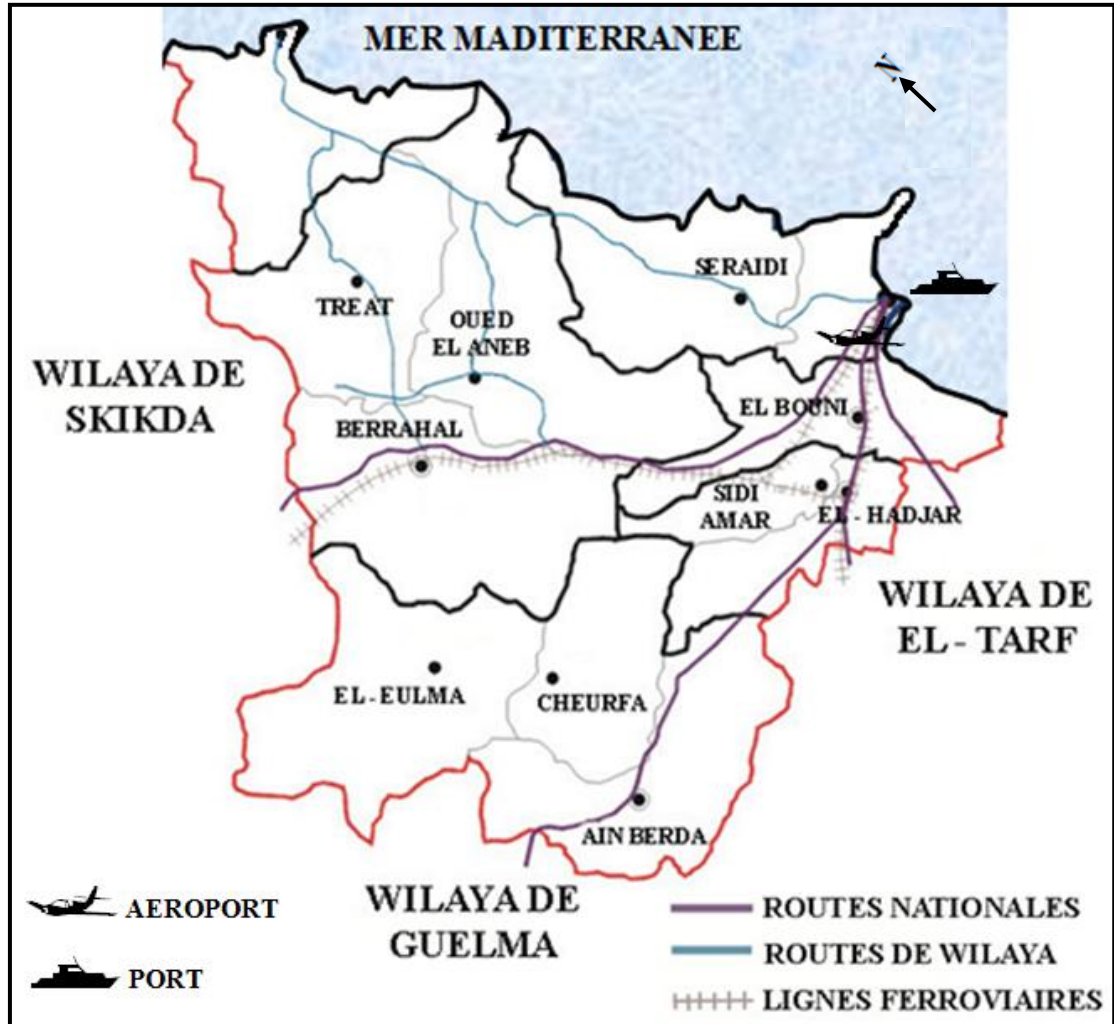
En effet, la ville d'Annaba dispose d'une infrastructure routière relativement altruiste (**carte 19**) "qui peut être le support du développement local voir social et économique".

Ceci, en fait, est rendu possible grâce à la présence d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires (06 gares de transport, ..., 01 port 'classé troisième port après celui d'Alger et Oran' et 01 aéroport international) qui assurent plus au moins une excellente fluidité de desserte.



**Carte 18:** Carte des isochrones et des relations privilégiées qu'entretient Annaba avec les autres wilayas

(Source : Réalisée par l'auteur)

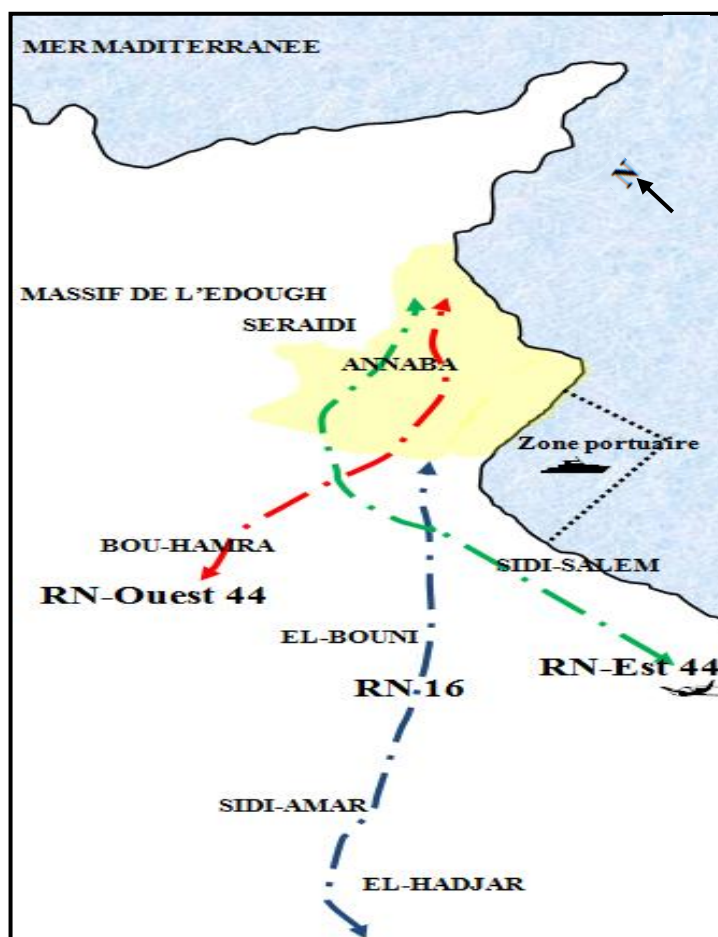


**Carte 19:** La ville d'Annaba et ses infrastructures de transport  
(Source : Réalisée par l'auteur)

La (carte 20) présente les principaux couloirs de communication qui structure la wilaya d'Annaba, qui sont :

De l'Est : la R.N 44-Est qui relie Annaba à El-Tarf.

1. De l'Ouest : la R.N 44-Ouest qui relie Constantine et Skikda à Annaba.
2. Du Sud : la R.N 16 qui relie Annaba à El-Hadjar.



**Carte 20:** La ville d'Annaba et les principaux couloirs de communication qui la structure  
(Source : Réalisée par l'auteur)

### V.2.2. Un site naturel entre mer et montagne. Atouts naturels.

La ville d'Annaba est parsemée de belles petites plages (Rezzui Rachid 1 et 2, Rizi Amour, El Kharouba, Refeszahoine, Belvedere 1 et 2, la plage militaire, Ain Achir, Djenan El Bey (secteur de la commune de Séradi,...) qui font le bonheur des habitants et des touristes d'Hippone. Annaba, ville au charme forestier et maritime ( **photos 14**), est bien protégée des vents d'ouest et de nord-ouest par les hauteurs forestières du massif de l'Edough au pied desquelles, à l'embouchure de deux rivières, la Seybouse et la Béjjima, il a creusé sa courbe harmonieuse<sup>1</sup>et nous invite ainsi aux randonnées sylvestres au printemps, aux plaisirs des baignades en été et aux joies de la neige en hiver.

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission I' », Juin 2007, p. 07.



**Photos 14:** La ville d'Annaba au charme forestier et maritime  
(Source : Prises par l'auteur)

Ainsi, la juxtaposition de la mer, des étendues lacustres du « Lac Fezara » et de la montagne constitue pour la wilaya d'Annaba un cadre naturel et touristique exceptionnel.

#### **V.2.2.1. La corniche : urbanité et ouverture sur la mer.**

Dotée d'une corniche, de plages urbaines, de port en plein centre ville, de parcs de loisirs, de paysages variés, la beauté et la splendeur du patrimoine de la ville d'Annaba, accordent aux habitants, ainsi qu'aux visiteurs de belles promenades. Les habitants (bônois) enrichissent ces espaces touristiques par excellence de par l'hospitalité et la gaieté qui les caractérisent.

#### **V.2.3. Un patrimoine urbain et architectural considérable. Atouts historiques.**

Annaba est une ville dont le patrimoine urbain et architectural constitue une richesse considérable et révélatrice du rôle qu'Annaba pourrait jouer dans le futur. Cette ville, chargée



d'histoire et héritière de l'antique Hippone la royale (Hippo Regius), est dotée d'un décor pittoresque (un atout majeur pour le tourisme) et offre des vestiges, des lieux saints et de culte (**photos 15**) et des trésors d'histoire et d'urbanité :

- Les vestiges de l'antique Hippone,
- le mausolée de Sidi Brahim,
- Jamaâ El Bey, la mosquée Boumarwan et
- la Basilique de Saint Augustin,
- Ras El Hamra,
- la vieille ville, la ville coloniale, 'le cours de la révolution', ..., qui témoignent de l'importance que revêtait le golf de Bône jadis. Par ailleurs, Annaba bénéficie d'une multitude de potentialités pouvant relancer et dynamiser le secteur du tourisme.



**Photos 15:** La richesse du patrimoine urbain et architectural de la ville d'Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

#### **V.2.4. Un savoir-faire dans l'artisanat. Atout socio-économique.**

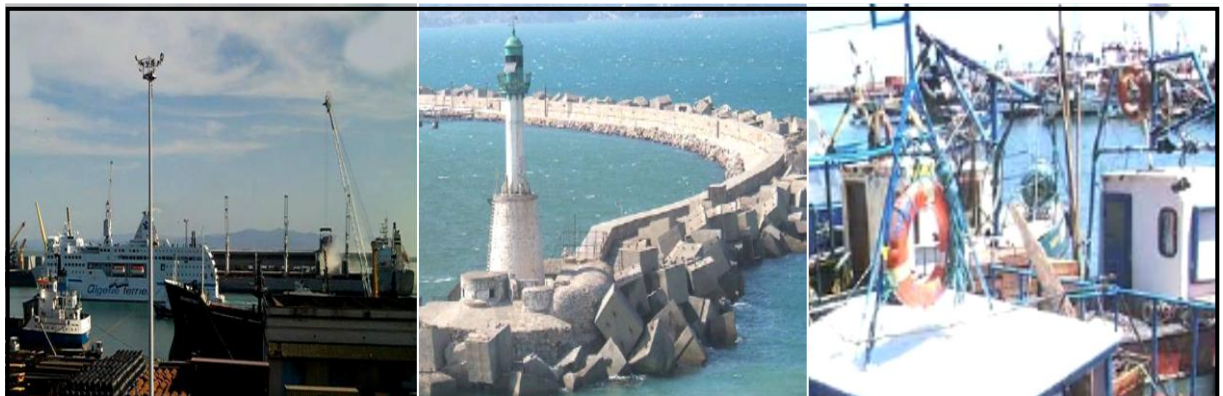
Le développement des petits métiers peuvent constituer un atout économique considérable pour la ville d'Annaba notamment dans l'habit et la broderie traditionnelle, la poterie, peinture sur soie, peinture sur bois et bijoux, ... (**photos 16**).



**Photos 16:** Un savoir-faire dans le domaine de l'artisanat (Annaba)  
(Source : Prises par l'auteur)

### V.2.5. Un potentiel industriel. Atouts industriels.

L'aire métropolitaine d'Annaba, placée dans un axe important d'échanges, acquiert aujourd'hui une position privilégiée dans le Nord-est du pays grâce à ses nombreux équipements et activités industrielles (La sidérurgie d'El Hadjar, le complexe phosphatier, l'infrastructure portuaire (**photos 17**) et la petite industrie) et offre ainsi de grandes potentialités industrielles. La ville d'Annaba constitue, par ailleurs, une plaque tournante économique essentielle et un élément fondamental pour le développement durable.



**Photos 17:** L'infrastructure portuaire de la ville d'Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

### V.2.6. Un grand potentiel agricole : Atouts à optimiser.

Un climat de type méditerranéen, une pluviométrie variant de 600 à 800 m/an<sup>1</sup>, complètent les atouts naturels du secteur agricole de la ville d'Annaba. En effet, cette dernière, offre de grandes potentialités agricoles (**photos 18**) vu la superficie de ses terres constituées d'un dépôt alluvionnaire d'origine fluviale, lacustre et laguno marin<sup>2</sup>. Par ailleurs, à hautes valeurs agro-pédologiques, toute sorte de culture peut y être pratiquée.



**Photos 18:** Atouts agricoles à Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

### V.2.7. Un pôle universitaire et un potentiel de recherche.

Annaba, ville dotée d'un pôle universitaire (**photos 19**) qui entretient de nombreuses relations avec diverses universités françaises, mais aussi dans le monde, développe un potentiel de recherche important qui associé au monde de l'entreprise et de l'industrie pourrait constituer une opportunité pour l'un des trois pivots du développement durable qui est le développement économique.



**Photos 19:** Le pôle universitaire et le potentiel de recherche important de la ville d'Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)

<sup>1</sup> N. BENOURET, « *L'agriculture à Annaba* », [En ligne] consulté le 24 Juin 2013 URL [www.algerie-actualites.com](http://www.algerie-actualites.com)

<sup>2</sup> PDAU, « *Chapitre VIII : Potentialités et contraintes à l'extension urbaine* », 2004, p. 302.

**V.2.8. Des équipements touristiques, culturels, éducatifs, de sports et de loisirs.**

La ville d'Annaba, avec ses belles plages, son arrière plan couvert par la végétation et ses vestiges des différentes civilisations, dispose aussi d'un grand nombre d'équipements touristiques, culturels, éducatifs, de sports et de loisirs (**carte 21**). Parmi lesquels nous citons :

**- Équipements touristiques.**

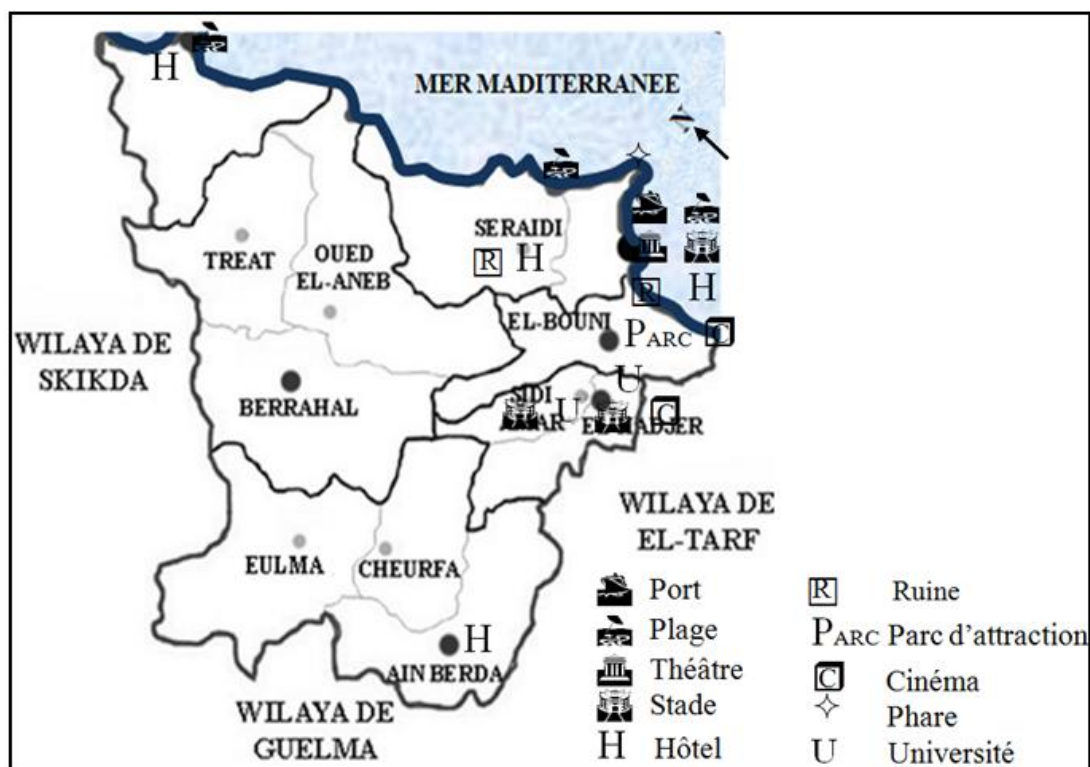
- Des complexes touristiques (13 Hôtels classés et 24 non classés) : Sabri, Majestic, Sidi-Brahim, El-Mouna, ...
- Des restaurants de luxes et des commerces de toutes sortes.
- Des agences de voyage.

**- Équipements loisirs et de sports.**

- Un parc d'attraction à Sidi Achour.
- Maisons de jeunes pour diverses activités juvéniles.
- 03 salles de sport couvertes et un club de tennis (centre ville).
- Complexes sportifs à Seraidi.
- 03 stades gazonnés.

**- Équipements éducatifs et culturels.**

- Le grand théâtre.
- Le centre d'exposition de Tabacoop.
- L'école communale de musique et d'art dramatique.
- Le musée archéologique.
- La maison de culture.
- Centre culturel français.
- Un palais de culture et d'exposition et des maisons de cultures.
- Les salles de cinéma : Efriquia, ciné magma, ...



Carte 21: Quelques potentialités touristiques de la ville d'Annaba

(Source : Réalisée par l'auteur)

Ainsi, il apparaît clairement que la ville d'Annaba est une ville accueillante et attrayante, bénéficiant d'un site assez pittoresque et d'atouts majeurs pour le développement du tourisme : Par ailleurs, la diversité de la richesse de cette ville à vocations multiples et complémentaires (universitaire, portuaire, aéroportuaire, industrielle, touristique, etc.) constitue, sans doute, un enjeu pour le développement local de cette dernière.

### V.3. Les projets structurants : pour la mobilité et le tourisme.

La mobilité urbaine, ne se résumant pas à un simple déplacement, *c'est un enjeu capital pour toute grande ville au monde*<sup>1</sup>. Dans le cas de la wilaya d'Annaba et de son périmètre urbain, l'étude d'un projet de tramway et des viaducs sont, actuellement, en cours.

#### V.3.1. Le tramway : Infrastructure pour la mobilité.

Ce projet a pour but de donner un nouveau souffle à la ville d'Annaba en matière de transport en commun. Il est clair que cette tendance de développer les réseaux de transport en commun de plus en plus maillé (tramway, métro, ...) est en vogue partout dans le monde.

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 15 Janvier 2013 URL <http://lutb.fr/wp-content/uploads/2011/05/LUTB-TT-Syt%C3%A8me-de-transport-V4.pdf>

Le tramway d'Annaba (**carte 22**), moyen de transport écologique et durable censé modifier radicalement le visage de la ville et d'alléger et désengorger les réseaux routiers, est un projet d'envergure pour la ville du fait qu'il constitue une opportunité importante pour le tourisme durable et pour le développement économique de la ville d'Annaba.



**Carte 22:** Tracé du tramway de la ville d'Annaba

(Source : <http://img139.imageshack.us/img139/3145/tamannaba.png>)

Ce projet, qui devrait révolutionner le quotidien des habitants et des touristes, sera doté de 33 stations sur une ligne de 21.200 Km<sup>1</sup> et si l'on considère que le tramway fait une rotation toutes les quatre minutes à travers les différents points de stationnement tracés sur l'itinéraire prévu, les responsables du projet envisagent que 6 000 personnes seront transportés durant une seule heure soit près de 150 000 à 200 000 voyageurs par jour ce qui équivaut à 40 % de la population annabie<sup>2</sup>. Ainsi, ce mode de transport va opérer à la faveur de la relance du développement local de la ville, va impacter sur la qualité de vie et de l'espace urbain, va

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL <http://www.lequotidien-oran.com/index.php?news=5098598>

<sup>2</sup> Badria, article du Journal : L'EST républicain, « 300 millions d'euros pour le Tramway à Annaba », Jeudi 25 Janvier 2007, [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL <http://www.algerie-actualites.com>

participer à la dynamisation de cette dernière en redynamisant l'économie local et surtout en créant de l'emploi.

Le tracé de ce projet urbain "tramway", qui constitue une nouveauté pour la wilaya d'Annaba, est constitué de trois corridors (qui passent par le nord, l'ouest et le sud de la ville d'Annaba). *Le corridor nord dessert une partie dense de cette zone, jusqu'à Bel Azur, les cités de Kouba, de la Ménadia, de Patrice Lumumba, en empruntant les avenues larges où la circulation se limitera à un sens unique. Celui de l'ouest va, non seulement couvrir la demande des passagers, mais aussi celle des étudiants de l'université de Sidi Achour et du nouveau pôle universitaire de Boukhadra. Le corridor sud présente, quant à lui, l'avantage de desservir les localités de Boukhrada et d'El Bouni, avec des rabattements en bus, prévus à partir des cités Seybouse et Tabacoop<sup>1</sup>.*

### V.3.2. Les viaducs.

Viaduc<sup>2</sup>, *ouvrage d'art routier ou ferroviaire qui franchit une vallée, une rivière, un bras de mer ou tout autre obstacle<sup>3</sup>*, est symbole de modernité et de puissance. Avec la tentation de réaliser un viaduc reliant le boulevard Rizi à la Caroube et un autre au niveau du pont Y, Annaba veut, à travers ces projets structurants, entrer dans la scène, nationale et pourquoi pas mondiale, de la métropolisation.

#### **-La construction d'un viaduc reliant le boulevard Rizi à la Caroube.**

*La pénétrante Ouest, comme son nom l'indique, est une voie express pénétrant la ville de ANNABA par l'Ouest, en prenant son origine sur la RN 44 (axe Berrahal – Annaba) et véhicule tout le trafic en provenance du Sud (Tébessa, Souk-Ahras, El-Hadjar) et de l'Est (Frontière tunisienne, El—Tarf) par la rocade, ainsi que de l'Ouest de la ville par la RN 44 (Berrahal – Skikda – Annaba - etc...). Elle aboutit sur le CW22 à la plage RIZI Amor (figure 17).*

*Ce carrefour Pénétrante – CW 22 connaît en été un trafic très dense qu'il n'arrive pas à écouler convenablement engendrant de longues files d'attente occasionnant des désagréments*

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL <http://www.lequotidien-oran.com/index.php?news=5098598>

<sup>2</sup> « Le mot viaduc vient du latin *via* qui signifie « route » ou « voie » », [En ligne] consulté le 06 Février 2012 URL <http://fr.wikipedia.org/wiki/Viaduc>

<sup>3</sup> Wikipédia, « Viaduc », [En ligne] consulté le 06 Février 2012 URL <http://fr.wikipedia.org/wiki/Viaduc>

aux visiteurs de la ville. Pour permettre aux visiteurs de jouir des attraits de la corniche, un viaduc est en cours d'étude qui permettra la liaison<sup>1</sup>.



**Figure 17:** Viaduc reliant le carrefour pénétrante/boulevard Rizzi à la Caroube (CW 22)  
(Source : DTP, 2007)

#### **-La construction d'un viaduc au niveau du pont Y.**

Les travaux de réalisation d'un imposant ouvrage d'art (**photos 20**), en remplacement de l'actuel pont "Y" (**figure 18**), implanté à la sortie sud de la Coquette, viennent d'être lancés par la direction des travaux publics (DTP). D'une durée de réalisation de 20 mois, cet important projet est pris en charge par quatre entreprises, dont une espagnole. Une enveloppe de 7,6 milliards de dinars a été dégagée pour financer les quatre lots du marché dont la mission est de désengorger la circulation, particulièrement à la sortie sud de la ville. D'une longueur de 1,2 km, cet ouvrage vise également à juguler les risques d'accidents de la circulation sur ce tronçon routier... Ainsi, le nouvel ouvrage est appelé à mieux répondre aux exigences du trafic routier actuel et futur. Constitué de 4 couloirs, ce pont qui desservira la rocade Annaba/Souk Ahras fait partie, avec le passage supérieur situé à proximité de Boukhadra (El-Bouni), des nouvelles voies de communication susceptibles de résoudre définitivement le problème des embouteillages aux entrées et sorties sud de la ville d'Annaba<sup>2</sup>.

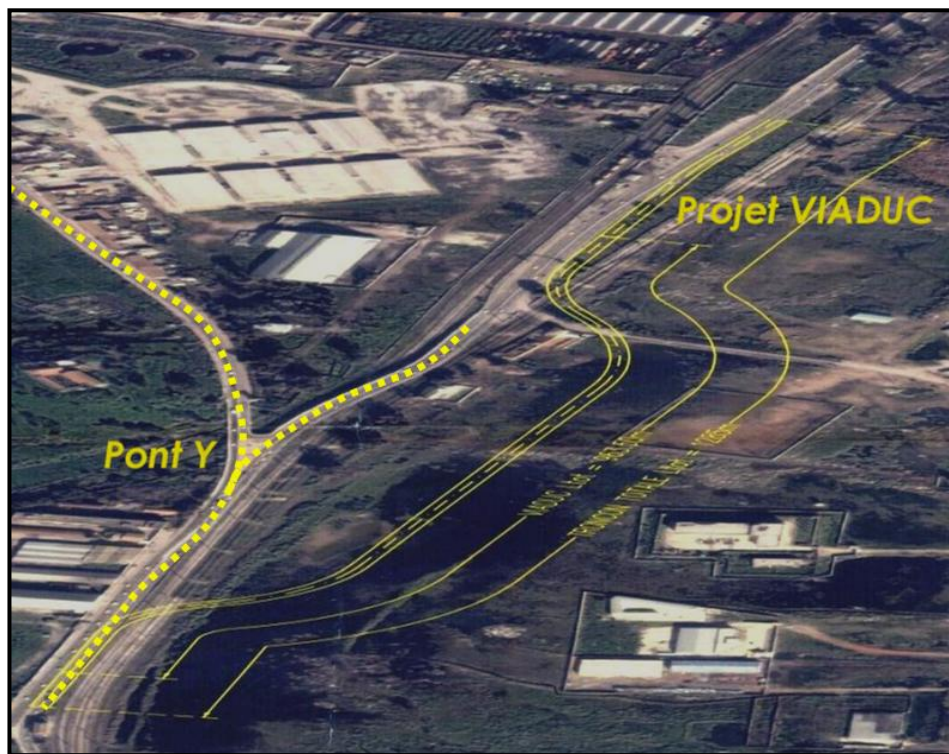
<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 60.

<sup>2</sup> Badis B., article du Journal : LIBERTE, « Les travaux du nouveau pont "Y" lancés », Jeudi 25 Janvier 2007, [En ligne] consulté le 15 Février 2013 URL <http://www.liberte-algerie.com/algerie-profonde/les-travaux-du-nouveau-pont-y-lances-annaba-174516>





**Photos 20:** Travaux de réalisation d'un viaduc situé à l'entrée Sud de la ville d'Annaba  
(Source : Prises par l'auteur)



**Figure 18:** Viaduc situé à l'entrée Sud d'Annaba au niveau du pont Y  
(Source : DTP, 2007 modifiée par l'auteur)

### V.3.3. Les tunnels.

D'après la direction des travaux publics (DTP), des travaux de réalisation de deux tunnels, destinés à alléger la circulation routière dans la partie nord de la ville d'Annaba, *seront lancés "prochainement" pour une enveloppe globale de 12 milliards de dinars. Ces deux*

ouvrages sont prévus sur l'axe reliant le rond-point de la cité "Pont-Blanc" à l'hôpital Ibn Rochd<sup>1</sup>( **carte 23**).

En effet, une société italienne est à pied d'œuvre pour faire une étude de faisabilité d'un tunnel au rond-point de Pont Blanc. Cette société spécialisée en travaux publics séjourne à Annaba actuellement et étudie la possibilité de réaliser ce tunnel au niveau de ce point noir de la circulation routière jouxtant le CHU Ibn-Rochd. Ce rond-point cause beaucoup de désagréments aux automobilistes et cette bonne nouvelle a été accueillie avec satisfaction puisque la circulation sera plus fluide. Un autre tronçon routier sera réhabilité, il s'agit du boulevard du colonel Amirouche où les travaux ont été entamés la semaine dernière. Le réseau routier de Annaba est composé de 1.554 km entre 131 routes nationales (RN), 294 chemins urbains (CU) et 329 chemins communaux (CC). Selon les statistiques élaborées, environ 445 km de routes se trouvent dans un état peu enviable et 165 autres sont dans un état lamentable<sup>2</sup>.



**Carte 23:** L'axe reliant le rond-point du Pont-Blanc à l'hôpital Ibn-Rochd  
(Source : Réalisée par l'auteur)

<sup>1</sup> DTP,[En ligne] consulté le 15 Février 2013 URL [http:// www.elmoudjahid.com](http://www.elmoudjahid.com)

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 21 Février 2013 URL [http:// www.lemidi-dz.com/index.php?operation=voir\\_article&date\\_article=2008-08-12&id\\_article=le\\_mid\\_dit\\_2@art3@2008-08-12](http://www.lemidi-dz.com/index.php?operation=voir_article&date_article=2008-08-12&id_article=le_mid_dit_2@art3@2008-08-12)

### V.3.4. Le téléphérique.

Le téléphérique, *moyen de transport de personnes ou de marchandises, constitué de cabines, de bennes ou de sièges suspendus à un ou plusieurs câbles*<sup>1</sup>, est surtout utilisé en montagne (photos 21).



**Photos21:** La ville d'Annaba et son téléphérique  
(Source : Prises par l'auteur)

Dans notre cas d'étude, il est utilisé au niveau de la commune de Séraïdi( surtout que cette dernière possède, en plus du téléphérique et du transport privé : Taxis, que deux minibus, qui ne suffisent pas pour couvrir le transport de toute la population de la commune ). Ce téléphérique, très important pour la ville, a deux stations, une au niveau de Sidi-Harb et l'autre à Séraïdi. Des travaux de réhabilitation de ce moyen de transport par câbles vont être lancés. Ces dernières et la mise en place des câbles et des cabines neufs vont être pris en charge par une société française spécialisée dans ce domaine. Ce projet, *prévu pour être achevé dans un délai de 15 mois, qui nécessitera 720 millions de dinars. Il devrait générer 50 postes d'emploi directs*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Larousse, Distributeur exclusif au Canada : Messagerie ADP, 1751 Richardson, Montréal ( Québec ), ISBN 2-03-530403-2, 2002, p. 996.

<sup>2</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 56.

### V.3.5. Voies rapides et routes nationales.

D'autres projets pour la mobilité vont être réalisés, à savoir :

- Dédoublage de la RN 21 sur 28 km ;
- Modernisation et renforcement des chemins de wilaya sur 35 km ;
- Etude et réalisation d'un périphérique à ANNABA reliant le CW 22 à la RN 44 en 2X2 voies sur 30 km ;
- Etude et réalisation de la liaison carrefour Sidi Brahim vers le boulevard de la Mokta (RN 44) ;
- Réhabilitation des voies rapides urbaines sur 25 km ;
- Etude et construction d'un passage supérieur sur voie ferrée au niveau de la rocade d'ANNABA ;
- Achèvement de la modernisation du CW 22 sur 6 km ;
- Modernisation et renforcement des CW sur 76 km ;
- Autoroute Est – Ouest (Tronçon Annaba).

### V.4. Restauration de la basilique Saint Augustin : Tourisme culturel.

*La colline d'Hippone, avec ses figures légendaires telle Lalla Bouna et historiques comme Saint Augustin, ainsi que la Basilique d'Hippone sont chères aux Annabi, ...*, En effet, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, la Basilique Saint-Augustin, conçue par l'architecte Joseph POUQUET pour capturer la belle lumière de l'Afrique du Nord et la restituer à l'intérieur de l'édifice par une centaine de grandes verrières polychromes et autres vitraux, est un patrimoine national et constitue, ainsi, une fierté pour la région d'Annaba.

