

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE MENTOURI DE CONSTANTINE
FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE, DE GEOGRAPHIE
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DEPARTEMENT DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME

N° d'ordre.....

Série.....

MEMOIRE

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE EN URBANISME

OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN

Présenté par : Mr. SAFRI Saïd

THEME

RENOUVELLEMENT URBAIN D'UN CENTRE ANCIEN EN DECLIN

CAS DU CENTRE-VILLE DE JIJEL

Sous la direction de : Mr. LABII Belkacem
M.C Université Mentouri Constantine

Jury d'examen :

Soutenu le : 05 février 2008

- Président : M. BOUCHAREB Abdelouahab M.C Université Mentouri Constantine
- Membre : Mme. MESSACI Nadia M.C Université Mentouri Constantine
- Membre : M. MEKHLouF Mokhtar M.C Université Mentouri Constantine

SOMMAIRE

- Dédicaces :	v
- Remerciements :	vi
- Sigles et abréviations :	vii
- Préambule :	ix
- INTRODUCTION GENERALE :	1
- <i>Problématique</i> :	3
- <i>Méthodologie</i> :	7
- <i>Définition de l'aire d'étude</i> :	9

PARTIE A : ANALYSE SOCIOECONOMIQUE ET SPATIALE DU CENTREVILLE DE JIJEL ET SON TERRITOIRE

- <i>INTRODUCTION (Partie A)</i> :	15
------------------------------------	----

CHAPITRE PREMIER : APPROCHE GLOBALE DE LA VILLE ET SON TERRITOIRE

- <i>Introduction</i> :	16
1. Données générales : éléments de géographie	16
1.1. Situation :	16
1.2. Climat :	18
1.3. Relief :	18
2. Aperçu historique : périodes précoloniale et coloniale	18
2.1. Période précoloniale :	19
2.2. Période coloniale :	31
3. Contexte actuel : période postcoloniale	48
3.1. Wilaya de Jijel, entre enclavement et littoralisation :	48
3.2. Ville de Jijel, la "rurbanisation" :	54
- <i>Conclusion</i> :	59

CHAPITRE DEUXIEME : CONTEXTE INSTRUMENTAIRE (PAW – PDAU- POS)

- <i>Introduction</i> :	61
1. Le PAW de Jijel : un outil d'aménagement "dépassé"	62
1.1. Cadre général du PAW :	62
1.2. Problématique et option d'aménagement :	63

2. Le PDAU de la commune de Jijel : une projection décalée de la réalité.....	68
2.1. La problématique du PDAU:	69
2.2. Le périmètre du PDAU :	70
2.3. Les acteurs du PDAU :	70
2.4. Le processus du PDAU :	73
3. Le POS 1 de l'ACL de Jijel : une vision tronquée du centre.....	79
3.1. Commande et périmètre du POS :	79
3.2. Les acteurs du POS :	80
3.3. Le processus du POS :	81
- <i>Conclusion</i> :	85

CHAPITRE TROISIEME : DIAGNOSTIC DU CENTRE

- <i>Introduction</i> :	86
1. Analyse thématique : approche pluridisciplinaire	86
1.1. La population :	87
1.2. L'habitat :	90
1.3. Le cadre physique :	95
1.4. Les activités :	102
1.5. Les équipements :	107
1.6. Les déplacements :	110
2. Analyse des projets prévus : comprendre le jeu des acteurs.....	113
2.1. La mosquée El Ansar :	113
2.2. Le marché couvert :	115
2.3. Le port de pêche :	117
- <i>Conclusion</i> :	120
- <i>CONCLUSION (Partie A)</i> :	122

PARTIE B : LES CENTRES ANCIENS EN DECLIN – QUELLE PRISE EN CHARGE ?

- <i>INTRODUCTION (Partie B)</i> :	125
--	-----

CHAPITRE QUATRIEME : LES CENTRES ANCIENS

- <i>Introduction</i> :	126
1. La notion de centre : conceptualisation et dynamique.....	126
1.1. Qu'est-ce qu'un centre ?	126
1.2. Approches intellectuelles de la centralité :	127
1.3. Evolution dans le temps de la centralité :	130

2. Centres anciens : enjeux et spécificités.....	135
2.1. Problématique ancien / nouveau :	135
2.2. Caractéristiques des centres anciens :	136
3. Centres anciens : crise urbaine et déclin.....	138
- <i>Conclusion</i> :	139

CHAPITRE CINQUIEME : DES INTERVENTIONS SUR LES TISSUS URBAINS EXISTANTS "CLASSIQUES" AU RENOUVELLEMENT URBAIN

- <i>Introduction</i> :	140
1. Les interventions "classiques" : définitions, enjeux et limites	140
1.1. Eléments de définition :	141
1.2. Autres types d'interventions :	142
1.3. Enjeux et limites :	145
2. L'expérience française : évolution des méthodes et des outils.....	146
2.1. L'après-guerre, démolition – reconstruction :	146
2.2. De la sauvegarde à la réhabilitation :	147
2.3. Une politique pour l'habitat ancien :	148
2.4. Politique de la ville et renouvellement urbain :	149
3. Le renouvellement urbain : pour un développement durable de l'urbain	150
3.1. Définitions et origines de la notion :	151
3.2. Les causes du renouvellement urbain :	154
3.3. Les enjeux du renouvellement urbain :	155
3.4. Développement durable et renouvellement urbain :	156
3.5. Gouvernance urbaine et renouvellement urbain :	158
4. Le cas de l'Algérie : héritage urbain et contraintes.....	160
4.1. L'héritage urbain :	160
4.2. Les contraintes existantes:	161
- <i>Conclusion</i> :	165

CHAPITRE SIXIEME : LE PROJET URBAIN COMME DEMARCHE

- <i>Introduction</i> :	168
1. La notion de projet urbain : caractéristiques, enjeux et échelles	168
1.1. Qu'est-ce que le projet urbain ?	168
1.2. Les caractéristiques du projet urbain :	171
1.3. Les enjeux du projet urbain :	173
1.4. Les échelles du projet urbain :	174
1.5. La communication du projet et ses outils :	175
2. Evolution du projet urbain : conditions d'émergence	176
2.1. Origine de la notion :	176

2.2. Evolution de la notion :	177
3. L'exemple marseillais : l'Euroméditerranée	181
3.1. Le contexte socioéconomique et spatial marseillais :	182
3.2. Le projet Euroméditerranée :	186
3.3. Evaluation du projet :	198
4. Le cas de l'Algérie : la prise de conscience.....	200
4.1. Colloque international d'Oran du 01 au 03 décembre 1987 :	201
4.2. Colloque international d'Alger du 02 au 05 avril 1988 :	202
4.3. Colloque international de Tipaza du 15 au 17 mai 1989 :	203
4.4. Colloque international d'Oran du 17 au 19 décembre 2005 :	204
- <i>Conclusion</i> :	206
- <i>CONCLUSION (Partie B)</i> :	208

**CONCLUSION GENERALE :
QUEL PROJET URBAIN POUR RENOUVELER LE CENTREVILLE DE JIJEL ?**

- CONCLUSION GENERALE :	210
- Bibliographie :	217
- Entretiens :	225
- Index des illustrations :	226
- Annexes :	I
- Résumés :	X

A ma famille.

Remerciements

Mes remerciements vont à

Mon encadreur Monsieur Belkacem LABII pour ses précieux conseils tout au long de mes études, sa contribution à l'avancement de mon mémoire et son soutien,

Mes enseignants de cette post-graduation (option VPU), desquels j'ai reçu des enseignements bénéfiques. A l'occasion, je pense au défunt enseignant sociologue, Monsieur BOULEBIAR Djamel, ayant activement animé et participé à l'unité pédagogique, Ville et planification urbaine, par ses « désenchantements » et ses éclairages braqués, aussi bien sur des questions de méthodologie, que de sociologie urbaine,

Mes collègues de la DUC, notamment ceux du Bureau Architecture, pour la bienveillance qu'ils m'ont témoignée,

L'ensemble des représentants des organismes, acteurs de la ville de Jijel, avec lesquels je me suis entretenu, pour leur accueil et leurs précieuses informations,

Mes compagnons de ce magistère pour avoir contribué à rendre cette formation une expérience riche et intéressante,

Tous les membres du jury de ce mémoire, pour accepter d'y participer, contribuer à améliorer cette réflexion et stimuler celle à venir,

Je remercie également ma famille qui m'a encouragé tout au long de mes études, de même que mon entourage proche et mes amis qui m'ont aidé à leur manière à l'achèvement de ce mémoire.

S. Saïd

Sigles et abréviations

- **ACL** : Agglomération Chef-Lieu.
- **ADE** : Algérienne Des Eaux.
- **AEP** : Alimentation en Eau Potable.
- **AIVP** : Association Internationale Villes et Ports.
- **ALGRFU** : Agence Locale de Gestion et de Régulation Foncières et Urbaines.
- **AMM** : Aire Métropolitaine Marseillaise.
- **ANAT** : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire.
- **APC** : Assemblée Populaire Communale.
- **APW** : Assemblée Populaire de Wilaya.
- **AS** : Agglomération Secondaire.
- **AWGRFU** : Agence de Wilaya de Gestion et de Régulation Foncières et Urbaines.
- **BET** : Bureau d'Etudes Techniques.
- **BTP** : Bâtiment et Travaux Publics.
- **CADAT** : Caisse Algérienne d'Aménagement du Territoire.
- **CIAJ** : Centre d'Information et d'Animation de la Jeunesse.
- **CIAM** : Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne.
- **DATAR** : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.
- **DEC** : Délégation Exécutive Communale.
- **DLEP** : Direction du Logement et des Equipements Publics.
- **DMI** : Direction des Mines et de l'Industrie.
- **DPAT** : Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire.
- **DTP** : Direction des Travaux Publics.
- **DUC** : Direction de l'Urbanisme et de la Construction.
- **EPAEM** : Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée.
- **EPECO** : Entreprise de Production et de Distribution de l'Eau de Constantine.
- **GPV** : Grand Projet de Ville.
- **MHUPV** : Management de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville.
- **MPM** : Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.
- **OPAH** : Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat.

- **PACA** : Provence Alpes Cote d'Azur.
- **PAM** : Port Autonome de Marseille.
- **PAW** : Plan d'Aménagement de la Wilaya.
- **PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme.
- **PME** : Petite ou Moyenne Entreprise.
- **PMI** : Petites et Moyennes Industries.
- **POS** : Plan d'Occupation des Sols.
- **PPMVSA** : Plan de Protection et de Mise en Valeur des Sites Archéologiques.
- **PPSMVSS** : Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés.
- **PRI** : Périmètre de Restauration Immobilière.
- **PUD** : Plan d'Urbanisme Directeur.
- **RGPH** : Recensement Général de la Population et de l'Habitat.
- **RN** : Route Nationale.
- **SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale.
- **SIG** : Système d'Information Géographique.
- **SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Français.
- **SONELGAZ** : Société Nationale d'Electricité et Gaz.
- **SRU** : Solidarité et Renouvellement Urbain.
- **TGV** : Train à Grande Vitesse.
- **TOL** : Taux d'Occupation par Logement.
- **UNESCO** : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.
- **URBAJ** : Centre National des Etudes et Réalisations en Urbanisme – Jijel.
- **USTO** : Université des Sciences et de la Technologie Mohamed Boudiaf – Oran.
- **VPU** : Ville et Projet Urbain.
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté.
- **ZET** : Zone d'Expansion Touristique.
- **ZFU** : Zone Franche Urbaine.
- **ZHUN** : Zone d'Habitat Urbain Nouvelle.
- **ZUP** : Zone d'Urbanisation Prioritaire.

Préambule

Consacré aux thèmes de “projet urbain” et de “renouvellement urbain”, notre mémoire est établi en relation avec les travaux que nous avons effectués lors de notre formation en 2003-2004 à Euromed Marseille pour l’obtention d’un diplôme de master professionnel en MHUPV.

Des questions autour des deux notions suscitées ont été abordées :

- § En premier lieu, à l’occasion d’un travail d’atelier réalisé avec des collègues algériens et français, intitulé : « *Le Canet, un projet urbain de référence* ». Quartier Nord de Marseille, le Canet constitue l’une des cités ouvrières tombées dans la déshérence avec l’avènement de la désaffectation des grands sites industriels et portuaires de l’agglomération marseillaise.
- § Et en deuxième lieu, dans le cadre de notre stage de clôture de cette formation. D’une durée de trois mois, ce stage s’est déroulé chez notre employeur - DUC de la wilaya de Jijel - où nous avons élaboré une étude personnelle ayant comme titre : « *Réalisation d’un projet urbain ; le cas du centre ville de Jijel* ».

Pour cela, nous envisageons d’approfondir notre recherche sur les thèmes en question - projet urbain et renouvellement urbain - en reprenant ce dernier sujet. Achievé dans des délais relativement courts et ayant une finalité essentiellement professionnelle, ce travail demeure imparfait et présente certainement des insuffisances que nous comptons rattraper, notamment grâce à de nouveaux apports théoriques.

Encore, le choix du centre-ville de Jijel, datant de l’époque coloniale, comme cas d’étude, n’est pas le fruit du hasard, bien au contraire, il s’appuie sur des considérations, tant subjectives qu’objectives :

- un attachement personnel pour cette ville fragile;
- une accumulation de connaissances sur son territoire ;
- une expérience professionnelle acquise au sein de ses services ;
- une préoccupation générée par son image dégradée ;
- une volonté de travailler sur le renouvellement de son centre.

INTRODUCTION GENERALE

Le thème de la valorisation des tissus anciens est devenu un des axes porteurs du débat sur la ville. Ouvert initialement dans les pays d'Europe, il a intéressé très rapidement d'autres pays, en particulier ceux aux fortes traditions urbaines où, par conséquent, il existe un patrimoine architectural, historique et culturel important. La prise de conscience récente de ce phénomène, dénommé "renouvellement urbain" est désormais au premier plan de l'actualité urbaine.

Dans ce cadre, "faire la ville sur la ville" c'est introduire de la mutation et de la régénération afin de savoir continuer à sédimer la ville. Celle-ci possède des éléments de longue durée à l'intérieur desquels s'opère une substitution constante : le bâtiment y évolue en même temps que les usages et l'ensemble des éléments de l'urbain. Le renouvellement urbain est, donc, une forme d'évolution de la ville. Par un phénomène de re-densification, la ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait sur le tissu urbain préexistant. Le renouvellement urbain est un outil de contrôle de l'étalement urbain excessif.

Face à une urbanisation effrénée,¹ des politiques publiques se définissent dans les pays développés dès le début des années 1980, « *en faveur de l'économie des territoires, de l'organisation de relations entre transports et urbanisation, de lutte contre les logiques sectorielles au profit d'une ville plus compacte, densifiant les vides urbains et périurbains, donnant sens à la notion de développement durable quand elle concerne l'urbain* ». ²

Car les villes d'aujourd'hui sont éclatées et hétérogènes. De plus, les difficultés liées à leur fonctionnement se font de plus en plus sentir : congestion de la circulation, déficience des transports en commun, mitage des milieux naturels, exclusions et violences urbaines...etc. Et même si ces villes se couvrent de nouvelles extensions aux

¹ Selon l'Encyclopédie Encarta 2006 : « *Les résidents des villes formaient en 2000 environ la moitié de la population du globe, alors qu'en 1900 ils n'en représentaient qu'à peine un dixième* ».

² Ariella MASBOUNGI ; « *Recycler le territoire* » ; In Projet urbain n° 15, décembre 1998, p. 3.

habitations d'un standing élevé, les conditions de la population résidente dans les quartiers ou centres anciens s'aggravent en général.

En effet, au courant de l'histoire, les forces de l'urbanisation ont exercé leurs effets les plus importants en périphérie urbaine. La dynamique de l'espace déjà bâti ne s'est exprimée dans les tissus anciens que par de simples réajustements du contenu laissant généralement intact l'ordonnance du cadre bâti existant. On s'est retrouvé face à une dynamique d'extension spatiale, négligeant dans la majorité des cas, l'intervention sur les tissus urbains anciens.

C'est le cas de la majorité des villes algériennes qui vont connaître, dès les années soixante dix, une dynamique urbaine de plus en plus accrue liée à la stratégie de développement national préconisée pour éradiquer les handicaps hérités de la colonisation. Depuis, la régulation urbaine est essentiellement tournée vers l'expansion spatiale réalisée souvent de manière démesurée. Justifiée par l'urgence des besoins socioéconomiques, cette démarche prévaut toujours avec comme seule logique celle des chiffres démographiques et des quantités de logements à réaliser.

Problématique

A Jijel, l'équilibre fragile du système urbain, hérité de la période coloniale, est largement altéré par des ruptures morphologiques et fonctionnelles qui rendent la gestion urbaine difficile. Des signes de dysfonctionnement apparaissent de plus en plus, accentués par la dégradation du cadre bâti existant en général, et du centre ancien datant de l'époque coloniale en particulier. Celui-ci est négligé du fait que la priorité est donnée par les gestionnaires locaux à l'urbanisation des espaces périurbains.

Révélee par de nombreux constats, cette négligence est traduite en réalité par un déclin de l'entité centrale. Cette dégradation est abordée, pour la première fois, par le POS n°1 de l'ACL de Jijel,¹ approuvé en 2004 et couvrant son centre-ville. L'étude du POS, établie par l'ANAT, a montré les multiples problèmes de ce noyau originel, pouvant compromettre les perspectives de développement de la ville et de son territoire wilayal.

La crise multidimensionnelle affectant le centre-ville de Jijel se résume ainsi :

- un dépeuplement continu, un vieillissement de la population restante et un fort taux de chômage ;
- un déclin des activités économiques particulièrement celles liées à la mer ;
- une perte d'attractivité entraînant une réduction de l'animation urbaine à sa simple dimension commerciale, amplifiant de ce fait la convergence vers un centre vite congestionné, plutôt que le renforcement de ses centralités ;
- un état de vétusté avancée du cadre bâti et une négligence du patrimoine bâti hérité de l'époque coloniale ;
- une production architecturale récente sans références culturelles : mélange de formes et de styles dans un désordre visuel total ;
- une discontinuité urbaine avec les autres entités composant la ville, notamment la perte du double rapport : ville-mer et ville-port.

¹ Lancé par délibération de l'APC de Jijel le 29/03/1999, le POS n° 1 de l'ACL de Jijel est approuvé par la même autorité le 24/08/2004. Il couvre tout le centre ville, formé par le noyau colonial, qui s'étale sur une superficie de 44,50 ha.

Cette situation est le résultat d'une urbanisation sans précédent, qui est induite à Jijel, par le développement local amorcé dès 1974, date de sa promotion en chef-lieu de wilaya. Conjuguée à un exode rural accru, plus particulièrement durant la dernière décennie marquée par l'insécurité et la dégradation des conditions de vie dans les zones montagneuses, cette évolution a pris de l'ampleur au point où elle est devenue incontrôlable. Les plans d'urbanisme (PUD puis PDAU et POS)¹ s'accumulent mais sans effet : ils se retrouvent dépassés, donc sujets à des modifications en vue de leur mise en conformité avec l'évolution du terrain.

Sous la pression d'une demande sociale, de plus en plus importante, la ville de Jijel s'est développée irrationnellement par juxtaposition d'entités urbaines, aussi bien d'une manière planifiée qu'illicite. Composées essentiellement de l'habitat (ZHUN², lotissements résidentiels, quartiers d'habitat spontané en dur ou précaire), ces formes spatiales sont accomplies dans la précipitation et en dehors de toute réflexion prospective sur un développement cohérent de la ville à moyen et à long terme.

Cette forte urbanisation exercée sur les espaces périurbains de la ville, a changé la nature des relations entre son centre et sa périphérie, avec l'émergence d'une multiplicité de centres ou centralités urbaines. Evidemment, le rôle du centre ancien n'est plus le même. Non seulement l'organisation de l'espace de la ville a inévitablement changé, mais aussi les modes d'appropriation, les systèmes de relation et la hiérarchie entre les différentes composantes de la ville.