Ce lieu, d'un tourisme culturel qui permet à tous ses visiteurs d'enrichir leur connaissance du passé historique de la nation algérienne<sup>1</sup>, est d'une importance capitale pour la ville d'Annaba.

Le Groupe Industriel SIDER<sup>2</sup> a participé à la sauvegarde de la basilique Saint Augustin en finançant sa restauration en 2009. D'autres entreprises d'envergure nationale et étrangères, de statut public ou privé ont eux aussi participé à la conservation de ce patrimoine légendaire<sup>3</sup>.

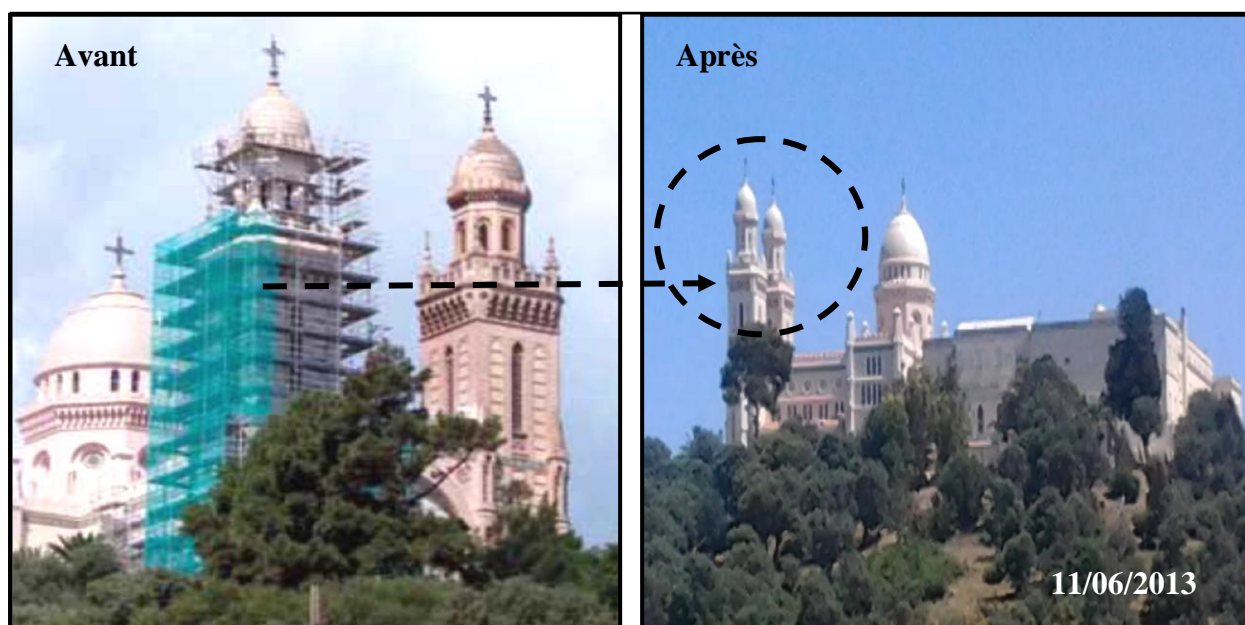
---

<sup>1</sup> Lettre d'information N°7, Février 2013, [En ligne] consulté le 06Avril 2013 URL [http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH\\_Newsletter\\_7\\_2013\\_01\\_11.pdf](http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH_Newsletter_7_2013_01_11.pdf)

<sup>2</sup> Le Groupe Industriel SIDER, nouvelle dénomination de l'Entreprise Nationale de Sidérurgie après sa restructuration suite à la privatisation de l'Usine d'El-Hadjar.

<sup>3</sup> Lettre d'information N°7, Février 2013, [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL [http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH\\_Newsletter\\_7\\_2013\\_01\\_11.pdf](http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH_Newsletter_7_2013_01_11.pdf)

*S'agissant des travaux extérieurs, le plus gros est réalisé, avec les couvertures, les dômes, les façades, de haut en bas et du chevet au porche ;reste le porche et les tours-clochers en façade[...] En effet, la ceinture métallique, de 4 x 6 cm, mise au jour au sommet de la tour gauche, est corrodée avec de la rouille expansive sur 5 des 8 côtés de la tour, ce qui entraîne soulèvement, fissures, fractures de pierres, à la base du dôme. La ceinture doit être dégagée, des assises de pierre sont à démonter pour « passiver » l'oxydation de la ceinture et empêcher qu'elle ne progresse, avant de remonter les assises de pierre avec, en grande partie, des pierres neuves<sup>1</sup>(photo 22).*

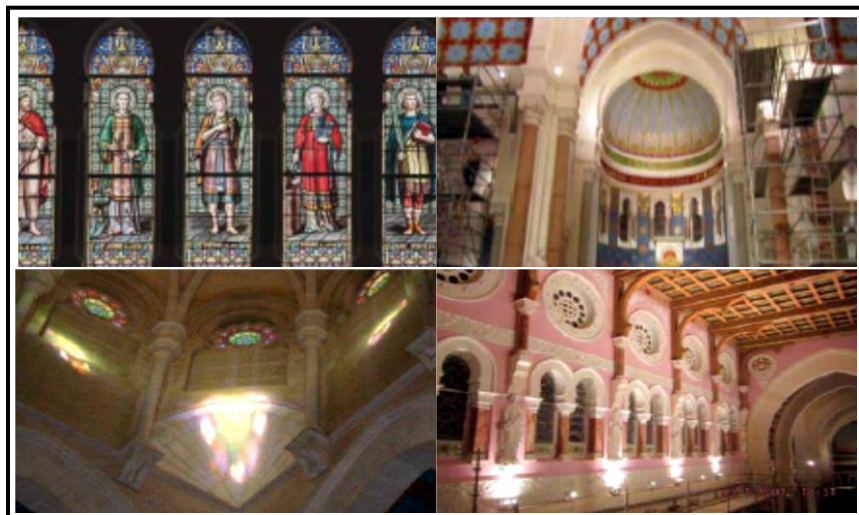


**Photos22:** Restauration de l'extérieur de la basilique Saint Augustin  
(Source : Prises par l'auteur)

*Avec le mois de décembre 2012, l'Atelier du Vitrail Cassiopée, de Marseille, et ses maîtres verriers, Jean-Bernard DHONNEUR et Vincent PEUGNET, ont mis un point final à la restauration des 140 vitraux de la basilique : grandes verrières à personnages, vitraux historiés racontant la vie d'Augustin, rosaces, grisailles et vitraux à dessin géométrique<sup>2</sup>(photos 23).*

<sup>1</sup>Lettre d'information N°7, Février 2013, [En ligne] consulté le 06 Avril 2013 URL [http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH\\_Newsletter\\_7\\_2013\\_01\\_11.pdf](http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH_Newsletter_7_2013_01_11.pdf)

<sup>2</sup>Idem.



**Photo 23:** Restauration de l'intérieur de la basilique Saint Augustin  
(Source : [http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH\\_Newsletter\\_7\\_2013\\_01\\_11.pdf](http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH_Newsletter_7_2013_01_11.pdf))

### V.5. Dépollution de 'Oued Seybouse' : Tourisme environnemental.

La ville d'Annaba est traversée du sud au nord par l'oued Seybouse qui représente un affluent majeur. En effet, ce dernier se trouve actuellement dans un état désolant. Pourtant, l'oued Seybouse est l'un des plus importants cours d'eau en Algérie.

*« La pollution à Annaba, a fini par empoisonner la vie quotidienne des habitants (...) le danger aujourd'hui à Annaba s'appelle l'embouchure de la Seybouse qui déverse des quantités de déchets toxiques, lesquelles ont transformé la zone de Sidi-Salem, où se jette l'oued, en un véritable dépotoir de nuisances mortelles. Selon des sources crédibles, la totalité des eaux résiduelles de l'oued Seybouse, un bassin de 6 400 km<sup>2</sup>, va à la mer sans être épurée. (...). "De ce fait, il est devenu urgent de prendre toutes les mesures qui s'imposent afin d'appliquer les lois en vigueur concernant la protection du littoral dans toute sa rigueur et surtout agir dans les plus brefs délais pour procéder à la dépollution de l'oued Seybouse et la récupération des eaux au profit des agriculteurs", a estimé le responsable de la direction de l'environnement de la wilaya d'Annaba.*

*Ainsi, nous apprenons que les autorités de la wilaya viennent de lancer une étude, laquelle sera assurée par Safège, un bureau d'études français expert en la matière. Prête dans une année, cette étude devra permettre d'abord l'identification des unités industrielles polluantes et ensuite le mode de procédés de traitement des rejets que chacune d'entre elles usent. Selon des sources proches du dossier, et afin de mieux cerner, localiser et évaluer le problème de pollution de la Seybouse, les experts français en charge de cette mission très*

délicate auront à décortiquer les différents caractères de traitement de la pollution par zone d'activité industrielle.

Les investigations de cette étude cibleront toute la partie en aval de l'oued Seybouse, dont le bassin versant traverse quatre wilayas (Annaba, El-Tarf, Guelma, et Souk-Ahras). Désigné dans un passé récent par des hauts responsables centraux comme étant le plan d'eau le plus pollué actuellement du pays, la côte annabie détient le triste record de la région la plus polluée d'Algérie. Ainsi, le littoral annabi, long de 80 km, qui était considéré comme étant le plus poissonneux, notamment en poisson blanc, a fait l'objet ces trois dernières années de deux incidents majeurs : 160 000 litres d'huiles de vidange ont été déversés dans une fosse de 40 mètres et 3 000 litres d'huiles ont été renversées par le camion d'un particulier dans l'oued Seybouse. À ce sujet, on affirme qu'un litre d'huile pollue une surface équivalente à un terrain de football.

Des études réalisées ces dernières années par des universitaires, notamment ceux de la filière des sciences de la terre, ont montré que les eaux de l'oued Seybouse ont atteint un degré de pollution inquiétant suscitant des risques majeurs sur l'agriculture, la nappe phréatique et la santé publique. Les lois relatives à la protection de l'environnement et l'effort de mise à niveau des entreprises industrielles n'ont pas permis jusqu'à présent une maîtrise de la pollution.

Le projet de dépollution du bassin versant de l'oued Seybouse, s'il venait à être concrétisé, représente une solution durable à ce fléau, tout comme la station d'épuration des eaux usées de Lallelick devant être livrée au départ au courant du premier trimestre de l'année 2010. Avec ces deux réalisations, le milieu naturel sera préservé des dangers de la pollution, à l'instar du secteur de l'agriculture qui va enregistrer un nouvel apport en eau destinée à l'irrigation. »<sup>1</sup>

#### **V.6. Infrastructure de la recherche. Projet moteur pour tourisme d'affaire.**

Les activités du laboratoire Bioressources Marines<sup>2</sup> peuvent être d'un grand intérêt pour de nombreux secteurs socio-économiques, tels que l'environnement, la pêche, l'aquaculture, la culture et le tourisme.

---

<sup>1</sup> Badis B., article du Journal : LIBERTE, « Annaba. Vers la dépollution de l'oued Seybouse », 31 Décembre 2009, [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.annabacity.net/templates/temp/menuh.css>

<sup>2</sup> Le laboratoire de Bioressources Marines a été proposé et agréé dans le cadre du programme national de recherche (application de l'article 10 de la loi d'orientation 98- 11) en juin 2003.

En effet, ce laboratoire est composé de quatre équipes dont les préoccupations couvrent plusieurs domaines de l'océanographie biologique. Ses activités s'inscrivent dans le cadre de programmes nationaux et internationaux dans lesquels ses chercheurs sont engagés.

Les actions menées sont diversifiées et visent des objectifs de recherche et de développement dans les domaines suivants : la biodiversité, l'anthropogénie et l'évolution des écosystèmes et enfin les productions biologiques. Elles vont de l'analyse de l'environnement côtier à l'étude et l'évaluation des ressources biologiques, animales et végétales, dans différents types de milieux aquatiques, marins et continentaux<sup>1</sup>.

#### V.7. L'infrastructure hôtelière : tourisme d'affaire et balnéaire.

Annaba va être doté d'un hôtel de la chaîne internationale Sheraton, « *Le premier ministre, Abdelmalek Sellal, qui était à Annaba le jeudi 07 Février 2013 a donné le coup officiel de démarrage des travaux d'un hôtel 5 étoiles de la chaîne internationale Sheraton. Implantée sur le site du 19 Juin 1965, en plein centre-ville, cette future infrastructure hôtelière à laquelle a été réservée une superficie de 42 200 m<sup>2</sup>, disposera d'une capacité d'accueil de 201 chambres dont des suites et des appartements. Construit en R+20 avec deux sous-sols, le Sheraton d'Annaba assurera à ses résidents le stationnement de 255 véhicules à la faveur d'un parking à ciel ouvert. Et en haute saison, un autre en sous-sol sera réservé à 51 voitures. Toutes les commodités dignes de la classe 5 étoiles accompagneront ce nouvel établissement touristique*<sup>2</sup>(photos 24).



**Photos 24 :** Le futur Hôtel Sheraton à Annaba.  
(Source : Canal Algérie, les infos ( modifiée par l'auteur ))

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.lbm-univ-annaba.org/>

<sup>2</sup> [http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705\\_133.php](http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705_133.php)



*Côté financement, ce projet nécessite un coût de réalisation de 13 milliards de dinars. Les travaux seront pris en charge par la société d'investissement hôtelière (SIH) avec la collaboration de la société chinoise (CSCE) qui ont remporté la soumission de l'appel d'offres. Il entrera en exploitation à la fin du mois de décembre 2014, tel qu'il a été indiqué au Premier ministre lors de la présentation du projet. Cependant, l'assiette réservée à cet hôtel donne directement sur la vieille ville de la Place d'Armes. Une vue lugubre qui ne plaira certainement pas aux résidents de ce pavillon<sup>1</sup>.*

*Cet important projet, fait partie de cinq nouveaux hôtels, actuellement en cours de réalisation à Annaba. Ces chantiers dont les travaux sont à 60% d'avancement par endroit, seront réceptionnés tous fin 2014. Ils font partie d'un total de 11 établissements initiés au titre d'investissement privé, dont deux ont connu des retards dans leur lancement. D'une capacité globale de 1600 lits, ils renforceront ainsi les 4000 lits qu'offre Annaba à ses visiteurs<sup>2</sup>.*

#### **V.8. Les programmes des ZET.**

*Le tourisme international n'est pas développé en Algérie. En revanche, le redémarrage économique du pays s'accompagne d'une montée de la demande touristique intérieure, qui pourrait s'étendre rapidement aux nationaux et émigrés en Europe.*

*De nombreux projets de création d'unités touristiques nouvelles voient le jour, dans le cadre de la mise en valeur des ZEST (Zones d'Extension et Sites Touristique) délimitées sur le littoral algérien. L'enjeu environnemental majeur de ce développement est l'adoption d'une stratégie d'aménagement intégré et conforme à la nouvelle loi Littoral algérienne, basée notamment sur l'économie d'espace, le recul par rapport au trait de côte, le respect de la biodiversité côtière et des ressources naturelles<sup>3</sup>.*

*Les autorités locales ambitionnent de faire d'Annaba une destination touristique d'envergure à travers le lancement de grands projets. En effet, réputée pour ses possibilités touristiques considérables, dont l'impressionnant mont de l'Edough et le magnifique littoral qui s'étale sur 80 km, cette wilaya côtière compte renforcer ses infrastructures et ses équipements touristiques<sup>4</sup>.*

*Sur les Zones d'expansion touristiques (ZET) de Oued Bagrat à Seraïdi, seront implantées, en effet, de nouvelles structures d'accueil d'une capacité globale dépassant les 5 000*

---

<sup>1</sup> [http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705\\_133.php](http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705_133.php)

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.lbm-univ-annaba.org/>

<sup>4</sup> [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.djazairress.com/fr/infosoir/49453>

*lits, affirme un responsable à la direction du tourisme. La ZET de la Corniche, qui s'étale sur 356 hectares, dans le prolongement du vieux tissu urbain, est celle qui attire, pour l'instant, le plus grand nombre d'investisseurs. Sa proximité avec le centre-ville ainsi que les potentialités touristiques qu'elle offre — les suites de petites et moyennes plages, le parc zoologique et le club hippique de Ain Achir, la forêt de Sidi Aïssa surplombant la ville et offrant au visiteur de belles vues panoramiques — sont les principaux facteurs à l'origine de l'intérêt accordé par les investisseurs à cette ZET. Celle-ci est en mesure d'accueillir une vingtaine d'équipements touristiques intégrés d'une capacité de 2 200 lits, ainsi que des infrastructures de détente et de loisirs. La ZET de la baie ouest de Chetaïbi, située non loin de l'antique village de Tacatua (l'ancien nom de Chetaïbi), s'étale, quant à elle, sur une superficie de 328 hectares. Elle est célèbre par ses couchers de soleil, ses plages au sable doré et la beauté sauvage et envoûtante de ses sites<sup>1</sup>.*

Outre ces projets, la direction du tourisme a élaboré un autre plan d'aménagement ciblant la zone de Sidi Salem, qui s'étale sur 37 hectares<sup>2</sup>. Ce projet (**photo 25**), actuellement à l'étude, précise la même source, porte sur la détermination des sites devant servir de terrains d'assiette à la concrétisation de structures touristiques, accompagnées de divers équipements collectifs et de services.



**Photo 25:** Village touristique à Sidi-Salem. Annaba.  
(Source : SDAT, 2008)

*Il est également prévu la livraison d'un parc méditerranéen de loisirs regroupant de nombreuses structures de détente, édifié au niveau de la plage de Ain Achir laquelle a été, à*

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.djazairress.com/fr/infosoir/49453>

<sup>2</sup> Idem.

*l'occasion de la saison estivale, aménagée pour abriter de nombreuses activités artistiques et sportives*<sup>1</sup> (photo 26).



**Photo 26:** Parc écologiques et touristiques : Dounya Parc Annaba.  
(Source : SDAT, 2008)

Toutes ces infrastructures et projets en cours de réalisation, supposent, qu'ils devraient tenir compte des dispositions énergétiques internationales en vigueur.

### **Conclusion.**

Annaba, ville marquée par un capital naturel et industriel à forte valeur patrimoniale, souffre malheureusement, comme toutes les villes algériennes, de certains problèmes.

Le constat sur le tourisme à Annaba, testé selon les exigences du développement durable, se révèle défaillant.

La dimension environnementale a été démontrée par un état des lieux sur le cadre et la qualité de vie, la trame verte et bleu, les risques naturels et sanitaires : une dégradation de la qualité du cadre de vie, une attractivité insuffisante, un laisser-aller, une dilapidation du foncier agricole.

La dimension sociale, nous l'avons repéré à partir de la persistance des bidonvilles, la délinquance et l'insécurité et un chômage, le taux de chômage important qui est mère de tous les vices et un frein pour tout développement ...

La dimension économique, elle est recherchée dans les projets de développement et moteurs pour un tourisme durable à Annaba, dont un potentiel important mais il reste à gérer.

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 25 Mai 2013 URL <http://www.djazairress.com/fr/infosoir/49453>

Quant à l'absence de la gouvernance urbaine, elle est détectée dans l'absence de stratégies et de procédures de gouvernance qui n'implique pas la société civile dans le processus de gouvernance et de gestion de la ville, l'insécurité, ...etc.

Néanmoins, Annaba, par sa position géographique stratégique indéniable et par son milieu physique et cadre naturel, présente des avantages révélateurs du rôle que la ville pourrait jouer dans le future.

Afin de monter dans une démarche du projet urbain des stratégies pour une ville touristique et cohérente, les scénarios sont recommandés dans cette démarche managériale, et ce dans le chapitre qui suit.

## **-CHAPITRE VI : UN PROJET URBAIN POUR UN TOURISME DURABLE A ANNABA, VISION PROSPECTIVE ET SCENARIOS.**

### **Introduction.**

Après avoir établi un état des lieux sur le mouvement urbain, en repérant quelques faits qui peuvent entraver ou favoriser le tourisme durable à Annaba. Dans ce chapitre, nous allons essayer d'analyser ces faits, d'une manière rétrospective et prospective à travers une démarche de projet urbain. Ensuite, nous tenterons d'esquisser un plan d'actions pour que Bône soit cohérente et touristique ; toutefois, cette vision prospective est un exercice délicat.

L'approche probabiliste, est matérialisée par la prévision de plusieurs scénarios. Elle est fondée sur la pluralité des hypothèses, à travers une démarche de simulation pour évaluer comparativement les effets des différents scénarios afin de choisir les éventuelles options.

En effet, élaborer une *vision stratégique*<sup>1</sup> pour le développement de la ville d'Annaba, tout en étant cohérent avec les principes du développement durable, suscite l'adhésion de tous les acteurs, et implique, surtout, la recherche de consensus qui résultent des préoccupations ou des valeurs collectives.

A cet effet, nous nous basons sur un ensemble d'analyses, méthodes et approches, telles que l'analyse de contenu, l'analyse AFOM, la méthode d'enquête (observation, entretien et questionnaire) pour hausser Annaba à une ville où il fait bon vivre qui répond au tourisme durable. Notre vision stratégique *s'élabore en répondant à quatre questions essentielles*<sup>2</sup>:

- Où sommes-nous présentement?
- Où allons-nous ?
- Où voulons-nous aller ?
- Comment atteindre ce que nous souhaitons? La réponse serait par un projet urbain.

### **VI.1. Le profil d'Annaba, définition d'un contexte: Où sommes-nous présentement?**

Repérer un lieu particulier et un périmètre d'étude, forme une étape importante pour la construction de toute vision prospective. C'est ainsi qu'au cours de cette étape, nous allons définir le profil de la ville d'Annaba. Il s'agit de *décrire les antécédents et les aspects*

<sup>1</sup> « Une vision stratégique est une représentation du futur souhaité, à la fois rationnelle et intuitive, englobante et prospective ». Alain CARON, Roger P. MARTEL, « La vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social », Québec-Ministère des Affaires municipales et des régions (MAMR), 2005, p. 06.

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 01 Août 2013 URL <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/vision-strategique/>

*importants, d'évaluer les forces et les faiblesses, de définir les problèmes et les responsabilités et d'articuler les valeurs et les préoccupations partagées par la population*<sup>1</sup>.

C'est aussi lors de cette étape, à travers une démarche de projet urbain que nous essayerons d'examiner le diagnostic établi *en fonction des données démographiques, économiques, environnementales et sociales*,<sup>2</sup> afin de préciser les besoins des populations d'aujourd'hui et de demain, (besoins en matière de développement économique et touristique).

### **VI.1.1. Annaba, un contexte dans une échelle globale (Grand Annaba)/ (Où sommes-nous ?)**

Il est important de définir le contexte et le périmètre sur lesquels, va s'appliquer une stratégie pour le développement d'un tourisme durable. A cet effet, l'aire d'étude concernera le périmètre de proximité (le Grand Annaba) (cf. **figure 22, p. 170**), c'est-à-dire, nous nous référons à l'échelle qui a été définie par le SCU : la ville centre, Séraïdi, El-Bouni, El-Hadjar, Sidi-Amar.

Se trouvant au cœur de stratégies multiples, ce périmètre, dans lequel plusieurs projets structurants sont programmés et qui est surtout concerné par beaucoup de phénomènes urbains tels que l'étalement urbain et la croissance urbaine démesurée, semble être le périmètre idéal pour mener à bien notre recherche.

#### **VI.1.1.1. Donnée démographique, superficie, densité.**

L'année 2005 a connu l'enregistrement de 527.03 habitants dans une surface de 364.82 km<sup>2</sup>: (**tableau 4, figure 19**).

**Tableau 4:** Répartition de la population, la superficie et la densité du grand Annaba par commune (2005)

<b>Commune</b>	<b>Superficie ( Km<sup>2</sup> )</b>	<b>Population Estimée (2005)</b>	<b>Densité ( hab/Km<sup>2</sup> )</b>
<b>Annaba</b>	<b>50</b>	<b>277.207</b>	<b>5.544</b>
<b>Séraïdi</b>	<b>110</b>	<b>8.031</b>	<b>73</b>
<b>El-Bouni</b>	<b>95.18</b>	<b>124.440</b>	<b>1.307</b>
<b>El-Hadjar</b>	<b>64.74</b>	<b>37.870</b>	<b>585</b>
<b>Sidi-Amar</b>	<b>44.90</b>	<b>79.482</b>	<b>1.770</b>

(Source: Groupement URBACO-EDR, 2007)

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 01 Août 2013 URL <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/vision-strategique/>

<sup>2</sup> Idem.

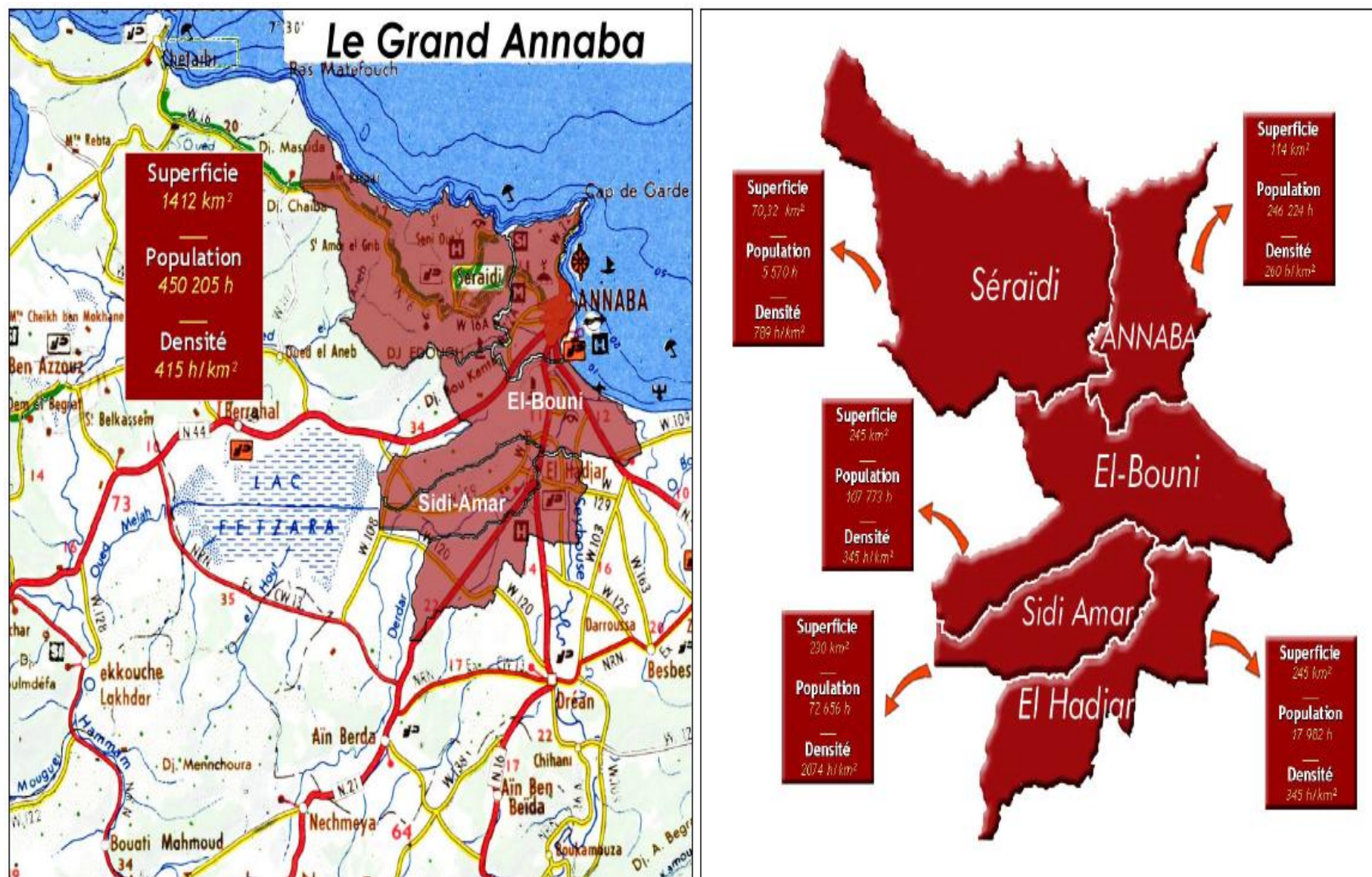


Figure 19: Le périmètre de proximité Le Grand Annaba avec quelques données  
(Source : Groupement URBACO-EDR, 2007)

### VI.1.1.2. Le relief : contexte naturel de la lithosphère.

La lithosphère ou (zone de sol), qui caractérise notre aire d'étude, est marquée par un relief riche et varié, (en plus de la mer), il est constitué, principalement de<sup>1</sup> :

Les montagnes à vocation forestière représentent 52,16% du massif montagneux culminant à 1 008 m d'altitude<sup>2</sup>, cependant, Edough constitue le poumon vert du territoire urbain annabi et le lieu touristique par excellence.

-Les collines et piémonts représentent 25,82 % du territoire annabi. Enfin, les plaines sont estimées à 18,08%.

### VI.1.1.3. Lac, Oued et Mer: contexte naturel de l'hydrosphère.

Notre aire d'étude est caractérisée par une hydrosphère assez riche. Elle possède:

- Le lac de Fetzara, situé à l'ouest de la ville, à 14 km de la mer Méditerranée. Il s'allonge dans le sens Est-Ouest sur 17 km de long et sur 13 km de large.<sup>3</sup>

- Oued Seybouse : La ville est bâtie le long de ce cours d'eau qui a son embouchure au sud-est de la ville pour rejoindre la mer Méditerranée. Son bassin est le plus étendu d'Algérie et ses terres sont des plus fertiles.

- Enfin, un front de mer assez vaste, spécifie notre aire d'étude qui est baignée par la mer méditerranée sur 80 km<sup>4</sup>.

### VI.1.1.4. Le contexte climatologique.

L'aire d'étude, richement arrosée, bénéficie d'un climat méditerranéen (**tableau 5**). Elle est connue par ses longs étés chauds et secs, climat excellent pour la baignade (tourisme balnéaire). Ce qui définit notre cadrage temporel de l'étude (la saison estivale), période propice pour effectuer toute recherche sur le tourisme.

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 99.