De ce fait, toute action de valorisation de l'entité centrale en question, ou toute autre entité urbaine, ne peut que partir du constat qu'elle est une partie importante de la ville, mais elle n'en est qu'une partie, d'autant plus qu'elle est en perte de vitesse par rapport à la nouvelle ville, qui s'y est greffée et qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Il en découle l'impossibilité d'aborder le thème des tissus urbains anciens et de leur revitalisation sans les lier à leur contexte, et la dynamique de croissance et de transformation qui le caractérise.

¹ La commune de Jijel a bénéficié d'un PUD entré en vigueur en 1975 et révisé en 1985, d'un PDAU approuvé en 1995 actuellement en cours de révision, et plus d'une dizaine de POS dont certains sont approuvés puis modifiés.

² Au début des années 1980, trois ZHUN ont été partiellement réalisées à la ville de Jijel.

Toutes ces considérations mènent à la remise en cause de la politique locale d'aménagement suivie jusqu'ici, favorisant l'étalement urbain, optant pour des démarches sectorielles et continuellement en retard de phase avec les mutations accélérées introduites par les citoyens. L'approche globale apparaît donc comme seule voie à même de conduire à la construction d'un véritable projet urbain pour le centre ancien. Un tel projet aurait comme atouts les capacités et les ressources dont la ville dispose, et comme objectif, à long terme, le devenir de la ville et au-delà, son territoire.

A l'avenir des changements vont davantage bouleverser le paysage urbain. Jijel est attendue pour passer d'une petite localité enclavée à un important pôle de tourisme, d'affaires et d'industrie. De nombreux projets structurants y sont prévus :

- l'implantation de la zone industrielle intégrée de Bellara,
- le lancement de plusieurs ZET sur la bande littorale de la wilaya,
- l'ouverture de la pénétrante qui mettra l'autoroute Est-ouest à moins de cent kilomètres du port de Djen-Djen, où est projetée la réalisation d'un terminal à conteneurs,
- le réaménagement de l'aéroport Ferhat ABBAS afin de le relier aux lignes internationales,
- et enfin l'achèvement à Tassoust de la nouvelle université totalisant 18.000 places pédagogiques.

Par ailleurs, les perspectives démographiques sont telles que l'espace communal devrait accueillir 158.727 habitants à l'horizon 2020¹. Les enjeux économiques et démographiques sont donc d'une très grande importance pour la ville, et les gestionnaires locaux devraient asseoir une stratégie en conséquence, en vue de reconquérir sa notoriété d'antan² et mener une transformation de son image.

¹ Estimation de la DPAT de la wilaya de Jijel.

² En présentant Jijel dans son « *Guide d'Algérie* », Marc Cote résume son histoire notoire comme suit : « *Fut un comptoir commerçant phénicien, avant d'être colonie romaine sous le règne d'Auguste. Par la suite, fut de tous temps une place commerciale active, fréquentée ou occupée tour à tour par les Arabes, les Francs de Sicile, les Pisans, les Génois, les Turcs, les Espagnols. Devint turque dès 1514, et fut une des grandes bases opérationnelles des frères Barberousse...* » p. 140.

A l'issue de cette problématique, les questionnements qui s'imposent, et auxquels notre étude tentera de trouver des réponses, sont les suivants :

- Comment rompre avec la dynamique d'expansion spatiale ignorant les tissus urbains anciens ?
- Comment renouveler le centre ancien et promouvoir sa valorisation socio-économique et spatiale en harmonie avec les spécificités locales ?
- Quels moyens doivent être mis en œuvre pour accomplir de telles actions ?

Méthodologie

Toutes ces interrogations, concluant notre problématique, nous poussent à choisir une méthodologie d'étude. Ce choix ne peut être fortuit. Il est inspiré, pour notre cas, par les études réalisées en atelier, d'abord à Marseille pour le master MHUPV et ensuite à Constantine pour le magistère VPU. Ces ateliers sont destinés à travailler autour des questions de la notion de projet urbain. Ayant un sens difficile à cerner, cette notion est replacée dans le contexte du renouvellement de la pensée et des pratiques sur la ville.

La partie méthodologique des ateliers nous a permis de comprendre la démarche de conduite de projet, c'est-à-dire les phases successives à aborder dans le cadre d'un montage de projet urbain. Cette méthode proposée, qui certes ne constitue pas la seule méthode applicable, a pour objectif de nous former à la réalité du terrain, à travers des cas pratiques. Car par principe, le projet urbain doit être fondé sur l'existant. Il se conçoit comme une partie intégrante d'un projet de ville global et de son territoire. Il s'inscrit dans une démarche et une finalité large.

Par conséquent, notre travail sur le renouvellement urbain du centre ancien de Jijel, doit correspondre à cette volonté de prise en compte de tous les enjeux du territoire concerné. Cela suppose l'intégration conjointe des questions d'ordre économique, social, culturel, politique, spatial et environnemental, en termes de concertation, de gouvernance, de création de valeur et de nouvelle attractivité de ce territoire. Il en résulte la nécessité d'une méthodologie d'approche du territoire en question, à définir d'une manière pertinente pour l'appréhender.

Pour la construction d'un tel projet, le passage par une longue approche de terrain est obligatoire. Cela permet la reconnaissance des lieux afin d'en créer une image et d'en comprendre les rythmes, les paysages, et les fonctions. Notre étude est consacrée d'abord à une reconnaissance des lieux, et en une seconde étape, à une appréhension des éléments conceptuels et théoriques se rapportant à notre sujet.

Notre ambition, à l'issue de ces deux approches analytiques, est d'arriver à une synthèse, ou' nous essayerons d'apporter des réponses à toutes nos interrogations.

Notre travail se déroulera selon la démarche suivante :

1. Appréhension du territoire :

- Reconnaissance répétée du site et des lieux des projets ;
- Entretiens avec les principaux acteurs ;
- Recherche et compilation des données ;
- Débroussaillage puis exploitation rationnelle des données ;

2. Diagnostic :

- Approche globale du territoire ;
- Analyse thématique du site d'intervention ;
- Analyse des projets déterminants du site et jeu des acteurs ;
- Travail de synthèse du diagnostic.

3. Apports théoriques :

- Appréhension des notions-clés : centralité, projet urbain et renouvellement urbain ;
- Evaluation de l'expérience française en matière d'interventions sur les tissus urbains existants, notamment à travers l'exemple marseillais ;
- Synthèse : Formalisation des soubassements nécessaires pour le montage d'un projet urbain pour le centre-ville de Jijel ;

La construction d'un projet urbain pour notre centre ne constitue pas l'objectif principal de notre travail, ni une finalité en soi. Mais plutôt, il s'agit de sortir avec le maximum d'enseignements et de recommandations, qui devraient servir de fondement pour tout projet à entreprendre au niveau des autres entités de la ville. Car « *le projet urbain, en plus de permettre une restructuration de l'espace et de la forme, renvoie à toutes les autres composantes de la ville. En ce sens, le projet urbain n'est pas un simple dessin, mais véritablement un dessein, capable d'agir sur l'espace en articulation avec les enjeux du territoire, tout en mettant en lumière les étapes prioritaires de la transformation urbaine* ». ¹

¹ Elodie LUCHINI ; « *Marseille et sa zone arrière portuaire : échanges, suture, raccord ; réalisation d'un projet urbain, quartier de La Cabucelle et des Crottes* » ; Mémoire de fin d'études en architecture, p. 10.

Définition de l'aire d'étude

L'intervention sur une ville voire morceau de ville, pour la construction d'un projet urbain, présente une certaine complexité. Cette dernière réside dans le fait que pour cerner un territoire, concerné par une telle entreprise, il faut l'appréhender sous toutes ses facettes : le contexte économique, social et spatial. Réaliser un projet urbain exige, comme déjà recommandé, la définition des échelons pertinents permettant cette appréhension.

Notre intervention sur le centre ancien de Jijel nécessite, avant tout, de saisir les niveaux des politiques d'aménagement intéressant cette entité urbaine. Autrement dit, la question de l'échelle du projet urbain envisagé est liée inéluctablement à l'échelle de la planification urbaine. Il s'agit bien de situer notre démarche dans un contexte global existant, lié aux stratégies de développement menées par des acteurs institutionnels ou non, publics ou privés.

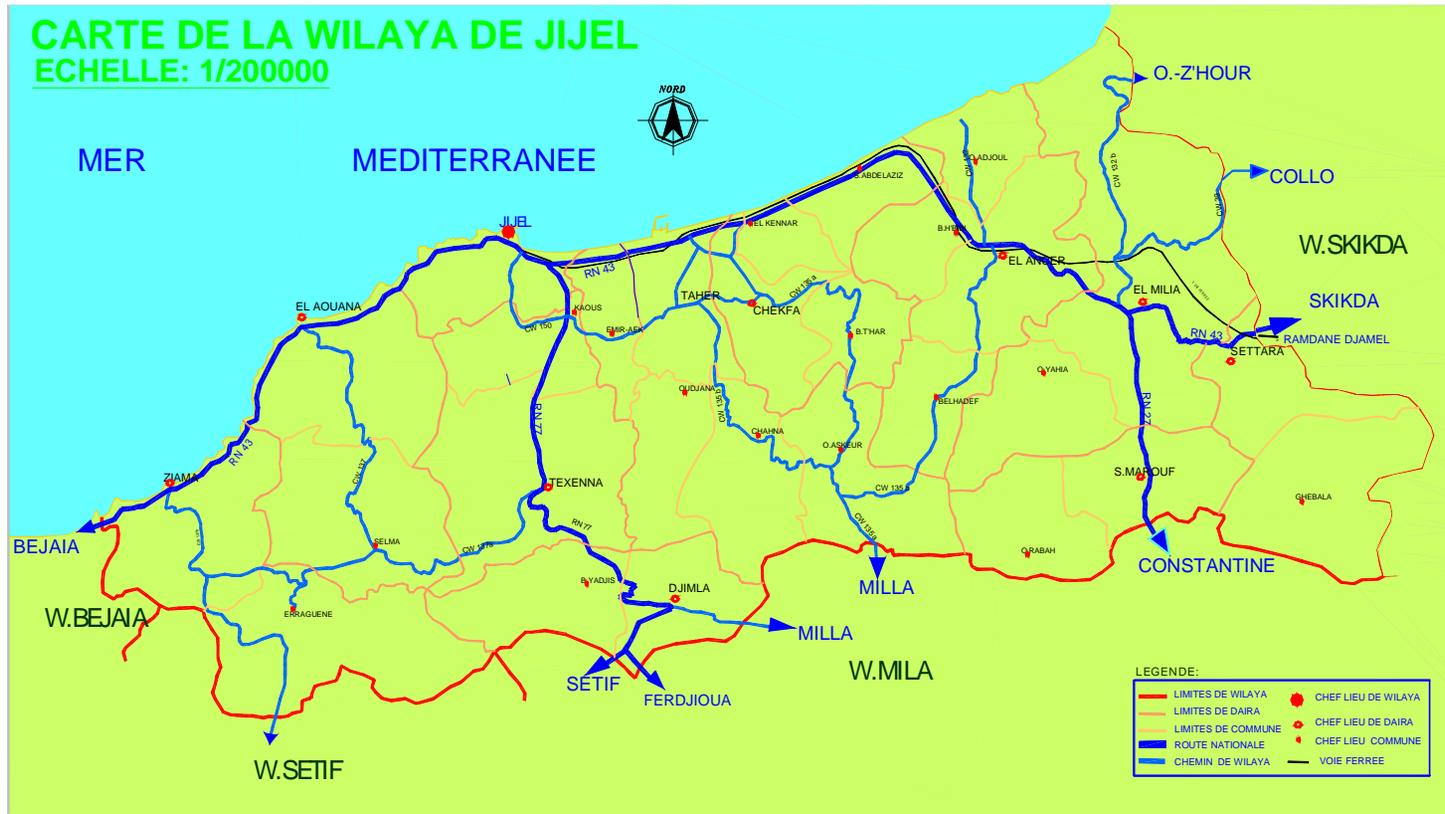
Concrètement, l'aire d'étude¹ concernera, en un premier temps, le territoire wilayal car se trouvant au cœur de stratégies multiples : Il y est prévu de valeureux projets grâce à l'implantation notamment d'infrastructures touristiques, routières, industrielles et aéroportuaires. L'espace communal sera aussi étudié, en un deuxième temps, puisqu'il est concerné par de graves enjeux démographiques, lié à la littoralisation des activités et de l'habitat au niveau de la commune du chef-lieu. Toutes ces dynamiques ont leur influence, directe ou indirecte, sur notre aire d'intervention.

Enfin, reste une dernière échelle celle de notre intervention urbaine. Celle-ci s'est précisée grâce à de nombreux critères caractérisant ce centre ancien : son histoire, sa composition urbaine, la typologie de son bâti, ses types d'activités, son niveau d'équipement...etc. Notre site d'intervention concerne tout le noyau triangulaire datant de l'époque coloniale, ayant comme limites :

¹ Voir ci-après les cartes n°1, 2 et 3 : wilaya, commune et site d'intervention.

- L'axe reliant la citadelle à Djebel Ayouf qui débouche de l'ancienne porte et donne limite à la plaine du côté Nord-ouest (l'avenue l'Emir Abdelkader).
- L'axe longeant le littoral et suivant lequel s'ordonne le tracé en damier (le boulevard Commandant Hocine Rouibah).
- L'emprise de l'ancienne muraille qui donne limite à la plaine du côté Sud-ouest (la rue Colonel Lotfi parallèle à l'avenue Abdelhamid Benbadis).

Contrairement au POS couvrant seulement le centre-ville de Jijel, notre aire d'intervention intégrera toute la zone portuaire (citadelle, vieux port et nouveau port de pêche) et ce dans le but de réconcilier la ville avec la mer et de remédier à la perte du rapport ville-port, comme soulevé dans notre problématique.



Jijel, la wilaya : un territoire au cœur d'ambitions multiples, grâce aux potentialités qu'il recèle et les projets en gestation qu'il promet. (Carte n° 1)



Jijel, la commune : une urbanisation effrénée malgré un relief tourmenté (Carte n° 2).

PRESENTATION DU SITE



Jijel, le centre-ville : Une entité urbaine fragilisée (carte n° 3)

PARTIE A :
ANALYSE SOCIOECONOMIQUE ET SPATIALE
DU CENTREVILLE DE JIJEL ET SON TERRITOIRE

- INTRODUCTION (Partie A) :

L'ambition de cette première partie de notre étude consiste à mettre en relief le panorama le plus large mais aussi le plus fouillé du centre ville de Jijel et son territoire, appréhendés dans leurs mutations multiples qui les façonnent sous leurs différentes dimensions : géographiques, historiques, socioéconomiques, urbanistiques... et architecturales. Le phénomène urbain tendant à la complexité et la démesure, cette ambition est certes difficile à atteindre, mais demeure d'une grande nécessité.

Partir de l'existant et comprendre les lieux forment une étape incontournable pour la construction de toute vision prospective d'une ville ou d'un morceau de ville. Aussi, en tenant compte de la pluralité des dynamiques, il devient évident que chaque ville ou morceau de ville se singularise.

En se penchant de près, sur notre cas d'étude - le centre ville de Jijel et son territoire - il s'agit :

- non seulement de préparer une assise indispensable pour la mise en forme d'une alternative capable de dépasser l'état de déclin caractérisant qui est la marque visible du centre ville de Jijel,
- mais aussi de contribuer au renouvellement sinon, du moins, à l'enrichissement de la problématique de notre aire d'étude, où la question urbaine reste peu abordée par les milieux intellectuels.

Pour l'investigation des lieux étudiés, notre analyse procédera selon une hiérarchie temporelle et spatiale et explorera les linéaments successifs ci-après :

- L'approche globale de la ville et son territoire ;
- Le contexte instrumentaire : le PAW, le PDAU et le POS ;
- Le diagnostic du centre-ville.

CHAPITRE PREMIER : APPROCHE GLOBALE DE LA VILLE ET SON TERRITOIRE

- Introduction :

L'amélioration des pratiques de conception, de réalisation et de gestion de projet urbain requiert l'accumulation et la diffusion d'un savoir sur la ville et son territoire. Dans cette perspective, l'objectif de ce premier chapitre est de comprendre le contexte global dans lequel s'inscrit notre aire d'intervention (le centre-ville de Jijel). Cette analyse se concentrera sur la ville de Jijel, son territoire, sa géographie, son histoire, sa population, ses vocations multiples, ses potentialités diverses et ses mutations urbaines.

Tout en opérant par un glissement - allant du macro au micro – des différentes échelles wilayales, communales et urbaines de notre aire d'étude, on abordera selon un ordre chronologique les trois périodes précoloniale, coloniale et postcoloniale, ayant marqué l'histoire urbaine de Jijel.

En résumé, il s'agit de saisir, à des échelles différentes, les forces et les faiblesses du territoire étudié.

1. Données générales : éléments de géographie

Jijel est d'abord daïra de Constantine avant de devenir wilaya au découpage administratif de 1974. Constitué actuellement de 11 dairate et 28 communes, le territoire wilayal s'étale sur une superficie totale de 2398,69 Km² dont 82% sont des montagnes, avec une population de 572.685 habitants au dernier RGPH de 1998.

1.1. Situation¹ :

Jijel, la ville se trouve sur la côte Est algérienne, entre deux grands ports : celui de Bejaia (90 Km à l'ouest) et celui de Skikda (140 Km à l'Est). Elle est située par 5° 47 ' de longitude Est et par 36° 49' de latitude nord.

¹ Voir carte n° 4 : plan de situation générale de Jijel.



Une situation géostratégique (Carte n° 4)

1.2. Climat :

Jijel est sous l'influence d'un climat maritime méditerranéen caractérisé par des étés secs et tempérés, et des hivers doux et humides. Les pluies durent 06 mois totalisant une pluviométrie de 1200 mm. La température est très douce en hiver (11° en moyenne au mois de janvier) et la chaleur est tempérée par la brise de mer en été (26° en moyenne au mois d'Août).

1.3. Relief :

La commune du chef-lieu de wilaya a une superficie totale de 65,66km² au relief difficile. Le territoire communal est constitué par une plaine côtière cernée par le Mont Mezghitane (300 m d'altitude) et les zones montagneuses des Beni-Caid au sud et la mer Méditerranée au Nord. La vallée de Oued El Kantara coupe cette plaine à l'Est de la ville, le territoire s'étend jusqu'à l'oued Mencha à l'Est et l'Oued Kissir à l'Ouest.

D'après des études faites sur la région, Jijel se situe dans une zone sujette à des tremblements de terre, la ville a été d'ailleurs détruite en 1856 par un violent séisme.

2. Aperçu historique : périodes précoloniale et coloniale

En vue d'une meilleure appréhension des traits actuels de la ville de Jijel et son territoire, il est suggéré une lecture de son histoire en remontant aussi bien à son passé colonial qu'à la période précoloniale. Grâce à une démarche chronologique, il est abordé comme suit :

- d'abord Igilgili, comptoir commerçant fondé par les Phéniciens, fréquentée ou occupée tour à tour par les Romains, les Vandales, les Byzantins, les Arabes, les Normands, les Pisans, les Génois, pour devenir par la suite une base fortifiée des Ottomans avant sa conquête par les Français en 1839,
- et après Djidjelli, ville coloniale française de la Petite Kabylie, devenue commune de plein exercice en 1861 et sous-préfecture en 1954.