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 27 Août 2013 URL fr.wikipedia.org

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> [En ligne] consulté le 27 Août 2013 URL www.monographie.caci.dz



**Tableau 5:** Données climatiques à Annaba

Mois	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mais	Juin	Juillet	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Temp. min (C°)	7	7	8	10	13	16	19	20	18	15	11	8	12
Temp. min (C°)	11	12	13	15	18	21	24	25	23	20	15	12	17
Temp. min (C°)	15	16	17	19	22	26	29	30	28	24	20	16	22
Précipitations (mm)	100	70	70	40	30	10	0	10	30	70	60	100	630

(Source: The Weather Network, statistiques sur 21 ans, sur [www.weatherbase.com](http://www.weatherbase.com))

#### VI.1.1.5. Le contexte historique.

Le contexte historique pour le tourisme nous paraît important, Annaba possède, *un site ravissant qui s'échelonne du golfe aux pentes boisées de pins, plages magnifiques, port important de l'Est algérien. Héritière de l'antique Hippone dont les ruines subsistent entre la Seybouse et l'Oued Boudjemaà à 2 km de la ville d'Annaba (Bône). Un comptoir phénicien y fut créé dès le XI<sup>e</sup> siècle avant notre ère (nombreux vestiges libyques) Hippone numide fut annexée après la défaite de Jugurtha à la province romaine Africa Nova sous le christianisme romain, siège épiscopal de Saint-Augustin (392-430.)<sup>1</sup> (cf. tableau 16, Annexe 2). C'est un passé à conserver pour les générations futures, une richesse patrimoniale à partager avec tous.*

#### VI.1.1.6. L'urbanisme : une mosaïque socio-spatiale hétérogène.

Le Grand-Annaba se présente aujourd'hui comme *une mosaïque socio-spatiale hétérogène. S'y juxtaposent le noyau traditionnel, le noyau colonial, les lotissements en bordure de quartiers anciens, les grands ensembles construits par l'Algérie indépendante et enfin l'habitat spontané, auto-construit et les bidonvilles<sup>2</sup>.*

De ce fait, *les extensions spatiales se traduisent le plus souvent par des formes urbaines différenciées qui témoignent de l'hétérogénéité des classes sociales et de leur répartition géographique<sup>3</sup>.*

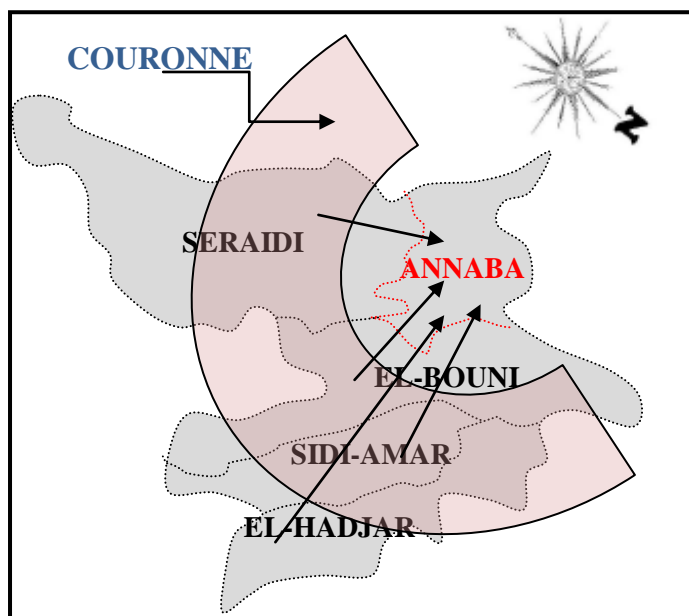
De cette urbanisation non maîtrisée *émerge une image stigmatisée de l'urbanité et une appropriation spontanée de l'espace qui s'est créée en dehors de tout contrôle et de toute intervention administrative en temps opportun.<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 26 Juin 2013 URL [www.algerieautrefois.com](http://www.algerieautrefois.com)

<sup>2</sup> Hayet MEBIROUK, « *La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine* », laboratoire Architecture et Urbanisme-Université d'Annaba-Algérie, p. 11.

<sup>3</sup> Idem.

Les communes de Séraïdi, d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar, forment une véritable couronne autour de la ville-centre d'Annaba dont les liens et relations avec cette dernière sont de plus en plus intenses et denses (**figure 20**).



**Figure 20:** Le lien entre la ville-centre et les communes voisines  
(Source : Réalisée par l'auteur)

En effet, notre aire d'étude, s'est considérablement développée depuis l'implantation de l'usine métallurgique d'El Hadjar (à une dizaine de kilomètres au sud) qui draine de la main d'œuvre de tout le périmètre d'étude.

#### VI.1.1.7. Les transports.

Les grandes infrastructures de transport dont le Grand-Annaba dispose sont <sup>2</sup> :

- une gare ferroviaire, *située à proximité de la gare maritime et de la gare routière* ;
- un aéroport-Rabah Bitat, *situé à 9 km au sud de la ville. Des vols opérés par les compagnies Air Algérie et Aigle Azur relient Annaba à Alger et à Oran, et aux villes françaises de Paris, Lyon, Marseille et Nice. Des liaisons avec des villes d'Arabie saoudite sont également effectuées lors du pèlerinage de la Mecque* ;
- un port, *faisant partie des dix ports de commerce algériens, il transporte aussi des passagers jusqu'à Marseille ou l'Italie.*

<sup>1</sup> Hayet MEBIROUK, « *La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine* », op. cit.

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 27 Août 2013 URL fr.wikipedia.org

### VI.1.1.8. L'industrie : contexte économique.

Nous repérons ce secteur économique important, à partir de l'industrie qui caractérise notre objet d'étude, par excellence. Dans ce domaine précis, le Grand-Annaba dispose de complexes industriels<sup>1</sup> (figure 21).

- Le complexe sidérurgique situé à El Hadjar, actuellement (*Arcelor Mittal*) qui compte environ 8000 postes d'emplois.
- Le complexe de phosphates (*Fertial*), situé le long de la route nationale 44 compte environ 1200 emplois.
- Le complexe de transformation de l'acier (*Ferrovia*), situé sur l'axe de la RN 16, et qui emploie à ce jour près de 500 travailleurs.

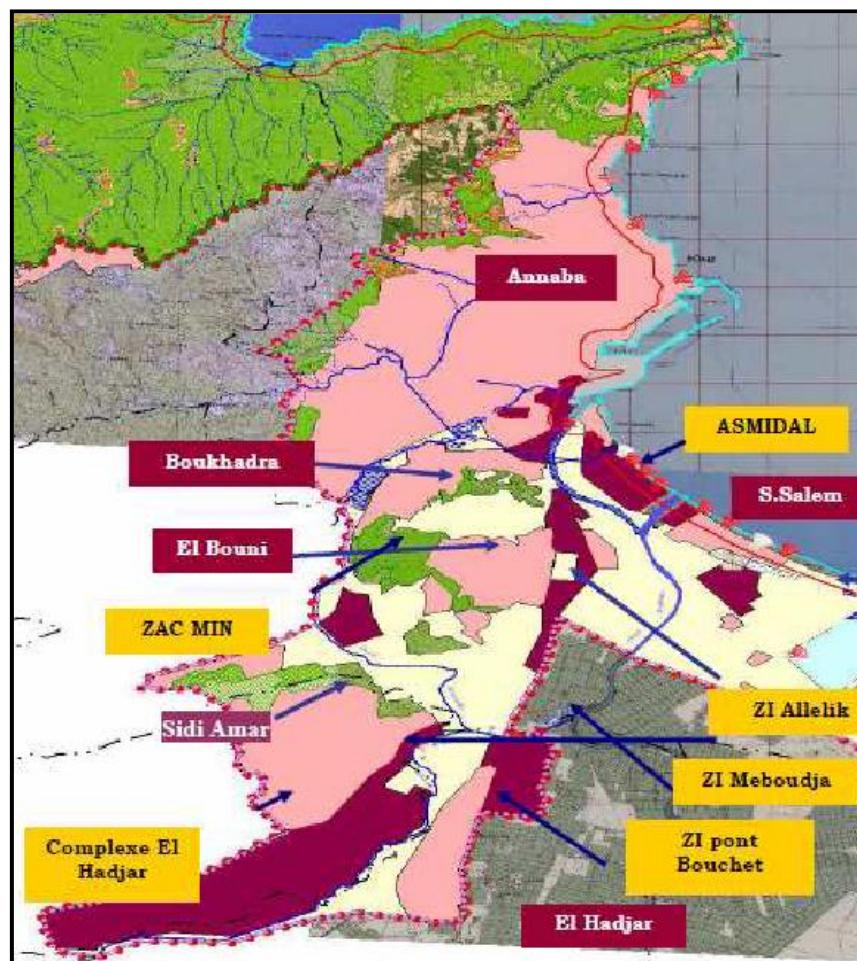


Figure 21: Localisations des industries dans l'intercommunal d'Annaba  
(Source : Soufiane SID AHMED, 2009)

<sup>1</sup> M. L. NAIT MERZOUG, Nouredine KOUADRIA, Fatah AMARA, « Gouvernance urbaine et développement local en Algérie. Quels enjeux pour les métropoles régionales ? Cas d'Annaba », Revue des Sciences Humaines – Université Mohamed Khider Biskra No :24, Mars 2012.

De ce fait, le Grand-Annaba, périmètre riche en acier, dispose d'un potentiel industriel très diversifié et offre, par la suite, de l'emploi et ouvre des opportunités d'investissements réelles dans le secteur de l'industrie. Parmi les créneaux susceptibles d'être développés<sup>1</sup> :

- **Industrie chimique et pharmaceutique** : *fabrication de produits pesticides à usage agricole et domestique sous forme liquide, solide, gazeuse ou en bombes aérosols, produits pharmaceutiques consommables ( perfuseurs, seringues, gants chirurgicaux, instrumentation médicale et chirurgicale, mobiliers médicaux et chirurgicaux, articles textiles pour usage médicaux et pharmaceutiques, Industrie de la parfumerie, des produits à usage cosmétique ou pharmaceutique et des produits d'entretien corporel, Industrie de distillation et de transformation des huiles essentielles, y compris la fabrication de composés aromatiques, fabrication de la soude et de ses dérivés ).*
- **Industries de transformation de matières plastiques** : *Fabrication de pièces et éléments destinés à l'agriculture et la pêche, tubes et tuyaux, fabrication de pièces et éléments destinés aux bâtiments en matière plastique (isolation, cloisons....).*
- **Industrie du papier et arts graphiques** : *industrie du papier et carton, fabrication de pâte à papier, industrie du papier et arts graphiques.*
- **Industrie du bois et de l'ameublement** : *Ebénisterie, transformation de liège.*
- **Industrie du textile et d'habillement et de cuir** : *ficellerie, corderie, câblerie et filets de pêche, articles textiles pour usages médicaux et pharmaceutiques.*
- **Industrie agro-alimentaire** : *production d'aliments de bétail, aviculture, industrie du lait (lait et dérivés, lait infantile). Fabrication de farine infantile, industries de la levure et de ferments (fabrication de condiments divers), conserveries et semi conserverie (préparations alimentaires pour bébés, conserveries et traitement de poissons), sucreries, chocolaterie et dérivés (raffinerie de sucre),*
- **Industries du froid** (*entrepôts frigorifiques, installation de congélation et surgélation, huileries, semouleries,*
- **Industrie de conditionnement et d'emballage** *de produits alimentaires divers.*
- **Industries de matériaux de construction céramiques et verre** : *Industries de la céramique (fabrication de produits en terre commune comme brique, tuile, fabrication d'article, fabrication de vaisselle en porcelaine et en faïence sanitaire), Isolation dans le bâtiment (Plancherie, Plafonds, sous toitures en produits isolant divers autres que laines de verre et autres articles*

---

<sup>1</sup> R. NEDJAI, « Wilaya de Annaba », 2008, [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL [www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf](http://www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf)

*d'étanchéité), quant à l'Industrie du verre, elle produit, le verre, fibres et laine de verre, verre technique de laboratoire, verre feuilleté, verre de laboratoire, verre d'éclairage, ampoule, verre optique, tube pour lampe, isolateurs.*

**- Industries des jouets et équipement de loisirs :** *jouets et matériels didactiques, mobiliers de jardins, équipements sportifs, équipements nautiques (planches à voile...)*

#### **Les Activités liées aux produits pétroliers et gaziers :**

*Distribution des produits pétroliers et gaziers*

**1-** *Station de service y compris le GPL/C.*

**2-** *Transport des carburants.*

**3-** *Distribution des carburants.*

**4-** *Conditionnement des GPL.*

**5-** *Production des bitumes.*

**6-** *Services liés aux activités de distribution (conversion de véhicules, maintenance des volucompteurs, sous-traitance).*

**7-** *Transformation des bitumes.*

**8-** *Récupération et recyclage des déchets industriels Solides et liquides : collecte et traitement des huiles Usagées, traitement des déchets domestiques (tirage et récupération), récupération verre, plastique, papier et ferrailles, valorisation des sous-produits Sidérurgiques et métallurgiques.*

**9-** *Industries diverses : fabrication d'instruments de chirurgie, fabrication d'auto incinérateurs (Fours et dépoussiéreurs), fabrication d'arroseurs pour l'irrigation, fabrication de produits abrasifs et de polissage, fabrication de monture de lunettes.*

#### **VI.1.1.9. Le tourisme via les d'infrastructures touristiques.**

Avec une position géographique stratégique et un relief montagneux très riche, notre aire d'étude (Grand-Annaba), offre un cadre agréable et favorable pour développer le secteur du tourisme.

Cependant, malgré tous les potentiels dont elle dispose, un certain retard dans ce secteur est constaté. Une baisse importante du nombre de touristes, à Annaba, a été enregistré, particulièrement en 2011 (**tableau 6**) où le nombre, de touristes étrangers, était considérablement bas par rapport au nombre de touristes algériens (**graphique 3**).

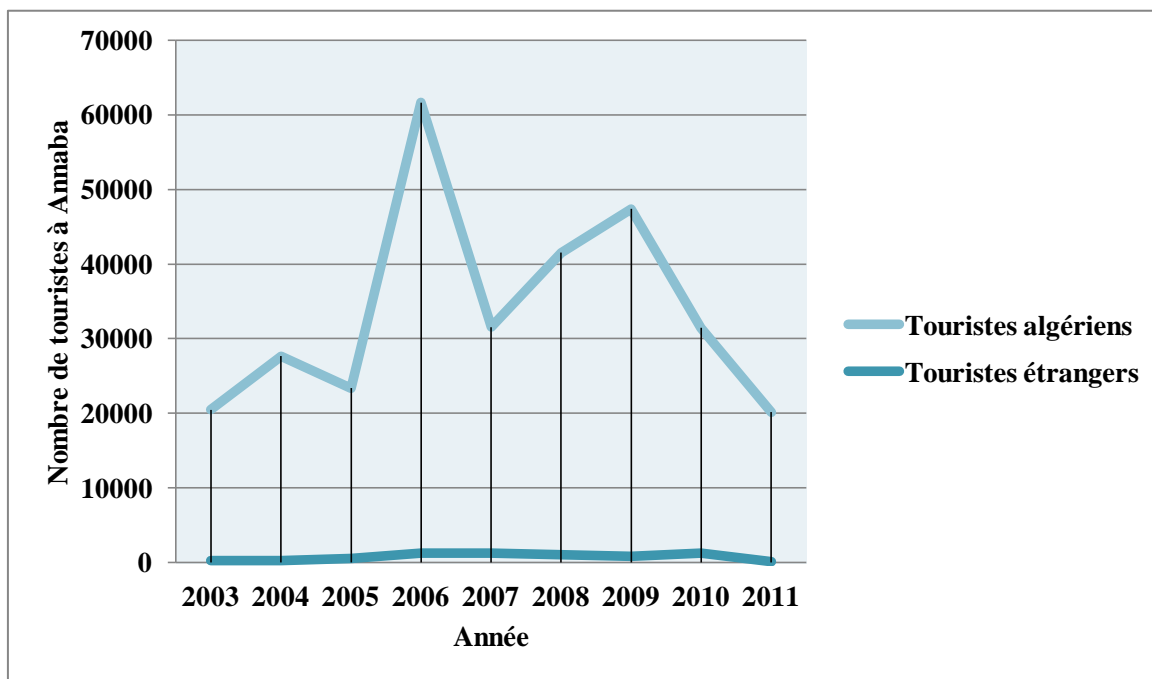
Pour se faire, le Grand-Annaba dispose d'infrastructures touristiques dont des hôtelières importantes qui recensent *13 hôtels classés, 30 autres non classés, 60 en voie d'achèvement, 20 restaurants classés, et 14 agences de voyage*<sup>1</sup>.

**Tableau 6:** Nombre de touristes à Annaba de 2003 jusqu'à 2011

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Nombre de touristes à Annaba (Algériens +étrangers)</b>	20483	27675	<b>23365</b>	<b>61652</b>	<b>31541</b>	<b>41509</b>	47370	31434	<b>20164</b>

(Source: Réalisé par l'auteur (Données: Direction du Tourisme et de l'Artisanat-Annaba).

**Graphique 3:** Nombre de touristes ( Algériens et étrangers ) à Annaba de 2003 à 2011



(Source: Réaliser par l'auteur (Données : Direction du Tourisme et de l'Artisanat-Annaba).

#### VI.1.1.10. L'artisanat : contexte social, culturel et économique.

Le périmètre d'étude dispose des matières premières indispensables pour le développement de l'activité artisanale. Cependant, le nombre d'artisans limité à 223 en 2007,

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 27 Août 2013 URL fr.wikipedia.org

n'est pas suffisant (**tableau 7**). Cette carence serait due au manque d'apprentissage et de formation dans ce créneau, pour développer ce secteur.

**Tableau 7:**Répartition des artisans par type

Activités	Nombre
Artisans traditionnels artistiques	42
Artisans de production de biens	43
Artisans de productions de services	138
<b>Total</b>	<b>223</b>

(Source: Groupement URBACO-EDR, 2007)

Nous soutenons aussi que plusieurs opportunités sont liées au développement de l'artisanat, à savoir<sup>1</sup>:

1. *La possibilité d'exploitation et de transformation du bois de forêts,*
2. *Celle de développer une véritable activité de poterie de tradition,*
3. *La possibilité de créer des ruelles artisanales dans la vieille ville,*
4. *La mise en place d'outils permettant l'obtention de microcrédits, alloués par la délégation de l'emploi des jeunes,*
5. *La création d'un village artisanal est déjà envisagée dans le cadre de la Z.E.T corniche d'Annaba.*

#### VI.1.1.11. L'Agriculture et l'élevage.

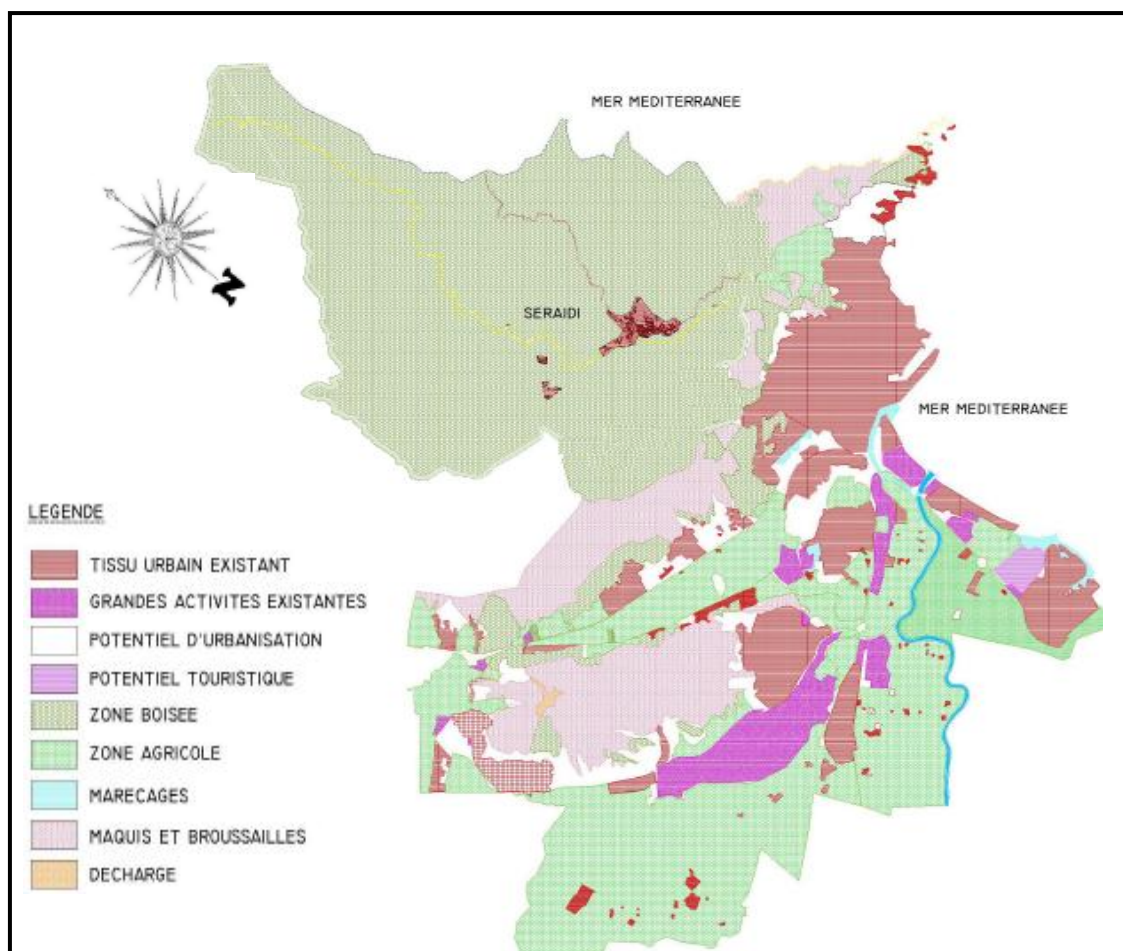
Le Grand-Annaba, avec ces grandes potentialités agricoles (**tableau 8**), est connu par la culture maraîchère, la tomate industrielle, les plantations d'oliviers, etc. (**figure 22**). En effet, l'agriculture contenant l'élevage, représente le secteur primaire de l'économie, ils est primordial pour le développement culinaire de toute ville qui se veut touristique.

<sup>1</sup> PDAU, « *Fiches techniques* », 2004, p. 248.

**Tableau 8:** Occupation des sols par commune

Communes	Occupation des sols ( ha )							
	Céréales	Légumes	Fourrage	Agrumes	C. mar.	Olives	C. indus.	Vigne
<b>Annaba</b>	–	–	–	<b>02</b>	<b>256</b>	<b>46</b>	–	<b>06</b>
<b>Séraïdi</b>	–	–	–	<b>01</b>	<b>280</b>	<b>19</b>	–	–
<b>El-Bouni</b>	<b>472</b>	–	<b>228</b>	<b>206</b>	<b>547</b>	<b>09</b>	<b>420</b>	<b>30</b>
<b>El-Hadjar</b>	<b>1600</b>	<b>20</b>	<b>950</b>	<b>181</b>	<b>299</b>	<b>14</b>	<b>933</b>	<b>127</b>
<b>Sidi-Amar</b>	<b>150</b>	<b>05</b>	<b>100</b>	<b>04</b>	<b>48</b>	<b>02</b>	<b>130</b>	<b>10</b>

(Source: Campagne agricole, 2004-2005)



**Figure 22:** Synthèse du milieu physique du Grand-Annaba  
(Source : Groupement URBACO-EDR, 2007)

L'aire d'étude bénéficie aussi de la présence de plusieurs ressources hydriques (**tableau 9**), un atout majeur pour l'irrigation des terres agricoles.



**Tableau 9:** Ouvrages hydro-agricoles

Désignation	Nombre	Capacité en ( m <sup>3</sup> )	Surface irriguée ( ha )
Périmètre de Bounamoussa	01	5.000.000	380
Retenues Colinéaires	83	2.510.000	1.043
Oueds et fils d'eau	09	3.450.000	1.003
Sondages et forages	69	1.280.000	495
Puits	611	1.760.000	835
Sources	–	170.000	72
<b>TOTAL</b>		<b>14.170.000</b>	<b>3.828</b>

(Source: Groupement URBACO-EDR, 2007)

Plusieurs opportunités sont liées au développement de l'agriculture, parmi lesquelles, la possibilité de créer de petites unités d'élevage d'ovins, lapins, poules, ..., dans les limites urbaines. Le périmètre du Grand-Annaba dispose d'un nombre important de zones agricoles et de bâtiments d'élevages (**tableau 10**), nécessaires au développement économique du périmètre d'étude.

**Tableau 10:** Bâtiments d'élevage

Désignation	Nombre	Surface en ( m <sup>2</sup> )	Capacité
Étables	516	94.400	23.600
Bergeries	17	12.400	6.000
Poulaillers de ponte	49	16.042	261.180
Poulaillers de chair	320	102.616	1.436.180
Ruches	12.000	–	–

Source: Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire/ Annuaire statistique, 2005

#### **VI.1.1.12. La pêche.**

Le Grand-Annaba, avec sa façade maritime qui s'étale sur 80 km de côtes, dispose d'une surface assez importante réservée à la pêche. Il est à noter que la mer méditerranée est pleine de variété de poisson et de crustacée, une richesse à rentabiliser.

Par ailleurs, malgré le fait que la pêche est plutôt artisanale et les bateaux sont généralement vieux et mal entretenus, le nombre total de sardiniers est de 114, le nombre total de petits métiers est de 449, et le nombre total de chalutiers est de 34<sup>1</sup>. Cependant, il y a toute une politique de pêche en Algérie pour promouvoir et développer ce secteur sensible. Il est contrôlé à l'échelle mondiale, du fait, que cette ressource est vitale pour certains pays.

Plusieurs possibilités d'investissement liées au développement de la pêche sont mises en place, à savoir<sup>2</sup> :

- 1- *Transformation et conditionnement des produits de pêche ;*
- 2- *Fabrication de matériel de pêche ;*
- 3- *Construction et rénovation des chalutiers ;*
- 4- *Aquaculture ;*
- 5- *Pisciculture.*

#### **VI.1.1.13. La Santé.**

Le périmètre du Grand-Annaba offre plusieurs structures et établissements de santé (public et privé), à savoir, hôpital Ibn Rochd, établissement hospitalier spécialisé d'EI-Bouni, établissement hospitalier spécialisé Errazi, établissement hospitalier spécialisé Séraïdi.

#### **VI.1.1.14. Education et formation : condition pour une mise en tourisme.**

Le Grand-Annaba dispose de plusieurs établissements scolaires avec un nombre suffisant d'enseignants, potentiels réels pour éduquer les générations futures. En ce qui concerne la formation, dispositif important pour la création d'emplois, elle encourage, non seulement, les jeunes qui ont eu un échec scolaire, mais elle aide aussi le stagiaire apprenti à trouver plus facilement du travail.

---

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II'* », Juin 2007, p. 165.

<sup>2</sup> R. NEDJAI, « *Wilaya de Annaba* », 2008, [En ligne] consulté le 19 Décembre 2012 URL [www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf](http://www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf)

Ainsi, *l'amélioration des compétences et des performances de la ressource humaine est d'une nécessité primordiale*<sup>1</sup>.

Pour réunir les conditions d'une véritable 'mise en tourisme' du Grand-Annaba, *la formation de la ressource humaine du secteur du tourisme représente, ainsi, l'un des axes majeurs de la stratégie adoptée par les pouvoirs publics, en vue d'assurer un meilleur encadrement pour le management et la gestion des activités touristiques. Elle constitue l'un des instruments clés de toute destination touristique*<sup>2</sup>.

#### **VI.1.1.15. Évaluation du développement du Grand Annaba : AFOM (outil stratégique).**

Le Grand-Annaba, dispose d'atouts majeurs pour son développement. Cependant, ces derniers restent encore à vérifier, dans un cadre de cohérence et d'équilibre entre les secteurs vecteurs de son développement (le tourisme via ses infrastructures, les transports, l'artisanat, la pêche, l'agriculture, la formation,...etc.).

De ce fait, nous allons essayer, à travers le modèle du diagnostic stratégique AFOM qui est une démarche stratégique du projet urbain, de réunir tous les éléments afin d'évaluer le tourisme, son essor de (durabilité), dans un contexte global (le Grand-Annaba).

Ainsi, dans le (**tableau 11**) nous confrontons (croisons) les atouts et les faiblesses pour une (analyse critique interne). Nous croisons aussi les opportunités (possibilités extérieurs positives) et les menaces (obstacles) pour une (analyse critique externe).....

**Tableau 11:** Atouts/Faiblesses. Opportunités/menaces

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
Une histoire riche et une position géographique privilégiée	Carences du marché de l'emploi
Vitalité de la population (population jeune : en âge d'activité)	Chômage et extension de la pauvreté, menaces pour la cohésion sociale
Une économie aux performances modestes	Fragilité écologique et environnementale
Potentialités naturelles variées	Déficit en terme d'image et d'attractivité
Forts liens d'appartenance aux lieux	Dysfonctionnements du transport urbain
Lieu très accueillant et chaleureux	Montée de l'insécurité urbaine et insuffisance

<sup>1</sup> Ministère du Tourisme et de l'Artisanat, « *La Carte de la Formation du Secteur du Tourisme* », Septembre 2011.

<sup>2</sup> Idem.

	de services de sûreté et de sécurité : cette recrudescence de chômage élevé des jeunes avec le manque de formations adaptées aux besoins réels poussent de nombreux jeunes à la débrouillardise par la violence, le banditisme et la délinquance (consommation de stupéfiants, le vol d'objets divers, le vol à main armée, ...etc.)
Réseau viaire satisfaisant	Absence de concertation
Projets structurants ambitieux (viaduc, tramway, ...)	Peu d'optimisation des richesses
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
Assurer la requalification de la ville et la mise à niveau de ses infrastructures	Peu d'activités économiques et professionnelles pour les jeunes sur le territoire
Promouvoir un développement humain durable	La pauvreté
Enraciner les pratiques de la bonne gouvernance locale	L'étalement urbain (urbanisation anarchique et un développement urbain non maîtrisé), une menace pour le patrimoine naturel et agricole
Rendre l'économie locale diversifiée, compétitive et créatrice de richesse	Problèmes sur le plan écologique (pollutions urbaines divers : déchets, pollutions sonores et atmosphériques)
Renforcer les activités liées au domaine de la gestion et revitaliser l'activité touristique	Dégradation du cadre de vie et de la santé

(Source : Réaliser par l'auteur)

La qualité de vie dans n'importe quelle ville se traduit par la qualité des services qu'elle offre en matière de transport, de services publics, d'environnement, c'est ce que nous devons vérifier.

### **VI.1.2. la ville d'Annaba : un contexte dans une échelle locale / (Où sommes-nous ?)**

La ville d'Annaba, avec sa position stratégique (ouverte sur la méditerranée et l'Europe) est une destination touristique nationale et internationale. Elle est, également, un espace riche en histoire (cf. chapitre IV, p. 97).

L'opulence de son histoire a permis à la ville d'Annaba de former de façon cumulative et en plusieurs phases un patrimoine historique et culturel qui constitue aujourd'hui une ressource pour son développement. Annaba est, aussi, une ville qui dispose d'un potentiel considérable de main d'œuvre en âge d'activité (cf. chapitre IV, p. 110).

Cependant, malgré son potentiel humain, des manques dans le marché de l'emploi se font ressentir. *La progression des besoins sociaux induite par la croissance démographique associée à une urbanisation non maîtrisée et une économie locale aux capacités d'intégration limitées a généré les phénomènes de chômage, de pauvreté, de précarité et de marginalisation sociale<sup>1</sup>. L'extension de la pauvreté, se localisant principalement dans les quartiers périphériques et les tissus anciens, s'est traduite par un relâchement voire même une rupture dans la chaîne de la cohésion sociale.* Pourtant, la cohésion sociale est considérée comme axe structurant du développement humain durable.

A cette dernière viennent s'ajouter la dégradation et la détérioration du cadre de vie, de l'environnement et des ressources naturelles, historiques et culturelles de la ville d'Annaba.

#### **VI.1.2.1. L'Environnement.**

En effet, une importante pollution, liée à la non maîtrise de l'assainissement liquide suite aux déversements d'eaux usées (domestiques et industrielles) non traitées dans le milieu naturel (l'oued de Seybouse), constitue un véritable danger pour les populations locales.

A cela viennent s'ajouter la dégradation flagrante et observable du cadre de vie par l'accumulation des ordures en milieu urbain et le déficit en espaces verts (cf. chapitre 5, p. 128). Toutes ces dégradations diverses de l'urbain préoccupent tout citoyen de la ville d'Annaba puisque ces dernières portent préjudice à leur cadre de vie.

---

<sup>1</sup> Mohammed ABDOUN, « Plan de Développement Economique et Social ( PDES ) de la ville de Tétouan », Forum Urbain-Maroc, Décembre 2005.

### VI.1.2.3. La participation citoyenne.

*La participation des habitants aux projets les concernant permet de mieux les ajuster aux besoins et d'en assurer une meilleure gestion<sup>1</sup>.* Par conséquent, dorénavant, il est essentiel de faire participer le citoyen dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de développement. Ainsi, adopter la démarche du projet urbain, qui est synonyme de bonne gouvernance et de concertation, est devenu nécessaire.

### VI.1.2.4. La mobilité urbaine.

Hormis le fait que l'environnement de la ville d'Annaba se dégrade de jour en jour, un autre problème en relation avec le transport infecte le quotidien des habitants. En effet, aussi bien le transport collectif intra-urbain que l'interurbain, à Annaba, se caractérise, généralement, par une congestion récurrente (**cf. chapitre IV, p. 108**) à l'heure de pointe sur les carrefours, les entrées et sorties de la ville. Cette congestion est causée par les conflits véhicules et piétons et entre les modes de transport même.

Aussi, compte tenu du caractère saisonnier de l'activité touristique, la circulation est également difficile pendant la période estivale. D'autres problèmes figurent, encore, à savoir la vétusté des véhicules ou l'état de la voirie.

Tous ces dysfonctionnements peuvent faire perdre à la ville d'Annaba ce qui lui reste de son statut comme métropole régionale au profit d'autres villes nationales de l'intérieur comme Constantine.

Ainsi, compte tenu de la beauté de ses paysages naturels, de sa faune et de sa flore remarquables, Annaba pourrait présenter un espace de prestige et de choix durant l'été afin d'attirer des touristes de plus en plus nombreux pour le tourisme balnéaire. Par ailleurs, pour limiter les impacts néfastes d'une fréquentation touristique incontrôlée, développer un tourisme (... , urbain ou non urbain, d'affaire, patrimonial, ..) plus respectueux de l'environnement et des populations locales s'avère indispensable pour la ville d'Annaba.

La seconde étape sert à déterminer ce que deviendra la ville d'Annaba si les tendances observées dans le diagnostic se maintiennent (scénario tendanciel).

---

<sup>1</sup> JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 octobre 2010, p. 82.

## VI.2. Scénario tendanciel : l'inacceptable (Où allons-nous?)

Nous revenons au contexte global dans lequel nous vérifions (où va la ville) d'Annaba, par un scénario baptisé l'inacceptable ; *ce scénario voit s'additionner les difficultés sans que se mettent en place les solutions déjà élaborées et pensées au niveau de la Wilaya ou de l'APC<sup>1</sup>*. Par ailleurs, ce scénario, qui ne prend pas en compte les initiatives déjà soulevées par les citoyens et concertées, ensuite prises par les pouvoirs publics, doit être considéré comme un repoussoir, du fait qu'il n'envisage que le pire.

Par ce scénario, nous répertorions donc ce qui peut arrivé de fâcheux et désastreux dans le périmètre du Grand-Annaba (**figure 23**) :



**Figure 23:** Scénario tendanciel, (Source : Réalisée par l'auteur)

<sup>1</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, p. 265.

- La difficulté démographique par l'arrivée de populations nouvelles qui s'installent comme elles peuvent, là où le terrain, trop accidenté, semble disponible ;
- Le manque de coordination entre les différentes communes du groupement dont les conséquences pèsent lourdement sur l'efficacité de certains services publics – voiries, eau, assainissement.... ;
- Les logements construits se juxtaposent selon un plan d'urbanisme mais sans que pour autant les conditions d'un habitat de qualité soient réunies : absence d'espaces d'accompagnement en espaces verts et bleus, espaces publics ;
- Faiblesse des moyens de transports collectifs mis à disposition ;
- La circulation continue de se scléroser, aux limites de la congestion ;
- Insuffisance des emplois créés par rapport à la population et donc accroissement du taux d'inactivité, véritable indicateur significatif des problèmes liés à la création d'emplois ;
- Développement consécutif d'une économie parallèle qui gangrène la croissance souhaitable ;
- La dégradation du patrimoine bâti ;
- L'activité du port perd relativement du terrain par rapport à ses concurrents ;
- Ce port reste comme extérieur à une ville qu'il devrait pourtant contribuer à animer et à rendre plus attrayante.

### **VI.3. Scénario volontariste (Où voulons-nous aller?).**

La troisième étape constitue le cœur de la démarche. Nous essayerons d'établir un scénario pour montrer ce que la ville d'Annaba pourrait être dans le cas où tous ses handicaps sont traités tout en répondant aux besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures (scénario volontariste). C'est une vision prospective fondée sur la méthode d'enquête, évaluée par l'outil stratégique AFOM.

Ce scénario prend en compte les décisions prises par les pouvoirs publics (**cf. chapitre V, pp. 143-157**) et prend, ainsi, en considération l'existence des projets structurants, en voie de lancement ou en cours. Parmi ces projets (**figure 24**), à l'étude ou en cours, nous citons :

- Le tramway ;
- Le viaduc ;
- Les tunnels ;
- Les téléphériques.





**Figure 24:** Projets structurants à l'étude ou en cours (scénario volontariste)  
(Source : Réalisée par l'auteur)

Les résultats du questionnaire, outil de la méthode d'enquête demeurent insuffisants, pour la validation de l'hypothèse, la fiabilité de la démarche et du diagnostic, nous optons à ça juxtaposition à l'outil stratégique AFOM

### VI.3.1. Les projets structurants (le questionnaire).

L'évaluation de l'impact des projets structurants: social, économique, environnemental ainsi que paysager sur l'image de la ville d'Annaba, a été faite selon les réactions des différentes parties interrogées ou interviewées à l'encontre de ces projets structurants.

Pour collecter les différents avis de toutes les catégories de la population, les questionnaires ont été répartis comme suit :

1. Le premier questionnaire (**Annexe 4**) : a été orienté essentiellement vers les citoyens qui résident : au centre-ville ( 50% ) et hors centre ville ( 50% ) mais cela reste dans le périmètre du Grand-Annaba
2. Le second questionnaire a été destiné aux architectes et urbanistes (B.E.T.) (**Annexe 5**).
3. Le troisième questionnaire (**Annexe 5**) : a été dirigé vers les responsables des organismes suivants : Direction des Travaux Publics (DTP), URBACO, la DUC, Direction de l'Artisanat et du tourisme.

Les résultats après collecte des questionnaires étaient ahurissants:

1. Questionnaires des citoyens répondus à 100 %.
2. Questionnaires des architectes et urbanistes répondus à 60 %
3. Questionnaires des responsables répondus à 0 %. Déjà, là, nous pouvons avancer que l'information, clé de réussite de tout projet, se révèle absente.

Plusieurs remarques ont été enregistrées ; à savoir, l'absence de réponses auprès des responsables et cela malgré le long délais qu'il leur a été accordé pour émettre leurs réponses, le mauvais accueil de la majorité des responsables et leur refus de prendre les questionnaires.

A cet effet, nos résultats sont tirés après une superposition des réponses de la population, des architectes et des urbanistes. Notre évaluation était portée sur : les projets structurants du Grand-Annaba et sur l'amélioration du cadre de vie des populations et des touristes.

Concernant les projets de transport 97% des personnes ont répondu favorablement sur l'influence, à long terme, des projets structurants sur la mobilité.

La population est aussi pour l'amélioration des conditions de vie et également pour développer un tourisme durable à Annaba.

Ainsi, en nous basant sur le questionnaire, les projets structurants, en voie de lancement ou en cours, auront comme impacts :

- Sociaux : l'amélioration de la qualité de mobilité et par conséquent le renforcement des liens sociaux entre les citoyens, moins de stress des citoyens, causé habituellement par l'encombrement, moins d'accidents ;
- Economiques : l'accès à l'emploi et la diversité des services et équipements ;
- Environnementaux : la modernisation des moyens de transports et par conséquent l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores ;
- Paysagers : une ville plus moderne.
- Touristiques : l'augmentation du nombre des visiteurs.

Néanmoins, tous ces points positifs n'empêchent pas de tirer des remarques critiques présentées par les personnes interrogées :

- Un manque de participation citoyenne et très peu de transparence pour ces projets ;
- Un énorme retard dans la réalisation de certains projets ( le tramway ).

Par ailleurs, la réalisation de tous ces projets structurants engendrera, sans doute, une profonde mutation dans le domaine social, économique, environnemental et paysager.

En effet, ces projets structurants, à la hauteur des ambitions d'une métropole qui veut reconquérir son statut de leadership, représentent un pari sur l'avenir du Gand-Annaba. La grande question maintenant c'est de les faire réussir. Pour atteindre cet objectif, l'élaboration d'une vision prospective, en termes d'impacts directs et indirectes et en termes d'opportunités et de menaces, est primordiale. A cet effet, la méthode d'AFOM, est idéale pour étudier chacun de ces projets structurants.

### VI.3.1.1. Le Tramway.

#### Confrontation des atouts/ faiblesses et opportunités/ menaces dans le (tableau 12)

**Tableau 12:** Atouts/Faiblesses

Atouts	Faiblesses
-L'amélioration de la propreté, l'hygiène, la santé, la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores ; -L'amélioration du maillage du réseau urbain.	-Un projet qui est toujours en attente ; -Absence de la participation citoyenne.
Opportunités	Menaces
-Favoriser l'accès à l'emploi, services et équipements ; -La redynamisation des activités et des commerces à leur niveau, (ce tramway, nommé « désir » et qui est une nouveauté pour la ville d'Annaba, va favoriser les investissements dans les divers domaines : commerce de luxe, hôtels, industries,	-Risque de détérioration par manque de civisme ; -Risque d'être un lieu de délinquance juvénile (l'apparition de petits gangs de jeunes qui se spécialisent dans le vol à arme blanche). - Risque de ne pas faire la cohérence de la ville ( cf. chapitre III, pp. 65-66) ; - Risque de le réaliser au détriment de certains

des nouvelles technologies (informatique et télécommunication)); -L'apport d'un mobilier urbain nouveau ; -Une facilité dans les déplacements pour les habitants bônois ; -Améliorer la qualité de transport urbain en vue d'améliorer la qualité de vie et de l'espace urbain .	éléments qui font l'identité de la ville, ou en rasant tous les espaces verts.
---	--

(Source : Réaliser par l'auteur)

Ainsi, ce projet structurant (le tramway) va surement avoir des impacts positifs/négatifs sur l'économie, le social et l'environnement du Grand-Annaba :

#### **VI.3.1.1.1. Impacts socio-économiques.**

La réalisation d'un tramway à Annaba engendrera des retombées économiques considérables. En effet, ce projet structurant va, sans doute, créer plusieurs postes d'emplois et va, de ce fait, absorber une partie importante du taux de chômage dans la ville. Cet espace socioéconomique attractif pour l'investissement va aussi redynamiser divers domaines à savoir le commerce et surtout le tourisme.

Incontestable moyen social et instant d'une grande convivialité communautaire, le passage du tramway génèrera quotidiennement des lieux de rencontre et d'épanouissement de la collectivité. Ainsi, l'arrivée du tramway à Annaba va produire de nouvelles formes d'usage des transports en commun et de nouvelles formes de sociabilités.

#### **VI.3.1.1.2. Impacts environnementaux.**

Les infrastructures de transport sont, le plus souvent, source de nombreuses répercussions négatives sur le milieu naturel (Pollution). Heureusement que le tramway, transport sur rail, est, plus au moins, moins nuisible à l'environnement.

**VI.3.1.2. Les viaducs.****Confrontation des atouts/faiblesses et opportunités/menaces dans le (tableau 13)****Tableau 13:** Atouts/Faiblesses

Atouts	Faiblesses
-Amélioration de la fluidité du trafic urbain de la ville ; -Incitation au développement économique, par la création de l'emploi.	- L'absence d'une assise de concertation et de participation citoyenne,
Opportunités	Menaces
-une œuvre d'envergure pour entamer un tournant qualitatif dans le domaine des grandes réalisations de l'Algérie moderne ; -Modernisation d'Annaba pour lui asseoir son statut de métropole ; -Fluidité de la circulation, gain du temps/argent, épanouissement du tourisme ; -La redynamisation de l'économie locale et régionale par l'absorption du chômage.	-Risque de détérioration par manque d'entretien.

(Source : Réaliser par l'auteur)

Comme le tramway, la réalisation des viaducs vont, sûrement, eux aussi, avoir des impacts positifs/négatifs sur l'économie, le social et l'environnement du Grand-Annaba :

**VI.3.1.2.1. Impacts socio-économiques.**

Bien que la réalisation et l'entretien d'un viaduc soient financièrement très lourds, néanmoins cet ouvrage d'art assurera au Grand-Annaba sa modernisation.

Cependant, renouveler l'image de la ville ne se résume pas, seulement, par le lancement d'importants projets, mais les enjeux supposent à la fois d'améliorer la qualité de vie, respecter le cadre bâti existant et de sauvegarder le patrimoine. Parmi les impacts attendus par la réalisation des viaducs, le raccourciront du temps de déplacement, ce qui amènera à gagner en temps, en argent, en patience et surtout en bien être, ainsi qu'une amélioration des conditions de vie ...etc.

### VI.3.1.2.2. Impacts environnementaux.

Symbole de gigantisme et de prestige, le viaduc, s'impose dans le paysage urbain. La réalisation des viaducs vont, par conséquent, donner à Annaba un cachet particulier et une certaine touche de modernisation aux paysages urbains.

### VI.3.1.3. Les tunnels.

#### Confrontation des atouts/ faiblesses et opportunités/ menaces dans le (tableau 14)

Tableau 14: Atouts/Faiblesses

Atouts	Faiblesses
-Décongestion de la ville qui commence à donner des signes d'étouffement ; -Une circulation plus fluide au niveau du rond-point du Pont-Blanc.	- Travaux difficiles à réaliser dans cet endroit fréquenté quotidiennement par les automobilistes.
Opportunités	Menaces
-Fluidité de la circulation ; -La redynamisation de l'économie	-Risque de détérioration par manque d'entretien ; -Risque d'inondation.

(Source : Réaliser par l'auteur)

#### VI.3.1.3.1. Impacts socio-économiques.

Sur le plan de la circulation et du transport, les tunnels ont un impact direct sur la fluidité du trafic routier. Sur le plan économique, la mise en œuvre de ces tunnels conditionnera l'embauche de plusieurs employés. Ces derniers auront alors participé à la création d'emplois.

#### VI.3.1.3.2. Impacts environnementaux.

Les tunnels, solution adaptée jusqu'ici aux problèmes de circulation en réduisant les points noirs par leur mise en place, n'affectent pas l'environnement.

**VI.3.1.4. Le téléphérique.****Confrontation des atouts/ faiblesses et opportunités/ menaces dans le (tableau 15)****Tableau 15:** Atouts/Faiblesses

Atouts	Faiblesses
-Décongestion de la commune de Séraïdi ; -La diminution des afflues de voitures ; -Un moyen de transport doux avec un bon aspect visuel.	-La difficulté de sa mise en place.
Opportunités	Menaces
-Redynamisation des activités et des commerces au niveau des stations et la valorisation immobilière et foncière des propriétés riveraines, - Epanouissement du tourisme .	-Risque de détérioration par manque de civisme ; -Risque de pannes techniques.

(Source : Réaliser par l'auteur)

**VI.3.1.4.1.Impacts socio-économiques.**

En plus de leurs aspect attrayant, le téléphérique va régler les problèmes de transport de la population et vont aussi absorber le têt de chômage par la création d'emploi.

**VI.3.1.4.2. Impacts environnementaux.**

Les téléphériques, censés diminuer la quantité de véhicules de transports et épouser la forme du terrain, sont des moyens de transport propres et doux pour l'environnement.

Ainsi, nous nous arrêtons pour la validation de l'hypothèse et pour répondre à la question initiale qui anime notre sujet : « *La ville d'Annaba en mouvement urbain, quel constat, quels atouts pour un tourisme durable ?* ». Après toutes les investigations, nous confirmons l'hypothèse : « *Le tourisme durable à Annaba est entravé par une mauvaise gestion urbaine conjuguée à un processus de mouvement urbain anarchique* ». Dans la démarche du projet urbain, nous essayerons aussi au cours de la quatrième étape, de répondre à la question du *comment atteindre ce que nous souhaitons* par un scénario de synthèse. C'est une feuille de route pour une amélioration perspicace du cadre et de la qualité de vie.

#### **VI.4. Vers un tourisme durable à Annaba: vision d'avenir par un changement de cap.**

Selon Yves Bouvier la prospective peut être définie comme étant *l'élaboration d'un scénario probable du futur à long terme. L'objectif est de prendre conscience des enjeux d'avenir et donc d'agir dans le présent afin de les influencer favorablement*<sup>1</sup>.

Comme le développement durable, avant d'être une méthode ou une discipline, la prospective est une attitude. *C'est-à-dire que l'objectif doit ici précéder le substantif. Le sens de « prospective » est évident. Formé de la même manière que « rétrospective ». Ce mot s'oppose à lui pour signifier que nous regardons en avant (voir loin) et non plus en arrière. Une étude rétrospective se tourne vers le passé, une recherche prospective vers l'avenir... L'attitude prospective ne nous tourne pas seulement vers l'avenir. Il faut ajouter qu'elle nous fait regarder au loin ... la prospective est ainsi essentiellement l'étude de l'avenir lointain*<sup>2</sup>. Cependant, la prospective n'a pas que pour finalité de prédire l'avenir mais, aussi, d'aider à le construire<sup>3</sup>.

Contrairement au scénario tendanciel et au scénario volontariste, le scénario de synthèse prend en compte et traite, à la fois globalement et efficacement, les quatre dimensions, social, économique, environnemental et enfin la gouvernance. Ce scénario fixe, d'une manière cohérente, une stratégie et des plans d'actions pour préparer l'avenir d'Annaba dans un contexte global.

##### **VI.4.1. La création d'emplois par un développement économique à caractère durable.**

Le Grand-Annaba, avec ses complexes industriels, représente l'un des poumons économiques de l'Est algériens, mais son importance n'exclue pas que cette industrie est polluante. A cet effet, la préparation d'un avenir durable du Grand-Annaba conduit à:

- Faire d'Annaba, un exemple de ville industrielle diversifiée (la création d'entreprises variées, moins polluantes : entreprises d'entretien voirie, pépinière, etc. ) ;
- Favoriser un tourisme compétitif et professionnel (assurer un accueil et un service professionnels, développer un tourisme d'affaire, balnéaire, de santé, et de nature, etc., modernisation de l'infrastructure hôtellerie, création de pôles technologiques et d'affaires dans différentes parties de la ville ) ;

<sup>1</sup> Yves BOUVIER, « Une histoire de la prospective », Université de la Sorbonne-Paris IV.

<sup>2</sup> Gaston BERGER, « L'attitude prospective », 1967.

<sup>3</sup> Mohammed ABDOUH, « Plan de Développement Economique et Social ( PDES ) de la ville de Tétouan », Forum Urbain-Maroc, Décembre 2005.



- Renforcer un artisanat traditionnel (accroître les possibilités de formation des futurs artisans, mettre en place des dispositifs d'aide à la création d'entreprises artisanales, créer des galeries artisanales dans la vieille ville) ;
- Valoriser les arts et la culture dans la ville (arts culinaires, musique, etc.) ;
- Redéployer les activités liées à l'agriculture (protéger les terres agricoles de l'étalement urbain, soutenir et aider les agriculteurs financièrement) ;
- Utiliser l'université au service du renforcement de l'économie, (améliorer l'encadrement dans le marketing, le management et dans d'autres spécialités susceptibles d'aider et de gérer les entreprises nouvellement créées).

#### **VI.4.2. Restaurer la qualité de la ville.**

Toute ville attractive et dynamique est une ville propre et surtout de qualité. Cependant, le Grand-Annaba, malgré tous ses atouts considérables, a connu un éclatement mal maîtrisé suite à un développement démographique rapide et à une implantation industrielle massive. De ce fait, dans une vision planifiée du Grand-Annaba, il faut :

- Opter pour une urbanisation raisonnée et planifiée et également remédier aux dysfonctionnements de la ville (l'éradication des bidons villes, maîtriser le développement des activités commerciales dévoreuses d'espace, la protection des espaces naturels contre l'étalement urbain, réorganisation des espaces au travers d'une politique de renouvellement urbain) ;
- Améliorer les infrastructures de communication et les déplacements et surtout mettre en place un plan de circulation global ;
- Développer un programme de gestion des déchets (gérer les déchets de façon plus rationnelle, sensibiliser et inciter les citoyens au tri sélectif et les encourager à réduire le gaspillage, former des agents de nettoyage, augmenter le taux de recyclage et la mise en place de filières adaptées) ;
- Conserver et préserver le patrimoine matériel et immatériel.

#### **VI.4.3. Améliorer la qualité de vie.**

L'amélioration du bien-être général et de la qualité du cadre de vie implique le renforcement des conditions matérielles, économiques et sociales de la ville (remettre à niveau la qualité des services publics ou privés, entretenir les quartiers, atteindre un haut niveau de qualité du paysage urbain, des espaces publics, de circulation et d'accessibilité, penser à

l'insécurité urbaine et au chômage, respecter la ville dans son identité historique par la valorisation de ses éléments patrimoniaux).

#### **VI.4.3.1. Mise en valeur de l'Environnement et paysage.**

Préserver les ressources naturelles qui sont limitées et réduire les pollutions sont non seulement une priorité locale mais aussi mondiale. Par ailleurs, dans un esprit de développement durable, il faut :

- Préserver et mettre en valeur les ressources naturelles (protéger les terres agricoles, les forêts et le littoral, valoriser les paysages qui font l'identité de la ville : berges, ...etc.) ;
- Gérer les déchets et les pollutions industrielles (traiter les ordures ménagères et les eaux usées, réduire les pollutions industrielles, valoriser les déchets en développant le tri sélectif, augmenter les capacités de récupération et de recyclage, achever les plans de gestion intégrée des déchets, former des techniciens, respecter les horaires de dépôts et de ramassage des déchets, éradiquer les décharges sauvages, normaliser l'emballage des déchets (sachets)) ;
- Prendre en compte des risques naturels majeurs (la lutte contre les inondations, Instaurer un dialogue avec les industriels) ;
- Renforcer le mode de transport en site propre : améliore les mobilités en réduisant les encombrements et accroissant la vitesse de déplacement ; mais il apporte aussi un confort manifeste, avec un respect de l'environnement inégalable.

#### **VI.4.4. Dynamiser le rôle d'Annaba comme métropole.**

Comment la Ville d'Annaba peut-elle mieux jouer son rôle de métropole et ainsi rayonner à l'International ? *Une ville, c'est d'abord des responsabilités et des compétences*<sup>1</sup>. La Ville d'Annaba a deux missions : la mission « ville » et la mission « métropole ».

*« La mission ville, c'est la prestation de services aux citoyens, et la mission métropole, c'est le rayonnement à l'international. Pour que la Ville fonctionne bien, elle doit être gouvernée de façon efficace et cohérente. C'est-à-dire qu'elle doit bien gérer son rôle et ses missions. [...] Une métropole se définit à la fois par sa population (au moins 1 million d'habitants), son rayonnement international, son environnement et ses infrastructures. Ce qui différencie une métropole, c'est sa capacité de rayonnement, cette visibilité internationale qui lui permet*

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 25 Septembre 2013 URL <http://www.equipedeniscodeerre.com/2013/06/19/la-gouvernance/>

*d'attirer des investissements étrangers sur son territoire et dans sa région métropolitaine. C'est ce rôle de pôle économique qui conditionne la structure sociale, économique, politique et culturelle de la ville »<sup>1</sup>. Par ailleurs, il faut chercher de meilleures pratiques de gestion et renforcer les synergies qui existent avec les villes voisines afin de rendre la ville d'Annaba plus dynamique, plus performante et surtout plus cohérente.*

Ainsi, le Grand-Annaba, en tant que métropole de l'Est Algérien, doit bénéficier d'une image qui soit à la hauteur de ses ambitions et doit également assurer de meilleures liaisons avec les villes voisines, situées dans la zone d'influence<sup>2</sup> (améliorer les performances des réseaux routiers et ferrés qui assurent la liaison entre Annaba et Constantine, Skikda, Souk-Ahras, Tébessa, etc., moderniser le port et l'aéroport qui constituent des portes d'entrée régionales mais aussi internationales).

#### **VI.4.5. Sensibiliser, former et concerter les acteurs de la ville pour agir ensemble.**

Développer une bonne gouvernance (promouvoir une démocratie participative et une meilleure coopération entre les pouvoirs publics et les citoyens, instaurer un dialogue, une transparence et une concertation avec l'ensemble des acteurs de la ville et tout particulièrement avec la population).

#### **VI.4.6. Planifier le tourisme, démarche indispensable pour se conduire à la durabilité.**

*Faire du tourisme l'objet d'une politique impliquant l'ensemble des acteurs de la ville traduit la volonté d'en faire une activité gérée et planifiée. Déterminer les enjeux, objectifs et moyens d'y parvenir permet par ailleurs de mieux connaître les atouts et faiblesses de l'offre de la ville, et permet de déterminer des axes stratégiques et des plans d'actions pertinents capables d'influer sur son développement. L'élaboration d'une telle politique et des stratégies qui en découlent est une démarche longue et difficile, toutefois sans elle il apparaît difficile de se diriger vers un tourisme soutenable<sup>3</sup>. A cet effet, planifier le tourisme est indispensable pour permettre la viabilité du tourisme, à long terme, à Annaba.*

---

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 25 Septembre 2013 URL <http://www.equipedeniscoderre.com/2013/06/19/la-gouvernance/>

<sup>2</sup> Le périmètre d'influence incorpore l'isochrone à 1h, l'isochrone à 1h 30

<sup>3</sup> Laura BERTELOOT, « Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ? Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir », Université de Toulouse le Mirail, 2007, p. 89.

#### **VI.4.7. Assurer le suivi, l'évaluation dans une politique de développement durable urbain.**

Le développement durable doit être au cœur des projets d'avenir et des outils de suivi et d'évaluation doivent être mis en place pour rendre la démarche et la politique du développement durable efficiente et durable.

Cependant, repérer et scénariser les stratégies et les actions, avec un intérêt collectif en assurant une bonne transparence, s'appuient sur des consensus d'actions avec les différentes catégories d'acteurs. Cette articulation entre les différents agents et acteurs, ce fait, jusqu'à maintenant, en Algérie de manière aléatoire et avec une non-concordance avec la réalité incontournable des processus de production urbaine. De ce fait, cette situation, complexe, pourra, même, créer un blocage sur l'opportunité de l'action interdisant ainsi toute émergence d'un projet partagé.

#### **Conclusion.**

Le projet urbain, en tant que démarche en opposition à la planification déterministe et à l'intervention directe et contraignante, est une approche qui se matérialise particulièrement par la prévision de plusieurs scénarios. En effet, cette démarche revêt un caractère prospectif, exercice qui s'inscrit dans la durée et qui demeure très difficile. Parmi les avantages de l'approche de scénarios, outils de la stratégie et du management, est celle du balayage du champ des possibles et la diminution de l'incertitude. Dans ce chapitre, trois types de scénarios ont été établis à savoir:

- Le scénario tendanciel, qui présente ce qui se passerait si rien n'ait mis en œuvre :

Dans le 1<sup>er</sup> scénario, nous avons procédé à l'éclaircissement du contexte « d'Annaba », afin de répondre à la question : Où sommes-nous présentement? Mais la ville d'Annaba est définie dans un contexte global (le Grand Annaba). c'est une application de la formule qui a été employée en 1972 lors du premier sommet sur l'environnement par René DUBOS : « *penser global / agir local* », suite aux préoccupations environnementales d'où l'émergence du développement durable. Cependant, l'évaluation du développement du Grand Annaba, nous l'avons estimé à l'aide de l'outil stratégique AFOM.

- Le scénario volontariste, qui intègre l'ensemble des projets déjà en cours d'étude ou de réalisation. Nous avons testé ces projets structurants par l'enquête et AFOM afin de répondre à la question : (Où voulons-nous aller?).

- Le scénario de synthèse, qui représente la juxtaposition des deux scénarios précédents.

Dans les limites de nos prérogatives, au cours de la quatrième étape, sur la base du diagnostic partagé, nous esquissons une feuille de route qui cernerait les axes d'intervention, les stratégies et les actions à entreprendre pour parvenir à la réalisation du devenir prometteur de la ville d'Annaba.

En guise de conclusion, le développement d'un tourisme durable à Annaba passe par l'amélioration durable à une échelle globale, celle du grands Annaba, et ce dans tous les secteurs, ainsi que la gestion du mouvement urbain et de la qualité urbaine de la ville de Bône.

### **Conclusion de la deuxième partie.**

L'intervention sur un territoire voir un morceau de territoire (le Grand Annaba), à l'épreuve du mouvement urbain, pour un projet urbain de tourisme durable, présente une certaine complexité.

En effet, cette dernière réside dans le fait que pour cerner un tel phénomène d'une telle ampleur et qui est en perpétuelle transformation (mouvement urbain) sur un territoire et un périmètre donné, il faut d'abord appréhender, de façon globale, ce dernier sur toutes ses facettes à savoir le contexte social, économique et spatial.

Relevés par de nombreux constats, la ville d'Annaba, dispose de grandes potentialités touristiques qui lui permettent d'enclencher un développement durable en amant de l'activité touristique. C'est un espace riche d'enjeux mais aussi de conflits, à travers la présence d'un grand nombre de problèmes physiques et spatiales (ce nouveau régime d'urbanisation, caractérisé par la transformation et le mouvement urbain, qui se met progressivement en place, générant des hétérogénéités et des déconnexions spatiales), économiques (dégradation d'un grand nombre d'activités liés au tourisme durable, à savoir, l'agriculture, le commerces, les déplacements, etc.), sociales (ségrégation), environnementaux (pollution) et politiques (gestion peu stratégique et peu efficace, la rigidité des instruments d'urbanismes réglementaires, etc.)

Les différents Schémas d'aménagement du Territoire et les instruments d'urbanisme, utilisés en Algérie, se sont, pour la plupart, révélés peu efficaces et ce pour plusieurs raisons, à savoir, des schémas d'aménagement longs à élaborer et lourds à mettre en œuvre, ils ont été rapidement dépassés par les dynamiques qui étaient à l'œuvre sur les territoires, ils ont été construits de façon standardisée,

Ils se sont également révélés trop rigides pour pouvoir s'adapter aux spécificités des différents territoires et de leurs dynamiques de développement.

Ainsi, ces schémas et outils d'urbanisme se sont divulgués obsolètes, sectoriels, superficiels, restrictifs, instables, illisibles, très limités, contraignants et imposable.

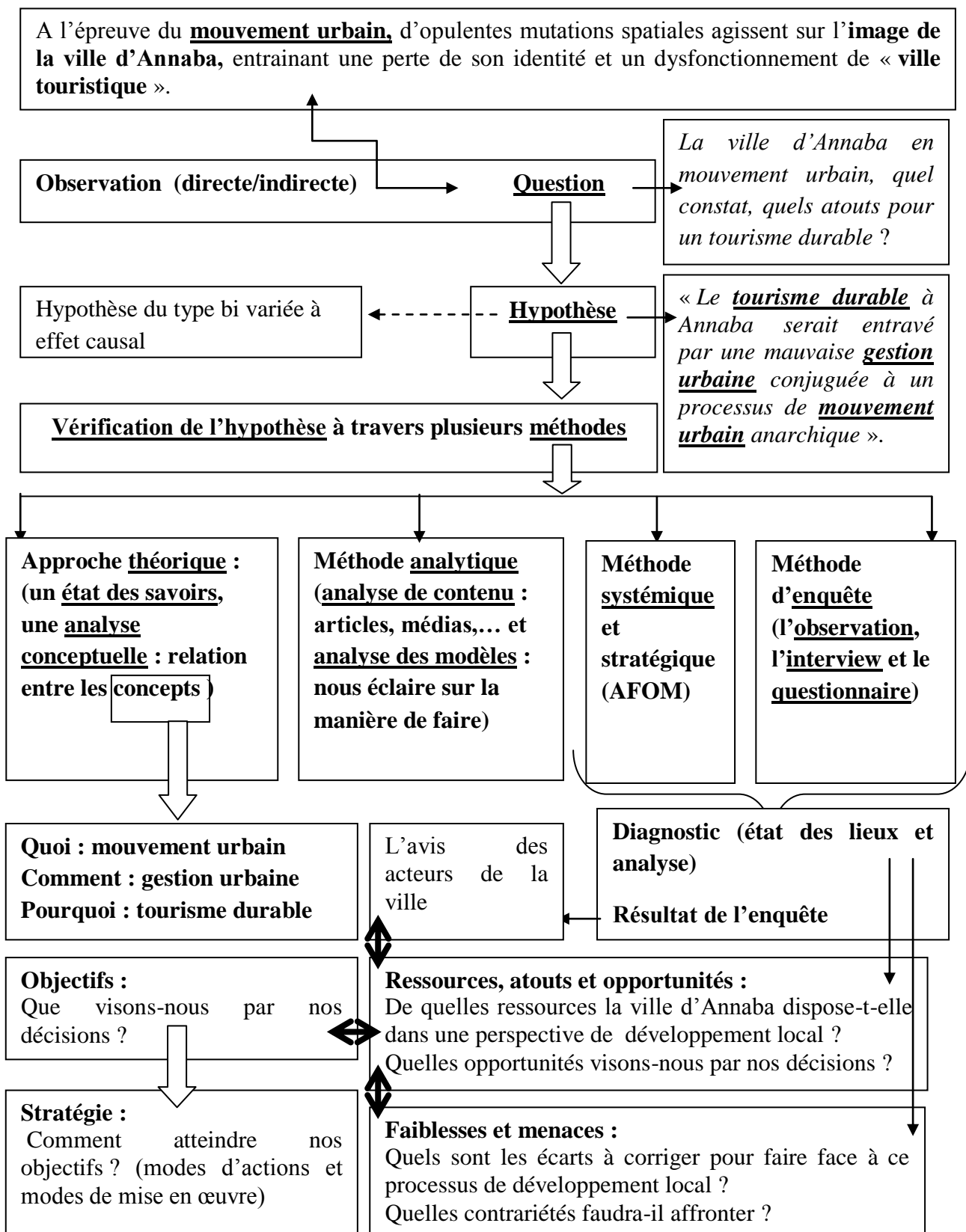
A ce stade de l'investigation, en nous basons sur le diagnostic partagé, nous pouvons avancer que dans un mouvement urbain incohérent, le tourisme à Annaba jusqu'à ce jour, se fait dans l'absence de démarche stratégique, contrairement à la démarche du Projet Urbain, qui est faite dans un climat de confiance, de solidarité et, surtout, de transparence. En effet, étant plus ouvert et plus flexible, la démarche du Projet Urbain est durable, ponctuel, global et non linéaire.