Dans un article intitulé "choix d'espace, choix de société", Marc Cote commente la période précoloniale en Algérie comme suit : « *Les deux millénaires qui ont précédé la colonisation ont bâti une société, de fond berbère et de culture arabo-islamique, qui présentait une logique sociospatiale caractérisée : société rurale organisée en une hiérarchie d'enclos emboîtés, de la maison tournant le dos à la rue, à l'espace politique,*

tournant le dos à la mer ; société ayant des rapports étroits à l'espace, dans lesquels la solidarité sociale s'appuyait sur les complémentarités spatiales. Cette organisation... comportait une grande cohérence entre tous ses éléments composants, cohérence qui lui a permis de perdurer à travers une histoire heurtée.»¹

Néanmoins, ce qui est vrai pour cette société rurale dominante ne l'est pas pour les cités portuaires précoloniales et coloniales. Ouvertes sur la Méditerranée, ces cités ne vivent que par le commerce maritime, qui est d'ailleurs, pour la plupart d'entre elles, à l'origine de leur fondation voire leur raison d'être. A ce titre, Jijel constitue, alors, un bon port commercial et militaire connaissant une certaine notoriété. « *Paradoxalement, la ville tourne le dos à son arrière-pays : la bourgeoisie jijelienne ne fraie pas avec les montagnards, et ne s'intéresse pas à la plaine agricole. Mais la fonction de chef-lieu de wilaya qui lui est dévolue depuis 1974 l'oblige aujourd'hui à prendre en compte cet hinterland* ». ²

2.1. Période précoloniale :

Retracer l'évolution urbaine de Jijel depuis sa fondation par les Phéniciens n'est pas une simple affaire. Ceci dans la mesure où cette cité, ayant mal survécu aux vicissitudes du temps, à tant de catastrophes naturelles et tant de sièges destructeurs, illustre aujourd'hui parfaitement l'histoire tumultueuse de notre pays. Devant l'ampleur du sujet, il est important de procéder à une lecture, aussi synthétique que possible, des événements nationaux et locaux qui ont orienté sa croissance pour mieux saisir son développement urbain.

Selon les historiens, l'histoire de Jijel remonte à plus de 2000 ans. « *Le nom même de la cité n'est pas éclairci. Jijel tire son nom du mot berbère "Ighil-Ighil", de colline en colline ou en se référant à l'antiquité romaine, on a "Igilgili" de "Jiljil", cercle de pierres sur lequel, la cité s'est construite pour échapper aux invasions venant du Nord* ». ³

¹ Marc COTE ; « *Algérie ; Choix d'espace, choix de société* » ; In, Repères n°03/1997, p. 179.

² Marc COTE, op. cit. p. 140.

³ Salah BOUSSELOUA ; « *Histoire de Jijel* » tirée de la monographie de la wilaya de Jijel, consultée sur www.jijel.info.com

Par la splendeur de son site, ses richesses naturelles, la douceur de son climat, et surtout sa position stratégique, Jijel va attirer au cours des siècles, tous les peuples expansionnistes de la Méditerranée. Elle n'est reliée aux territoires voisins que par quelques voies romaines traversant des zones peu sûres et rejoignant, après plusieurs jours de marche, Cirta (Constantine), Sitifis (Sétif), Milev (Mila)...etc. Cernée par la chaîne des Babors, c'est surtout de la mer que Jijel va subir toutes les attaques.

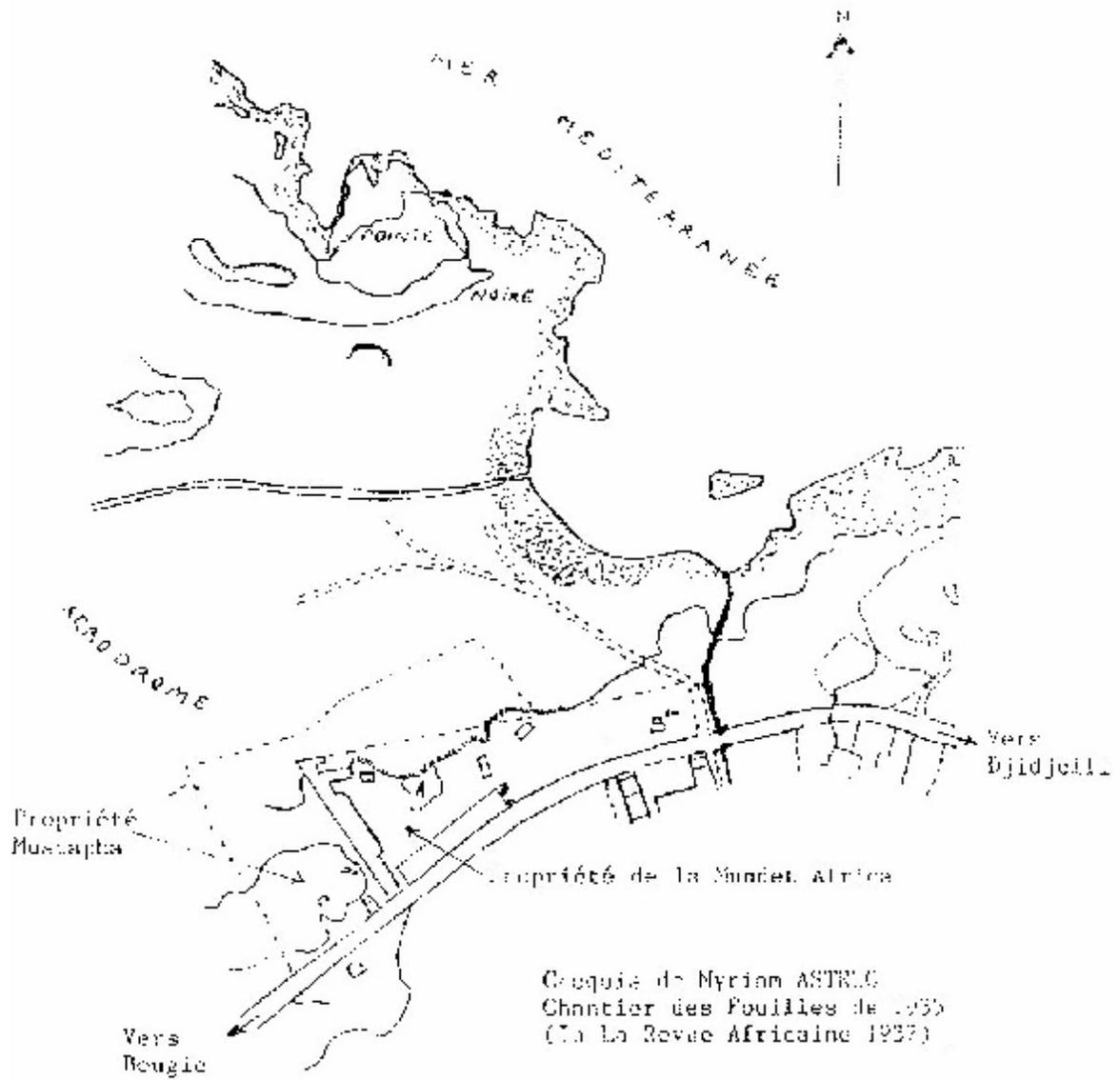
De cette époque précoloniale, il ne reste essentiellement que la nécropole de la Pointe Noire (Rabta) engloutie partiellement dans la mer. Les tombes de style phénicien se trouvent dans de petites chambres funéraires avec des escaliers taillés à même la roche. On y accède en descendant quelques marches. Une fois dans la chambre funéraire, on y trouve une place réservée au mort et un endroit où des jarres et amphores, contenant les affaires personnelles du mort et ses bijoux, sont déposées. Les objets funéraires trouvés dans les tombes sont datés de la fin du IV^e siècle av. JC.¹

Non loin de cette nécropole, se trouve la Citadelle (l'actuelle base navale) occupant le site où les premières traces sont enfouies sous les épaisseurs de la sédimentation historique et physique. Implanté sur une presqu'île aux falaises rocheuses, défendu au Nord par la mer que ferme un cercle d'écueils, au Sud par une ceinture de collines, ce lieu à l'origine de l'histoire urbaine de Jijel, est choisi dans un but défensif, et ce dès le commencement des expéditions étrangères.

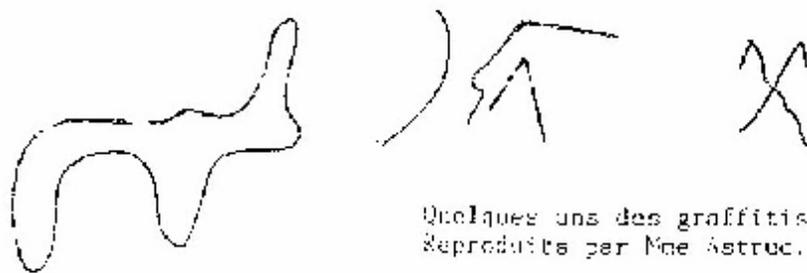
Le rôle du site a été donc pour beaucoup dans le démarrage, puis l'extension de la ville de Jijel. La genèse de certaines villes portuaires algériennes, dont celle de Jijel, se présente ainsi : *«...le littoral algérien comporte une série de saillants, dus à l'interférence de la ligne générale du littoral Ouest-Est et de la tectonique du Tell qui est orientée Sud-Ouest – Nord-Est. Ces saillants déterminent des positions d'abri où sont nés tous les ports algériens. La genèse de la ville est simple. Elle naît sur le piémont du cap, en une position un peu surélevée de façon à faciliter sa défense, et dominant un petit port en eau profonde.*

¹ Voir ci-après (figures n° 1 et 2) croquis d'archéologues relatifs aux nécropoles et amphores phéniciennes d'Igilgili.

Croquis d'archéologues relatif aux nécropoles phéniciennes d'Igilgili
 (Figure n° 1)

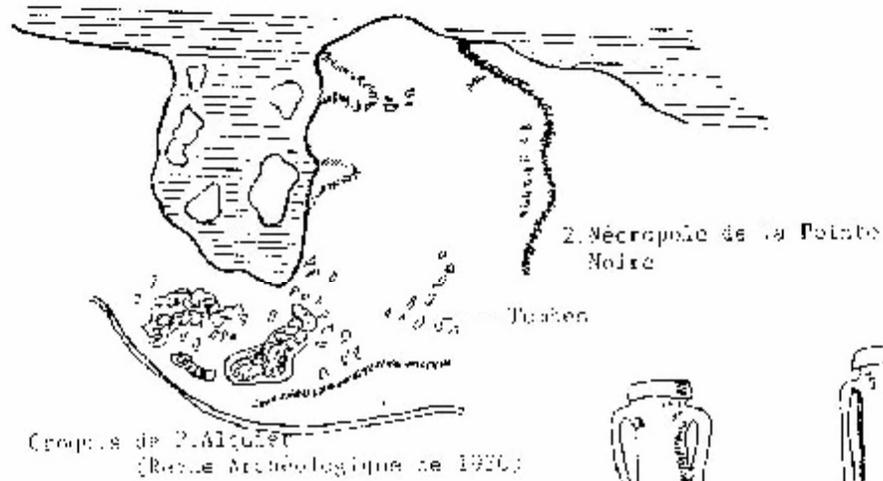
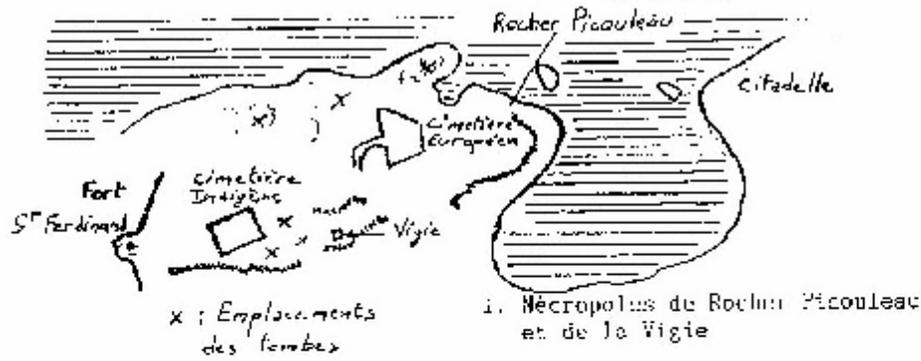


Croquis de Myriam ASTRUC
 Chantier des Fouilles de 1935
 (Cf. La Revue Africaine 1937)



Quelques uns des graffitis
 Reproduits par M^{me} Astruc.

NECROPOLES PHÉNICIENNES DE DJIDJI



3 Croquis des Vases trouvés en 1929, près de l'Alquifer



Croquis d'archéologues relatif aux nécropoles phéniciennes d'Igigili (Figure n° 2)

*Dans sa croissance, la ville est canalisée par la mer d'un côté, la montagne de l'autre : la seule direction possible est le Sud ...la ville s'étale sur les terrains plats qui s'ouvrent en arrière de la rade. On a ainsi passage d'une ville de pied de montagne à une ville de plaine ».*¹

2.1.1. Igilgili, comptoir phénicien :

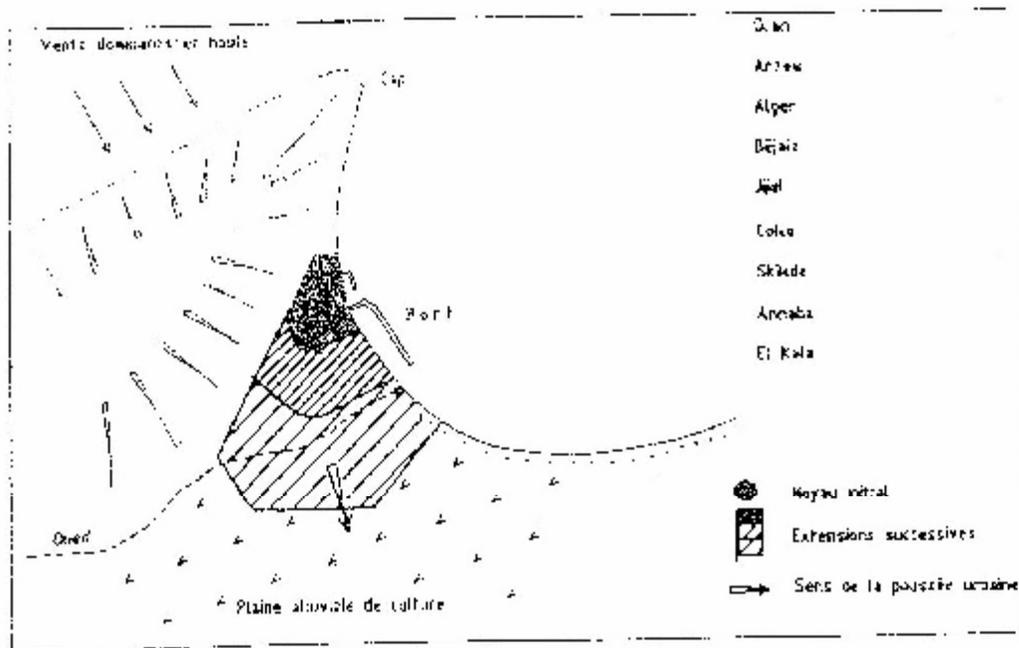
Le fondement de l'antique Igilgili coïncide avec les explorations phéniciennes. C'est aux alentours de 814 av. J.-C., que les Phéniciens, navigateurs venus de l'Est méditerranéen, fondent la ville de Carthage. Son rayonnement commercial n'est effectif qu'après la décadence de Tyr (550 av. J.-C.), leur principale cité. En quête de bases pouvant offrir le maximum de sécurité à leurs transactions commerciales, les Carthaginois établissent sur la cote algérienne les fameux comptoirs². La nécessité des haltes explique en partie la création de ces petits ports, le long de la côte, tous les 30 à 40 km, distance équivalent à une journée de navigation. Ces comptoirs, dont celui de Jijel fondé vers le Xe siècle avant J.C., vont leur permettre d'exercer une domination économique et politique sur les populations "libyco-berbères".

Toutefois, étant des marins marchands, les Carthaginois ne cherchent pas à coloniser par les armes, les terres rencontrées mais établissent le plus souvent, au gré de leurs voyages, de simples comptoirs tournés vers le commerce. A l'époque où les Carthaginois sont au plus fort de leur puissance, Igilgili devient un comptoir notoire tissant des échanges avec d'autres comptoirs, parsemés sur le pourtour méditerranéen, sur la côte Nord africaine comme sur la côte occidentale de l'Espagne ou de l'Italie.

Durant les guerres puniques entre Rome et Carthage, Igilgili, fait partie de la Numidie occidentale, délimitée à l'Est par le fleuve Ampsaga (nom dérivé du punique qui veut dire grand fleuve et qu'on retrouve actuellement dans la dénomination arabe, Oued El Kebir). Le pays est peuplé à cette époque par les Masséssyliens, grande tribu berbère dirigée par l'Aguellid Syphax.

¹ Marc COTE ; «*Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* » ; In, Repères n°03/1997, p.193 - Voir (figure n° 3) schéma type du même auteur sur la genèse de la ville portuaire algérienne.

² Voir ci-après carte n° 5 des comptoirs carthaginois implantés sur la cote algérienne.

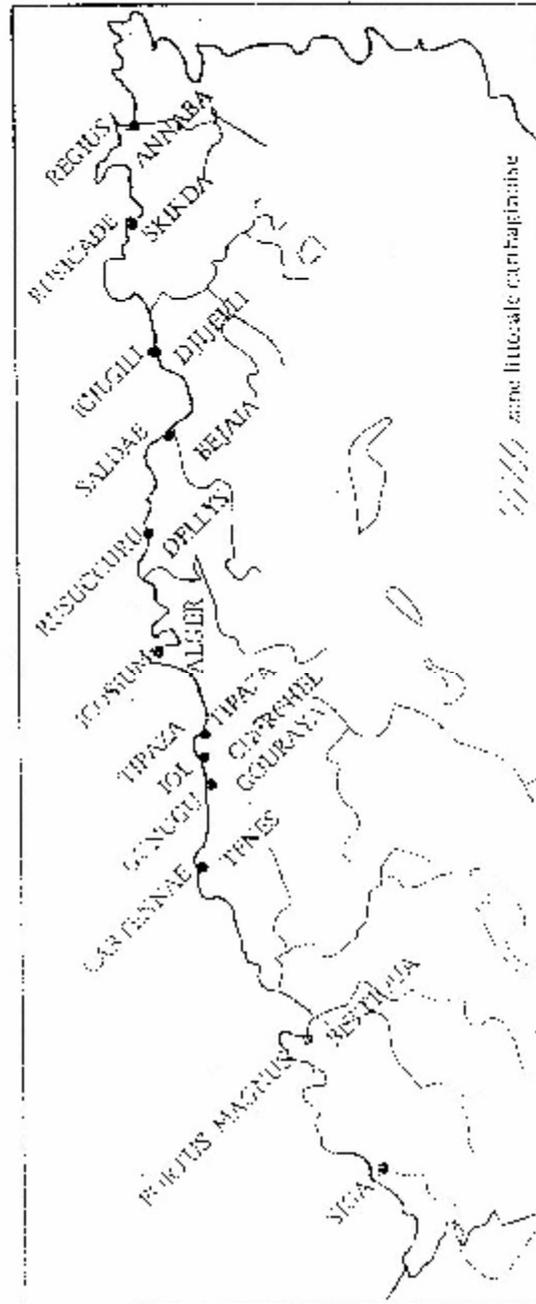


– *Les villes portuaires.*

Schéma de la ville portuaire type, définie par son site de baie protégée par un cap. Progression orientée vers le Sud qui amène la ville à rencontrer un cours d'eau qui la franchit pour s'étaler au-delà. D'où quelques traits morphologiques caractéristiques : structure semi-concentrique, succession port de pêche/port commercial/avant-port, empiètement sur les terres agricoles, valorisation du cadre montagneux. Une dizaine de villes portuaires répondent à ce schéma.

(Figure n° 3)

... LES COMPTOIRS CARTHAGINOIS ...