A cet effet, une feuille de route est mise en place, il s'agira donc de dégager pour Annaba un espace cohérent et d'établir une maille assez large de façon à saisir toutes les communes dans

lesquelles la dépendance, économique, administrative, universitaire, se manifeste selon des degrés divers.

**CONCLUSION GENERALE.**

Nous concluons la stratégie adoptée pour un projet urbain de tourisme durable à Annaba par l' (organigramme 5) :



**Organigramme 5:** stratégie adoptée pour un projet urbain de tourisme durable à Annaba (Source : Réalisée par l'auteur)



Ainsi, sachant par un état des savoirs et la théorie que le développement du tourisme ne se résume pas qu'à des infrastructures hôtelières, et qu'il passe inévitablement par coudre toutes les déchirures qui existent sur le plan social, environnemental, économique et culturel, d'une part.

D'autre part, actuellement, dans un contexte de mondialisation accélérée et de compétition, la plupart des villes algériennes connaissent un développement urbain chaotique et alarmant : urbanisation galopante, absence de gouvernance et d'une planification urbaine stratégique, rareté du foncier urbanisable et surexploitation des ressources naturelles, déconnection de l'action publique de la réalité du territoire, pollutions, évolution démographique démesurée, dégradation accélérée du cadre de vie ....

Annaba la coquette de l'Algérie, à l'épreuve du mouvement urbain, connaît bien ce sort qui pourrait lui enlever son identité de ville touristique. Nous nous posons une question brute : « *Dans ce mouvement mondial (globalisation) en tenant compte du mouvement urbain, Quelles chances pour le tourisme durable à Annaba ?* », nous la précisons et sans détour : *La ville d'Annaba en mouvement urbain, quel constat, quels atouts pour un tourisme durable ?*

L'hypothèse que nous avançons est que, le **tourisme durable** à Annaba serait entravé par une mauvaise **gestion urbaine** conjuguée à un processus de **mouvement urbain** anarchique.

Nous avons commencé l'investigation par une analyse conceptuelle, cependant, *Projet urbain, Mouvement urbain, et tourisme durable* sont les concepts que nous avons tirés de l'hypothèse, dans une analyse conceptuelle nous cherchons l'articulation des deux concepts à savoir, le '*projet urbain*', outil de la démarche développement durable, qui est cerné dans son aspect managérial. Quant au concept '*mouvement urbain*' il est disséqué dans ses diverses dimensions afin de le rendre identifiable (mobilité urbaine, glissement du centre, urbanisation, étalement urbain..).

La *durabilité du tourisme* n'est qu'une carte de visite rapprochée par le marketing, une démarche du projet urbain dont l'enjeu est économique nécessitant une image de marque face à la mondialisation.

Le diagnostic, *une conclusion prospective résultant de l'examen approfondi d'une situation*<sup>1</sup>, est un *outil de connaissance d'un territoire* visant à mettre à jour les points de

---

<sup>1</sup> « *Ville d'Aubervilliers-Plan Local d'Urbanisme-Diagnostic* », p. 04, [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL <http://www.aubervilliers.fr/IMG/pdf/synthese.pdf>

*consensus, mais aussi de dissensus*<sup>1</sup>. Ce processus, par lequel les caractéristiques d'un territoire sont mis en exergue, s'organise en deux étapes prépondérante, à savoir l'élaboration d'un état des lieux par un constat et enfin la réalisation d'une analyse de ce dernier. Ainsi, le diagnostic, *les forces et les faiblesses pour l'avenir à partir d'un recueil de faits significatifs et porteurs d'avenir*<sup>2</sup>, est à la fois un état des lieux de l'existant et une analyse impartiale des données cueillies.

Le sujet est à la fois, explicatif et systémique, exprimé par le diagnostic partagé sur le tourisme dans le mouvement urbain à Annaba. Ce diagnostic se développe par la méthode d'enquête à l'aide de ses deux techniques, à savoir : l'interview et le questionnaire qui est mesurable. La méthode AFOM, marque sont utilité dans ce cas de fait, après avoir recherché les faiblesses et atouts dans une critique interne, les opportunités et menaces dans une critique externe afin de combiner toutes les données à vérifier et d'anticiper par une stratégie de projet urbain.

A partir de la triangulation entre la théorie, l'analyse des modèles et la réalité déjà explorée dans une démarche stratégique de projet urbain, des scénarios sont mis en place pour un tourisme durable à Annaba, dans une vision prospective.

D'après tous ce que nous avons rassemblé et lu sur les concepts clés de la recherche, il devient évident que le Projet Urbain est la démarche la plus appropriée et qui a déjà fait ses preuves dans de nombreuses villes à l'instar de Bilbao en Espagne, Paris, Grenoble et Marseille en France, pour gérer et mettre en cohérence une ville touristique à l'épreuve du mouvement urbain.

Les principaux résultats de nos investigations, nous permettent d'expliquer qu'Alger comme vitrine de l'Algérie, commence à peine à suivre la démarche du projet urbain. Sur le terrain, des réponses aux questions sur les particularités du tourisme à Annaba et sur l'importance du développement du tourisme pour le bien-être des habitants bônois et des touristes ne sont pas évidentes.

Quelles chances pour un projet urbain de tourisme durable à Annaba ? Nous essayons de répondre d'une manière plus explicite à travers la **(figure 25)** pour un système (ville) durable, cohérent et équilibré dans lequel Annaba doit s'inscrire.

---

<sup>1</sup> CERDD, « *Le diagnostic territorial* », 2010, [En ligne] consulté le 26 Mars 2013 URL [http://observatoire-territoires-durables.org/IMG/doc/diagnostic\\_CERDD.doc](http://observatoire-territoires-durables.org/IMG/doc/diagnostic_CERDD.doc)

<sup>2</sup> « *Ville d'Aubervilliers-Plan Local d'Urbanisme-Diagnostic* », p. 03, op.cit.



## **GLOSSAIRE**



**Glossaire.**

**-Agglomération :** *ensemble urbain formé par une ville et sa banlieue*<sup>1</sup>.

**-Étalement urbain:** désigné souvent par péri-urbanisation ou par urbanisation diffuse, *l'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes*<sup>2</sup>.

**-Friche:** *est un terrain ou une propriété sans occupant humain actif, un terroir délaissé ou une zone abandonnée par l'homme, qui n'est en conséquence pas, ou plus cultivé, productif ni même entretenu*<sup>3</sup>.

**-Globalisation:** *« en premier lieu, la globalisation concerne, aujourd'hui, aussi bien les échanges de marchandises et les déplacements des personnes, que les échanges de services, les flux financiers et les échanges d'informations et de connaissances »*<sup>4</sup>. La globalisation pousse les villes à se renouveler sans cesse afin de rester dans le réseau mondial.

**-Infrastructures :** *ensemble des structures qui permettent la circulation dans la ville et par conséquent son bon fonctionnement. Les infrastructures assurant la circulation des hommes et des biens constituent la voirie et les systèmes de transport ; les infrastructures assurant la circulation de l'énergie, de l'eau, des déchets urbains et de l'information constituent les réseaux*<sup>5</sup>.

**-Manager de projet :** le manager de projet aura pour rôle, la conduite du processus d'élaboration du projet pour l'amener ensuite dans sa phase de mise en œuvre<sup>6</sup>.

**-Marketing :** *fonction de l'organisation et ensemble de processus qui consistent à créer, communiquer et délivrer de la valeur aux clients ainsi qu'à gérer des relations avec eux afin de servir l'organisation et ses parties prenantes*<sup>7</sup>.

**-Métropolisation :** *« désigne la concentration dans les grandes villes, des activités « modernes » que sont aujourd'hui les activités intensives en connaissance, qu'il s'agisse d'activités industrielles ou de services supérieurs [...]». Ce phénomène touche les activités, mais*

<sup>1</sup> Le Petit Larousse, op. cit., p. 46.

<sup>2</sup> Wikipédia.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Tewfik GUERROUDJ, « *Le projet urbain* » in Rachid SIDI BOUMEDINE, « *L'urbanisme en Algérie ; Echech des instruments ou instruments de l'échech ?* », op. cit., p. 88.

<sup>5</sup> Maouia SAIDOUNI, « *Eléments d'introduction à l'urbanisme . Histoire, méthodologie, réglementation* », Casbah Editions, Alger, 2000, p. 257.

<sup>6</sup> Alain AVITABILE, « *La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches* », op. cit., pp. 156-157,

<sup>7</sup> Delphine MANCEAU, Kevin KELLER, Philip KOTLER, « *Marketing et management* », Paris, 2006.

aussi les fonctions supérieures, situées en amont des processus productifs et on assiste à une spécialisation des métropoles dans les fonctions stratégiques de décision et de coordination »<sup>1</sup>.

**-Processus :** enchaînement ordonné de faits ou de phénomènes, répondant à un certain schéma et aboutissant à un résultat déterminé<sup>2</sup>

**-Producteur urbain ou « l'initiateur » :** il représente l'élément de base du système d'agents qui va conditionner l'existence même du processus de projet. [...]. La notion de producteur s'entend ici au sens où celui-ci maîtrise, en termes de rapports sociaux, le processus comme dans le champ de la production culturelle<sup>3</sup>.

**- Projet de société :** est caractérisé par la production « sociale » produite par une société et qui englobe ses valeurs et ses attentes, et qui favorise son développement aussi bien mental que matériel. Bien sur cette production se traduit souvent en valeurs qu'elle inculque à travers des canaux institués et surtout, elle met en place un système de contrôle pour écarter celles dissonantes<sup>4</sup>.

**-Projet de ville :** ne peut pas être considéré comme la somme d'actions ni les mesures produites pour répondre aux griefs et aux plaintes quotidiennes des citoyens d'une ville. (Généralement les demandes concernent l'emploi, la sécurité, les transports, le confort urbain). Le projet de ville est donc une « vision » stratégique portée par des élus, donc un projet politique (au-delà des temporalités politiques et des échéances électorales), dans lequel les habitants, les institutions publiques et les partenaires économiques se reconnaissent, parce qu'ils participent à son élaboration<sup>5</sup>.

**-Réalisateur :** l'opérateur ou « réalisateur » aura pour rôle de conduire la mise en œuvre du projet et de mener la réalisation à son terme, voir de mettre en place un dispositif de gestion<sup>6</sup>.

**-Réhabilitation urbaine:** la valorisation d'un organisme architectural ou urbain, par le renouvellement de ses valeurs immobilières et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Catherine BAUMONT, « Géographie des marchés, firmes globales et performance des métropoles européennes », in Denis CARRE et Nadine LEVRATTO, « Les performances des territoires. Les politiques locales, remèdes au déclin industriel », Ed. Le manuscrit, Collection Magna Carta, Paris, 2011.

<sup>2</sup> Le Petit Larousse, op. cit., p. 825.

<sup>3</sup> Alain AVITABILE, « La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches », op. cit., pp. 156-157,

<sup>4</sup> Abdelouahab BOUCHARB, « Projet Urbain. Définitions, Acteurs, stratégie », cours destinés aux Etudiants (es) en urbanisme-Master 1 académique, Université Mentouri-Constantine, 2011/2012.

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> Alain AVITABILE, « La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches », op. cit.

<sup>7</sup> Saïd SAFRI, « Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel », op. cit.

**-Relais du producteur :** *Il est rare que l'élu exprime précisément le contenu attendu du projet urbain pour se limiter le plus souvent à la formulation d'une orientation ou d'une ambition générale. Il va donc falloir construire et décliner ce passage de simple ambition exprimée à la formulation des attendus du projet. Pour ce faire, l'élu pourra recourir à des « relais » pour l'aider à formuler et à préciser les attendus, d'une part, à mettre en place et à animer le dispositif de projet, d'autre part, [...]. En fait, ces relais du « producteur » peuvent aller du simple conseil, aidant à la formulation de l'ambition urbaine, au rôle de management de projet consistant à organiser et à mettre en place le dispositif permettant de transformer la formulation de cette ambition à une véritable commande passé aux différents professionnels pour concourir à l'élaboration du contenu<sup>1</sup>.*

**-Renouvellement urbain :** à savoir « la reconstruction de la ville sur elle-même », apparaît comme une nécessité pour lutter face aux problèmes sociaux, économiques et urbains de certains quartiers, et surtout face à l'étalement urbain<sup>2</sup>.

**-Rénovation urbaine :** une opération qui a pour objet de restituer aux anciens centres urbains dégradés une structure et une architecture compatibles avec les exigences de l'hygiène et de l'esthétique<sup>3</sup>

**-Territoire:** étendue de terre dépendant d'un Etat, d'une ville, d'une juridiction<sup>4</sup>.

**-Touristification :** est un autre néologisme employé pour désigner l'intensité du phénomène touristique sur un territoire d'accueil. Ce sont surtout les chercheurs français qui ont utilisé les premiers ce concept, à connotation parfois négative, en l'appliquant à des territoires saturés par le nombre de touristes<sup>5</sup>.

**-Urbanisation:** phénomène démographique se traduisant par une tendance à la concentration de la population dans les villes<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Alain AVITABILE, « La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches », op. cit.

<sup>2</sup> Alexandra PONS, « Le renouvellement urbain : une alternative à l'étalement urbain ? Le cas de l'agglomération francilienne », mémoire de Master 1, Octobre 2006, p. 07.

<sup>3</sup> Saïd SAFRI, « Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel », op. cit.

<sup>4</sup> Le Petit Larousse, op. cit., p. 1003.

<sup>5</sup> Erick LEROUX, Jean-Pierre LOZATO-GIOTART, Michel BALFET, « Management du tourisme : Territoires, offres et stratégies », Série: Pearson Education, 25 mai 2012, p. 35.

<sup>6</sup> Encyclopédie Larousse [en ligne] URL <http://www.larousse.free/encyclopedia/divers/urbanisation/100334>

**Bibliographie.****- Ouvrages.**

- ASCHER F., « *Métapolis, ou l'avenir des villes* », Ed. Odile Jacob, 1995.
- AUZIAS Dominique, LABOURDETTE Jean-Paul, « *Guide de l'écotourisme 2011* », Petit Futé, 1 Août 2010.
- AVITABILE Alain, « *La mise en scène du projet urbain : Pour une structuration des démarches* », Harmattan, 2005.
- BALFET Michel, LEROUX Érick, et LOZATO-GIOTART Jean-Pierre., « *Management du tourisme: territoires, offres et stratégies* ». Pearson Education France, 2012.
- BEREZOWSKA-EZZAG Ewa, « *Projet urbain, guide méthodologique* », SYNERGIE, 2011.
- BERGERY Line, « *Qualité globale et tourisme, Connaissance de la gestion, Economica* », Paris, 2002.
- B. Marchand , « *Histoire de Paris, XIXe-XXe siècles* », Paris, 1993.
- BOURQUE R., THUDEROZ C., « *Sociologie de la négociation* », Coll. Repères, Ed. La Découverte, Paris, 2002.
- BOULIFA Brahim, « *guide des marchés publics des travaux,* », Université Mentouri, Constantine, 2003.
- BOYER Marc, « *Histoire du tourisme de masse* », coll. Que sais-je?, Paris, PUF, 1999.
- CARRE Denis, LEVRATTO Nadine, « *Les performances des territoires. Les politiques locales, remèdes au déclin industriel* », Ed. Le manuscrit, Collection Magna Carta, Paris, 2011.
- CERON J.P., DUBOIS G., « *Les indicateurs de tourisme durable. Un outils à manier avec discernement* », Éd. Espaces Tourisme & Loisirs, Paris, 2000.
- CÉRON Jean-Paul, DUBOIS Ghislain, « *Le Tourisme durable dans les destinations. Guide d'évaluation* », Presses universitaires de Limoges , 2002.
- CHOAY Françoise et MERLIN Pierre, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Paris: Presses Universitaires de France, 1996.
- COLIN Armand, « *Les villes. La société urbaine (tome 2)* », Paris, 1970.
- DA CUNHA Antonio, « *Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance* », PPUR presses polytechniques, 2005.
- DERVIN Fred, LJALIKOVA Aleksandra, « *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités* », Paris : L'Harmattan, 2008.
- DUBOIS Ghislain, « *Dossier sur le tourisme et le développement durable en méditerranée* », Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM), Athènes, Grèce, 2005.
- DU CROS Hilary, MCKERTCHER Bob, « *Cultural Tourism : The Partnership Between Tourism and Cultural Heritage Management* », New York : Haworth Hospitality Press, 2002.
- DUPONT Véronique, DUREAU Françoise, LELIÈVRE Éva, LEVY Jean-Pierre, LULLE Thierry, « *Métropoles en mouvement-Une comparaison internationale* », ECONOMICA, 2000.
- GAREL Gilles, « *Le management de projet* », Série : Repères, 13 Octobre 2011.



-GUERROUDJ Tewfik, « *Le projet urbain* », in SIDI BOUMEDINE Rachid, « *L'urbanisme en Algérie ; Echec des instruments ou instruments de l'échec ?* », éditions : Les alternatives urbaines, Alger, 2013.

-J. Csergo , « *Extension et mutation du loisir citoyen. Paris XIX<sup>e</sup> début XX<sup>e</sup> siècle* », Paris, 1995.

- KELLER Kevin, KOTLER Philip, MANCEAU Delphine, « *Marketing et management* », Paris, 2006.

-Le Petit Larousse, Distributeur exclusif au Canada : Messagerie ADP, 1751 Richardson, Montréal (Québec), ISBN 2-03-530403-2, 2002.

-PIRON Olivier, « *Nouveaux processus d'aménagement* », Paris: ADEF, 1996.

-SAIDOUNI Maouia, « *Eléments d'introduction à l'urbanisme . Histoire, méthodologie, réglementation* », Casbah Editions, Alger, 2000.

### **- Revues, publications électroniques, articles et projets scientifiques, articles de presse.**

-ABDOUH Mohammed, « *Plan de Développement Economique et Social ( PDES ) de la ville de Tétouan* », Forum Urbain-Maroc, Décembre 2005.

-AMARA Fatah, KOUADRIA Nouredine , NAIT MERZOUG M. L., « *Gouvernance urbaine et développement local en Algérie. Quels enjeux pour les métropoles régionales ? Cas d'Annaba* », Revue des Sciences Humaines – Université Mohamed Khider Biskra No :24, Mars 2012.

-ASCHER François, « *Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes* ». Les Annales de la recherche urbaine, juillet 1991, in « *Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal* », Canadian Journal of Urban Research, 22 Juin 05.

-BAOUNI Tahar, « *Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* », Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger. [En ligne] URL <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Les-dysfonctionnements-de-la-planification-urbaine-et-des-transports-urbains-dans-les-villes-Alg%C3%A9riennes-Tahar-BAOUNI.pdf>.

-BAOUNI Tahar, « *Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger* », Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD ), [En ligne] URL <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Les-dysfonctionnements-de-la-planification-urbaine-et-des-transports-urbains-dans-les-villes-Alg%C3%A9riennes-Tahar-BAOUNI.pdf>

-BAOUNI Tahar, BERCHACHE Rafika, « *Des transports durables, pour mieux vivre la ville* », Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU)- Alger, [En ligne] URL <http://www.umc.edu.dz/vf/images/ville%20et%20sante/TEXTES%20COLLOQUE%20L'AXE%20La%20mobilité%20de%20la%20restructuration%20a%20la%20reorganisation%20territoriale/BERCHACHE%20RAFIKA.pdf>

-BASSAND Michel, « *L'urbain en mouvement* », MB/chr-29.05.01, [En ligne] URL [ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/.../michel\\_bassand.pdf](http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/.../michel_bassand.pdf)

- BENHASSINE-TOUAM Nassira, LABII Belkacem, « *Une stratégie verte dans un urbanisme de sante et de bien-être à Constantine : Une Approche Méthodologique* », in revue Sciences & Technologies, Université Mentouri de Constantine, juin 2011.

- BENLAKHLEF Brahim, « *L'aire métropolitaine, un nouveau champ d'analyse de la ville algérienne. L'exemple d'Annaba* », publié dans "Penser la ville – approches comparatives, Khenchela : Algérie, 2008.
- BENNAI Mehdi, « *La mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger : décalage par rapport aux approches contemporaines de reconquête intelligente* », [En ligne] URL [www.unc.edu.dz/vf/.../ville%20et%20sante/.../BENAI%20MAHDI.pdf](http://www.unc.edu.dz/vf/.../ville%20et%20sante/.../BENAI%20MAHDI.pdf)
- BENOURET N., « *L'agriculture à Annaba* », [En ligne] URL [www.algerie-actualites.com](http://www.algerie-actualites.com)
- BERGER Gaston, « *L'attitude prospective* », 1967. [En ligne] URL [http://www.prospective.fr/Bibliotheque/Attitude\\_prospective.htm](http://www.prospective.fr/Bibliotheque/Attitude_prospective.htm)
- BLANC Nathalie, « *Mobilité et changements urbains* », UMR 7533 LADYSS Paris7, [En ligne] URL <http://nathalieblanc.free.fr/documents/Synesthesie.pdf>
- BOILLAT Patrick, « *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain* », Observatoire universitaire de la mobilité - Université de Genève, 2007.
- BORDREUIL Jean Samuel., « *De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité* », in Annales de la recherche urbaine, n° 67, Paris, 1995.
- BOUCHEMAL Salah, « *La production de l'urbain en Algérie : entre planification et pratiques* », laboratoire RNAMS, centre universitaire Larbi Ben M'hidi, Algérie, [En ligne] URL <http://fr.scribd.com/doc/76465316/pdau-pos>
- BOUGUETTA Amina, « *Entre pratique et politique : quel centre pour les villes algériennes* », Institut d'urbanisme de Grenoble.
- BOURDIN Alain, « *Adaptation des cultures professionnelles et des modes de faire* », Etudes et travaux de recherche du « Club ville et aménagement, 1999.
- BOUVIER Yves, « *Une histoire de la prospective* », séminaire sur la prospective, Document de l'Université de la Sorbonne-Paris IV (non daté).
- B. Badis, article du Journal : LIBERTE, « *Les travaux du nouveau pont "Y" lancés* », Jeudi 25 Janvier 2007, [En ligne] URL <http://www.liberte-algerie.com/algerie-profonde/les-travaux-du-nouveau-pont-y-lances-annaba-174516>
- B. Badis, article du Journal : LIBERTE, « *Annaba. Vers la dépollution de l'oued Seybouse* », 31 Décembre 2009, [En ligne] URL <http://www.annabacity.net/templates/temp/menuh.css>
- B. Salah-Eddine, article du Journal : L'EST, « *Nouvelle ville de Draa-Errih et nouveau pôle urbain du quartier Kalitoussa, points forts de la visite* », 31 Janvier 2013, [En ligne] URL [lestrepublicain-annaba.com/article/?id=1119](http://lestrepublicain-annaba.com/article/?id=1119)
- CARON Alain, P. MARTEL Roger, « *La vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social* », Québec-Ministère des Affaires municipales et des régions (MAMR), 2005. [www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/.../vision\\_strategique\\_developpement.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/.../vision_strategique_developpement.pdf)
- CLEMENT Lionel, « *Une histoire synthétique des transports urbains en France de 1880 à 1997* », in Transports, n° 386, nov.-déc. 1997.
- DA CUNHA Antonio, BOTH Jean-François, « *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains* », Observatoire de la ville et du développement durable, Institut de géographie – Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne, Neuchâtel, décembre 2004.

- DA CUNHA Antonio, UNGERN-STERNBERG Von, « *Impacts de l'étalement urbain* », Forum environnement : développement urbain durable, Mai 2003, [En ligne] URL [http://www.julien-eggenberger.ch/attachments/075\\_urban\\_sprawl\\_14mai.pdf](http://www.julien-eggenberger.ch/attachments/075_urban_sprawl_14mai.pdf)
- DEDERICHS Anna, ENGEL Erik, GÄRTNER Felix, Jana SCHINDLER et WALLRAPP Corinna, « *Développement d'une stratégie de tourisme durable dans les aires protégées du Maroc. Tome 2 : Manuel Méthodologique. L'élaboration d'une stratégie, pas à pas* », SLE Publication Series –S236–, Décembre 2009.
- DEVISME Laurent, « *Grandeur et décadence des nouveaux centres urbains* », [En ligne] URL <http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/04grandeur98.pdf>.
- D. Rouag-Saffidine, N. Hacini-Chikh, « *Annaba : Une mutation de la ville pédestre à la ville automobile* », in revue Sciences & Technologies D – N°30, Université Mentouri Constantine, Décembre 2009.
- ENNAHLI Abdelatif, « *Le projet urbain du Grand Tétouan : Composante d'une stratégie de développement de ville* », Marrakech, Décembre 2004.
- HAFIANE Abderrahim, « *Lectures d'une "Ville" Annaba* ».
- H. Farida, article du Journal : L'EST, « *Catastrophe urbanistique d'El bouni centre : Les responsables se rejettent la balle* », Mercredi 19 Décembre 2012.
- GRISON Pierre « *Le scooter électrique; mythe ou réalité ?* In : *Les deux-roues et la ville* », in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.
- GUEGUEN Anne-Elise, « *Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports* », Cours d'Organisation et Management des Transports Urbains, Décembre 2007.
- HOCHSTRASSER Roland, « *Le tourisme durable dans la plaine du Vedeggio* », C/o Institut de géographie de l'Université de Lausanne, 06 Février 2004.
- LABII B., ZEHILOUA B. Hecham, « *De l'effet structurant du projet urbain a l'analyse prospective des projets du PMMC à Constantine* », Sciences & Technologie N° D 33 la revue semestrielle de 'Université Mentouri de Constantine-Algérie, juin 2009.
- LAMY Brigitte, « *l'exemple de la ville de Querétaro au Mexique* », Revue canadienne des sciences régionales, 2000.
- LE GALAIS P., « *Du gouvernement des villes a la gouvernance urbaine* », Revue Française de sciences politique n°1-1995.
- LOINGER Guy, 2002, [En ligne] consulté le 14 Mars 2012 URL [a211.qc.ca/web/document/ayeve\\_gouvernance.pdf](http://a211.qc.ca/web/document/ayeve_gouvernance.pdf)
- MARINOV Vassil, VODENSKA Maria, « *Classification des impacts du tourisme* ». Sofia : édition universitaire « St. Climent Ohridski », 1998.
- MAROUK Messaoud, « *Eclatement spatial et fonctionnel d'une ville. Cas d'El Khroub* », in revue Sciences & Technologies D – N°27,, Université Mentouri de Constantine, juin 2008.
- MASSON Damien, « *La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain* », 01/2008, ISBN: 978-2-296-05061-7 In book: *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*.
- MAZZOLINI Pierre, « *Urbanisme* », 1999, [En ligne] URL <http://books.google.dz/books?id=KK7YNpTLjsgC&printsec=frontcover&hl=fr>

- MEBIROUK Hayet, « *La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine* », laboratoire Architecture et Urbanisme-Université d'Annaba-Algérie.
- PINSON Daniel, « *Principes du Projet Urbain* », [En ligne] URL <http://daniel.pinson-urb.perso.sfr.fr/reppen/PrincProjUrbDP.pdf>
- NEDJAI R., « *Wilaya de Annaba* », 2008, [En ligne] URL [www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf](http://www.anvredet.org.dz/Annaba.pdf)
- POUYANNE Guillaume, « *Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-Mobilité. Méthodologie et premiers résultats* », les Cahiers Scientifiques du Transport N° 45/2004, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004.
- SHORT J., « *Transport et développement durable* », in Naturopa, n° 78, 1995.
- SLAOUI Jaâfar, « *La politique des projets structurants au Maroc* », Journal du Web-Ibn khaldoun, [En ligne] URL <http://www.ibn-Khaldoun.com>
- SMOUTS Marie-Claude, « *Du bon usage de la gouvernance en relations internationales* », Revue internationale des sciences sociales, n° 155, mars 1998.
- SOUTHON Amandine, « *Le tourisme durable in situ: genèses, conflits et paradoxes d'une arène émergente* », Université de Limoges, 2010.
- S.D., article du Journal : L'EST, « *Urbanisme : La réglementation continue d'être bafouée* », Dimanche 23 Décembre 2012.
- S. Zukin, « *Landscapes of Power. From Detroit to Disney World* », University of California, 1991.
- TORRENTE Pierre, « *Développement durable, tourisme et territoire. Quelques éléments préalables pour une approche systémique* », 2009, [En ligne] <http://www.essachess.com/index.php/jcs/article/view/78>
- ZERTAL Samira, « *Dynamique sociale et nouvelles centralités commerciales. Cas du grand sidi mabrouk à Constantine* », in revue Sciences & Technologies, Université Mentouri de Constantine, juin 2010.

### **- Thèses de Doctorat.**

- BENHASSINE TOUAM Nassira, « *La pratique de la récréation dans les espaces verts interurbains à Constantine, pour une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-être* », doctorat es sciences, soutenu à Université Mentouri Constantine le 10/01/10.
- BOSSÉ Anne, « *L'expérience spatiale de la visite. Engagement dans l'action, épreuve collective et transformations urbaines* », Thèse co-élaborée à l'UMR CITERES (université de Tours – équipe IPA-PE) et au Laua (Ensa Nantes –MCC), 2010.
- BOUCHON Frédéric, « *Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : enjeux et perspectives* », thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université Toulouse 2 - Le Mirail, 06 Février 2012.
- GWENDAL Simon, « *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne. Une analyse des mouvements intra-urbains* », Discipline : Sociologie, Université Paris Est, 2011.
- COURCIER Sabine « *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal* » Thèse de Philosophie Doctorat (Ph.D.) en aménagement, soutenue à l'université de Montréal. 2002.

-IANKOVA Katia, « *Le tourisme autochtone en milieu urbain. Le cas de Wendake, une communauté amérindienne au Québec* », Thèse de doctorat (Études urbaines)-Université du Québec à Montréal- Montréal, 2007.

-LEBRUN Nicolas, « *Centralités urbaines et concentrations de commerces* », thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université de Reims Champagne-Ardenne, Décembre 2002.

-TRACHE Sidi Mohammed, « *Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise* », thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université d'Oran, Octobre 2010.

### **- Mémoires de License, de Master et de Magister.**

-BELBACHA Mohamed Lamine, « *La capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un tourisme durable : -Cas de Constantine-* », mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère, option : projet urbain, Université Mentouri Constantine, Juin 2011.