Les Phéniciens grâce à leurs comptoirs, vont exercer une domination économique et politique sur les populations "libyco-berbères" (Carte n° 5)

Après la bataille de Zama (202 av. JC.), qui met fin à la deuxième guerre punique et au règne de Carthage, Syphax perd son royaume. Igilgili est basculé alors sous le règne de Massinissa, chef numide allié à Rome, qui étend son pouvoir sur tout le Nord de l'Algérie avec comme capitale Cirta. Cette capitale des rois berbères de Masaesydes, dont le territoire s'étend jusqu'au Maroc oriental, devient alors celle de la Numidie. Après un long règne (203-148 av. J.-C.), Masinissa meurt, laissant le royaume en partage à ses fils, qui composent avec les Romains. Mais le petit-fils de Masinissa, Jugurtha, refuse la mainmise romaine ; instigateur d'une insurrection en 111 av. J.-C., il est soumis par Rome en 105 av. J.-C.

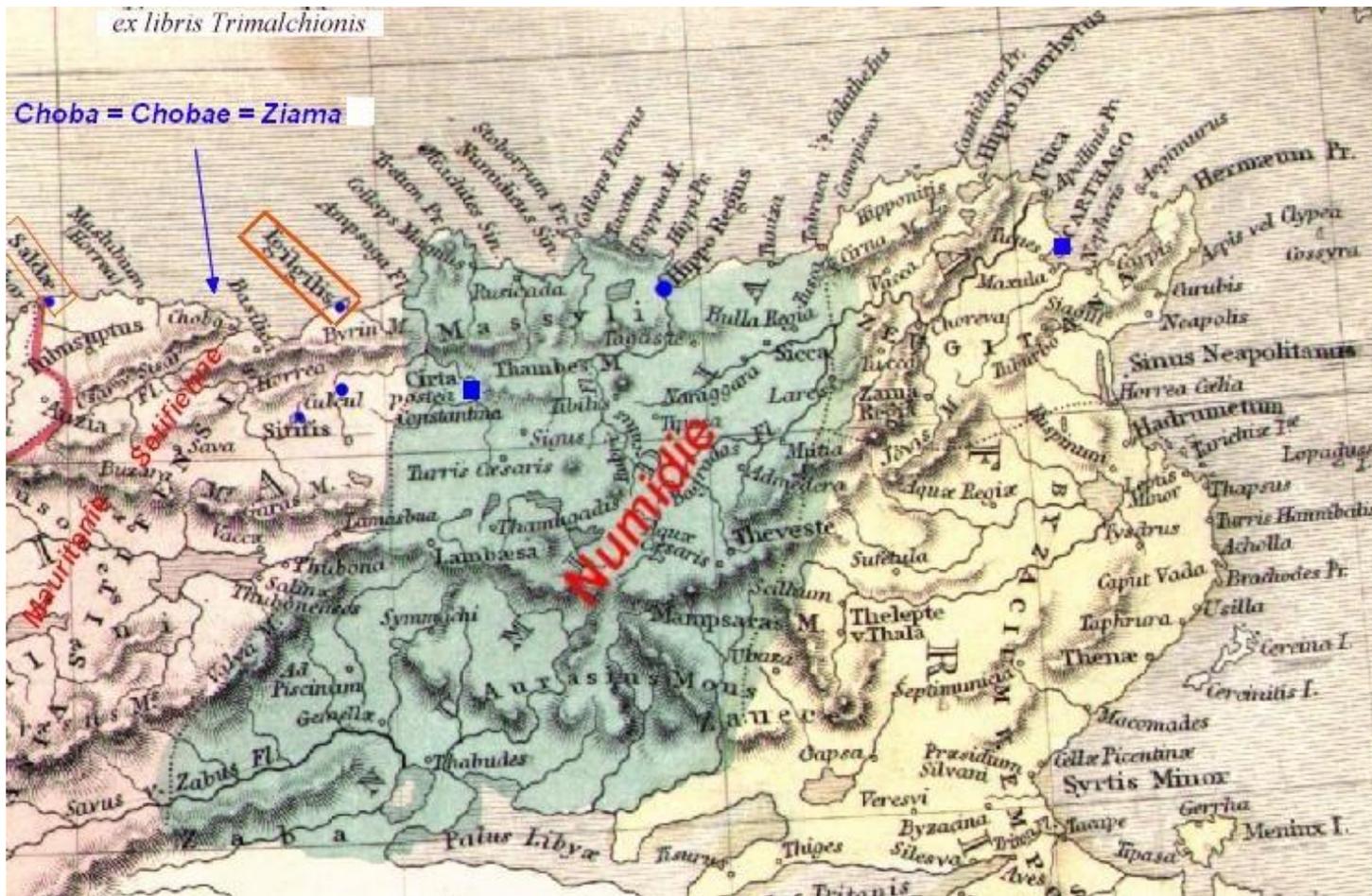
2.1.2. Igilgili, colonia romana :

Les troubles suscités par Jugurtha, ont poussé les Romains à s'emparer de toute la Numidie, qu'ils annexent à l'ancienne Maurétanie formant une grande contrée, la Maurétanie césarienne¹. Changeant ainsi de destinée, Igilgili la cité phénico-berbère passe sous l'autorité de Juba II, qui va diriger le royaume de Maurétanie érigée en province autonome après la bataille d'Actium (31 av. JC.). Élevée au rang de colonia romana sous le règne d'Auguste, Igilgili est administrée comme les grandes cités romaines par un sénat. Avec les Romains, l'importance d'Igilgili sur le plan économique, administratif et stratégique, va durer plusieurs siècles, grâce à ses infrastructures : un port d'un grand intérêt, en plus de six voies romaines la reliant aux autres cités romaines de l'intérieur.

A cette époque, deux événements importants vont secouer la région, l'un en l'an 22 ap. JC., lors du soulèvement des Maures sous la conduite de Tacfarinas. Celui-ci encercle une cohorte romaine, sous la conduite du commandant Decrius, qui va être tué durant ce combat près du fleuve Pagida (Oued Nil). Les Romains éprouvés par de telles hostilités, proclament sous le règne d'Hadrien, la délimitation des tribus numides et leur cantonnement. La région d'Igilgili est cantonnée alors dans le territoire que les Romains appellent des Zimizes.

L'autre événement, s'est produit sous le règne de Valentinien, en 371, quand a éclaté la révolte de Firmus. Celui-ci bat à plusieurs reprises le comte Romains, alors

¹ Ci-après carte n° 6 de la période romaine : Mauritanie Sétifienne.



Pendant la période romaine IGILGILLI fait partie de la Mauritanie Césarienne sous le règne d'Octave AUGUSTE. A la suite de la réforme de Dioclétien (DIOCLETIANUS), le territoire de la ville devint partie intégrante de la Mauritanie Sétifienne. (Carte n° 6)

gouverneur de l'Afrique et s'empare de Césarée (Cherchell). Sentant le danger, l'empereur Valentinien, fait appel au meilleur général romain de l'époque, Théodose. Ce dernier utilise alors le port d'Igilgili pour le débarquement de ses légions qu'il lance contre les chefs numides hostiles à l'occupation étrangère, et menaçant continuellement la route du blé. Provenant des hautes plaines sétifiennes, le blé est dirigé sur Rome.

2.1.3. Igilgili des Vandales et Byzantins :

Le déclin progressif de l'empire romain, a libéré pour un moment les populations berbères, qui vont subir, à la fin du Ve siècle, une autre invasion. Dans un contexte d'anarchie, les Vandales, peuple germanique venant par l'Espagne, envahissent l'Afrique du Nord et détruisent Igilgili en 429. Leur domination limitée à la bande côtière, reste cependant fragile et permet aux principautés berbères indépendantes de se reconstituer durant cette période.

En 533, les Vandales chassés par les armées de l'empereur byzantin Justinien Ier, vont se réfugier dans les montagnes. Les Byzantins venus de l'Empire romain du levant (Byzance), dont le rêve est de faire renaître le grand Empire romain, s'emparent de la place et mettent Igilgili sous leur domination de même que tous les territoires Nord-est de l'Afrique.

2.1.4. Jijel, cité des dynasties arabo-berbères :

L'établissement des Arabes à Jijel date du VIIIe siècle, juste après les conquêtes de Moussa Ibn Noceïr en Afrique. Ibn Khaldoun cite le cas d'une armée musulmane qui s'enfuit de Kairouan, pour se retirer à Jijel en 772. Le rempart romano-byzantin est conservé, pour maintenir l'autorité des "wullat" et on arabise le nom romain de la ville qui devient "Jijel"; comme celui en usage aujourd'hui. Devenue cité arabe, Jijel demeure alors une place maritime et commerciale d'une certaine importance. Elle est érigée sur la cité romano-byzantine, où se trouvent deux ports, l'un au Sud d'accès difficile et l'autre beaucoup plus petit, au Nord, appelé "Marsa", selon le chroniqueur Ibn el khatir.

Les tribus des Kotama des environs de Jijel, sont parmi les adeptes de la doctrine chiite, prônée par des missionnaires qui travaillent à gagner la confiance des prosélytes à la cause d'Obeïd-Allah, prédicateur d'Orient, qui aspire à l'Émirat. Après que toutes les fractions de la grande tribu ont adopté la doctrine fatimide, ils expulsent de l'Afrique du Nord l'émir aghlabide et reconnaissent Obeïd-Allah comme "khalife". Cet émir fatimide lance après ses troupes vers Kairouan puis l'Égypte au nom du schisme fatimide et occupe Le Caire.

Jijel et sa région, après avoir provoqué tous ces importants changements, retombent sous l'autorité des Zirides de Kairouan de 973 à 1007. Une autre dynastie parente des Zirides mais rivale, se partage avec ces derniers le Maghreb central. Il s'agit des Hamadites. En 1007, Jijel passe sous leur souveraineté.

En 1045, parce que l'émir Ziride de Kairouan a rejeté définitivement l'autorité des Fatimides installés en Egypte, le calife du Caire a dirigé sur Kairouan dissidente, les Béni Hilal, farouches cavaliers du désert égyptien qui vont envahir toute l'Afrique du Nord. A Jijel, le palais hammadite, construit par le monarque Yahia Ibn El Aziz de Bejaia pour son séjour durant ses parties de chasse, est abandonné. Une période de chaos et d'anarchie s'en suit. Les guerres entre tribus reprennent. Avec la fin de la dynastie hammadite, l'activité commerciale à Jijel périclité.

En 1130, une nouvelle dynastie fondée par Abdel Moumen, les Almohades, s'établit à Bejaia. Les Almohades rétablissent l'ordre. Ils règnent sur toute l'Afrique du Nord et la moitié de l'Espagne jusqu'à 1273, après avoir chassé les Almoravides, maîtres du Maroc et de l'Espagne mais ne peuvent reprendre la Sicile tombée entre les mains du puissant roi, Roger le Normand, après un siège qui a duré de 1058 à 1090.

2.1.5. Gigeri des Normands, Génois et Pisans :

Jijel est un comptoir important des Normands au XIIIe siècle, des Pisans et des Génois. En 1144, la flotte de Roger II, après avoir ravagé le Nord-est de l'Afrique, vient devant Jijel et s'empare de la ville pour la détruire ensuite complètement. Les Normands de Sicile pillent le château de Yahia Ibn El Aziz et y mettent le feu. Après s'être retournés en Sicile, ils reviennent encore une fois au printemps 1145, occupent la ville et ils ne la

quittent qu'à l'avènement de l'Emir Almohade Abdel Moumen, qui détruit la puissance hammadite et fait prisonnier Yahia Ibn El Aziz.

Sous le règne almohade, on octroie quelques avantages aux Pisans, rivaux des Génois et des Vénitiens, qui installent des comptoirs commerciaux et tirent de la région les cuirs écrus traités dans leurs tanneries. Mais le Sultan de Bejaia dépendant des Hafsides de Tunis, accorde des avantages à la République de Gênes et aide les Génois à se maintenir à Jijel dès le début du XIIIe siècle. Entre temps vers 1280, les mêmes avantages sont accordés au Roi d'Aragon, Pierre III. Le commerce avec Jijel, est donc partagé entre Génois et Aragonnais. Néanmoins, les Génois, fortifiés et tenant garnison, restent maîtres de la place jusqu'au début du XVIe siècle, mais leur domination n'est pas effective. Car en 1513, ils envoient une autre flotte sur Jijel, sous les ordres d'Andrea Doria, qui fait détruire une grande partie de la ville. Quant aux espagnols, ils préfèrent s'installer, à proximité, à Bejaia.

Ce choix va plus tard modifier le cours de l'histoire du littoral de l'Afrique du Nord, et concéder au petit port de Jijel, voisin de Bejaia, un rôle de premier plan dans les grandes batailles navales du XVIe siècle qui vont assurer à l'Algérie ottomane, la maîtrise de la méditerranée. En effet, au XVe siècle, après la chute de Grenade en 1492, et l'insurrection des Musulmans andalous pressurés et torturés sans relâche par le Cardinal Ximenes de Cisneros, les Espagnols sont décidés à poursuivre les Musulmans d'Andalousie jusque dans leurs retranchements. Tout est mis en œuvre par l'Espagne pour l'occupation des ports de l'Afrique du Nord. Les rois Hafsides de Tunis, alarmés par le péril espagnol qui menace toute la côte nord africaine, de Melilla à Tripoli, font appel à deux célèbres corsaires¹ musulmans, Baba Aroudj et son frère Khair-eddine, surnommés "Barberousse".

2.1.6. Jijel, base fortifiée ottomane :

L'épisode ottoman débute en 1514 avec l'arrivée de Baba Aroudj qui une fois guéri de sa blessure lors de la bataille malheureuse de Bejaia deux ans plutôt, où il a perdu un bras, vient mouiller près du cap de Ras El Afia à l'Ouest de Jijel. A cette époque les

¹ Selon Le Petit Larousse 2006, un corsaire est à distinguer d'un pirate : le premier est « *un capitaine ou marin d'un navire rapide armé par un équipage habilité par son gouvernement à capturer des bâtiments ennemis (XVe – XIXe s.)* », alors que le second est « *un bandit qui parcourait les mers pour piller des navires de commerces* ».

habitants de cette ville vont s'empresser de le dissuader afin de les aider à déloger les Génois, qui y ont pris pied un an plutôt. Il accepte la mission et aidé par le roi de Koukou du Djurdjura Ahmed Ben El Kadi, délivre Jijel de l'occupation génoise. Honoré et remercié par les habitants, Aroudj reçoit le titre de "Sultan de Jijel".

Après Bejaia en 1515, les frères Barberousse, qui travaillent toujours pour le compte de la "Sublime Porte", libèrent Alger en 1516 de la domination espagnole. Khair-eddine, le plus jeune des Barberousse, est nommé "Beylerbey", c'est-à-dire représentant du sultan en Algérie. Jijel ou "Gigeri" de l'époque des grandes canonades, devenue une base fortifiée des frères Barberousse, commence à faire connaître la grande puissance d'Alger. Aroudj meurt en 1518 près de Tlemcen. Khair-eddine, plus souple que lui, prend la relève, aide considérablement les populations de Jijel et conduit vers celle-ci un grand nombre de Maures d'Espagne chassés par les persécutions des rois d'Espagne.

La présence à Jijel des corsaires turcs et leur rôle de puissance en mer Méditerranée attirent plusieurs expéditions chrétiennes punitives dont la plus célèbre est celle ordonnée par Louis XIV, le monarque français. Sous la pression de son ministre Colbert, motivé par des intérêts commerciaux en Afrique du Nord, un puissant corps expéditionnaire commandé par le prince Bourbon, Duc de Beaufort, est débarqué à Jijel par l'Amiral Duquesne, le 23 juillet 1664¹. Après trois mois de sa prise, la ville est évacuée le 31 octobre 1664, suite à une résistance sans relâche de la part de la population locale aidée par les Turcs.

2.2. Période coloniale :

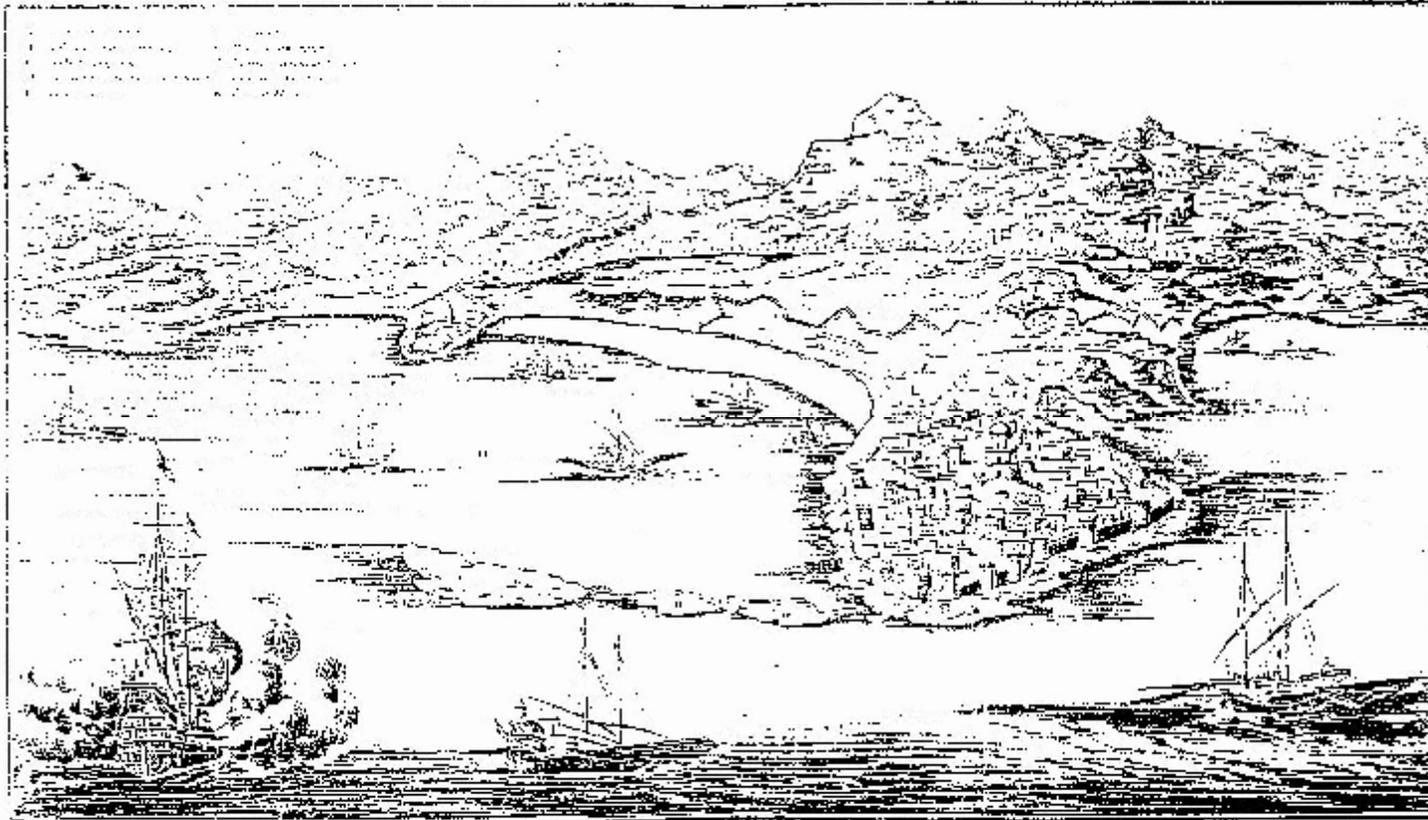
2.2.1. La conquête française de Jijel :

En 1830, les troupes françaises s'emparent d'Alger puis en 1837 de Constantine. Jijel coupée de la double autorité du dey d'Alger et du bey de Constantine bénéficie d'une certaine autonomie pendant deux ans. Mais entre temps, un caboteur français, échoué suite à une tempête sur la cote Est de Jijel, est pillé par les riverains. Mal perçu par les colonisateurs, cet acte va précipiter la conquête française de Jijel.

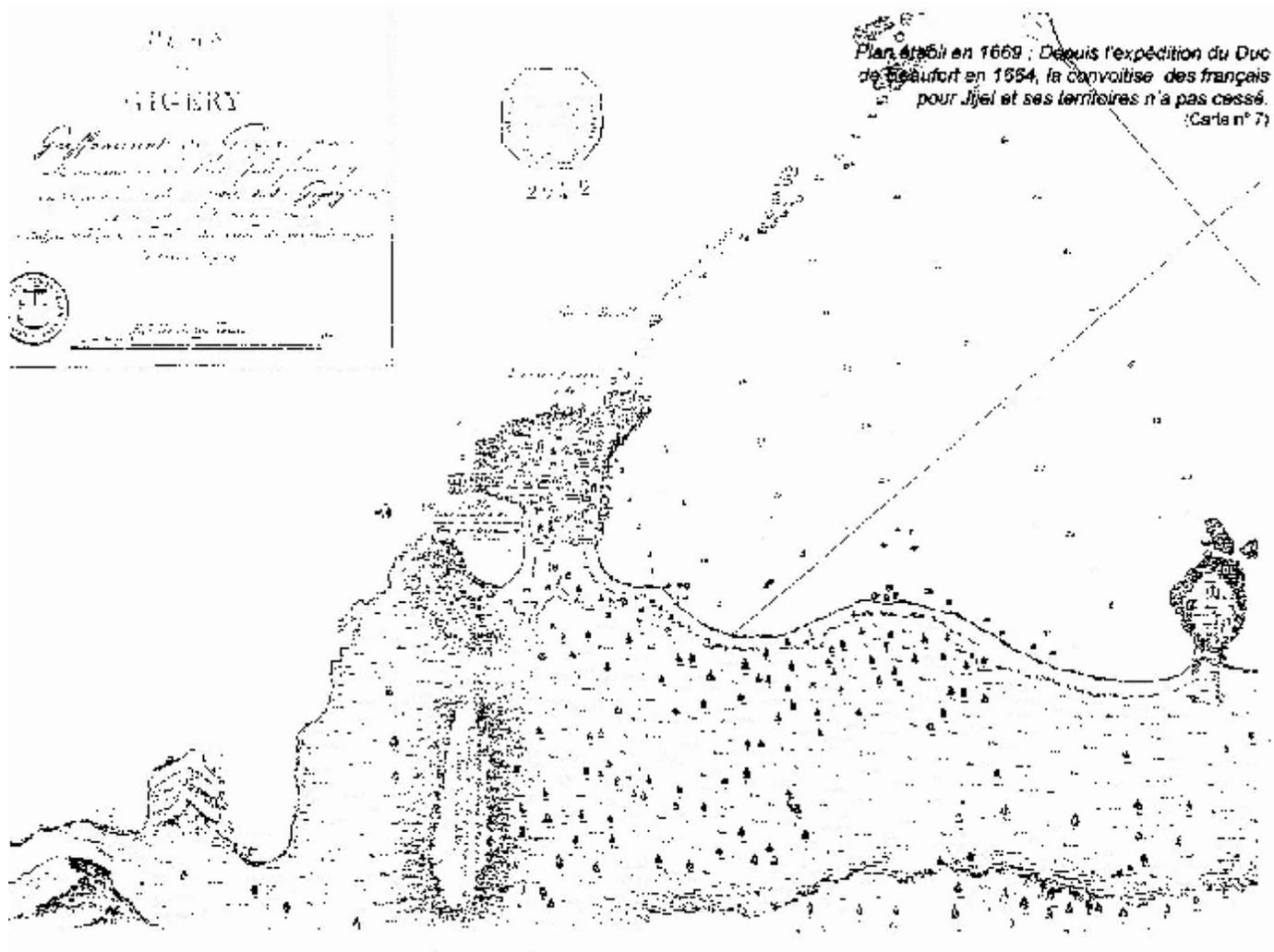
¹ Ci-après vue générale de Gigeri, lors de l'expédition du Duc De Beaufort en 1664 (figure n° 4) et plan établi en 1669 (carte n° 7).

LA VILLE DE GENÈVE

PLI



VUE DE GIGELLI.
prise pendant l'expédition du Duc de BEAUFORT en 1564.



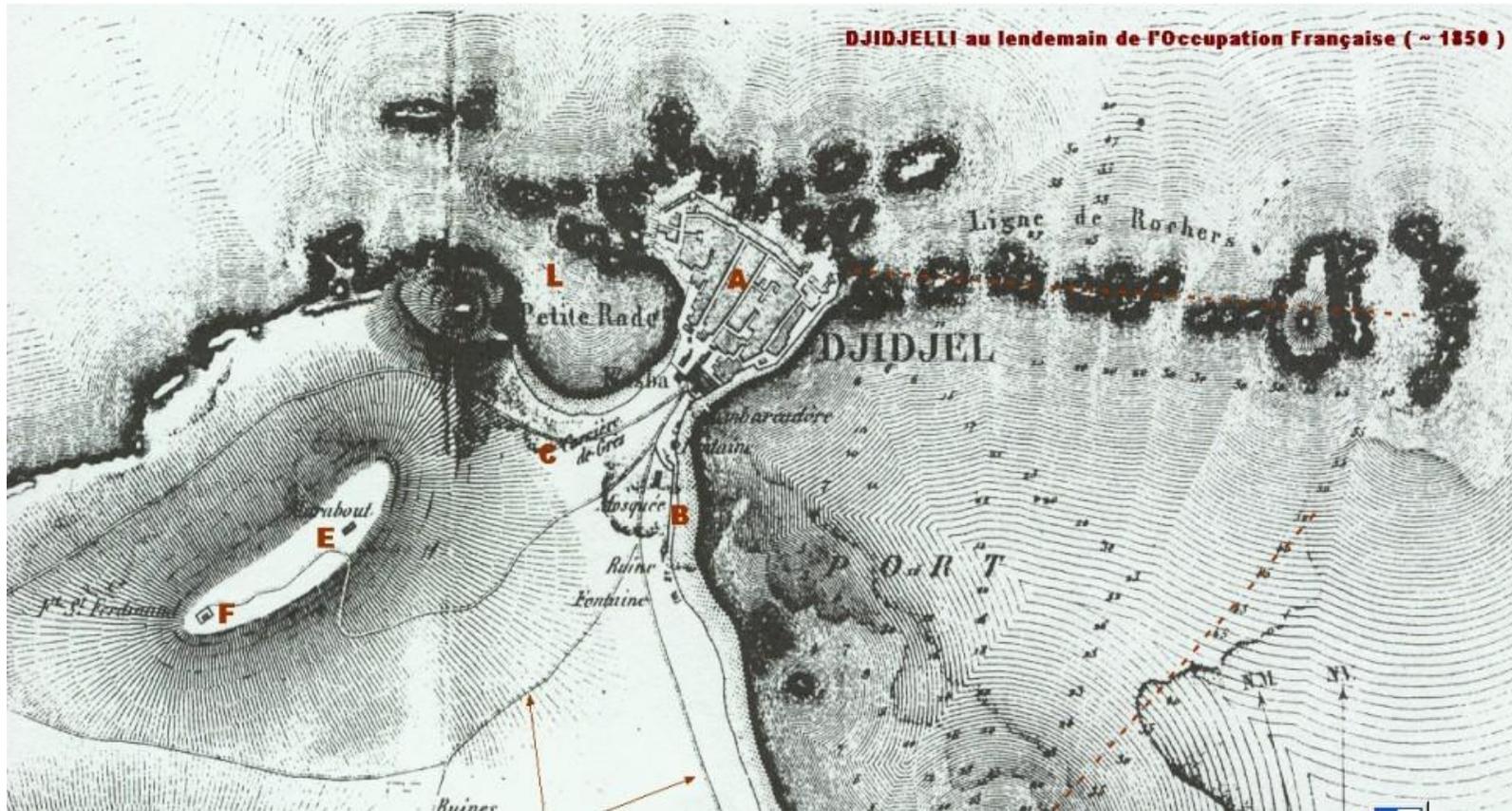
Le début de l'occupation française de Jijel va débiter le matin du 13 mai 1839, avec l'arrivée la veille, à partir de Skikda, du corps expéditionnaire commandé par De Salles, à bord de deux bâtiments à vapeur, le Styx et le Cerbère. Les soldats français accostent leurs bateaux à l'emplacement actuel des forts Saint Ferdinand et Dusquenes, pour se protéger des attaques incessantes des autochtones, puis complètent leur système de défense le 15 mai par le fort Saint Eugénie et la redoute Galbois sur les hauteurs du Djebel Ayouf.

Les assauts des Jijelliens ne cessent pas pour autant et vont se poursuivre tout au long du printemps 1839, avant leur retrait au début du mois de juin vers les hauteurs immédiates de la ville. Les émissaires de l'Emir Abdelkader bien accueillis, sont suivis par toute la population de la localité. Pendant que les Français débutent l'organisation civile et militaire de la ville et son territoire¹, la lutte populaire ne va pas cesser.

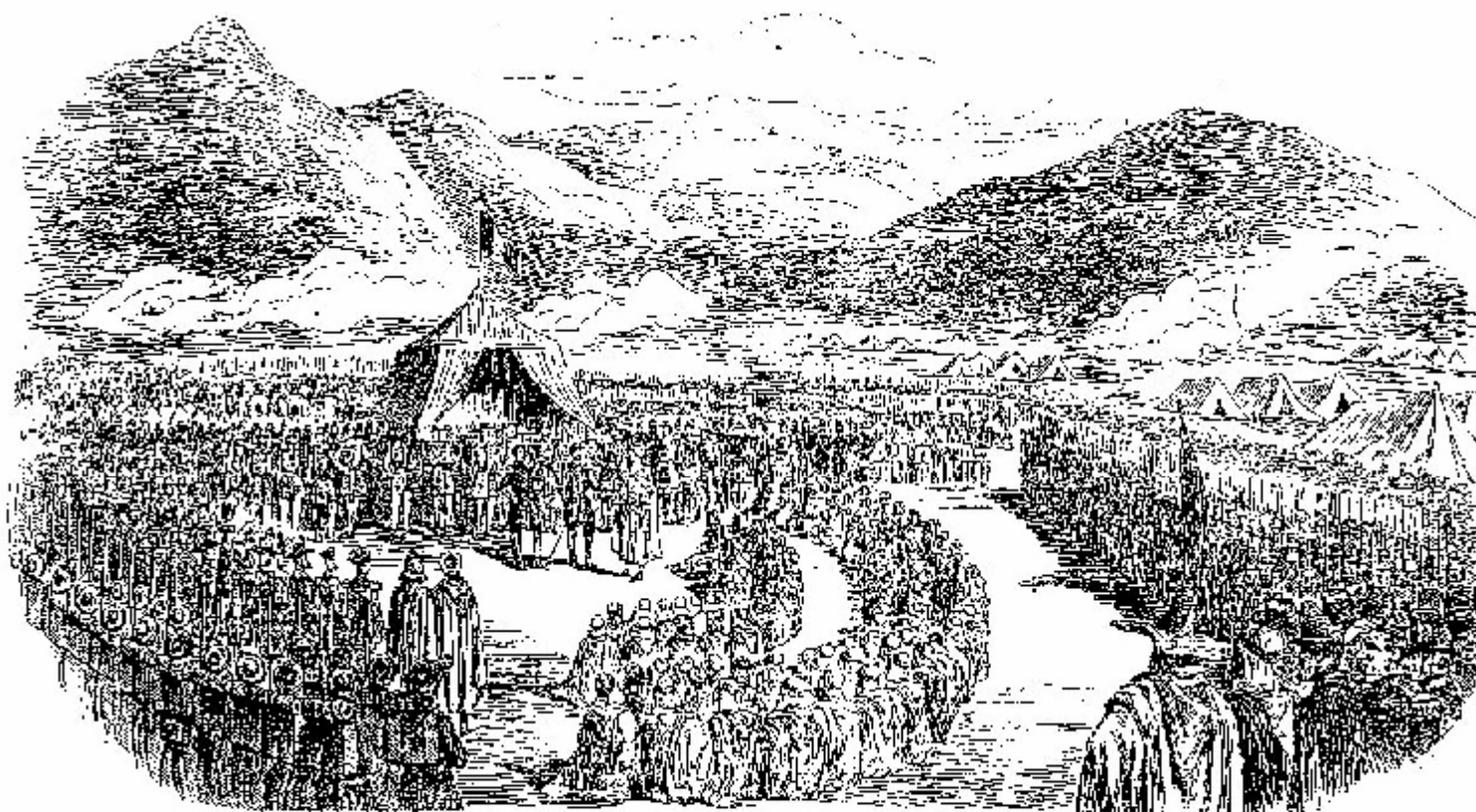
En 1842, un évènement soulève la région lors de l'insurrection de Boudali Mohamed Ben Harche, qui soulève 8.000 hommes à l'assaut des occupants. Les insurrections armées reprennent en 1845, 1847, et 1851. Celle de 1851 est la plus meurtrière. Le général de Saint-Arnaud, chargé de la pacification de Jijel et sa région, à partir de Mila, y devient célèbre par les enfumages des grottes où se réfugient les populations civiles.

Expropriations, impôts écrasants, lourdes amendes de toutes sortes, tentatives d'évangélisation des campagnes, décret Crémieux de 1870 accordant la citoyenneté française aux juifs algériens, réquisitions arbitraires de travailleurs..., toutes ces exactions, trouvent une population musulmane attentive aux messages des Cheikhs meneurs de la rébellion locale jusqu'à 1871. Cependant, toutes les insurrections sont étouffées dans le sang et la colonisation parachève à loisir son extension par des expropriations massives et la déportation de la population jijelienne vers l'intérieur du pays, notamment vers Guelma et Tamlouka.

¹ Voir ci-après carte n° 8 de Djidjelli et ses environs (1850) ; et gravure d'illustration (figure n° 5) de l'investiture des cheikhs des tribus par l'autorité coloniale dans les environs de Djidjelli (1853).



(Carte n° 8)



Un village des chabes des tribus babiloni par le gouverneur général Randon, sur le territoire de B. Bassin. D'après les dessins de H. Vranckx.

Gravure de l'Illustration 1853

(Figure n° 5)

2.2.2. La fondation de la ville de Djidjelli :

En 1856, dans la nuit de 21 au 22 août un terrible cataclysme frappe Jijel. Un tremblement de terre suivi d'un raz-de-marée, réveille en sursaut la population qui fuit vers la campagne environnante dès les premières secousses. Mais la vieille cité marquée par plus de 20 siècles d'histoire est complètement détruite. « *Igilgili des Romains, venus bien après les Etrusques et les Phéniciens, Jijel qui avec sa région fut à l'origine de la dynastie fatimide, "Gigeri" des Rais qui, sous les frères Barberousse, fit trembler les marines chrétiennes, Jijel, vainqueur des armées de Louis XIV, disparut à jamais avec ses tours de gué, ses maisons et ses mosquées* ». ¹ L'armée colonialiste, après la catastrophe, ne trouve de la vieille ville, qu'un rocher couvert de décombres qu'elle utilise pour la reconstruction de la Citadelle.

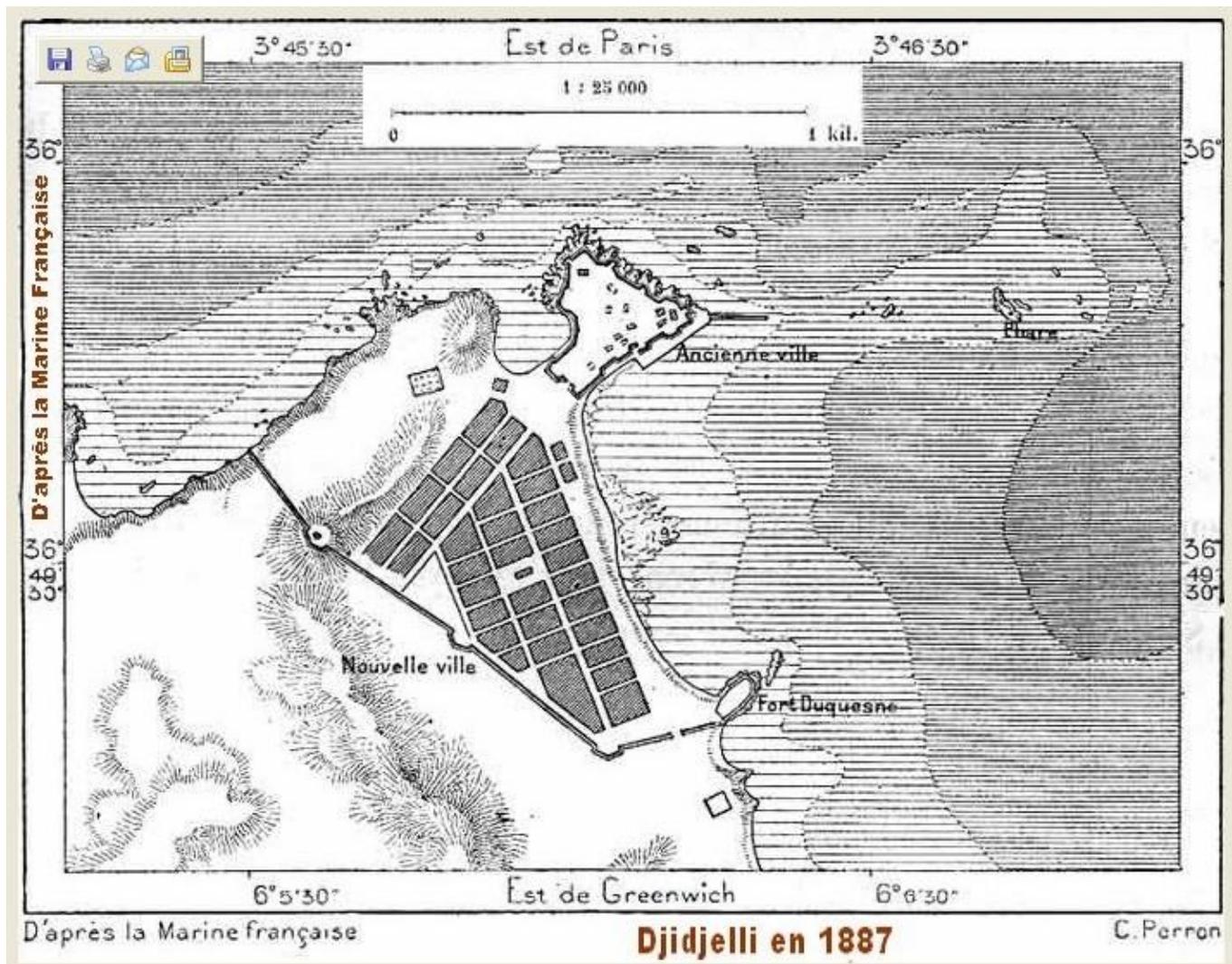
Cette catastrophe dévastatrice suite à laquelle la ville est complètement rasée, n'a fait qu'accélérer la reconsidération totale de l'urbanisme de la ville. Optant pour la fondation d'une nouvelle ville coloniale érigée aux portes de l'ancienne Citadelle, les conseillers municipaux de Djidjelli décident de :

- sortir les habitants de la presqu'île, qui jusque là constitue la limite de la ville ancienne, reconstruire la Citadelle et la reconvertir en garnison militaire.
- et ensuite créer un premier plan directeur de la nouvelle ville ², qui va fournir un nouveau tracé urbain triangulaire avec des rues droites et des îlots disposés en échiquier. L'histoire influençant le tracé, ces rues vont porter tout naturellement les noms de Gadaigne, De Picardie, Clerville, Vivonne..., leurs compatriotes débarqués sur les mêmes lieux lors de l'expédition du Duc De Beaufort en 1664.