-BERGERY Line, « *Le tourisme durable au Vietnam* », mémoire pour l'obtention du diplôme de master, management du tourisme et des relations internationales, Université Du Sud-Toulon Var, Faculté de Lettres & Sciences Humaines, 2008.

-BERTELOOT Laura, « *Comment inscrire une ville historique dans un processus de développement durable du tourisme ? Diagnostic comparé de Sarlat-la-Canéda et Trogir* », mémoire pour l'obtention du diplôme de master, option : tourisme et développement, université de Toulouse Le Mirail, 2007.

-BOUCHERIT Sihem, « *L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles (un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique)* », mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère, option : urbanisme, Université Mentouri Constantine, 2005.

-DOMENACH Fanny, « *Cohérence urbanisme-transport : vers de nouvelles pratiques qui refondent les relations entre acteurs du territoire-le cas de l'agglomération Grenobloise* », Mémoire de Master pro transports urbains et régionaux de personnes, Université Lumière Lyon 2, 2008.

- GRIMES Saïd, « *Le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral. Cas de la ville de Jijel* », mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère, option : urbanisme, Université Mentouri Constantine, 2006.

-HENRY Magali, « *Villes portuaires en mutation :Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* », mémoire pour l'obtention du diplôme de License, Université de Lausanne, 2006.

-KASSAH LAOUAR Ines., « *La ville nouvelle Ali Mendjeli : Acteurs et gouvernance dans le processus d'édification* », mémoire de magister en aménagement du territoire, Mars 2007.

-MARCQ Nicolas, MEAUME-BERTHET Allyriane, « *Développement Durable à Paris 7: le tri sélectif du papier* », Master Pro STEP-Génie de l'Environnement & Industrie (GEI)- Université Paris Diderot, 11 décembre 2007.

-PONS Alexandra, « *Le renouvellement urbain : une alternative a l'étalement urbain ? Le cas de l'agglomération francilienne* », mémoire de Master 1, Octobre 2006.

-ROUX Pascaline, « *Les indicateurs de développement durable : approche sectorielle et territoriale. Le tourisme durable dans les parcs naturels régionaux* », Mémoire de Master 2 Recherche, 2005.

-SAFRI Saïd, « *Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel* », mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère en urbanisme, option : ville et projet urbain, Université Mentouri Constantine, 5 fév.2008.

-TONNELAT Stéphane, « *L'usage des technologies de l'information et de la communication dans la démarche du projet urbain* », mémoire pour l'obtention du diplôme de master, option : urbanisme et territoires, Institut d'Urbanisme de Paris, 2008.

### **- Séminaires, rencontres, colloques et autres.**

-ANDRES Lauren et BOCHET Béatrice, « *La mutabilité a l'épreuve de la durabilité ou comment relire la réutilisation des territoires urbains délaissés sous le couvert de la ville durable* », XIIIe colloque de l'ASRDLF Grenoble-Chambéry, 11, 12,13juillet 2007.

-BAKIRI Djamel, « *Les instruments d'urbanisme en Algérie : entre planification et régularisation, le cas du quartier Ghirane à Hamma Bouziane (Constantine)* », Séminaire International " Faire la ville: Par quelles pratiques et par quels projets?", 26- 27 Avril 2009.

-BRAULT Frédéric, « *Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc* », Université de Montréal, Workshop de la CUPEUM Marrakech 2004.

- GOUARDIN Elodie, « *Etalement urbain et mobilité : Quel avenir pour nos territoires? (Etude d'un cas français)* », Communication présentée lors du Colloque « *La ville. Un lieu et des milieux.* » Montréal, les 28 et 29 avril 2008.

- BRUNET-JOLIVALD Geneviève, DE TREGOMAIN Roger, « *Ville en mouvement :stratégies urbaines & transports*, dossier documentaire », 19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme 16-17-18 décembre 1998 – Bordeaux.

-HADJI Lydia , « *Le Grand Projet Urbain : Un instrument de dynamique territoriale de la métropole algéroise* », XLIII ° Colloque de l'ASRDLF, Grenoble et Chambéry 11-12 et 13 Juillet 2007.

-HAFIANE Abderrahim, « *Les projets d'urbanisme récents en Algérie* », 43rd ISOCARP Congress, 2007.

- ORFEUIL Jean-Pierre, « *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel* », Séminaire international, Juin 2001.

-MAMOU Khedidja, « *L'échange autour du projet urbain : quels savoirs partagés?* », Premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative organisées par le GIS Participation du public, décision, démocratie participative ENS-LSH, LYON, 27-28 Novembre 2009.

### **- Organismes et institutions.**

-Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) de la Direction générale de l'urbanisme, « *ville et transports* », 1993.

-Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC) / Ministère de l'équipement, des transports et du logement (METL), à la demande de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), « *Transports et environnement* », 1998.

- CERDD, « *Le diagnostic territorial* », 2010, [En ligne] URL [http://observatoire-territoires-durables.org/IMG/doc/diagnostic\\_CERDD.doc](http://observatoire-territoires-durables.org/IMG/doc/diagnostic_CERDD.doc)
- Direction générale des entreprises Unité «Tourisme», « *Pour un tourisme urbain de qualité :La gestion intégrée de la qualité (GIQ) des destinations touristiques urbaines* », Bruxelles, 2000.
- Groupement URBACO-EDR, « *SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba* », Juin 2007.
- MAEP/Point Focal National, « *Rapport sur l'état de mise en œuvre du programme d'action national en matière de gouvernance* », Novembre 2008.
- MEDD : « *Projets territoriaux de développement durable : une grille de lecture-écriture* », juillet 2006.
- Ministère de la Communication du Maroc, », [En ligne] URL <http://www.mincom.gov.ma/french/generalites/tourisme/tourisme.html>
- Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme, « *Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025. Tome 3 : Gouvernance & Tableau de Bord* », Avril 2009.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, « *Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement* », 2005.
- Ministère du Tourisme et de l'Artisanat, « *La Carte de la Formation du Secteur du Tourisme* », Septembre 2011.
- Ministère du Tourisme et de l'Artisanat, « *Synthèse des flux touristiques en Algérie. Année 2011* », [En ligne] URL [http://www.mta.gov.dz/site\\_relooke/fichiers/les%20flux%20touristiques%202011.pdf](http://www.mta.gov.dz/site_relooke/fichiers/les%20flux%20touristiques%202011.pdf)
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), « *Transports urbains et développement durable* », Paris, CEMT, 1995.
- Organisation Mondiale du Tourisme ( OMT ), « *Comprendre le tourisme: Glossaire de base* », [En ligne] URL <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>
- Service technique d'Annaba, « *PDAU, Intercommunal d'Annaba* », 2004.

### **-Webographie et Sites Internet.**

- <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/acteur/>
- <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/glisement/>
- <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/coherence/>
- <http://www.forum-urban-futures.net/activities/papers/planning-urban-coherence-malaysia>
- <http://www.creslsj.ca/contenu/123-projets-structurants.php>
- <http://www.urbaco-edr.com/SCU.htm>
- [http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE\\_Urbaine.pdf](http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE_Urbaine.pdf)
- [http://cesr-champagne.gapi.fr/actualites/developpement/110193\\_1fichesme.pdf](http://cesr-champagne.gapi.fr/actualites/developpement/110193_1fichesme.pdf).
- <http://www.t-a-c.org/doc/torisme-togo-rapport.doc.doc>
- <http://www.tourisme-solidaire.org/ressource/pdf/etude1.pdf>

- 
- <http://www.bourse-des-voyages.com/guide-voyage/tourisme.php>
  - <http://dictionnaire.sensagent.com/tourisme+baln%C3%A9aire/fr-fr/>
  - <http://www.simplonpc.co.uk>
  - <http://www.marseille.fr/sitevdm/decouvrir-marseille/histoire-de-marseille/presentation>
  - <http://www.marseille.fr/sitevdm/decouvrir-marseille/une-ville-de-tourisme>
  - <http://www.slideshare.net/lamine/tourisme-en-algerie>
  - <http://www.algerianembassy.it/default.htm>
  - <http://fr.scribd.com/doc/74691596/4-chpitre-l-algerie-et-le-devloppment-durable>
  - <http://www.mate.gov.dz/pdf/snat.pdf>
  - <http://algerquartiermarine.blogspot.com>
  - <http://www.algerie360.com/algerie/le-secteur-de-la-peche-en-recul-dans-la-region-d%E2%80%99annaba/>
  - <http://www.algerie360.com/algerie/annaba-linformel-maitre-du-marche/>
  - <http://monjournaldz.com>
  - <http://www.elmoudjahid.com>
  - <http://lutb.fr/wp-content/uploads/2011/05/LUTB-TT-Syt%C3%A8me-de-transport-V4.pdf>
  - <http://img139.imageshack.us/img139/3145/tamannaba.png>
  - <http://www.lequotidien-oran.com/index.php?news=5098598>
  - [http://www.lemidi-dz.com/index.php?operation=voir\\_article&date\\_article=2008-08-12&id\\_article=le\\_mid\\_dit\\_2@art3@2008-08-12](http://www.lemidi-dz.com/index.php?operation=voir_article&date_article=2008-08-12&id_article=le_mid_dit_2@art3@2008-08-12)
  - <http://www.algerie-actualites.com>
  - [http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH\\_Newsletter\\_7\\_2013\\_01\\_11.pdf](http://clan-r.org/portail/IMG/pdf/SAH_Newsletter_7_2013_01_11.pdf)
  - <http://www.lbm-univ-annaba.org/>
  - <http://www.djazairess.com/fr/info soir/49453>
  - [http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705\\_133.php](http://www.elwatan.com/regions/est/annaba/la-coquette-aura-son-sheraton-10-02-2013-202705_133.php)
  - <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/vision-strategique/>
  - <http://www.weatherbase.com>
  - <http://www.algerieautrefois.com>
  - <http://www.equipedeniscoderre.com/2013/06/19/la-gouvernance/>
  - <http://fr.scribd.com/doc/74691596/4-chpitre-l-algerie-et-le-devloppment-durable>
  - <http://www.abhatoo.net.ma>
  - « *Algérie : Stratégie de développement du tourisme durable* », [En ligne] URL <http://www.project-destinations.org/docs>



- « *Le développement durable, approches géographiques, glossaire géoconfluences* », [En ligne] URL <http://www.cafepedagogique.net/communautes/AvenirTerritoiresStrasbourg/stage%20ville%20et%20developpement%20durable%2029%20janvier%20200/ressources/Glossaire%20DD%20G%20eoconfl.doc>
- « *Les contrats de maîtrise d'œuvre urbaine* », [En ligne] URL [http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE\\_Urbaine.pdf](http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/MOE_Urbaine.pdf)
- « *Les instruments d'urbanisme actuels sont complètement obsolètes* », [En ligne] URL <http://www.ecomed21.org/articles-urbanisme/articles/instruments-urbanisme%20obsol%C3%A8tes/>
- « *Marseille attractive, un projet pour une stratégie partenariale* », [En ligne] URL [http://www.marseille.fr/sitevdm/document?id=16823&id\\_attribute=48](http://www.marseille.fr/sitevdm/document?id=16823&id_attribute=48)
- « *Programme système de transport : réflexions & expertises partagées pour des solutions innovantes de transport urbain* », [En ligne] URL <http://lutb.fr/wp-content/uploads/2011/05/LUTB-TT-Syt%C3%A8me-de-transport-V4.pdf>
- « *Qu'est-ce qu'un projet urbain ?* », [En ligne] URL [villedurable.org](http://villedurable.org)
- « *Rapport national pour la mise en œuvre de l'Agenda 21 en Algérie* », [En ligne] URL [mirror.undp.org/algeria/energie/Rapport-national-19\\_8.pdf](http://mirror.undp.org/algeria/energie/Rapport-national-19_8.pdf)
- « *Rigueur, qualité de l'analyse et triangulation* », [En ligne] URL : [http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.gonin\\_a&part=146620](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.gonin_a&part=146620)
- « *Ville d'Aubervilliers-Plan Local d'Urbanisme-Diagnostic* », [En ligne] URL <http://www.aubervilliers.fr/IMG/pdf/synthese.pdf>
- « *Villes en mouvement : Rapport sur la stratégie de transport urbain* », [En ligne] URL <http://www.worldbank.org/transport>
- Wikipédia, l'encyclopédie libre, [En ligne] URL <http://fr.wikipedia.org>

### **-Articles, décrets, et lois.**

- Loi n° 0120 du 12 Décembre 2001, parue dans le journal officiel N 0-77 du: 15 Décembre 2001, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.
- Loi n° 03-10 du 19 juillet 2003, parue dans le journal officiel N 0-43: 20 juillet 2003.
- Loi n° 05-12 du 4 Aout 2005, parue dans le journal officiel N 0- 60 relative a l'eau.
- Loi n° 06-06 du 20 Février 2006, parue dans le journal officiel N 015, du: 12 Mars 2006 portant loi d'orientation de la ville.
- Le décret exécutif n° 05-416 du 25 Octobre 2005, publié dans le journal officiel du: 02 Novembre 2005, fixant la composition, les missions et les modalités de fonctionnement du conseil national de l'aménagement et du développement durable de territoire.
- Le décret exécutif n° 05-444 du 14 Novembre 2005, qui vient en application des dispositions de l'article 78 de la loi n0 03-10 du: 13 Juillet 2003, parue dans le journal officiel N0-75 du: 20 Novembre 2005.
- L'article 10 de la loi d'orientation 98- 11.

**-Cours.**

-BOUCHAREB Abdelouahab, « *Projet Urbain. Définitions, Acteurs, stratégie* », cours destinés aux Etudiants (es) en urbanisme-Master 1 académique, Université Mentouri-Constantine, 2011/2012.

-KABOUCHE Abdellatif, cours « UP2 » PG 2012 Projet Urbain.

**Table des matières.**

DEDICACES

REMERCIEMENTS

SOMMAIRE

PREAMBULE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
1. Observation (constatation).....	1
2. Problématique.....	2
3. Méthodologie.....	6
4. Structure du mémoire.....	12
-PREMIERE PARTIE : <i>LE PROJET URBAIN; UNE GESTION URBAINE, UN DISPOSITIF OUVERT AU MOUVEMENT URBAIN, AU TOURISME DURABLE</i> .....	14
Introduction de la première partie.....	14
-CHAPITRE I : <i>LE PROJET URBAIN : UNE GESTION URBAINE DANS LE MOUVEMENT URBAIN</i> .....	19
Introduction.....	19
I.1. Le projet urbain : outil du Développement Durable.....	19
I.1.1. Le projet urbain : une démarche intégrée du Développement Durable.....	20
I.1.2. Le projet urbain : une démarche de consensus et négociations.....	21
I.2. La fabrication de la ville : Le management de projet confié au projet urbain.....	22
I.2.1. Le projet urbain : une mise en œuvre de contenants accommodant les contenus.....	22
I.2.2. Le projet urbain : un processus et un résultat.....	23
I.2.3. Le projet urbain : un dispositif ajustable et réversible.....	23
I.2.4. Le projet urbain : un dispositif ouvert au temps, aux aléas.....	24
I.2.5. Le projet urbain : un dispositif complexe.....	24
I.3. Le projet urbain ; démarche de gestion urbaine.....	25
I.3.1. Le projet urbain : un projet gigogne.....	25
I.3.2. Le projet urbain politique ou projet de ville.....	27
I.3.3. Le projet urbain opérationnel.....	27
I.3.4. Le projet urbain architectural ou urbanistique : vers une ville cohérente.....	28
I.4. Le mouvement urbain, changement de lieu, de fonction et de forme.....	29

I.4.1. La mondialisation : un mouvement international.....	30
I.4.2. Périurbanisation et étalement urbain ; effets du mouvement urbain.....	30
I.4.3. Centre urbain : Les moyens de communication (NTIC), quel impact ? .....	31
I.4.4. Glissement du centre : la ville en mouvement / effet de la centralité commerciale.....	32
I.4.5. Mobilité Urbaine : une mise en déplacement.....	33
I.4.6. Mobilité Urbaine : une mise en cohérence spatiale.....	34
I.4.6.1. Le tramway de retour: un moyen doux pour la mobilité.....	35
I.4.6.2. Le téléphérique : un moyen de mobilité durable opportun ?.....	35
I.4.7. Les projets structurants : projets de développement et cohérence. ....	38
I.4.8. Cohérence Urbaine : une gestion urbaine. ....	38
I.4.8.1. La maîtrise d’ouvrage urbaine: quelle gestion ? .....	40
Conclusion.....	42
<i>-CHAPITRE II : LE TOURISME DURABLE; UNE IMAGE DE MARQUE FACE A LA MONDIALISATION/ DEMARCHE DE MARKETING .....</i>	<i>43</i>
Introduction. ....	43
II.1. Le tourisme : évolution du concept.....	43
II.1.1 Le tourisme : un concept multi dimensionnel.....	44
II.1.2. Le tourisme : un secteur d’activités complexes. ....	45
II.1.3. Les impacts du tourisme : positifs/négatifs, tributaires de la gestion. ....	46
II.1.3.1 Les impacts positifs du tourisme: opportunités. ....	46
II.1.3.2. Les impacts négatifs du tourisme: menaces.....	47
II.2. Le tourisme tributaire des moteurs de la mondialisation.....	48
II.2.1. Le tourisme et le développement du libre échange.....	49
II.2.2. Le tourisme et le développement du moyen de communication et transport. ....	49
II.2.3. Le tourisme et l’homogénéisation de la demande.....	49
II.2.4. Le tourisme et l’accroissement des économies d’échelle. ....	50
II.3. Le tourisme durable : un consensus du développement durable.....	50
II.3.1.1. Le tourisme durable ; un apport économique. ....	52
II.3.1.2. Le tourisme durable ; un apport environnemental. ....	53
II.3.1.3. Le tourisme durable ; un apport social.....	54
II.3.1.4. Le tourisme durable : une bonne gouvernance urbaine: .....	55
II.3.1.5. Le tourisme durable : image de marque en marketing urbain .....	58

II.3.1.6. Le Tourisme durable : une gestion du mouvement urbain. ....	59
Conclusion. ....	61
-CHAPITRE III : <i>GESTION URBAINE, MOUVEMENT URBAIN ET TOURISME DURABLE : REMODELAGE DE PROJETS DE VILLE/ DE PROJETS DE SOCIETE (ANALYSE DE MODELES)</i> . ....	63
Introduction. ....	63
III.1. L'Inde : Mutations du centre historique de Delhi par un double mouvement. ....	63
III.1.1. Déplacement et multiplication des lieux centraux. ....	63
III.2. Espagne : mobilité douce et Renouveau de Bilbao dans le Marketing-Urbain. ....	65
III.2.1. La mobilité par le tramway, vitrine et attraction touristique à part entière. ....	65
III.3. La France : Trois expériences. ....	66
III.3.1. Paris métropole touristique mondiale : Mise en scène et promotion par l'image. ....	66
III.3.1.1. Déplacement du centre de Paris : des projets urbains depuis 1830. ....	67
III.3.1.2. Paris, œuvre à contempler et à consommer par la déambulation. ....	67
III.3.1.3. Le développement touristique : mode basé sur la protection de l'Environnement. ....	68
III.3.2. Grenoble ; penser la ville et la mobilité ensemble. ....	69
III.3.3. Marseille : métropole touristique à redynamiser. ....	70
III.3.3.1. Marseille : Amélioration de l'image dégradée des quartiers et du port. ....	70
III.3.3.2. Euroméditerranée, accélérateur de Marseille métropole touristique. ....	71
III.4. Le Maroc : des métropoles touristiques /atouts et retard à rattraper. ....	73
III.4.1 Dynamiser la compétitivité, mettre à niveau l'économie par des projets structurants. ....	75
III.4.2. Tétouane : Gérer la rapidité du mouvement urbain, gérer son image. ....	76
III.4.2.1. Tétouan : Les objectifs stratégiques de son plan d'actions : ....	76
III.5. L'Algérie à travers ses métropoles touristiques. ....	77
III.5.1. L'Algérie : Un fait urbain chaotique. ....	80
III.5.1.1. La gouvernance urbaine en Algérie. ....	81
III.5.1.2. La Maitrise d'ouvrage en Algérie. ....	81
III.5.3. L'Algérie : une sortie vers la durabilité. ....	82
III.5.4. Les projets structurants en Algérie. ....	83
III.5.4.1. La ville d'Alger pour une métropole touristique. ....	85
III.5.4.1.1. Alger : ville compétitive sur le plan international. ....	85
III.5.4.1.2. Alger : mobilité urbaine. ....	86

III.5.4.1.3. Alger : Aménagement de la baie. ....	87
Conclusion. ....	88
Conclusion de la première partie. ....	89
-DEUXIEME PARTIE : <i>DIAGNOSTIC PARTAGE SUR LE MOUVEMENT URBAIN ET LE TOURISME A ANNABA ; OUTIL D'AIDE A LA DECISION POUR UNE VILLE TOURISTIQUE</i> . ....	93
Introduction de la deuxième partie. ....	93
-CHAPITRE IV : <i>UN ETAT DES LIEUX SUR LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA</i> .....	95
Introduction. ....	95
IV.1. Annaba dans son territoire global. Cadrage spatial de l'étude. ....	95
IV.1.1. Annaba dans une position géographique : Privilégiée ? Avantageuse? .....	97
IV.2. Le Mouvement urbain d'Hippone dans une dimension temporelle. ....	98
IV.2.1. Médinet Seybouse : La ville arabo-musulmane. ....	99
IV.2.2. Annaba : La ville coloniale. ....	99
IV.2.3. La ville post coloniale : Préalables du mouvement urbain à Annaba. ....	101
IV.2.3.1. Eclatement du tissu urbain : accélération du mouvement urbain. ....	101
IV.2.3.2. Corroboration de l'axe RN16 par des activités industrielles. ....	101
IV.2.3.3. Annaba coupée de son arrière-pays : limitation de la croissance en 1983. ....	102
IV.2.3.4. Infléchissement de la croissance vers de nouveaux territoires : bassin Kherraza. ....	103
IV.2.3.5. La ville planifiée ! .....	103
IV.3. Le mouvement urbain à Annaba : fragilités et faiblesses. ....	104
IV.3.1. L'étalement urbain: un mouvement en expansion spatiale spontanée. ....	105
IV.3.2. Mouvement urbain et urbanisation ; quels effets ?.....	105
IV.3.2.1. Le Glissement du centre urbain dans le mouvement urbain. ....	107
IV.3.2.2. Paralysie des routes, de la circulation : une mobilité urbaine bloquée.....	109
IV.3.2.3. Une urbanisation démographique déséquilibrée : Mouvement socio spatial. ....	111
IV.3.2.4. Recul de la ville au détriment du logement :Mouvement humain. ....	111
IV.4. Le mouvement urbain dans les instruments d'orientations. ....	112
IV.4.1. SNAT « Schéma National d'Aménagement du Territoire ». ....	113
IV.4.2.SRAT « Schéma Régional d'Aménagement du Territoire ». ....	114
IV.4.3. SDAAM « Schéma directeur d'Aménagement des aires métropolitaines ». ....	115
IV.4.4. SCU « Schéma de Cohérence Urbaine ». ....	115

IV.4.5. SDAT « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique ».....	116
IV.4.6. PAW « Plan d'Aménagement de la Wilaya ».....	118
IV.4.7. PDAU « Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme » et le POS « Plan d'Occupation des Sols ».....	119
Conclusion.....	125
<i>-CHAPITRE V : LE TOURISME DANS LE MOUVEMENT URBAIN A ANNABA : FAIBLESSES ET ATOUTS.</i> .....	127
Introduction.....	127
V.1. Un état des lieux sur le cadre et qualité de vie à Annaba : Faiblesses.....	127
V.1.1. Déchets et pollution visuelle et olfactive.....	128
V.1.2.La trame verte et bleu.....	129
V.1.2.1.Oued Seybouse : Impact écologique et économique.....	129
V.1.3. Les bidonvilles, un mal tenace.....	129
V.1.4. Délinquance et insécurité.....	130
V.1.5. Impact des inondations sur l'environnemental et la mobilité: Risques naturels.....	131
V.1.6. Risques industriels : impact sanitaire.....	131
V.1.7. Hygiène et insalubrité dans la restauration : impact sanitaire.....	131
V.1.8. Marché informel et illicite : tolérance ?.....	132
V.1.9. Citoyenneté et gouvernance : Absence de la participation à tous les niveaux.....	132
V.1.10. La réglementation continument bafouée: quelle Gouvernance ?.....	134
V.1.11. Le chômage, un frein important pour le développement.....	135
V.2. Annaba, comme lieu de richesses : atouts.....	135
V.2.1.Accessibilité et désenclavement, de grandes infrastructures techniques.....	135
V.2.2. Un site naturel entre mer et montagne. Atouts naturels.....	138
V.2.2.1. La corniche : urbanité et ouverture sur la mer.....	139
V.2.3. Un patrimoine urbain et architectural considérable. Atouts historiques.....	139
V.2.4. Un savoir-faire dans l'artisanat. Atout socio-économique.....	140
V.2.5. Un potentiel industriel. Atouts industriels.....	141
V.2.6. Un grand potentiel agricole : Atouts à optimiser.....	142
V.2.7. Un pôle universitaire et un potentiel de recherche.....	142
V.2.8. Des équipements touristiques, culturels, éducatifs, de sports et de loisirs.....	143
V.3. Les projets structurants : pour la mobilité et le tourisme.....	144

V.3.1. Le tramway : Infrastructure pour la mobilité.....	144
V.3.2. Les viaducs. ....	146
V.3.3. Les tunnels. ....	148
V.3.4. Le téléphérique. ....	150
V.3.5. Voies rapides et routes nationales.....	151
V.4. Restauration de la basilique Saint Augustin : Tourisme culturel. ....	151
V.5. Dépollution de ‘Oued Seybouse’ : Tourisme environnemental. ....	153
V.6. Infrastructure de la recherche. Projet moteur pour tourisme d’affaire. ....	154
V.7. L’infrastructure hôtelière : tourisme d’affaire et balnéaire.....	155
V.8. Les programmes des ZET.....	156
Conclusion.....	158
<i>-CHAPITRE VI : UN PROJET URBAIN POUR UN TOURISME DURABLE A ANNABA, VISION PROSPECTIVE ET SCENARIOS.</i> ....	160
Introduction. ....	160
VI.1. Le profil d’Annaba, définition d’un contexte: Où sommes-nous présentement?.....	160
VI.1.1. Annaba, un contexte dans une échelle globale (Grand Annaba)/ (Où sommes-nous ?) .	161
VI.1.1.1. Donnée démographique, superficie, densité.....	161
VI.1.1.2. Le relief : contexte naturel de la lithosphère. ....	163
VI.1.1.3. Lac, Oued et Mer: contexte naturel de l’hydrosphère. ....	163
VI.1.1.4. Le contexte climatologique. ....	163
VI.1.1.5. Le contexte historique. ....	164
VI.1.1.6. L’urbanisme : une mosaïque socio-spatiale hétérogène.....	164
VI.1.1.7. Les transports. ....	165
VI.1.1.8. L’industrie : contexte économique. ....	166
VI.1.1.9. Le tourisme via les d’infrastructures touristiques. ....	168
VI.1.1.10. L’artisanat : contexte social, culturel et économique. ....	169
VI.1.1.11. L’Agriculture et l’élevage. ....	170
VI.1.1.12. La pêche. ....	173
VI.1.1.13. La Santé.....	173
VI.1.1.14. Education et formation : condition pour une mise en tourisme. ....	173
VI.1.1.15. Évaluation du développement du Grand Annaba : AFOM (outil stratégique).....	174
VI.1.2. la ville d’Annaba : un contexte dans une échelle locale / (Où sommes-nous ?) .....	176



VI.1.2.1. L'Environnement.....	176
VI.2. Scénario tendanciel : l'inacceptable (Où allons-nous?) .....	178
VI.3. Scénario volontariste (Où voulons-nous aller?).....	179
VI.3.1. Les projets structurants (le questionnaire).....	180
VI.3.1.1. Le Tramway. ....	182
VI.3.1.1.1. Impacts socio-économiques. ....	183
VI.3.1.1.2. Impacts environnementaux.....	183
VI.3.1.2. Les viaducs. ....	184
VI.3.1.2.1. Impacts socio-économiques. ....	184
VI.3.1.2.2. Impacts environnementaux.....	185
VI.3.1.3. Les tunnels.....	185
VI.3.1.3.1. Impacts socio-économiques. ....	185
VI.3.1.3.2. Impacts environnementaux.....	185
VI.3.1.4. Le téléphérique. ....	186
VI.3.1.4.1. Impacts socio-économiques. ....	186
VI.3.1.4.2. Impacts environnementaux.....	186
VI.4. Vers un tourisme durable à Annaba: vision d'avenir par un changement de cap. ....	187
VI.4.1. La création d'emplois par un développement économique à caractère durable.....	187
VI.4.2. Restaurer la qualité de la ville. ....	188
VI.4.3. Améliorer la qualité de vie. ....	188
VI.4.3.1. Mise en valeur de l'Environnement et paysage.....	189
VI.4.4. Dynamiser le rôle d'Annaba comme métropole.....	189
VI.4.5. Sensibiliser, former et concerter les acteurs de la ville pour agir ensemble. ....	190
VI.4.6. Planifier le tourisme, démarche indispensable pour se conduire à la durabilité. ....	190
VI.4.7. Assurer le suivi, l'évaluation dans une politique de développement durable urbain. ....	191
Conclusion.....	191
Conclusion de la deuxième partie.....	193
CONCLUSION GENERALE. ....	195
Glossaire.....	200
Bibliographie. ....	203
Table des matières. ....	214

Table des illustrations.....222  
Annexes. .... I  
Résumé: .....XXVI

**Table des illustrations.****Liste des cartes.**

Carte 1: Le processus de glissement de la centralité .....	3
Carte 2: Delhi : division politico-administrative de l'aire métropolitaine (1991).....	64
Carte 3 : Le rayonnement de Marseille prévu par Euroméditerranée.....	72
Carte 4: Projets Métro, Tramway en Algérie .....	84
Carte 5: Les quartiers péricentraux Est de tradition industrielle à Alger .....	85
Carte 6: Délimitation du SCU .....	96
Carte 7: Situation géographique d'Annaba .....	98
Carte 8: Périmètres retenus par le SCU et cadre administratif de la Wilaya d'Annaba .....	98
Carte 9: Plan d'Annaba, ville coloniale 1925 .....	100
Carte 10: Corroboration de l'axe RN16 par des activités industrielles .....	102
Carte 11: L'éclatement de la ville après l'opération de dégourbisation .....	103
Carte 12: Annaba avant l'opération de dégourbisation .....	103
Carte 13: Armature urbaine de la wilaya d'Annaba .....	104
Carte 14: Les sous espaces de l'aire métropolitaine d'Annaba .....	108
Carte 15: Les principaux axes de l'extension urbaine de la ville d'Annaba .....	108
Carte 16: Déplacement inter communaux .....	110
Carte 17: Zone d'aménagement ( PAW d'Annaba ) .....	119
Carte 18: Carte des isochrones et des relations privilégiées qu'entreprend Annaba avec les autres wilayas .....	136
Carte 19: La ville d'Annaba et ses infrastructures de transport .....	137
Carte 20: La ville d'Annaba et les principaux couloirs de communication qui la structure .....	138
Carte 21: Quelques potentialités touristiques de la ville d'Annaba.....	144
Carte 22: Tracé du tramway de la ville d'Annaba.....	145
Carte 23: L'axe reliant le rond-point du Pont-Blanc à l'hôpital Ibn-Rochd.....	149

**Liste des tableaux.**

Tableau 1: L'adoption de l'outil 'Projet Urbain' par les décideurs et praticiens de l'opération " Euroméditerranée.....	72
Tableau 2: Evolution de la population littorale (en milliers d'habitants).....	111
Tableau 3: Les axes essentiels pour le développement touristique de la ville d'Annaba/ les instruments d'orientations .....	122
Tableau 4: Répartition de la population, la superficie et la densité du grand Annaba par commune (2005).....	161
Tableau 5: Données climatiques à Annaba.....	164
Tableau 6: Nombre de touristes à Annaba de 2003 jusqu'à 2011 .....	169
Tableau 7: Répartition des artisans par type.....	170
Tableau 8: Occupation des sols par commune .....	171
Tableau 9: Ouvrages hydro-agricoles.....	172