Le site de la nouvelle ville s'étend sur une forme triangulaire épousant la forme de la plaine, avec comme barycentre un îlot central réservé à l'église (démolie en 1990, du temps où le Front Islamique du Salut régnait sur la municipalité de Jijel). D'ailleurs, le fait que ce plan n'intègre pas de projet de mosquée, va pousser les notables

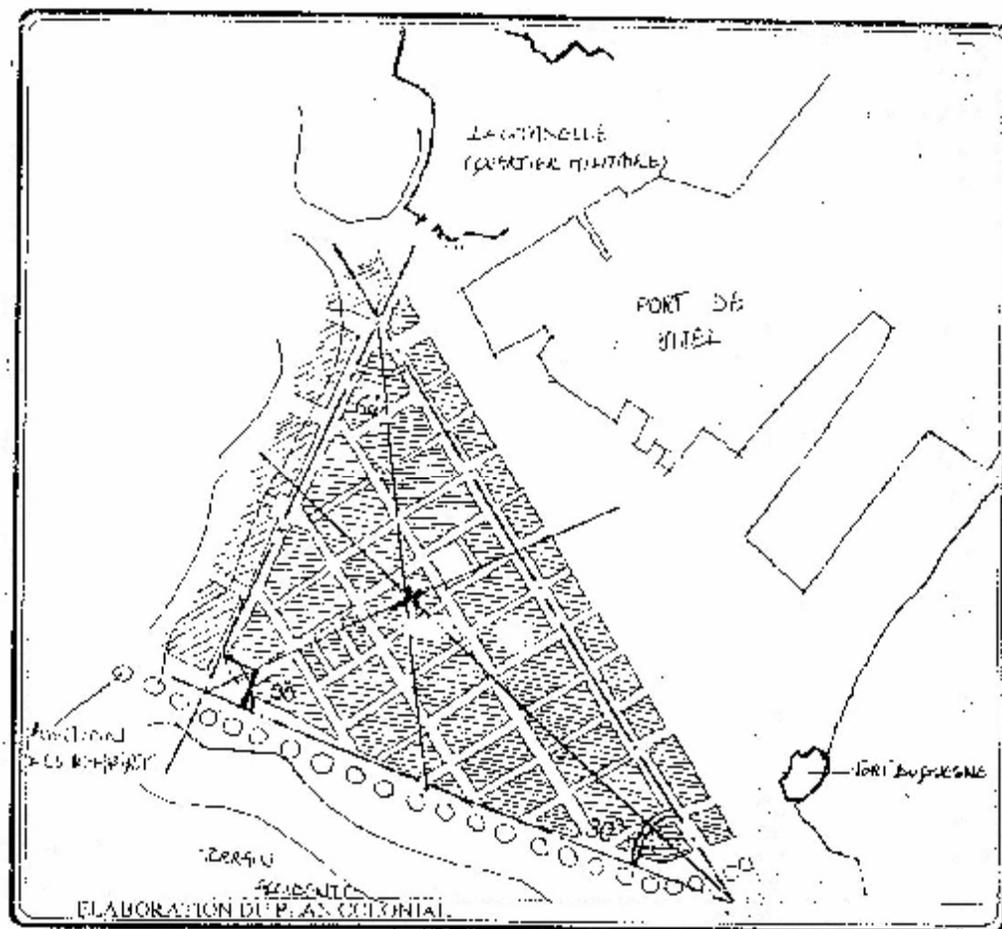
¹ Salah BOUSSELOUA, op. cit..

² Voir ci-après plan de la ville de Djidjelli d'après la Marine Française en 1887 (carte n° 9) et plan indiquant tracé et composition urbaine de Djidjelli (carte n° 10).



Premier plan directeur de la ville de Djidjelli, qui va fournir un nouveau tracé urbain triangulaire avec des rues droites et des îlots disposés en échiquier. Etabli en 1861 par un géomètre français nommé Scheslat, ce plan de base est semblable à celui des villes européennes.

(Carte n° 9)



Principe de composition du noyau triangulaire colonial... l'église comme barycentre. (Carte n° 10)

musulmans de mener de rudes négociations avec les colons français pour décrocher une parcelle de terre ayant servi à l'édification de la mosquée toujours existante.

Le noyau originel, formant l'actuel centre-ville présente les trois limites suivantes :

- La rue Vivonne, reliant la citadelle à Djebel Ayouf et formant limite avec la plaine du coté Nord-ouest (l'actuelle avenue l'Emir Abdelkader).
- L'avenue Gadaigne, constituant la limite Nord-Est avec le port et l'arrière-port (dénommée actuellement avenue du 1^{er} Novembre 1954).
- La rue Clerville, qui donne limite à la plaine du coté Sud-ouest (l'actuelle avenue Abdelhamid Benbadis).

Etabli en 1861 par un géomètre français nommé Scheslat, ce plan de base semblable à celui des villes européennes, est défini non seulement par les caractéristiques du site en utilisant sa topographie et ses dénivelés pour mettre en valeur le projet architectural et urbain, mais aussi par des principes concernant le tracé de l'enceinte, les règles de fortification, l'emplacement des portes et l'implantation des établissements coloniaux (militaires, administratifs, culturels et cultuels). Conforme aux principes de l'urbanisme haussmannien, ce plan intègre les éléments majeurs de cette composition : la régularité du tracé, l'alignement du bâti, et la primauté aux espaces publics mis en valeur par des perspectives ponctuées par des places et des placettes.

L'occupation du nouveau site triangulaire s'est faite progressivement. Les colons se sont organisés dans les parties Nord plus près de la citadelle et de la mer, autour des établissements édifiés déjà, et la population arabe est regroupée dans la partie Sud-ouest. Cet urbanisme d'exclusion est visible au niveau du parcellaire pratiqué d'une manière inégalitaire : les colons possèdent de grands lots produisant un tissu urbain aéré, alors que les autochtones occupent un bâti dense érigé selon un parcellaire très serré et parfois avec des parcelles enclavées accessibles uniquement depuis des impasses étroites.

La répartition spatiale de Djidjelli, comme beaucoup d'autres villes à cette époque coloniale, s'est faite selon ces principes : « *la ségrégation totale, la séparation entière des communautés, le refus de la ville pour les masses qui affluent, et une intégration*

*très sélective, au compte-gouttes. Choix qui ont modulés en fonction de multiples données et qui ont évolué dans le temps, ...mais qui, et c'est l'essentiel, sous-tendent la constitution d'une société urbaine "castée" ».*¹

2.2.3. L'administration coloniale de Djidjelli :

Au début de la colonisation, tous les services civils et militaires sont réunis dans la même main et le commandant du Cercle (militaire) de Djidjelli, a sous son autorité l'administration civile et judiciaire, il est tout à la fois : chef militaire, maire, juge, notaire...etc. Ce qui est une nécessité au début de la conquête, devient par la suite une contrainte et une gêne. Cependant ce n'est qu'en 1858, que Napoléon III signe le 13 octobre, un décret instituant un commissariat civil dans la ville de Djidjelli.

Un peu plus tard, le 18 février 1860, un autre décret impérial érige Djidjelli en commune de plein exercice. Toutefois, l'étiquette seule va changer : le commissaire civil occupe provisoirement le poste de maire. Il est assisté dans ses fonctions de gestion municipale, d'un conseil municipal composé de six membres dont quatre français, un étranger européen et un musulman (algérien). Les conseillers municipaux sont, non pas élus par la population, mais choisis par l'administration supérieure.

C'est à partir de 1864, que l'on va procéder à l'élection des conseillers municipaux par les urnes, mais toujours avec cette sous représentation des populations autochtones. D'ailleurs, ce mode de représentativité n'est pas dans la tradition des tribus de la région, appelée à cette époque "Petite Kabylie", et l'abstention est énorme selon les témoignages de Suzette Granger, auteur d'un recueil historique sur Djidjelli.²

Djidjelli est détachée de l'arrondissement de Philippeville (Skikda) pour être rattachée à celui de Bougie (Bejaia), lorsque cette dernière est érigée en sous-préfecture (l'équivalent de l'actuelle daïra), par décret en date du 27 juillet 1875. Plus tard, elle est à son tour promue au rang de sous-préfecture en 1954.³

¹ Claude LIAUZU ; « *Les mouvements urbains maghrébins ; Essai de lecture historique* » - Participation à l'ouvrage intitulé : « *Enjeux urbains au Maghreb ; Crises, pouvoirs et mouvements sociaux* », p.34.

² Suzette GRANGER ; « *Au cœur des Babors, Djidjelli, en petite Kabylie* » - tome 2, p. 99 - Voir carte n°11 du territoire de la Petite Kabylie, montrant l'équipement en phares (feux) de la cote dont le grand phare de Ras El Afia construit aux environs de 1865.

³ Ci-après carte n° 12 du Département de Constantine : limites administratives (1957).

Extrait de la carte postale, télégraphique, téléphonique et des chemins de fer du Département de Constantine (1952).



Au sein du Département de Constantine, Djidjelli est détachée de l'Arrondissement de Philippeville (Skikda), par décret en date du 27 juillet 1875, pour être rattachée à celui de Bougie (Bejaia), lorsque cette dernière est érigée en Sous-préfecture (l'équivalent de l'actuelle Daira). Plus tard, elle est à son tour promue au rang de sous-préfecture en 1954.

(Carte n° 12)



Limites Administratives
Département de Constantine (1957)

2.2.4. L'extension urbaine de Djidjelli :

En 1885, le port détruit est reconstruit¹, le littoral est remblayé et quelques établissements et équipements sont implantés dans cette zone. Les colons continuent l'occupation du site, la partie Est devient une zone d'extension pour eux. Ils y implantent des lotissements résidentiels avec de belles villas donnant sur la plage. En parallèle et en dehors du triangle plus près de la partie arabe des tissus urbains non planifiés commencent à se greffer, ce sont les cités d'habitat dénommées la Pépinière et le Faubourg, réservées pour les autochtones.

Après le franchissement de la limite, la muraille est remplacée par une voie (l'actuelle rue du Colonel Lotfi) qui articule le noyau initial avec les tissus non planifiés. Les extensions se sont poursuivies en dehors du triangle, des structures hôtelières sont construites dans la zone du littoral Est, telles que le Casino (l'actuel hôtel Kotama). Durant cette période, la ville de Djidjelli s'est modernisée, mettant à profit les potentialités touristiques, agricoles et sylvicoles que recèle son territoire, mais reste une ville modérée.

En effet, Djidjelli pendant toute la durée de sa colonisation va rester une petite ville². Le manque d'investissement immobilier de la part des colons français va être remarquable au niveau du bâti produit, limité aussi bien en quantité qu'en hauteur. Toutefois, l'architecture coloniale, avec ses différents styles qui se sont succéder, est bien représentée : il existe aussi bien des édifices publics néoclassiques que de beaux immeubles du modernisme, dont à titre d'exemple l'hôtel de ville. Avec le Plan de Constantine lancé en 1958, la production coloniale bâtie est dominée par la réalisation de quelques cités de logements sociaux ou "bon marché" érigées dans la précipitation sans aucun apport qualitatif.

Donc, peu marquée par l'intensification des mouvements migratoires vers les villes du fait des guerres, l'extension spatiale de la ville coloniale ne va pas être significative. Par contre, à partir de 1871 et jusqu'au début du XXe siècle dans les environs de Djidjelli et

¹ Voir ci-après carte n° 13 : plan du port de Djidjelli (1957).

² Selon Marc Cote, la taille des villes moyennes est de 40.000 à 200.000 habitants, alors que les petites comptent 5.000 à 40.000 habitants – « *Algérie ; Métropoles et petites villes : des formes nouvelles de territorialisation* » ; In, Repères n° 03/1997, pp. 207 et 208. Voir ci-après cartes n° 14 et 15 de Djidjelli et ses environs respectivement en 1941 et 1959.



Ville de Jijel et ses environs (1941) - Carte n° 14.



Jijel et ses environs (1959), échelle 1/50.000 (Carte n° 15).

souvent sur des terres séquestrées, des villages ou hameaux européens sont créés¹: Duquesne (Kaous), Cheddia, Taher, Chekfa, Texenna, Cavallo (El Aouana)...etc. De nouveaux colons arrivent d'Alsace et de Lorraine reprises par les Allemands après la défaite de Napoléon III à Sedan en 1870. Une nouvelle colonie agricole baptisée "Strasbourg" (actuellement l'Emir Abdelkader) est alors installée à une dizaine de kilomètres de Djidjelli.

Avec le temps, Djidjelli, la ville coloniale s'est remplie. Construite par le génie de l'armée française, elle attire de nombreux colons, venus comme la plupart d'entre eux des campagnes et des quartiers misérables des pays européens de la méditerranée. Grâce au code de l'indigénat qui livre à leur merci les populations légitimes du pays, et moyennant une naturalisation et une concession de terre spoliée, ces immigrants vont devenir une aristocratie nouvelle dans Djidjelli et sa région.

3. Contexte actuel : période postcoloniale.

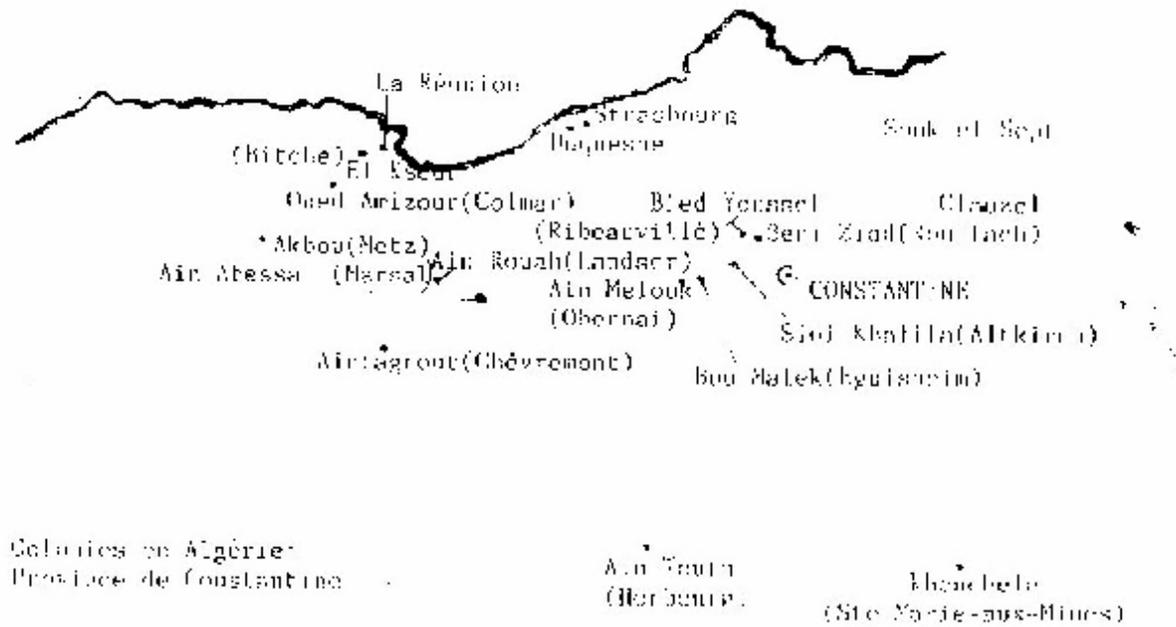
3.1. Wilaya de Jijel, entre enclavement et littoralisation :

Les mutations socioéconomiques et spatiales, opérées dès 1962 à Jijel, sont abordées en deux parties distinctes : en premier lieu, à une échelle territoriale large celle de la wilaya – telle que définie par le découpage administratif de 1984 toujours en vigueur - et en second lieu, à l'échelle urbaine, c'est-à-dire l'ACL.

A l'origine, la ville de Jijel a une fonction "portuaire"². Sous la Régence ottomane, la fonction militaire est renforcée : Jijel est alors une base navale abritant les pavillons des janissaires turcs. Durant la colonisation, la ville bien qu'elle dispose d'une fonction de commandement administratif sur ses territoires montagneux, va se concentrer surtout sur son port, d'où se fait l'expédition des produits bruts vers la métropole, comme la réception et la redistribution des produits fournis par celle-ci. Après l'indépendance et

¹ Voir carte n° 16 des villages coloniaux (colonies agricoles) créés dans la province de Constantine entre 1871 et 1900.

² La distinction entre villes portuaires et villes littorales est clarifiée par Marc Cote comme suit : « *Le terme portuaire est employé ici à dessein plutôt que celui de littoral, parce que ces villes ne doivent rien à d'autres activités littorales (tourisme)* » ; « *Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* » ; In, Repères n° 03/1997, p.193.



Villages coloniaux (colonies agricoles) créés dans la Province de Constantine entre 1871 et 1900.

(Carte n° 16)

suite au déclin de son activité portuaire et la perte de sa notoriété maritime, Jijel, habituellement plus marine que paysanne, va faire figure de ville enclavée.

Ce n'est qu'au début des années 1970, que Jijel va bénéficier d'une double promotion :

1. Une promotion administrative en devenant chef-lieu de wilaya en 1974. Durant cette période, les chefs-lieux de communes, de wilayas et de daïras sont multipliés considérablement ouvrant ainsi, la porte à la création d'emplois administratifs dans les villes moyennes et petites du pays. Cette "urbanisation administrative"¹, va diminuer considérablement les mouvements de population vers les grands pôles industriels mais en créant en contre partie un exode rural local qui généralise l'urbanisation, planifiée comme anarchique, à l'ensemble du territoire. « *Et celle-ci désormais occupe tout l'espace : urbanisation des populations, urbanisation des paysages, urbanisation des esprits* ». ²
2. Une promotion liée à l'industrialisation, qui jusqu'à ce jour n'a pas abouti malgré les efforts consentis et les investissements déboursés. Cette dernière promotion est commentée par Marc Cote comme suit : « *dans le cadre de la politique industrialiste, les implantations ont, durant la phase de grande croissance, privilégié les villes moyennes. Toutes ont été dotées de zones industrielles ; ...l'analyse comparée montre que ces villes ont, proportionnellement à leur population, plus bénéficié des dotations industrielles que les autres strates* ». ³

A ce titre, Jijel va être dotée de la projection d'une ambitieuse infrastructure sidérurgique: un complexe à Bellara relié au port, réalisé à Djen-Djen ; Ces projets sont localisés respectivement à El Milia et à Taher, deux communes côtières de l'Est de la wilaya. Avec cette double promotion, la ville de Jijel, qui traditionnellement néglige son arrière-pays montagnard, va progressivement créer des liens avec ce territoire qu'elle est chargée de gérer et de desservir.

¹ Abdelkafi JELLAL ; « L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens ; Etude sub-régionale : Tunisie, Algérie et Maroc », p.14.

² Marc COTE ; « *Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* » ; Op. cit. p.183.

³ Marc COTE ; « *Algérie ; Métropoles et petites villes : des formes nouvelles de territorialisation* », op. cit. pp.207 et 208.

Plus tard l'option sidérurgique dans la région de Jijel est définitivement écartée par les pouvoirs publics, suite à la décision en 1997 de créer la première zone franche en Algérie, sur le site de Bellara, à 60 Km à l'Est du chef-lieu de la wilaya de Jijel. Néanmoins, le projet de zone franche est à son tour annulé en 2004, pour être remplacé par un projet de moindre envergure : une zone industrielle intégrée.



*Site de Bellara :
"un endroit qui, depuis longtemps,
symbolise l'échec et l'erreur",
ainsi commenta la presse
l'annulation du projet de la zone
franche par décision du
Conseil de Gouvernement du 02
décembre 2004.*

(Photo. n° 1)

Malgré ces aléas, la wilaya de Jijel s'est vue quand même accroître ses atouts économiques grâce à :

- *De grandes infrastructures techniques réalisées*¹ : une liaison ferroviaire Jijel - Ramdane Djamel (Skikda) totalisant 137 km ; un réseau routier dont 227 km de RN ; l'aéroport Ferhat Abbas (Taher) ; la centrale thermoélectrique d'une puissance de 630 Mw (Taher); le gazoduc d'un diamètre de 28" en provenance de Skikda ; et le site de Bellara à El Milia, aménagé sur 500 ha ; le port de Djen-Djen (Taher) possédant le plus important tirant d'eau du bassin méditerranéen (-18 m 20). Avec 120 ha de terre-pleins et une zone d'extension de 40 ha environ, il constitue sans aucun doute la principale future plate forme portuaire d'Algérie.

¹ Là, il faut signaler les nombreux projets en matière d'infrastructures routières, qui sont en cours d'études ou réalisation pour palier à l'enclavement, ayant longtemps marqué, Jijel et ses localités. Dans ce cadre, il est prévu une pénétrante reliant le port de Djen-Djen à l'autoroute Est-ouest (wilaya de Sétif), l'élargissement de la RN 43 au niveau de la Corniche, le dédoublement de la RN 43 d'El Aouana à El Milia, et l'évitement sud de l'agglomération chef-lieu de Jijel.

De certains problèmes liés à l'équipement de son infrastructure, à d'autres liés à la recherche de segments de marché, l'entreprise du port Djen-Djen de par ses potentialités a pris pour option stratégique le traitement de grand trafic de masses : au-delà de ces aspects, le port de Djen-Djen ambitionne à moyen terme d'être la principale plateforme portuaire nationale hors hydrocarbures... de même, il est envisagé de faire du port Djen-Djen un port d'éclatement de conteneurs : le défi est lancé.

Port de Djen-Djen : ci-dessous à gauche, manœuvre de remorquage et à droite, déchargement de céréales.



(Photos n° 2 et 3)

- *Une base économique constituée par* : la zone industrielle de Ouled Salah, la zone de dépôt de Jijel, et les autres zones d'activités aménagées ou en cours d'étude telles que celle de Settara, l'Emir Abdelkader, El Milia, et El Aouana (Bourchaid) ;
- *Des ressources naturelles variées* : Forestières (les forêt et maquis couvrent 47% de la surface totale de la wilaya), halieutiques (réserves estimées à 20.000 tonnes/an), agricoles (plasticulture, arboriculture et maraîchages sont les productions principales) et minérales (carrières et gisements de sables, argiles et autres agrégats) ;

- *Un riche patrimoine naturel classé¹* : constitué par des sites protégés qui recèlent de grandes richesses faunistique et floristique, dont la réserve naturelle du lac de Béni Belaid (122 ha de superficie) et le Parc National de Taza (3.807 ha de superficie avec un projet d'extension à 50.000 ha).
- *Des sites d'attrait touristique* : Un littoral de 120 km de long qui se distingue par sa corniche de Ziamà à El Aouana, et ses nombreuses plages, criques, et îlots. En plus d'un arrière-pays pittoresque, constitué par les chaînes montagneuses et les forêts, propice au développement du tourisme de découverte.



19 ZET balnéaires sont prévues et délimitées au niveau de la wilaya grâce au décret n° 88 / 232 du 05 novembre 1988. Ci-dessus à gauche, vue sur le site réservé à la ZET Dar El Oued où se trouvent les Grottes Merveilleuses (commune de Ziamà Mansouriah), et à droite vue générale sur la corniche. (Photo n° 4 et 5)

Par la mise en place d'un programme de développement dès 1975, la région de Jijel d'habitude pourvoyeuse d'exode de population vers le Constantinois comme l'Algérois, « ...s'est transformée en un immense chantier de construction grand consommateur de main d'œuvre. Le développement rapide des activités de services, notamment ceux liés au nouveau statut de l'agglomération et la réalisation des investissements publics au niveau du chef-lieu au détriment des autres agglomérations, a eu pour effet, un

¹ La réserve naturelle du lac de Béni Belaid fait partie, depuis 2002, des zones humides classées patrimoine international par la convention de Ramsar (Iran), datant de 1971 et ratifiée par l'Algérie en 1982, alors que le Parc National de Taza, créé par décret n° 84/328 du 03 novembre 1984, bénéficie du label UNESCO, en tant que réserve de la biosphère du réseau MAB (du programme Man and Biosphere). Un autre site, "Le banc des Kabyles", est proposé pour être classé sur la liste des ASPIM (Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne) d'aires situées en tout ou en partie en haute mer .

*apport considérable de population... ».*¹ La population agglomérée de la commune de Jijel est passée ainsi de 25.054 habitants en 1966 à plus de 63.000 habitants en 1987, pour atteindre 111.562 habitants en 1998 et 123.538 habitants en 2003.²

Cette littoralisation des activités et de l'habitat va entraîner, au niveau de la wilaya, une distorsion de l'évolution démographique entre plaines et montagnes³. D'ailleurs, elle est à l'origine des problèmes liés à l'urbanisation effrénée remarquable au niveau de la bande littorale Est, où se trouve notamment les trois ACL les plus concernées : Jijel, Taher et El Milia. Leurs problèmes tendent à s'amplifier en l'absence d'actions nécessaires pour des rééquilibres démographiques.

Le changement de statut de la ville chef-lieu, a entraîné aussi une mutation socioéconomique au niveau de tout son territoire. En effet, la nouvelle wilaya promue va négliger sa vocation traditionnelle liée à la production agricole et sylvicole, et évoluer vers la promotion des activités industrielles localisées sur la plaine côtière Est. Malheureusement, cette mutation n'a pas intégré dans son processus les particularités spécifiques du territoire de son espace wilayal, notamment celui lié à la fragilité du milieu récepteur de ces activités, ni la rareté de la ressource en sol urbanisable. Ce développement a engendré des dysfonctionnements importants du système urbain de l'agglomération chef-lieu et a entraîné le déséquilibre de l'armature urbaine wilayale.

3.2. Ville de Jijel, la "rurbanisation" :

Durant la période coloniale française, la ville de Jijel s'organise et se structure lentement. C'est à cette époque que la ville ancienne se développe au-delà de ses murailles défensives. A l'orée de l'indépendance, - et comme on l'a déjà souligné - l'expansion urbaine de Jijel n'est pas significative. D'ailleurs, jusqu'au début des années 1970, la ville demeure ramassée autour de son port avec le dos tourné à son hinterland.

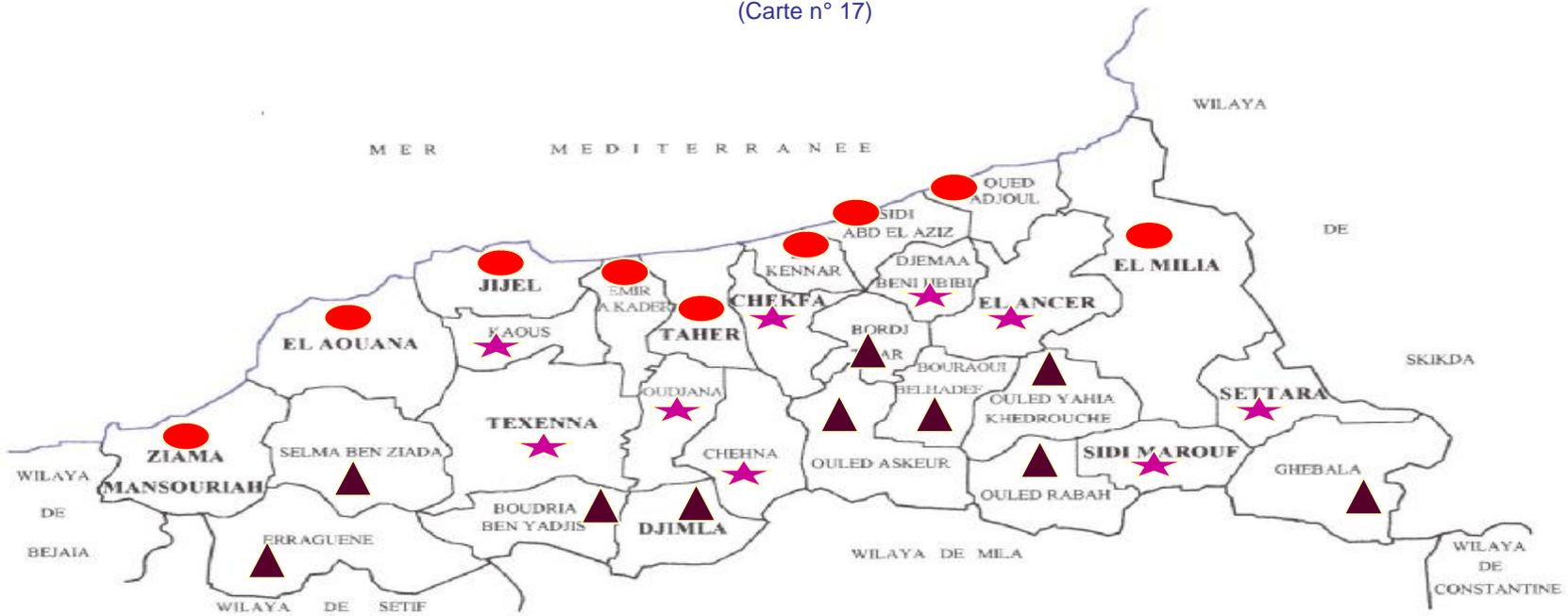
¹ Mohamed BENGHERABI ; «*Maîtrise de la croissance urbaine de la ville de Jijel*» - Participation aux journées d'études de Jijel des 05 et 06/12/1998, intitulées : «*Aménagement, gestion et protection du littoral*» et consacrées au «*plan d'aménagement et de développement de l'espace Babor-Edough*», p. 1.

² Voir tableau et graphe (annexe 1) de l'évolution du taux d'urbanisation de la commune du chef-lieu.

³ Ci-après carte n° 17 d'identification des communes attractives et répulsives (comme résultat de la littoralisation des activités et de l'habitat au niveau de l'espace wilayal).

WILAYA DE JIJEL

(Carte n° 17)



Communes côtières : forte pression de population et d'habitat



Communes intérieures : futurs supports fonciers



Communes à promouvoir : zones répulsives supports

Cependant, dès son développement local amorcé en 1974¹, Jijel s'urbanise continuellement et connaît une certaine recrudescence de l'exode rural, notamment durant les années 1990 marquées par l'insécurité et la dégradation des conditions de vie dans les villages et les montagnes. Cette dynamique urbaine incontrôlable s'est amplifiée pour faire évoluer la ville d'une manière incohérente, aussi bien par ses extensions spontanées que planifiées.

La nécessité de satisfaire rapidement les besoins grandissant en logements nouveaux a conduit les administrateurs locaux à lancer un grand programme d'habitat collectif, plus facile à réaliser de façon mécanique sur l'habitat individuel. Dès l'année 1985, sur les hauteurs de la ville, trois ZHUN sont aménagées pour accueillir 50.000 habitants, mais leur réalisation est partiellement interrompue à cause de la prolifération anarchique des constructions.

En effet devant la situation de crise, conjuguée à un dessaisissement de l'Etat, la place est à l'informel qui envahit le paysage urbain, et y prolifère dans toutes ses formes "parallèles". Selon, Abdelkafi Jellal, l'habitat informel est « *un vaste contentieux qui n'est pas prêt d'être apuré et qui aujourd'hui encore oblitère tout exercice de planification spatiale* ». ²

L'habitat illégal représente une superficie importante par rapport aux différentes occupations du sol, soit presque la moitié des zones d'habitat existantes de la ville. Il est localisé dans les cités d'Ayoub Est et Ouest, Rabta, El Haddada, Ouled Aissa, M'kasseb, et El Akabi, infectant toute la périphérie urbaine. Grâce à ces réceptacles accueillant les masses de migrants, la ville est « *devenue une agglomération de néo-citadins. L'on comprend que ceux-ci aient donné une tonalité particulière...par l'habitat, les modes de vie, les comportements sociaux qu'ils véhiculaient* ». ³

Par la suite, la préférence ancestrale des habitants et leur « *engouement pour la maison individuelle qui devient "le moyen" permettant de fuir des espaces sociaux*

¹ Voir la vue aérienne de la ville de Jijel prise en 1974 (carte n° 18) ; et schéma de l'évolution historique de la ville de Jijel (carte n° 19).

² Abdelkafi JELLAL, op. cit. p. 28.

³ Marc COTE ; « *Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* », op. cit. p.187.

Vue aérienne de la ville de JIJEL prise en 1974 :
jusqu'au début des années 1970, la ville demeure ramassée autour de son port avec le dos tourné à son hinterland.
Cependant, dès sa promotion en chef-lieu de wilaya, Jijel connaît une dynamique urbaine induite par son développement local.

(Carte n° 18)



marqués du sceau de la mal vie et en même temps de s'approprier un signe de distinction et de réussite sociale »¹, a entraîné l'implantation de façon répétitive d'un grand nombre de lotissements d'habitat individuel, aussi bien par des lotisseurs publics (APC et ALGRFU) que privés.

“Rurbanisation” ou encore “ruralisation” sont des termes utilisés, pour qualifier le phénomène que connaissent actuellement presque la majorité des villes algériennes. Il est cerné ainsi, par Nadir Boumaza : « Les bidonvilles et baraques ne cessent de s'étaler, continuant les “villages nègres” et baraquements de la colonisation triomphante. La maison individuelle ouvre son empire depuis la libéralisation sauvage et s'installe de partout comme pour rattraper le retard des années du “Tout-Etat” distributeur, contrôleur et protecteur. Extraordinaire “patchwork”, chantier toujours ouvert en surface comme en hauteur...La modernité qui irrigue la ville algérienne resurgit par ces débats qui font écho au tumulte d'un pays qui se cherche dans ses identités multiples, aussi déterminées que frêles, aussi irritantes qu'attachantes ».²

- Conclusion :

Avant de clore ce chapitre, consacré à l'approche globale de la ville de Jijel et son territoire, il est important de retenir les conclusions suivantes :

- *A l'échelle wilayale* : le développement futur de la wilaya passe par la valorisation de ses potentialités et la dynamisation des fonctions de production, de services, et surtout d'échanges. Cependant, ces atouts restent gelés sinon mal ou sous-exploités. Le problème chronique d'accessibilité constitue la cause principale de l'enclavement et de l'aspect répulsif de la région. Ouverte au reste du monde de par sa notoriété à travers l'histoire mais dramatiquement coupée du reste du pays aujourd'hui, Jijel demeure une petite localité cernée avec ses grandes potentialités. En attendant la valorisation de ces dernières, elle continue à subir les poids de ses paradoxes.

¹ Mohamed MADANI ; « *Villes algériennes : entre panne de projet et urbanisme de fait* » ; In, Naqd (Désordres urbains) n°16 – Printemps / Été 2002, p.13.

² Nadir BOUMAZA ; « *L'identité en chantiers* » - Participation à l'ouvrage intitulé : « *Algérie, traces d'histoire ; Architecture, urbanisme et art de la préhistoire à l'Algérie contemporaine.* », p. 89.

- *A l'échelle communale* : la dynamique urbaine démesurée a eu pour conséquences :

- Un développement accéléré et anarchique marqué par la prolifération de l'habitat spontané et précaire ;
- Un impact négatif sur l'environnement, se traduisant par une dégradation de l'espace côtier, un empiétement sur les terres agricoles et forestières et une pollution du littoral, des oueds et nappes phréatiques par les rejets anarchiques des eaux usées ;
- Une remise en cause des orientations des instruments d'urbanisme (PDAU et POS) avant leur échéance ;
- Une gestion urbaine difficile, voire impossible, compte tenu des dysfonctionnements urbains et des moyens limités dont dispose la commune.

- *A l'échelle urbaine* : la ville se remplit et en même temps se dégrade. Les dysfonctionnements et les problèmes constatés sont les suivants :

- Une appropriation anarchique des espaces urbains ;
- Un développement fragmentaire du tissu urbain ;
- Un déficit en matière de viabilisation et d'équipement des cités et lotissements d'habitat ;
- Un manque flagrant en équipements public ;
- Une émergence de formes architecturales hétéroclites dans un désordre visuel ;
- Un déclin du centre-ville constitué essentiellement par le noyau colonial.

Par ailleurs, on ne pourrait prétendre avoir exploré notre aire d'étude dans sa globalité, tant que l'aspect relevant de la planification spatiale n'a pas été abordé. A ce titre, le chapitre suivant est consacré à une expertise de l'instrumentation, en matière d'aménagement et d'urbanisme, intéressant notre territoire d'étude.

CHAPITRE DEUXIEME : CONTEXTE INSTRUMENTAIRE (PAW – PDAU- POS)

- Introduction :

Comme on l'a souligné dans notre "définition de l'aire d'étude", il existe un lien important et inéluctable entre projet urbain et planification. Par ailleurs, «...*le projet urbain ne peut pas être défini comme une partie du processus de planification : il se situe comme un moment de synthèse de tous les aspects de ce processus qu'il accompagne et qu'il englobe.* »¹

En conséquence, pour faire aboutir notre analyse des lieux, il est indispensable d'explorer le contexte réglementaire et instrumentaire auquel s'inscrit notre territoire d'étude. Les échelles de notre approche des lieux étant reconnues, cet aspect relevant de la planification spatiale² est abordé à travers une expertise de l'instrumentation en place : le PAW de Jijel, le PDAU de la commune de Jijel, et en dernier lieu, le POS 1 de l'ACL de Jijel.

Cette expertise se fixe comme objectifs de mesurer la performance de ces instruments, comprendre ce décalage qui existe entre la pratique de la planification spatiale et la réalité de l'urbanisation et essayer surtout de trouver des réponses aux questionnements suivants :

- Les pratiques d'aménagement et d'urbanisme suivies jusqu'alors sont-elles réellement soucieuses de la qualité de l'espace urbain à produire ?
- Est-ce qu'elles ne sont pas à l'origine de la crise urbaine actuelle ?

¹ Patrizia INGALLINA ; « *Le projet urbain* », p. 37.

² La planification spatiale est définie comme « *l'action visant à fixer, pour un territoire donné, les objectifs de développement et de localisation harmonieuse des hommes et de leurs activités, des équipements et des moyens de communication* » ; D'après Pierre Merlin et Françoise Choay : « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Paris, PUF, 1988. Cité par Jellal Abdelkafi, op. cit. p.18.

- Les instruments expertisés prennent-ils en charge les exigences du contexte local et ses spécificités ?

1. Le PAW de Jijel : un outil d'aménagement "dépassé"

1.1. Cadre général du PAW :

Confiée par la wilaya de Jijel à l'ANAT avec un délai de 24 mois, l'étude du PAW de Jijel est lancée en application des dispositions de la loi 87/03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire. Il est utile de rappeler que cette loi-cadre se fixe comme objectif la recherche de l'utilisation optimale de l'espace national par la structuration et la répartition judicieuse des activités économiques, des ressources nationales, notamment les ressources rares.

Le modèle d'aménagement du territoire tel qu'il est préconisé dans la loi, les décisions politiques et les stratégies de développement sectoriel, repose sur des outils nécessaires pour l'accomplissement des objectifs tracés :

- Le SNAT : dont la mission affecte tout le territoire national, est le cadre de référence pour la répartition et la localisation des actions de développement. Il exprime la vision prospective de l'occupation du territoire national en tenant compte de la stratégie de développement économique, social et culturel à long terme.
- Le SRAT : comme outil d'appui du SNAT, prend en charge les objectifs de développement régional afin d'assurer une précision dans la définition des options et des actions d'aménagement du territoire. Ainsi, le territoire national est découpé en huit (08) régions à couvrir par des SRAT.