Tableau 10: Bâtiments d'élevage .....	172
Tableau 11: Atouts/Faiblesses. Opportunités/menaces .....	174
Tableau 12: Atouts/Faiblesses .....	182
Tableau 13: Atouts/Faiblesses .....	184
Tableau 14: Atouts/Faiblesses .....	185
Tableau 15: Atouts/Faiblesses .....	186
Tableau 16: Données historiques (Annaba autrefois).....	IV
Tableau 17: Stratégie générale du SNAT .....	X

### Liste des figures.

Figure 1 : Triangulation, résultats et alternatives .....	11
Figure 2: Le dispositif de projet : l'articulation de deux processus.....	25
Figure 3: Les échelles du Projet Urbain .....	26
Figure 4: Le tramway .....	37
Figure 5: Le chaînage (amont-aval) entre quatre niveaux de responsabilités .....	41
Figure 6: Les trois piliers du développement durable .....	51
Figure 7: Les dimensions du tourisme durable.....	55
Figure 8: Tourisme durable, gestion du mouvement urbain/ démarche de projet urbain et marketing.....	60
Figure 9: Le tourisme et la transformation du territoire et du paysage au Maroc .....	74
Figure 10: Produits touristiques en Algérie .....	78
Figure 11: Corrélations entre les concepts : tourisme durable, projet urbain et mouvement urbain .....	89
Figure 12: Annaba dans son contexte général .....	98
Figure 13: Mouvements de population et urbanisation. ....	105
Figure 14: La ville d'Annaba à l'épreuve du mouvement urbain.....	108
Figure 15: La naissance de nouveaux centres urbains.....	109
Figure 16: Parc du logement en continuelle augmentation à Annaba .....	112
Figure 17: Viaduc reliant le carrefour pénétrante/boulevard Rizi à la Caroube (CW 22).....	147
Figure 18: Viaduc situé à l'entrée Sud d'Annaba au niveau du pont Y .....	148
Figure 19: Le périmètre de proximité Le Grand Annaba avec quelques données .....	162
Figure 20: Le lien entre la ville-centre et les communes voisines.....	165
Figure 21: Localisations des industries dans l'intercommunal d'Annaba.....	166
Figure 22: Synthèse du milieu physique du Grand-Annaba.....	171
Figure 23: Scénario tendanciel .....	178
Figure 24: Projets structurants à l'étude ou en cours (scénario volontariste).....	180
Figure 25: Pour un système (ville) durable, cohérent et équilibré.....	198
Figure 26: La ville d'Annaba, une destination touristique cohérente d'exception, en 2023 .....	198

**Liste des photos.**

Photo 1: Le tramway devant le musée Guggenheim .....	66
Photo 2: Marseille, ville de tourisme .....	70
Photo 3: La randonnée en montagne .....	74
Photo 4: L'aventure du Grand Sud .....	74
Photo 5: Le séjour balnéaire, de plus en plus présent dans les années 70 .....	74
Photo 6: Ouarzazate et ses bâtiments en pisé .....	74
Photos 7: Entrée de la ville d'Annaba paralysée par la circulation durant le mois de Ramadhan .....	110
Photos 8: Dégradation de la qualité de vie à Annaba .....	128
Photos 9: Déchets et pollution à Annaba .....	128
Photo 10: Cités de bidonvilles à Annaba .....	130
Photo 11: Annaba : plusieurs inondations suite aux dernières pluies.....	131
Photo 12: Annaba : L'informel maître du marché.....	132
Photo 13: Mobilisation des citoyens bônois contre la pollution.....	134
Photos 14: La ville d'Annaba au charme forestier et maritime.....	139
Photos 15: La richesse du patrimoine urbain et architectural de la ville d'Annaba .....	140
Photos 16: Un savoir-faire dans le domaine de l'artisanat (Annaba).....	141
Photos 17: L'infrastructure portuaire de la ville d'Annaba .....	141
Photos 18: Atouts agricoles à Annaba .....	142
Photos 19: Le pôle universitaire et le potentiel de recherche important de la ville d'Annaba ....	142
Photos 20: Travaux de réalisation d'un viaduc situé à l'entrée Sud de la ville d'Annaba .....	148
Photos 21: La ville d'Annaba et son téléphérique .....	150
Photos 22: Restauration de l'extérieur de la basilique Saint Augustin.....	152
Photo 23: Restauration de l'intérieur de la basilique Saint Augustin .....	153
Photos 24 : Le futur Hôtel Sheraton à Annaba.....	155
Photo 25: Village touristique à Sidi-Salem. Annaba.....	157
Photo 26: Parc écologiques et touristiques : Dounya Parc Annaba.....	158

**Liste des graphiques.**

Graphique 1: Le nombre de touristes entre 1995-2006- cas de la Tunisie, du Maroc et de l'Algérie .....	79
Graphique 2: Evolution des entrées des touristes aux frontières algériennes 2000-2011 .....	79
Graphique 3: Nombre de touristes ( Algériens et étrangers ) à Annaba de 2003 à 2011 .....	169

*La ville, image de ses citoyens*



**ANNEXES**

**Annexe 1.****Le cadre législatif du développement durable en Algérie<sup>1</sup>.**

- **Loi n° 0120 du 12 Décembre 2001, parue dans le journal officiel N 0-77 du: 15 Décembre 2201, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.**

Qui définit les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national. Les dispositions de cette loi définissent les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national, fondé sur:

- Les choix stratégiques que requiert un développement de cette nature.
- Les politiques qui concourent à la réalisation de ses choix.
- La hiérarchisation des instruments de mise en œuvre de la politique d'aménagement et de développement durable de territoire.

- **Loi n° 03-10 du 19 juillet 2003, parue dans le journal officiel N 0-43: 20 juillet 2003.**

Qui a pour objectif de définir les règles générales de protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, ayant pour objectif de:

- Fixer les principes fondamentaux et les règles de gestion de l'environnement.
- Promouvoir un développement national durable en améliorant les conditions de vie et en œuvrant à garantir un cadre de vie sain;
- Prévenir toute forme de pollution ou de nuisance causée à l'environnement en garantissant la sauvegarde de ses composantes;
- Restaurer les milieux endommagés;
- Promouvoir l'utilisation écologiquement rationnelle des ressources naturelles disponibles, ainsi que l'usage de technologies plus propres;
- Renforcer l'information, la sensibilisation et la participation du public et des différents intervenants aux mesures de protection de l'environnement.

- **Loi n° 05-12 du 4 Aout 2005, parue dans le journal officiel N 0- 60 relative à l'eau.**

Qui a pour objet de fixer les principes et les règles applicables pour l'utilisation, la gestion et le développement durable des ressources en eau en tant que bien de la collectivité nationale. Les principes sur lesquels se fonde l'utilisation, la gestion et le développement durable des ressources en eau sont:

- le droit d'accès à l'eau et à l'assainissement pour satisfaire les besoins fondamentaux de la population dans le respect de l'équité et les règles fixées par la présente loi, en matière de services publics de l'eau et de l'assainissement
- le droit d'utilisation des ressources en eau, dévolu à toute personne physique ou morale de droit public ou privé, dans les limites de l'intérêt générale et dans le respect des obligations fixées par la présente loi et les textes réglementaires pris pour son application;
- la planification des aménagements hydrauliques de mobilisation et de répartition des ressources en eau dans le cadre de bassins hydrographiques ou de grands systèmes aquifères constituant des

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 29 Mai 2013 URL <http://fr.scribd.com/doc/74691596/4-chpitre-l-algerie-et-le-devloppment-durable>

unités hydrographiques naturelles, et ceci, dans le respect du cycle de l'eau et en cohérence avec les orientations et les instruments d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement;

→ la prise en compte des coûts réels des services d'approvisionnement en eau à usage domestique, industriel et agricole et des services de collecte et d'épuration des eaux usées, à travers des systèmes tarifaires;

→ la récupération suffisante des coûts d'intervention publique liés à la protection quantitative et qualitative des ressources en eau et des milieux aquatiques, à travers des systèmes de redevances d'économie d'eau et de protection de sa qualité;

→ la systématisation des pratiques d'économie et de valorisation de l'eau par des procédés et des équipements appropriés ainsi que le comptage généralisé des eaux produites et consommées, pour lutter contre les pertes et le gaspillage;

→ la concentration et la participation des administrations, des collectivités territoriales, des opérateurs concernés et des représentants des différentes catégories d'usagers, pour la prise en charge des questions liées à l'utilisation et à la protection des eaux et à l'aménagement hydraulique, au niveau des unités hydrographiques naturelles et au niveau national.

- **Loi n° 06-06 du 20 Février 2006, parue dans le journal officiel N 015, du: 12 Mars 2006 portant loi d'orientation de la ville.**

Qui a pour objet les dispositions particulièrement visant à définir les éléments de la politique de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable. Les principes généraux de la politique de la ville, sont:

→ la coordination et la concentration.

→ La déconcentration

→ La gestion de proximité.

→ Le développement humain.

→ Le développement durable.

→ La bonne gouvernance.

→ L'information

→ La culture

→ La préservation

→ L'équité sociale.

- **Le décret exécutif n° 05-416 du 25 Octobre 2005, publié dans le journal officiel du: 02 Novembre 2005, fixant la composition, les missions et les modalités de fonctionnement du conseil national de l'aménagement et du développement durable de territoire.**

Selon ce décret le conseil est chargé:

→ d'orienter la stratégie globale d'aménagement et de développement durable du territoire;

→ de veiller à la cohérence des grands projets sectoriels avec les principes et orientations de la politique d'aménagement du territoire.

- **Le décret exécutif n° 05-444 du 14 Novembre 2005, qui vient en application des dispositions de l'article 78 de la loi n° 03-10 du: 13 Juillet 2003, parue dans le journal officiel N°-75 du: 20 Novembre 2005:**



Qui fixe les modalités d'attributions du prix national pour la protection de l'environnement. Ce prix et sa récompense sont pris en charge dans le cadre du budget de l'Etat. Décret exécutif n° 05-240 du 28 Juin 2005 fixant les modalités de désignation des délégués pour l'environnement. Selon le présent décret, le délégué pour l'environnement est chargé sous l'autorité et la responsabilité de l'exploitant de recevoir et de renseigner sauf dans le cas relevant explicitement de la responsabilité de l'exploitant, toute autorité de contrôle en matière d'environnement, à ce titre il est chargé:

- d'élaborer et de tenir à jour l'inventaire des pollutions de l'établissement concerné (effluent, liquide, gazeux, déchet solides, nuisances acoustiques) et de leur impacts;
- de contribuer, pour le compte de l'exploitant, à la mise en œuvre des obligations environnementales de l'établissement classé concerné, prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur;
- d'assurer la sensibilisation du personnel de l'établissement classé en matière d'environnement.

• **Renforcement institutionnel:**

Dans ce domaine, on assiste à la création d'un nombre d'institutions, prouvant ainsi l'attention accordée par l'Etat à l'environnement et au développement durable.

- la mise en place du conservatoire des matières de l'environnement.
- La mise en place du système global d'information.
- La mise en place de l'observatoire national de l'environnement et du développement durable (ONEDD).
- La mobilisation du mouvement associatif.

## Annexe 2.

Tableau 16: Données historiques (Annaba autrefois )

Période	Caractéristique
<b>Préhistoire</b>	<p><i>L'homme est apparu dans le périmètre d'Annaba depuis le Paléolithique, dans la zone de Ras-Al-Hamra (Cap de Garde), dans les collines de Bouhamra. Les hommes préhistoriques ont laissé de nombreux témoignages dans la région de Bône : silex taillés ou polis, etc.</i></p> <p><i>À la fin du -5<sup>e</sup> millénaire, fin de l'ère néolithique, débute l'ère de la préhistoire (-5 000 à -3 000 ans). Les archéologues découvrent lors de leurs recherches en Afrique du Nord architecture, des sépultures funéraires et des poteries rudimentaires datant de cette époque.</i></p> <p><i>Les découvertes prouvant l'existence passée de l'homme préhistorique dans la région d'Annaba sont les mêmes que dans tout le bassin méditerranéen : armes et outils en pierre, abris sous roches, etc.</i></p>
<b>Antiquité : fondation d'Hippone</b>	<p><i>Du VI<sup>e</sup> au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., Hippone ( ou Hippot ) se soumet à l'hégémonie carthaginoise. Au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., la consolidation du royaume numide, notamment sous le règne de Massinissa et de ses successeurs, entraîne l'intégration d'Hippone au royaume numide; elle devient une ville royale, Hippo Regius ( Ce rang lui est sans doute dû à son rôle de port qui assure les liaisons entre l'arrière-pays et la Méditerranée ).</i></p>
<b>Hippone chrétienne (240 à 640) - Saint Augustin (354-430)</b>	<p><i>L'évêque saint Augustin rendit Hippone comme centre de rayonnement de la pensée chrétienne au début du V<sup>e</sup> siècle</i></p>
<b>Invasion vandale (431-533) - Reconquête byzantine (533)</b>	<p><i>En mai 430, Hippone fut assiégée par les vandales (peuples germaniques).</i></p> <p><i>En 533, une armée de Constantinople, fut envoyée par l'empereur byzantin Justinien 1er pour délivrer l'Afrique du Nord de l'emprise des Vandales.</i></p>
<b>Période des dynasties islamiques</b>	<p><i>En 698, Hippone devient un refuge aux Carthaginois puis sera dévastée par les Arabes après avoir mis un terme à la résistance de l'autorité impériale.. L'ancienne Hippone, est alors rebaptisée par les Arabes « Médinet Seybouse » puis officiellement « Bouna »</i></p> <p><i>Au début du XI<sup>e</sup> siècle, la ville antique est abandonnée pour un nouveau site à 3 km au nord du premier. La nouvelle ville « Bouna Al Haditha » (« Bouna la Neuve ») est bâtie sur une hauteur de 40 mètres d'altitude, à la différence de l'antique qui se trouve dans le plat (1 à 3 mètres d'altitude). Dès 1040, la ville s'entoure de remparts pour renforcer sa défense naturelle. Les Sanhadjas, qui la fondent, en font un poste de défense et de surveillance. Bouna devient un port d'échanges commerciaux du XI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. en 1153, le roi Roger II de Sicile</i></p>

	<i>conquit la ville de Bône.</i>
<b><i>Période ottomane et espagnole</i></b>	<i>L'empereur Charles Quint envoya en 1535 une escadre espagnole pour conquérir Bouna (la citadelle d'Annaba). Il ordonna la destruction de la muraille qui joint la ville à la forteresse. Mais face au blocus maritime des Turcs et l'hostilité de la population, des dizaines de soldats espagnols succombèrent. En 1540, Charles Quint ordonna l'évacuation de Bouna. Après sa libération des espagnols, les autorités turques fortifièrent la ville et la surmontèrent d'un fort Cigogne. Après sa libération, la ville et sa région sont incluses dans la régence d'Alger. Bouna (Bona) est parée d'un nouveau qualificatif : « Madinat Al Unnab », ou Annaba qui se substitue progressivement à son ancien nom, surtout à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et aujourd'hui.</i>
<b><i>Période française</i></b>	<i>Bône fût occupée par les troupes françaises, occupation qui durera jusqu'à l'indépendance de l'Algérie</i>
<b><i>Première et Seconde Guerre mondiale</i></b>	<i>La guerre gagne toute l'Afrique du Nord en novembre 1942</i>
<b><i>Indépendance</i></b>	<i>L'indépendance de l'Algérie en 1962 entraîna le départ des populations européenne et juive de la ville. Dans l'Algérie indépendante, la ville connaît une augmentation rapide de sa population alimentée par l'exode rural</i>

(Source: Réalisé par l'auteur ( Données: Wikipédia )

### Annexe 3.

#### Les instruments d'orientations en Aménagement du territoire et Urbanisme

##### I. Les enjeux du SNAT

Le territoire algérien a fait face à une série de contradiction (sociale et sociétale, espace rural-espace urbain, ...) pour les identifier la démarche du SNAT a<sup>1</sup> :

- 1 : Mis en valeur et en évidence les causes ;
- 2 : Evaluer les pratiques urbaines territoriales à toutes les échelles ;
- 3 : Tracer les causes de leurs échecs ;
- 4 : Mis en place les nouvelles solutions et détailler les démarches de leur mise en œuvre car l'enjeu ne réside pas dans le constat du présent ou l'état futur. Parmi les enjeux du SNAT<sup>2</sup> :

##### **1. Les ressources principales.**

- 1-Epuisement des ressources en eau ;
- 2-Fragilité des sols ;
- 3-Exposition aux risques majeurs liés à une urbanisation non centrale ;
- 4-Délaissement total (absolu) du patrimoine.

Le SNAT vise à : assurer la durabilité des ressources en eau, conserver les sols et lutter contre la désertification, la protection des écosystèmes et la sauvegarde du patrimoine.

##### **2. La démographie.**

Le problème de démographie reste entier face à l'arrivé sur le marché du travail des générations de jeunes en âge actif qui sont confrontés à un chômage élevé dans des conditions de vie précaires. C'est pour cela que les structures économiques étaient visées par le SNAT. En effet, le SNAT délimite les opportunités et les handicapes, capacité ou population du territoire. C'est pour cela qu'il vise à déterminer les reconversions selon des opportunités en terme de création des richesses qui offriront des emplois et la formation à des populations.

##### **3. La question urbaine.**

La question urbaine est l'une des priorités fondamentales du SNAT non seulement par la croissance ou développement urbain mais dans la durabilité, suivant une temporalité.

Le SNAT a pour but de mettre fin à une urbanisation à double vitesse. En effet, cette dernière, assèche le monde rural (déséquilibre) et stérilise l'environnement. De ce fait, les villes ont perdu leurs centralités, leurs qualité de vie, leurs cohésions urbaines et sociales, leurs équité, leurs compétitivité sur le plan régional, national et inter national. Cela est due, principalement à leurs hypertrophie et leurs dysfonctionnement. C'est pour cela que le SNAT prend en charge, par ses réflexions et ses études, ces fléaux urbains.

##### **4. L'ouverture à l'économie nationale.**

Le SNAT s'inscrit dans l'idée de s'ouvrir à une base économique plus large, qui est à l'échelle Magrébine et à l'échelle Méditerranéenne-Européenne. Cela doit se faire par des stratégies de développement, selon les capacités et la vocation de chaque région, par des transformations douces, structurelles, spatiales, fonctionnels et la reconversion des populations

<sup>1</sup> Abdellatif KABOUCHE, cour « UP2 » PG 2012 Projet Urbain.

<sup>2</sup> Idem.

locaux dans la formation professionnelle adéquate. Ces mutations doivent être accompagnées par des valeurs ajoutées à chaque région. Cela donnera la créativité, le savoir faire, l'attractivité, compétitivité, moteur essentiel à chaque territoire pour s'inscrire dans la nouvelle dynamique territoriale : la base d'intégration dans les nouvelles visions économiques (mondialisation,...)

### **5.La bonne gouvernance.**

« Transparence de toute action urbaine » cette bonne gouvernance (épine du projet urbain) est un mode d'exercice de responsabilité sur le territoire.

### **6.L'écologie en réponse à la durabilité.**

L'écologie en réponse à la durabilité et à l'alternative est de :

- Mettre fin aux anciennes tendances lourdes ;
- Créer une rupture avec les politiques centralisées d'avant ;
- Créer un espace équilibré entre espace rural et espace urbain ;
- Donner des identités à ses territoires.

L'élaboration du SNAT 2025 a été menée sur la base d'une large et longue concertation impliquant tous les acteurs intervenant dans le domaine de l'aménagement du territoire (Départements Ministériels, Institutions Publiques et Administratives, Collectivités Locales et représentants de la société civile<sup>1</sup>).

## **II. SRAT « Schéma Régional d'Aménagement du Territoire ».**

Le SRAT, outil de référence stratégique pour le développement régional, a pour but de permettre la cohérence entre les interventions publiques à l'échelle régionale d'une part et entre ces interventions et les options nationales d'autre part<sup>2</sup>. En effet, initié à l'échelle d'inter wilaya par l'état, il distribue les activités par région, localise les infrastructures et les équipements et régule l'armature régionale des réseaux<sup>3</sup>.

De ce fait, le SRAT s'est inscrit dans une démarche de cohérence à long terme, soucieux d'un développement durable et solidaire du territoire régional dans le cadre de la concertation et du partenariat entre tous les acteurs de la région<sup>4</sup>.

Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire fixe les orientations fondamentales du développement durable des régions programme. A cet effet, il établit pour la Région-Programme d'aménagement et de développement durable<sup>5</sup>:

1. Les atouts, vocations principales et vulnérabilités spécifiques de cet espace ;
2. La localisation des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national ;
3. Les dispositions relatives à la préservation et à l'utilisation rationnelle des ressources et notamment de l'eau ;

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://www.mate.gov.dz/pdf/snata.pdf>

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://www.abhatoo.net.ma>

<sup>3</sup> [En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL [algerquartiermarine.blogspot.com](http://algerquartiermarine.blogspot.com)

<sup>4</sup> Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme, « Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025. Tome 3 : Gouvernance & Tableau de Bord », Avril 2009, P 01.

<sup>5</sup> Groupement URBACO-EDR, « SCU D'Annaba, le diagnostic prospectif du grand Annaba 'Mission II' », Juin 2007, P. 38- P.39.

4. L'organisation d'agglomérations favorisant le développement économique ;
5. La solidarité et l'intégration des populations, la répartition des activités et des services et la gestion maîtrisée de l'espace ;
6. La promotion des activités agricoles et la revitalisation des espaces ruraux en tenant compte de leur diversité et en assurant l'amélioration du cadre de vie des populations qui y vivent et la diversification des activités économiques, notamment non agricoles ;
7. Les actions de dynamisation de l'économie régionale, par le soutien au développement des activités et de l'emploi et par le renouvellement et la revitalisation des espaces menacés ;
8. Les projets économiques porteurs d'industrialisation et d'emploi ;
9. Les prescriptions d'organisation de l'armature urbaine et le développement harmonieux des villes ;
10. Les actions et traitements spécifiques que nécessitent écologiquement ou économiquement fragiles ;
11. La programmation de la réalisation des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national ;
12. Les actions de préservation et de valorisation des patrimoines culturels, historiques et archéologiques, à travers la promotion de pôles de développement culturel et des activités liées à la création artistique et à l'exploitation adaptée des richesses culturelle.

### **III. Le PAW « Plan d'Aménagement de la Wilaya ».**

Le PAW est initié par la wilaya (limites administratives). Suivant les grandes orientations des plans supérieurs, il fixe les vocations de chaque commune de la wilaya, il identifie la hiérarchie urbaine de la wilaya (communes rurales et urbaines). Il fixe le rythme de l'urbanisation, détermine les aires de planification inter communales et localise les zones d'activités économiques avec les zones à mettre en valeur.<sup>1</sup>

Par ailleurs, le PAW, qui précise et valorise, en conformité avec le Schéma Régional d'Aménagement (SRAT) concerné, les prescriptions spécifiques à chaque territoire de Wilaya, établit<sup>2</sup> :

- les atouts, vocations et problématiques spécifiques du territoire de wilaya ;
- Les dispositions pour la préservation, l'utilisation rationnelle et la valorisation des ressources locales (eau, sol, ...) ;
- La programmation et l'organisation des réseaux d'énergie, eau, communication et transport pour un service de qualité ;
- Les seuils d'urbanisation des agglomérations urbaines et rurales.

### **IV. Le PDAU « Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme » et le POS « Plan d'Occupation des Sols ».**

D'après Djamel BAKIRI, les instruments d'urbanisme en Algérie, à savoir le PDAU<sup>1</sup> et le POS<sup>2</sup>, *ont privilégié le zoning comme technique de structuration de l'espace, en favorisant la*

<sup>1</sup> [En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL [algerquartiermarine.blogspot.com](http://algerquartiermarine.blogspot.com)

<sup>2</sup> [En ligne] consulté le 03 Juin 2012 URL <http://www.mate.gov.dz/pdf/snat.pdf>

*spécialisation fonctionnelle et sociale. Ils ont entraîné de grands problèmes pour les villes dont l'éclatement a favorisé la mobilité et des surcoûts de gestion urbaine, mais aussi des exclusions. La question est de savoir si les instruments de planification et d'urbanisme en vigueur en Algérie sont toujours d'actualité face à l'ouverture économique, sociale et politique que connaît le pays actuellement. Quelquefois, certains plans d'urbanisme ne se réalisent pas dans leur totalité, suite aux différentes décisions politiques prises par les autorités locales ou centrales. Certaines décisions concernant l'espace urbain et sa périphérie sont généralement des décisions ponctuelles agissant souvent sous le fait de l'urgence afin de régler ou régulariser des situations. Les instruments d'urbanisme actuels se caractérisent par une exceptionnelle instabilité non régulée qui ouvre la porte à tous les dysfonctionnements et à toutes les concurrences. Les POS en particulier ouvrent la porte à toute forme de consommation de l'espace, ce qui favorise des conséquences parfois désastreuses... Aussi le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme provoque le plus souvent des inégalités en matière de répartition des activités spécialement urbaines, et ceci au détriment des activités agricoles par des pratiques illicites qui consistent à détourner l'usage du sol, surtout que les autorités locales concernées par la gestion du sol n'ont pas les moyens ou ne se donnent pas les moyens de l'exercice du droit et de son application pour préserver l'activité agricole<sup>3</sup>.*

---

<sup>1</sup> Le PDAU, instrument de planification spatiale et de gestion urbaine, fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, de la ou des communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et plans de développement. Il définit les termes de référence du plan d'occupation des sols (Loi 90-29, du 01 12 1990, Section 1, art 10. JO n°52 ).

<sup>2</sup> Le POS est un instrument d'urbanisme opposable aux tiers établi conformément à la loi N° 90 - 29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. « Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de construction. Le plan d'occupation des sols fixe de façon détaillée pour le ou les secteurs concernés, la forme urbaine, l'organisation, les droits de construction et d'utilisation des sols, définit la qualité minimale et maximale de construction autorisée exprimée en mètre carré de plancher hors œuvre ou en mètre cube de volume bâti, les types de construction autorisés et leurs usages, détermine les règles concernant l'aspect extérieur des constructions, délimite l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et installations d'intérêt général ainsi que les tracés et les caractéristiques des voies de circulation, définit les servitudes, précise les quartiers, rues, monuments et sites à protéger, à rénover et restructurer et localise les terrains agricoles à préserver et à protéger » (Loi 90 29 du 01 12 1990, section 3, art 31 ).

<sup>3</sup> Djamel BAKIRI, « Les instruments d'urbanisme en Algérie : entre planification et régularisation, le cas du quartier Ghirane à Hamma Bouziane (Constantine) », Séminaire International " Faire la ville: Par quelles pratiques et par quels projets?", 26- 27 Avril 2009.

Tableau 17: **Stratégie générale du SNAT** (Source :Groupement URBACO-EDR, Avril 2007, P. 36.

Lignes directrices	Orientations stratégiques	Axes stratégiques
<b>1. Vers un territoire durable</b>	1.1 : assurer un développement compatible avec la capacité de charge environnementale des territoires	1.1.1 : la problématique de l'eau, 1.1.2 : la conservation des sols et lutte contre la désertification, 1.1.3 : la préservation de la biodiversité et du capital naturel.
	1.2 : protection et valorisation des écosystèmes	1.2.1 : la prévention des risques majeurs, 1.2.2 : la protection du littoral, 1.2.3 : la revitalisation des massifs montagneux, 1.2.4 : la régénération de l'écosystème steppique, 1.2.5 : la protection et la réhabilitation du système oasien, 1.2.6 : la politique environnementale urbaine et industrielle.
	1.3 : mise en valeur des patrimoines naturels et culturels	1.3.1 : protéger le patrimoine naturel et culturel, 1.3.2 : valoriser le patrimoine naturel et culturel.
<b>2. Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial</b>	2.1 : aller vers de nouveaux équilibres durables entre la zone littorale et les zones de l'intérieur	2.1.1 : le freinage et le rééquilibrage du littoral, 2.1.2 : le développement des zones telliennes, 2.1.3 : l'impératif Hauts Plateaux – Sud. 2.1.3.1 : impératif Hauts Plateaux, 2.1.3.2 : impératif Sud.
	2.2 : assurer le rééquilibrage du système urbain	2.2.1 : un système urbain hiérarchisé et articulé 3.2.2 : un équilibre urbain-rural
<b>3. Assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires</b>	3.1 : renforcer ou créer l'attractivité et la compétitivité des territoires algériens	3.1.1 : des métropoles attractives, 3.1.2 : les infrastructures matérielles et immatérielles, 3.1.2.1 : les infrastructures universitaires, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, routières, 3.1.3 : le développement des TIC 3.1.4 : l'émergence de Pôles de Développement de Compétitivité et d'Excellences, 3.1.5 : la mise en œuvre d'une politique de développement régional et local.
	3.2 : ouvrir à l'international les territoires	3.2.1 : améliorer les conditions générales de l'ouverture à l'international, 3.2.2 : réaliser les infrastructures et équipements de l'ouverture internationale, 3.2.3 : mettre en œuvre un programme de développement transfrontalier (Maghreb).
<b>4. Mettre en œuvre l'équité territoriale</b>	4.1 : revitaliser les territoires ruraux : mise à niveau des 3000 villages	4.1.1 : établissement du partenariat local et de l'intégration multisectorielle au sein des territoires ruraux, 4.1.2 : appui à la promotion de la pluriactivité et de la mise en œuvre d'activités économiques innovantes, 4.1.3 : valorisation équilibrée et gestion durable des ressources et des patrimoines des territoires ruraux, 4.1.4 : synergie économique et sociale et coordination des actions.
	4.2 : renouvellement urbain	4.2.1 : mise en place d'une ville durable, 4.2.2 : restructuration de la ville.
	4.3 rattrapage et mise à niveau des zones à handicap	
<b>5. La gouvernance territoriale dans le SNAT</b>	5.1 : ingénierie territoriale : les instruments d'aide et d'incitation	



**Annexe 4 :**

**Formulaire de Recherche sur:  
L'Amélioration des conditions de vie de la population**



Cocher la case appropriée

I/Logement et Population

1 - Le nom du quartier suivant adresse: .....

2 - Type de logement: informel  collectif  individuel

3 - Le nombre de chambres: .....

4 - Le nombre de personnes dans le logement: .....

5 - Date d'emménagement dans ce logement: .....

6 - Lieu de l'ancienne résidence: .....

7 - Existe-il un comité de quartier: Oui  Non

\* Ce comité est-il actuellement actif: Oui  Non

\* Êtes-vous membre du comité de quartier: Oui  Non

II/Ménage:

8- Votre logement est-il livré avec : Eau potable  GAZ DE VILLE  électricité

9 - Votre logement manque-t-il d'ensoleillement: Oui  Non

10 - Horaire d'alimentation en eau potable: .....

11 - Comment l'eau usée est évacuée:

\*À travers des canaux de drainage

\* Autres

III/Problèmes de Quartier:

- Souffrez-vous dans votre quartier:

12 - Une pénurie d'approvisionnement en produit de première nécessité:

\* fruits et légumes

\*Produits d'alimentation général

\*Médicament

13 - nuisance sonore: Oui  Non

La cause de cette nuisance (genre): Automobile  Activités (travaux ....)

14 - Routes non goudronnées: Oui  Non

15 - Des problèmes de mobilité entre les quartiers: Oui  Non

\*Comment : .....

16 - Un manque de places de stationnement (Parking): Oui  Non

17 - Un manque d'espaces verts et d'aires de jeux pour les enfants: Oui  Non

18 - Absence d'éclairage public: Oui  Non

19 - Problème de sécurité (vol, agression .....): Oui  Non

20 - Où jetez-vous les ordures: benne à ordures  n'importe où

21 - La benne à ordures est-elle située près de chez-vous: Oui  Non

\*Indiquer la distance approximative : .....

22 - A quelle heure sortez-vous la poubelle: matin  soir  heure indéfinie

23 - Le camion à ordures passe-il dans votre quartier: Oui  Non

\*A quelle heure passe-il: matin  soir  heure indéfinie

24 - Préférez-vous que le camion à ordures passe le matin  ou le soir

25 - Y-a-t-il une pénurie des équipements suivants:

\*Educatifs: Oui  Non  - quel genre : .....

\*Sanitaires: Oui  Non  - quel genre : .....

\* Administratifs: Oui  Non  - quel genre : .....

\*Commerciaux: Oui  Non  - quel genre : .....

\*culturels et religieux: Oui  Non  - quel genre : .....

#### IV /Suggestions et aspirations de la population:

26- Que proposez-vous pour améliorer votre quartier dans le domaine:

\*Mobilité : .....

.....

\*Santé : .....

.....

\*Attraction : .....

.....

\*Education : .....

.....

\*Environnement et entretien du quartier : .....

.....

27 - Autres suggestions: .....

.....

**Annexe 5.****Questions réservées aux architectes et aux urbanistes :**

1-Les visiteurs s'imposent et imposent la visite dans le paysage urbain, par conséquent faudra-t-il réfléchir l'urbain à l'épreuve de la visite ?

Oui c'est évident. Un phénomène (la visite) est toujours étudié et réfléchi dans son contexte spécifique (un paysage urbain à l'épreuve du mouvement des visiteurs).

2-Comment peut-on assurer une équité territoriale, une mobilité fluide et au même temps une qualité d'accueil et de séjours dans l'aménagement urbain de la ville d'Annaba afin que le touriste désire toujours y retourner et pour que le Bônois ne se sent plus exclu ?

Penser l'équité territoriale, la mobilité et la qualité d'accueil simultanément et surtout globalement. Réfléchir aux impacts à priori et à posteriori qu'ils pourront enclencher sur la ville, sur ses habitants et ses touristes.

Réaliser un bon diagnostic et faire ressortir les points forts et les points faibles

Prévoir des stratégies pour le court, moyen et long terme.

3-Les touristes venant de l'ensemble des wilayas avoisinantes du pays, en période estivale, ont engendré des difficultés importantes dans la circulation automobile et piétonne à l'intérieur de la ville d'Annaba et notamment sur la corniche qui est l'endroit le plus fréquenté. Réussira-t-on à posteriori à répondre aux besoins des touristes ?

Quelle stratégie faudra-t-il adopter pour le développement économique de la ville ?

Oui mais seulement si on opte pour une stratégie capable de faire grimper l'économie de la ville et par conséquent offrir une qualité de vie plus agréable aux habitants et également aux touristes.

La stratégie c'est de réviser l'état actuel dans lequel s'inscrit la ville, ensuite peser le pour et le contre (atouts+faiblesses) au même temps.

4-Comment accroître l'influence de la ville d'Annaba pour lui redonner sa place de ville touristique ?

En lui redonnant un coup de jeunesse à travers une mise en beauté et une mise à niveau.

5-Les urbanistes sont-ils réellement en train de penser la ville d'Annaba d'une façon globale ? Pourquoi finalement n'ont-ils pas réussi à structurer la ville d'une façon cohérente? Ne serait-il pas temps d'opter une autre démarche ?

Non, parce qu'ils n'ont pas adopté la bonne démarche pour accomplir leurs buts.

Oui, c'est le moment idéal pour réviser la démarche utiliser jusqu'à maintenant par ces urbanistes et pourquoi pas opter pour une nouvelle façon et manière d'agir.

6-Dans un souci de cohérence et d'équilibre du système, quelle démarche faudra-t-il suivre où la communication, la participation et l'information constitueraient les fondements d'une nouvelle approche plus équitable et plus globale d'un espace humanisé ?

Il faut suivre une démarche qui ressemble à celle du développement durable. C'est-à-dire penser aux générations futures tout en préservant leur héritage culturel et naturel.

7-Pour mieux maîtriser les besoins réels des déplacements dans la ville d'Annaba, une étude approfondie est en cours autour de l'installation d'un tramway. Ce dernier permettra d'alléger la pression exercée particulièrement du côté des communes limitrophes (El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar,...) où les populations signalent quotidiennement les mauvaises conditions de transport mises en place par les transporteurs publics et privés.

De nos jours, un projet d'un viaduc fait aussi l'objet d'une étude qui a déjà été entamée. En effet, l'autorité locale, consciente des nombreuses difficultés résultant des problèmes de mobilité urbaine dans la ville d'Annaba, a essayé à travers ces projets structurants d'améliorer la qualité de vie du citoyen et du touriste.

Ces projets structurants vont-ils impacter positivement sur la mobilité, le tourisme durable et sur l'image de la ville ?

La ville d'Annaba se trouve, actuellement, dans un état de déclin et de détresse. Ces projets structurants, avec tant d'ampleur vont, sans doute, impacter sur le tourisme et l'image de la ville, surtout que cette dernière souffre de plusieurs pathologies dans le domaine de la mobilité et du tourisme. Un réseau peu fluide et peu cohérent conjugué à l'utilisation d'une démarche non appropriée pour soigner ses maladies a tout simplement besoin d'un nouveau souffle de vie et également de nouveaux projets porteurs d'espoirs.

**Les mêmes questions étaient réservées aux responsables des organismes suivants :**

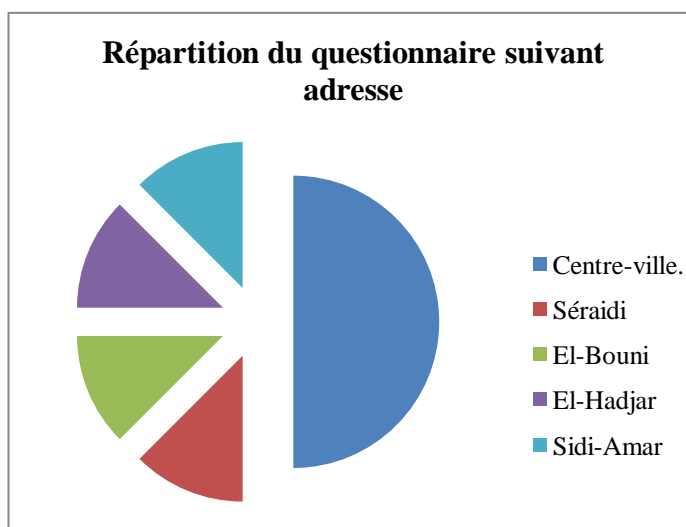
- Direction du Tourisme et de l'Artisanat-Annaba
- URBANE
- Direction des Travaux Publics
- La DUC

Hélas, après plusieurs tentatives d'entretiens, tous ces responsables, n'ont pas voulu nous accueillir.

**ANNEXE 6 :****Résultats de l'enquête par le formulaire du questionnaire****I/Logement et Population**

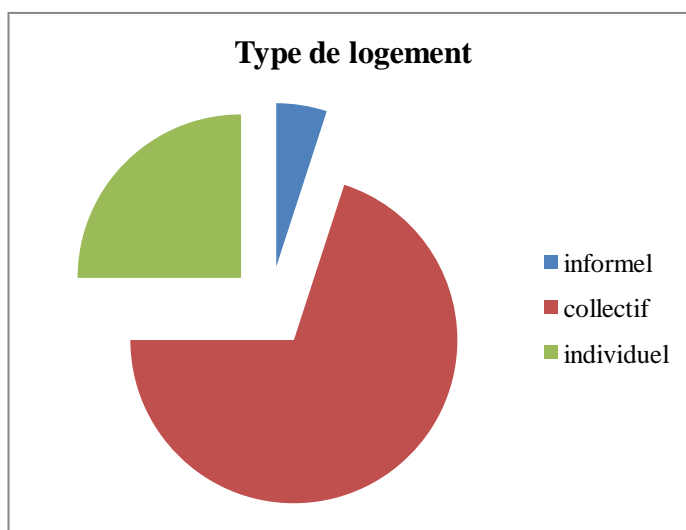
1 - Le nom du quartier suivant adresse:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Centre-ville	50%	100
Séraïdi	12.5%	25
El-Bouni	12.5%	25
El-Hadjar	12.5%	25
Sidi-Amar	12.5%	25
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

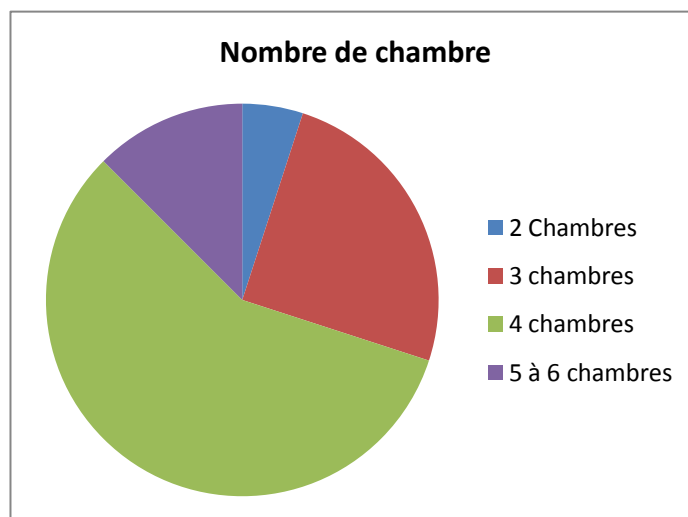


2 - Type de logement:

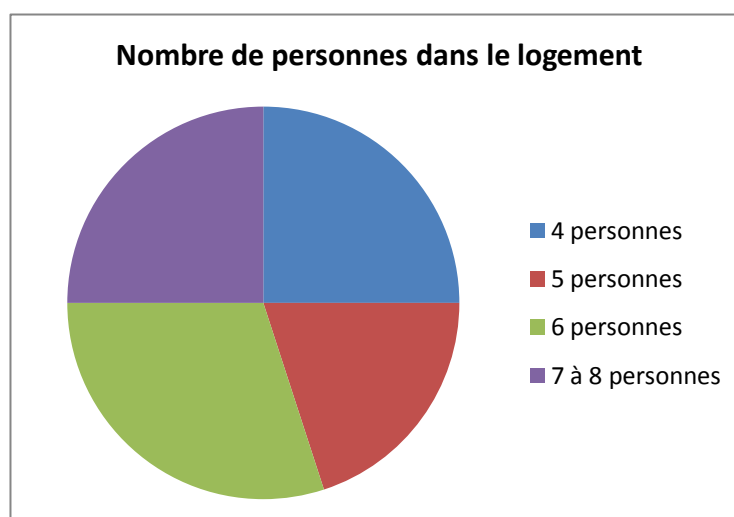
	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Informel	5%	10
Collectif	70%	140
Individuel	25%	50
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



3 – Le nombre de chambres:	Total	
	pourcentage	effectif
02	5%	10
03	25%	50
04	57.5%	115
05-06	12.5%	25
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



4 - Le nombre de personnes dans le logement:	Total	
	pourcentage	effectif
04	25%	50
05	57.5%	40
06	12.5%	60
07-08		50
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



5 - Date d'emménagement dans ce logement:	Total	
	pourcentage	effectif
1965-2000	25%	100
2000-2013	57.5%	100
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

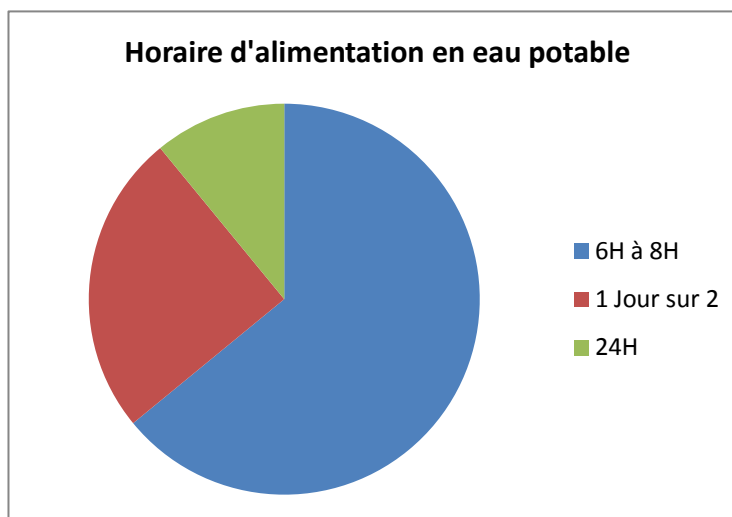
6 - Lieu de l'ancienne résidence:	Total	
	pourcentage	effectif
Annaba	62.5%	125
Ville avoisinante	37.5%	75
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

7 - Existe-il un comité de quartier:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	1.5%	3
Non	98.5%	197
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



* Ce comité est-il actuellement actif	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	0%	0
Non	100%	200
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

* Êtes-vous membre du comité de quartier:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	0%	0
Non	100%	200
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



## II/Ménages

8- Votre logement est-il livré avec :

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Eau potable GAZ DE VILLE, Electricité. ,	95%	190
/	5%	10
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

9 – Votre logement manque-il d'ensoleillement:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	0%	0
Non	100%	200
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

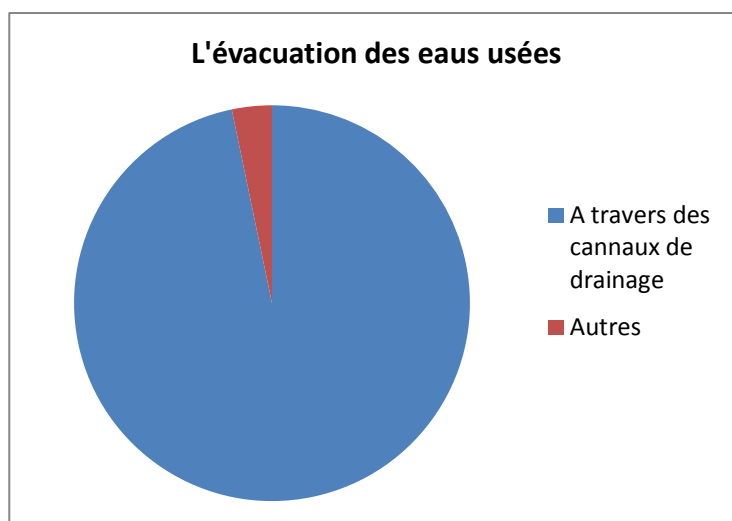
10 - Horaire d'alimentation en eau potable:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
6H à 8H	5%	10
1 jour sur 2	45%	90
24H	50%	100
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

11 - Comment l'eau usée est évacuée:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
À travers des canaux de drainage	95%	190
Autres	5%	10
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



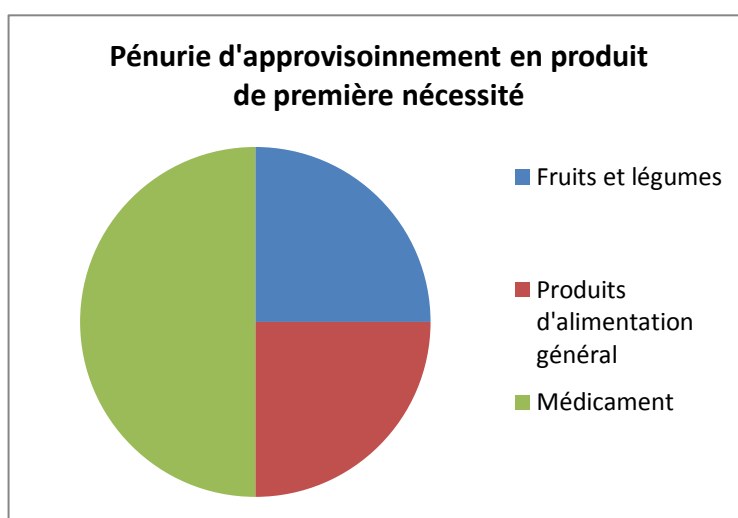


### III/Problèmes de Quartier

- Souffrez-vous dans votre quartier:

12 - Une pénurie d'approvisionnement en produit de première nécessité:

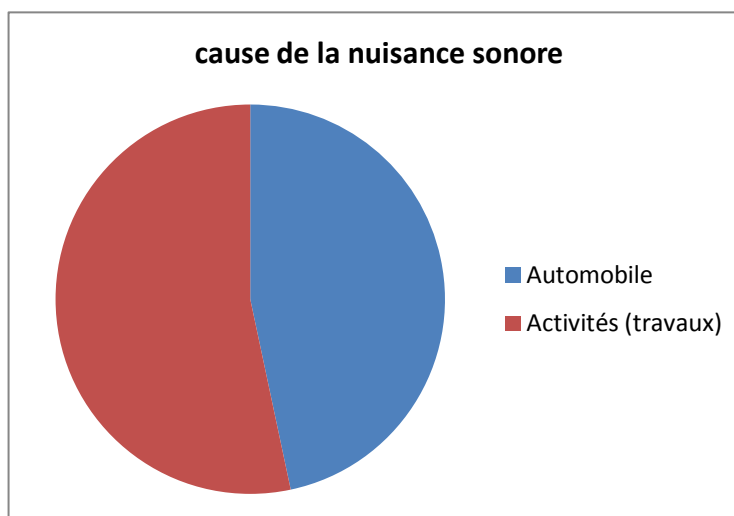
	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Fruits et légumes	25%	50
Produits d'alimentation général	25%	50
Médicament	50%	100
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



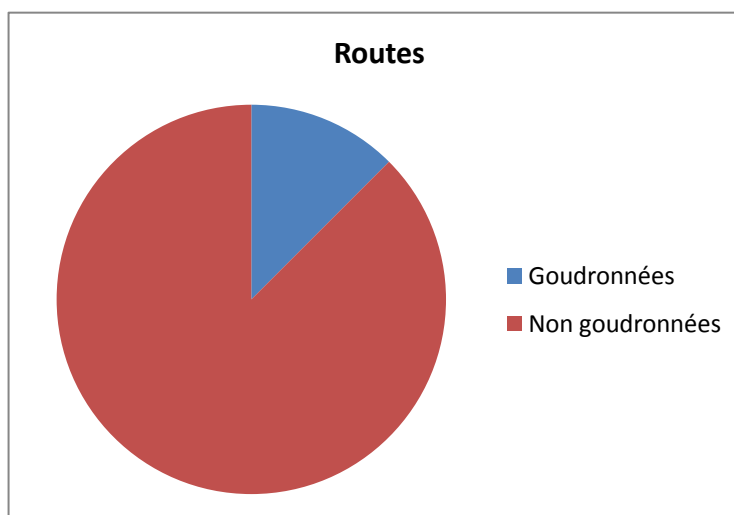
13 – nuisance sonore:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	37.5%	75
Non	62.5%	125
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

La cause de cette nuisance (genre):	Total	
	pourcentage	effectif
Automobile	46.67%	35
Activités (travaux ....)	53.33%	40
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>75</b>



14 - Routes non goudronnées	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	87.5%	175
Non	12.5%	25
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>



15 - Des problèmes de mobilité entre les quartiers:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	37.5%	75
Non	62.5%	125
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

\*Comment :routes trop étroites

16 - Un manque de places de stationnement (Parking):	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	82.5%	165
Non	17.5%	35
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

17 -Un manque d'espaces verts et d'aires de jeux pour les enfants:	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	75%	150
Non	25%	50
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

18 - Absence d'éclairage public::	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	32.5%	65
Non	67.5%	135
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

19 - Problème de sécurité (vol, agression .....):	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	57.5%	115
Non	42.5%	85
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

20 - Où jetez-vous les ordures:	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Benne à ordures	25%	50
N'importe où	75%	150
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

21 – La benne à ordures est-elle située près de chez-vous	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	87.5%	175
Non	12.5%	25
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

*Indiquer la distance approximative :	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
8m	37.5%	75
10m	30%	60
50m	20%	40
500m	12.5%	25

<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>
--------------	-------------	------------

22 - A quelle heure sortez-vous la poubelle:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Matin	5%	10
Soir	62.5%	125
Heure indéfinie	32.5%	65
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

23 - Le camion à ordures passe-il dans votre quartier:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	75%	150
Non	25%	50
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

\*A quelle heure passe-il:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Matin	15%	30
Soir	60%	120
Heure indéfinie	25%	50
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

24 - Préférez-vous que le camion à ordures passe le matin ou le soir :

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Matin	10%	20
Soir	30%	60
Matin et soir	60%	120
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

25 - Y-a-t-il une pénurie des équipements suivants:

\*Educatifs:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	30%	60
Non	70%	140
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

- quel genre :C. E. M.

\*Sanitaires:

	<b>Total</b>	
	<b>pourcentage</b>	<b>effectif</b>
Oui	57.5%	115
Non	42.5%	85
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

- quel genre : centre de santé, plus de bennes à ordures.

* Administratifs:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	32.5%	65
Non	67.5%	135
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

- quel genre :A. P. C.

*Commerciaux:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	22.5%	45
Non	77.5%	155
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

- quel genre :magasins( alimentation, cosmétique), centre commerciaux.

*culturels et religieux:	Total	
	pourcentage	effectif
Oui	50%	100
Non	50%	100
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

- quel genre :mosquée, cinéma.

#### IV /Suggestions et aspirations de la population:

26- Que proposez-vous pour améliorer votre quartier dans le domaine:

\*Mobilité :goudronner les routes et boucher les trous, séparer les aires de jeux des parkings, faire des trottoirs, respecter le code de la route, opter pour des moyens de transports moins polluants tel que le vélo.

\*Santé :centre de santé, cabinet dentaire.

\*Attraction :espace de jeux gardé, cinéma.

\*Education :établissement scolaire spécialisé.

\*Environnement et entretien du quartier :faire des PV pour les gens qui jettent les ordures n'importe où.

27 - Autres suggestions:.. Mettre en place un comité de surveillance de quartier , sécuriser les lieux.

#### V/ Questions réservées aux architectes et aux urbanistes :

28-Les visiteurs s'imposent et imposent la visite dans le paysage urbain, par conséquent faudra-t-il réfléchir l'urbain à l'épreuve de la visite ?

Oui c'est évident. Un phénomène ( la visite ) est toujours étudié et réfléchi dans son contexte spécifique ( un paysage urbain à l'épreuve du mouvement des visiteurs).

29-Comment peut-on assurer une équité territoriale, une mobilité fluide et au même temps une qualité d'accueil et de séjours dans l'aménagement urbain de la ville d'Annaba afin que le touriste désire toujours y retourner et pour que le Bônois ne se sent plus exclu ?

Penser l'équité territoriale, la mobilité et la qualité d'accueil simultanément et surtout globalement. Réfléchir aux impacts à priori et à postériori qu'ils pourront enclencher sur la ville, sur ses habitants et ses touristes.

Réaliser un bon diagnostic et faire ressortir les points forts et les points faibles

Prévoir des stratégies pour le court, moyen et long terme.

30-Les touristes venant de l'ensemble des wilayas avoisinantes du pays, en période estivale, ont engendré des difficultés importantes dans la circulation automobile et piétonne à l'intérieur de la ville d'Annaba et notamment sur la corniche qui est l'endroit le plus fréquenté. Réussira-t-on à postériori à répondre aux besoins des touristes ? quelle stratégie faudra-t-il adopter pour le développement économique de la ville ?

Oui mais seulement si on opte pour une stratégie capable de faire grimper l'économie de la ville et par conséquent offrir une qualité de vie plus agréable aux habitants et également aux touristes.

La stratégie c'est de réviser l'état actuel dans lequel s'inscrit la ville, ensuite peser le pour et le contre (atouts+faiblesses) au même temps.

31-Comment accroître l'influence de la ville d'Annaba pour lui redonner sa place de ville touristique ?

En lui redonnant un coup de jeunesse à travers une mise en beauté et une mise à niveau.

32-Les urbanistes sont-ils réellement en train de penser la ville d'Annaba d'une façon globale ? pourquoi finalement n'ont-ils pas réussi à structurer la ville d'une façon cohérente ? Ne serait-il pas temps d'opter une autre démarche ?

Non, parce qu'il n'ont pas adopté la bonne démarche pour accomplir leurs buts.

Oui, c'est le moment idéal pour réviser la démarche utilisée jusqu'à maintenant par ces urbanistes et pourquoi pas opter pour une nouvelle façon et manière d'agir.

33-Dans un souci de cohérence et d'équilibre du système, quelle démarche faudra-t-il suivre où la communication, la participation et l'information constitueront les fondements d'une nouvelle approche plus équitable et plus globale d'un espace humanisé ?

Il faut suivre une démarche qui ressemble à celle du développement durable. C'est-à-dire penser aux générations futures tout en préservant leur héritage culturelle et naturelle.

34-Pour mieux maîtriser les besoins réels des déplacements dans la ville d'Annaba, une étude approfondie est en cours autour de l'installation d'un tramway. Ce dernier permettra d'alléger la pression exercée particulièrement du côté des communes limitrophes (El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar,...) où les populations signalent quotidiennement les mauvaises conditions de transport mises en place par les transporteurs publics et privés.

De nos jours, un projet d'un viaduc fait aussi l'objet d'une étude qui a déjà été entamée. En effet, l'autorité locale, consciente des nombreuses difficultés résultant des problèmes de mobilité urbaine dans la ville d'Annaba, a essayé à travers ces projets structurants d'améliorer la qualité de vie du citoyen et du touriste.

Ces projets structurants vont-ils impacter positivement sur la mobilité, le tourisme durable et sur l'image de la ville ?

La ville d'Annaba se trouve, actuellement, dans un état de déclin et de détresse. Ces projets structurants, avec tant d'ampleur vont, sans doute, impacter sur le tourisme et l'image de la ville, surtout que cette dernière souffre de plusieurs pathologies dans le domaine de la mobilité et du tourisme. Un réseau peu fluide et peu cohérent conjugué à l'utilisation d'une démarche non appropriée pour soigner ses maladies a tout simplement besoin d'un nouveau souffle de vie et également de nouveaux projets porteurs d'espoirs.

V/ Questions réservées aux responsables des organismes suivants :

- Direction du Tourisme et de l'Artisanat-Annaba
- URBANE
- Direction des Travaux Publics
- La DUC

Plusieurs tentatives d'entretiens ont été effectuées mais en vain.

**Résumé:**

Annaba, ville ouverte, dynamique et accueillante, dotée d'un substrat économique viable, a perdu, aujourd'hui, son surnom de coquette de l'Est-algérien. Proie depuis plusieurs années de multiples et profondes mutations encouragées par un phénomène incontournable - la **mondialisation**, Annaba, comme la plus part des villes algériennes, a connu un grand nombre d'insuffisances dans le domaine du **tourisme**.

Croissance galopante de l'urbain, la taille des villes qui augmente prématurément (**étalement urbain**), l'accroissement de la circulation routière, ...etc., sont des traces et des stigmates les plus patents du déclin de la ville d'Annaba. Ces derniers ne tarderont pas à devenir indélébiles, si nous nous s'imprégnons pas de nouvelles méthodes et outils à même d'apporter des stratégies appropriées aux crises pesant sur une ville à l'épreuve du **mouvement urbain**.

Le **projet urbain**, locution employé dans les pratiques de la ville, est une opération d'urbanisme particulière. Remettant en cause la planification traditionnelle, cette nouvelle pratique planificatrice de **gestion** est la démarche la plus appropriée à la spécificité de la ville d'Annaba.

Dans un contexte de **compétitivité**, bien faire la ville, afin d'attirer de nouvelles populations, des visiteurs et des activités, est une technique et un outil pour mettre en scène et promouvoir l'image de la ville (**marketing**). Nous avons vu, tout au long de ce mémoire, que la ville d'Annaba est en situation de gestation. D'où la nécessité de la repenser dans une prospective pour approcher les stratégies possibles aux maux qui ne cessent de s'amplifier : des déséquilibres spatiaux, socio-économiques engendrant des ségrégations sociales ainsi que des déficiences urbaines manifestes.

Redynamiser l'économie de la ville d'Annaba à travers le **tourisme durable**, asseoir son statut métropolitain, restructurer son système socio-spatial, ...etc. Pour ce faire, le projet urbain comme planification stratégique et outil flexible de la démarche de **développement durable**, se veut indispensable.

**Les mots clefs :** mouvement urbain, projet urbain, tourisme durable, gestion, développement durable, compétitivité, marketing, mondialisation, étalement urbain



**Summary:**

Annaba, open, dynamic and welcoming city with a viable economic base , lost today its nickname coquette of East Algeria. Prey for several years multiple and profound changes promoted by an unavoidable phenomenon - **globalization** , Annaba, as most of the Algerian cities , had many shortcomings in the field of **tourism**.

Rapid growth of urban, city size increases prematurely ( **urban sprawl** ) , increased traffic , ... etc . , Are traces of the most obvious and the decline of the city of Annaba stigmata. These will soon become indelible, if we are not impregnate new methods and tools able to provide appropriate crisis weighing on a city -proof **urban movement** strategies.

The **urban project** , phrase used in the practice of the city, is planning a special operation. Challenging traditional planning , this new practice **management** planner is the most appropriate approach to the specificity of the city of Annaba.

In a **competitive** context , doing the town to attract new residents , visitors and activities, is a technique and a tool to stage and promote the image of the city ( **marketing**). We have seen throughout this thesis, that the city of Annaba is experiencing pregnancy. Hence the need to rethink in a prospective approach to possible strategies for the ills that continue to worsen : spatial , socio -economic imbalances generating social and manifest deficiencies urban segregation.

Revitalize the economy of the city of Annaba through **sustainable tourism**, establish its metropolitan status , restructure its socio- spatial system ... etc. . To do this, the project as a strategic planning and flexible tool for **sustainable development** , wants indispensable.

**Keywords** : urban movement, urban project, sustainable tourism, management, sustainable development, competitiveness, marketing, globalization, urban sprawl.

## ملخص

عنابة، مدينة مفتوحة دينامية وترحيبية مع قاعدة اقتصادية قابلة للحياة، خسرت اليوم لقب ساحرة الشرق الجزائري. بسبب تعرضها للافتراض لعدة سنوات من طرف تغييرات عديدة و عميقة تحت تشجيع ظاهرة لا مفر منها - **العولمة**، عنابة، كمعظم المدن الجزائرية عرفت العديد من أوجه التقصير في مجال **السياحة**.

النمو السريع للمناطق الحضرية، زيادة حجم المدينة قبل الأوان (**الزحف الحضري**) في المناطق الحضرية، زيادة حركة المرور... الخ، أكثر الآثار وضوحا لتراجع مدينة عنابة. هذه الأخيرة سوف تصبح قريبا غير قابلة للمحو، إذا لم يتم اضافة أساليب جديدة وأدوات قادرة على توفير الاستراتيجيات الملائمة للأزمات ذات الوزن الثقيل على مدينة معرضة **للحركة الحضرية**.

**المشروع الحضري**، عبارة مستخدمة في ممارسات المدينة، يعتبر عملية تخطيط حضري خاص. طعنا في التخطيطات التقليدية، هذه الممارسة الجديدة التخطيطية **للتسيير** هي بمثابة المنهج الأكثر ملاءمة لخصوصية مدينة عنابة.

في سياق **التنافسية**، حسن هيكل المدينة لجذب السكان الجدد والزوار والأنشطة، هو تقنية وأداة لتنظيم وتعزيز صورة المدينة (**التسويق**). شهدنا طوال هذه الأطروحة، أن مدينة عنابة تشهد فترة تكوين. ومن هنا كانت الحاجة إلى إعادة التفكير في المحتملين للاقتراب من الاستراتيجيات الممكنة للعلل التي لا تزال تتفاقم : الاختلالات المكانية، الاجتماعية والاقتصادية والذي يترتب عنه تمييز اجتماعي وتقصير في المناطق الحضرية.

تنشيط اقتصاد مدينة عنابة من خلال **السياحة المستدامة**، تصنيفها ضمن المدن الكبرى وإعادة هيكلة نظامها الاجتماعي والمكاني... الخ. للقيام بذلك من الأساسي اعتماد المشروع الحضري كـ **تخطيط استراتيجي** وأداة مرنة لتحقيق **التنمية المستدامة**.

**الكلمات الرئيسية:** الحركة الحضرية، المشروع الحضري، السياحة المستدامة، التسيير، التنمية المستدامة، التنافسية، التسويق، العولمة، والزحف الحضري.