Rattachée à une métropole régionale qui serait Constantine, la wilaya de Jijel est couverte par le SRAT Nord-Est qui dégage les orientations régionales et zonales suivantes :

- « *La participation de la wilaya à la concrétisation du rôle de la région Nord-Est dans la stratégie nationale de développement par :*
- *la valorisation de toutes les potentialités naturelles (littoral, forêts, ressources en sol, eau, ...)...qui constituent autant d'atouts de développement,*

- *la rentabilisation des grandes installations infrastructurelles par le développement d'activités industrielles,*
- *le renforcement des axes de rééquilibrage régional en complémentarité avec les axes structurants en vue d'une plus grande intégration.*
- *La préservation des équilibres intra-wilaya et le rattrapage au plan développement des espaces déshérités par :*
 - *la diffusion du développement à l'intérieur de la wilaya,*
 - *la promotion du monde rural,*
 - *la prise en charge des problèmes-clés. »¹*

1.2. Problématique et option d'aménagement :

Etant inscrit dans le prolongement des SNAT et SRAT, le PAW traduit à court et à moyen terme les orientations de développement et définit précisément les choix et les actions d'aménagement du territoire aux niveaux wilaya et intercommunal. L'élaboration du PAW est par conséquent une opportunité pour les collectivités locales afin de cerner, en un premier temps, la problématique de leur territoire, puis concevoir, dans un second temps, un schéma approprié pour porter les corrections indispensables et aboutir à une réelle maîtrise de l'espace grâce à une approche spatiotemporelle et intégrée du développement sectoriel.

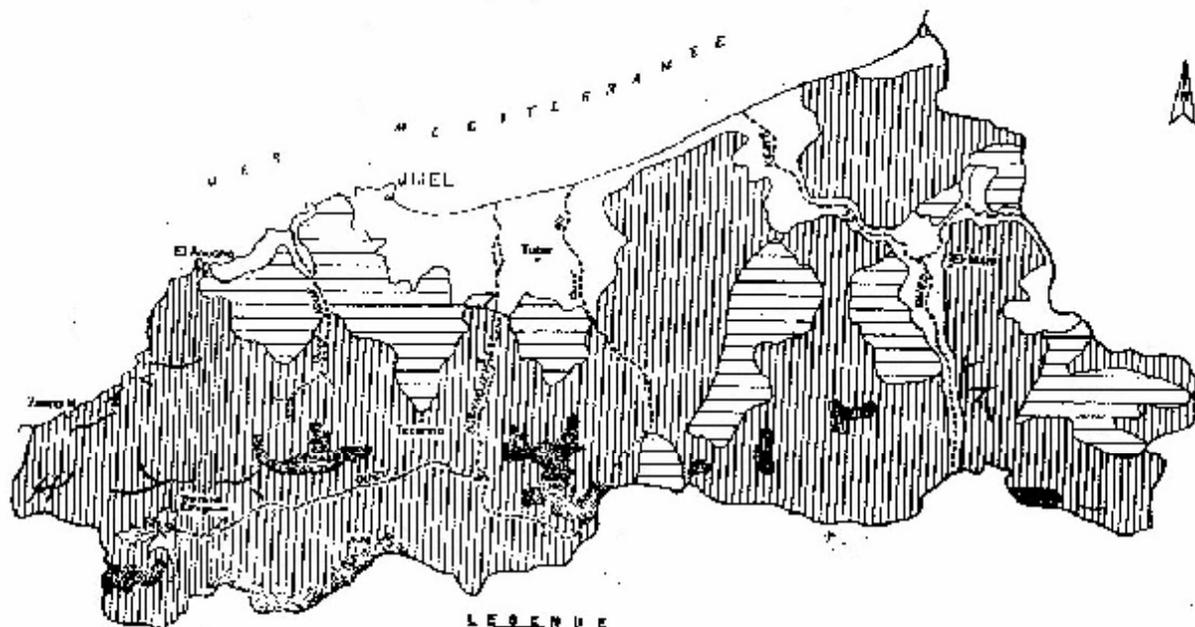
Au début des années 90, la problématique posée à l'occasion par le PAW de Jijel a permis de dresser un tableau de la wilaya de Jijel illustré en les points suivants :

- Une situation géographique privilégiée avec une ouverture maritime intéressante mais coupée du reste du pays et à l'écart des grands axes de développement.
- Un milieu physique au climat méditerranéen doux mais avec des contraintes difficiles à maîtriser (fortes pentes, érosion intense liée à une pluviométrie importante, diversité lithologique à structure meuble...)
- Un territoire caractérisé par une imposante couverture végétale, de petites plaines littorales aux aptitudes agricoles évidentes et un arrière-pays montagneux prédominant.²

¹ Rapport final du PAW de Jijel, p.3.

² Voir ci-après carte n° 20 des zones naturelles.

WILATA DE JIJEL 1:500000
LES ZONES NATURELLES



LEGENDE

-  ZONES DE PLAINES .
-  MONTAINES MONTAINES .
-  MONTAINES DIFFICILES .
-  RELIEF SUPERIEUR A 1000M .
-  LIGNES DE CRETES .

(Carte n° 20)

- Des ressources naturelles (hydrauliques, minérales, forestières, halieutiques, agricoles, touristiques) considérables mais faiblement valorisées sinon inexploitées.
- Une économie déclinante illustrée, non seulement par une forte dépendance de la wilaya en matière d'approvisionnement des principaux pôles économiques environnants (Constantine, Sétif, Bejaia, Skikda et Alger), mais aussi par un fort taux de chômage lié à la faiblesse des investissements.
- Un espace intra-wilaya présentant des disparités et des déséquilibres en matière de mise en valeur et du peuplement : entre l'arrière-pays montagneux où se trouvent les zones rurales dévitalisées et les plaines côtières très convoitées.
- Un cadre bâti au développement incontrôlable à l'origine de problèmes causés à l'environnement : mitage des espaces naturels, empiétement sur les terres agricoles, détérioration de l'espace côtier dont ses cordons dunaires, pollution des oueds et nappes phréatiques par les rejets des agglomérations limitrophes,...

Pour sortir la wilaya de cette situation l'ayant longtemps marquée comme un espace défavorisé resté en marge du développement socioéconomique, le PAW de Jijel accorde la primauté à l'option industrielle¹ malgré le retard accusé pour la mise en chantier du complexe sidérurgique de Bellara et les difficultés financières du pays de l'époque ayant perturbé voire gelé le programme de développement amorcé (grâce à la réalisation de port et centrale thermique à Djen-Djen, plateforme de Bellara,...). Ce choix trouve sa justification ainsi : « ...des actions de développement industriel sont nécessaires pour :

1. *contribuer à la prise en charge de la demande d'emploi d'une population dont le croit démographique est en rapide évolution,*
2. *rentabiliser et valoriser les infrastructures lourdes déjà réalisées ».*²

Toutefois, cette décision est prise dans un contexte économique problématique marqué par le doute étant donné l'absence d'une stratégie industrielle cohérente et globale.

¹ Voir cartes des futurs pôles industriels de Jijel (annexes 2 et 3) et ci-après « *armature industrielle future – Horizon 2010 -* » (carte n° 21).

² Rapport de commencement du PAW de Jijel, p. 143.

Les 8 secteurs sont

découpés en 317 lots de
5000 m² (0.5 ha)

PLAN DE MASSE

*Zone industrielle intégrée
de Bellara.*

*Le projet de la zone
franche de Bellara est
annulé et remplacé
par celui d'une zone
Industrielle suite
à la décision du Conseil
de Gouvernement
du 02 décembre
2004 suivie du décret
exécutif n° 05 / 01 du 03
janvier 2005 portant abrogation
du décret exécutif
n° 97 / 106 du 05 avril 1997
portant création de
la zone franche de Bellara.*



(Carte n° 22)

LOTS INDUSTRIELS	VOIRIE	ESPACE VERT	CENTRE DIRECTIONNEL	SERVICE A LA PRODUCTION	GARE FERROVIAIRE	STOCKAGE	LOGEMENTS
168.50 HA	62.31 HA	159.37 HA	15.60 HA	28.93 HA	13.28 HA	12.72 HA	6.29 HA
36 %	13.30 %	35.12 %	3.34 %	6.50 %	2.00 %	2.40 %	1.34 %

Aussi, l'achèvement du PAW de Jijel va coïncider avec la vaine tentative de la mise en place de la première zone franche du pays à Bellara.

Tenant compte des nouvelles données intéressant le territoire de la wilaya, le PAW de Jijel, rentré en application en 1996, devient dépassé pour les raisons énumérées ci-dessous :

- Le nouveau contexte politique et socioéconomique établi après l'amendement de la constitution d'abord en 1989 puis en 1996.
- La nouvelle législation en matière d'aménagement du territoire suite à la promulgation de la loi n° 01/20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.
- La projection d'une zone industrielle intégrée à Bellara : projet de moindre envergure en comparaison avec les projets initialement prévus (complexe sidérurgique puis zone franche industrielle d'exportation, la première au pays).

2. Le PDAU de la commune de Jijel : une projection décalée de la réalité

L'analyse des instruments d'urbanisme PDAU et POS, couvrant le territoire étudié s'appuie sur une étude d'expertise élaborée dans le cadre des travaux d'atelier suivis en première année de ce magistère, option VPU.

Pour l'étude du PDAU¹ de la commune de Jijel, l'expertise est basée sur les éléments cités ci-après :

- le dossier administratif : examiné auprès du maître d'ouvrage et constitué par :
 - les documents contractuels,
 - les différents avis des administrations et services,
 - les PV de réunion regroupant les différentes administrations et services publics,
 - les documents de l'enquête publique.
- les rapports écrits de la phase édition :
- les différents documents graphiques :

¹ Voir fiche technique du PDAU de la commune de Jijel (annexe 4).

- les entretiens : menés auprès des cadres du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, et de la DUC.

2.1. La problématique du PDAU:

C'est en juillet 1990, qu'une convention est passée de gré à gré entre l'APC de Jijel et l'URBAJ, pour la révision du PUD de Jijel. Il est à rappeler que le PUD limité à l'aire agglomérée a pour objectif principal de dégager de nouvelles réserves foncières au profit de la commune, afin de permettre l'implantation des futurs programmes de logements et d'équipements, grâce à l'application de l'ordonnance n° 74/26 du 20/02/1974 portant constitution des réserves foncières communales.

Néanmoins, avec l'avènement de la nouvelle instrumentation d'urbanisme, prévue par la loi n° 90/29 du 01/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, cette convention est tout de suite révisée grâce à un avenant établi en janvier 1992 et dont l'objet concerne l'élaboration du PDAU de la commune de Jijel.

De l'étude de cette commande (documents contractuels, convention et avenant), il en découle ce qui suit :

- l'inexistence d'une problématique où le maître d'ouvrage pose clairement ces exigences, tenant compte de tous les changements opérés sur les plans politiques et socio-économiques suite à l'amendement de la constitution en 1989.
- la commande est réduite à une simple réponse au code communal qui stipule que « *la commune doit se doter de tous les instruments prévus par les lois et règlements en vigueur* »¹, mais toujours avec cet objectif de renouveler le portefeuille foncier communal.
- reconvertie principalement dans son objet, la commande est maintenue dans un souci de s'adapter à la nouvelle législation en matière d'urbanisme.

¹ Article 90 de la loi n° 90/08 du 07 avril 1990 relative à la commune.

2.2 Le périmètre du PDAU :

Le périmètre du PDAU est arrêté d'une manière hâtive et précipitée sans tenir compte des intérêts socio-économiques liant très fortement la commune de Jijel et ses communes voisines, où l'existence de grands projets structurants, tels que l'aéroport Ferhat Abbas, la zone industrielle de Ouled Salah et le pôle universitaire de Tassoust dans la commune de l'Emir Abdelkader, le port de Djen-Djen et la centrale thermoélectrique d'El Achouet dans la commune de Taher, le barrage de Chaddia, plus un important portefeuille foncier dans la commune de Kaous.

Ainsi le PDAU est lancé pour couvrir uniquement la commune de Jijel et ce n'est qu'à son achèvement, que les autorités locales se sont rendues compte de l'importance de cette dimension intercommunale. Le PDAU de Jijel est alors approuvé par arrêté du wali le 07 août 1995, avec une réserve stipulant l'obligation de se doter d'un PDAU intercommunal devant couvrir les communes sus énoncées¹.

L'intérêt de l'intercommunalité est mal perçu par les gestionnaires locaux et la solidarité intercommunale n'est ni officialisée par les textes, ni concrétisée en pratique comme dans le cas de certains pays développés.

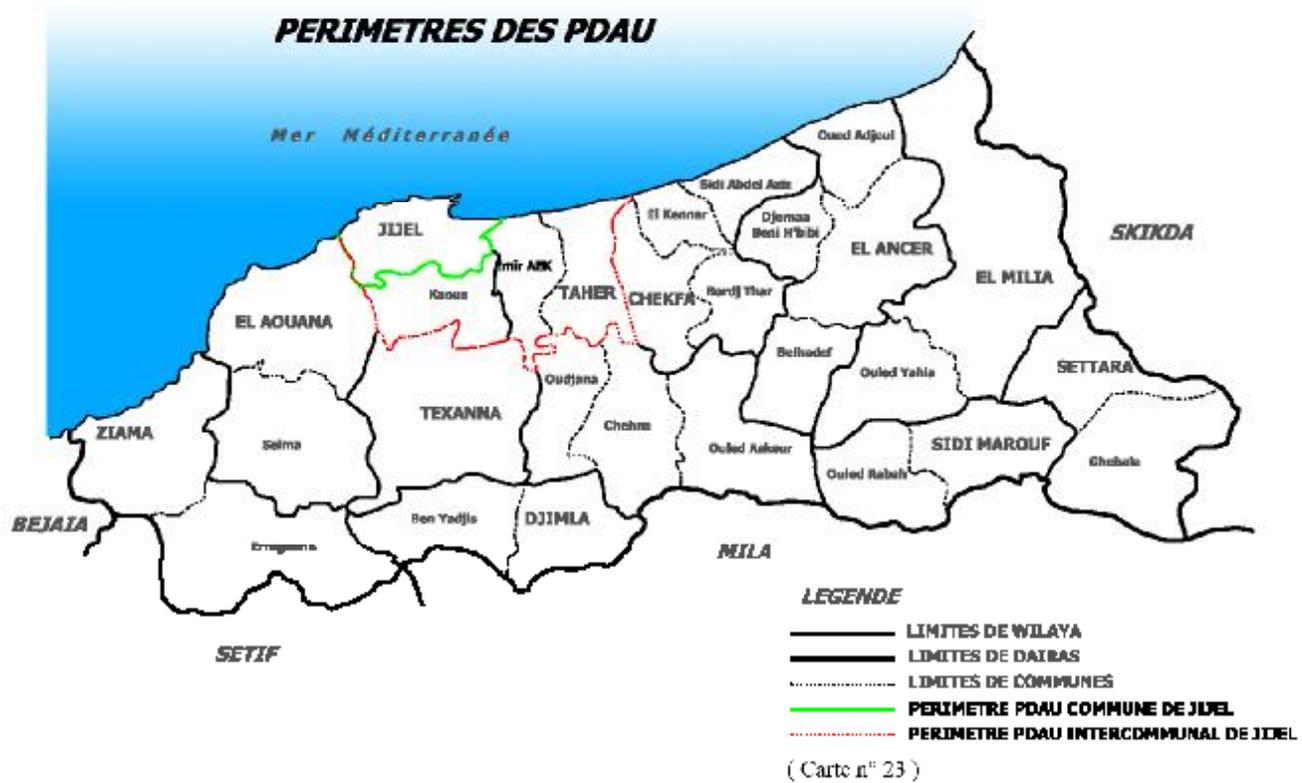
2.3. Les acteurs du PDAU :

2.3.1. Le maître d'ouvrage :

Initié par l'APC elle-même relayée par la DEC, le PDAU de la commune de Jijel est entrepris dans une période défavorable caractérisée d'abord par l'instabilité politique puis l'insécurité.

Ces facteurs conjoncturels touchant à "la légitimité" du maître d'ouvrage, en plus du sous encadrement des services de la commune, ont laissé les portes ouvertes au maître d'œuvre pour reprendre tout simplement les méthodes du PUD, en accusant beaucoup de retard : le PDAU n'est approuvé qu'en août 1995.

¹ Voir ci-après carte n° 23 relative aux périmètres : PDAU de la commune de Jijel et PDAU Intercommunal regroupant Jijel, Kaous, l'Emir Abdelkader et Taher (non abouti).



2.3.2. Le maître d'oeuvre :

Issus de la restructuration de la CADAT, les URB (à l'instar de l'URBAJ) sont des bureaux d'études publics qui ont pour mission l'élaboration des études d'urbanisme. L'URBAJ avait pour son cas le monopole des études d'urbanisme pour la région de Jijel, ainsi que celles de Mila et de Bejaia, étant donné qu'il a pris en charge presque la totalité des études de PDAU à travers la wilaya de Jijel.

Ce privilège, de conclure des contrats de gré à gré avec l'URBAJ pour réaliser de telles études, est souvent justifié par son statut public, son capital hérité et le fait qu'il dispose d'une équipe pluridisciplinaire (relativement aux autres bureaux d'études privés), constituée de plusieurs architectes, ingénieurs de différents profils, sociologues et économistes.

Quant au PDAU de Jijel, il est à signaler que l'étude a été exécutée par deux équipes distinctes, une première équipe d'urbanisme général et la deuxième d'urbanisme opérationnel, ce qui a influencé négativement sur la qualité du travail.

2.3.3. Les organismes et services concernés :

Associés à l'établissement du PDAU de la commune de Jijel, ceux-ci sont arrêtés conformément aux textes réglementaires, il s'agit :

- des services de l'Etat chargés au niveau de la wilaya, de l'urbanisme, de l'agriculture, de la régulation économique, de l'hydraulique, des transports, des travaux publics, des monuments et sites et des postes et télécommunications,
- des organismes et services publics chargés au niveau local de la distribution d'énergie, des transports et de la distribution de l'eau.

De cette participation officielle et obligatoire à l'élaboration du PDAU, il en ressort les constatations suivantes :

- une négligence de certains services, ignorant leurs intérêt dans l'accomplissement de cette étude, par le fait de déléguer des représentants incompetents et non qualifiés au sein des commissions d'urbanisme.
- une substitution voire ingérence de la DUC dans les décisions du maître d'ouvrage (APC), justifiée notamment par l'incompétence de ce dernier. Pour

illustrer cette situation conflictuelle, on peut citer l'exemple du POS 20, couvrant la zone Nord-Est de la commune de Jijel et lancé par la DUC (à la demande du wali), sans être prévu par l'étude du PDAU.

2.3.4. Les associations consultées :

Quoique prévu par la réglementation en vigueur, la participation lors de l'élaboration du PDAU des Chambres de Commerce et d'Agriculture, des organisations professionnelles et des associations locales des usagers reste facultative.

Pour le cas du PDAU de Jijel, cette participation était quasiment nulle, ce qui a entraîné à l'aboutissement à un PDAU sans réelle adhésion de la société civile et prématurément voué à l'échec.

2.3.5. Les usagers :

Ces derniers sont interpellés par le projet du PDAU lors de l'enquête publique ayant une durée de 45 jours. Mais les résultats de cette enquête laissent apparaître un désintéressement général, car rares sont les citoyens qui se sont exprimés à cette occasion. En plus de cela les doléances et requêtes, émises par ces derniers concernaient des affaires sans relation avec le projet du PDAU et par conséquent n'étaient pas pris en considération.

L'autre handicap de cette participation réside aussi, dans le fait que les cartes, affichées aux sièges des APC, étaient incompréhensibles pour les usagers, car n'ayant pas généralement le niveau requis pour les lire.

2.4. Le processus du PDAU :

2.4.1. Le bilan de l'état de fait :

Les conclusions tirées de l'analyse de cette première phase sont ainsi :

- S'agissant d'une reconversion d'un PUD en PDAU, le bilan de l'état de fait était achevé avant le lancement même de l'étude du PDAU, quand la loi n° 90/29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme fut promulguée. Ce qui confirme l'élaboration de ce PDAU avec les mêmes méthodes de conception que le PUD.

- le diagnostic de la situation actuelle n'a pas touché aux activités économiques de la commune et s'est limité à une étude descriptive de la population et du parc de logements ainsi que des équipements socioéducatifs.
- malgré l'exode rural qu'a connu la commune de Jijel dans les années 1990, le taux d'accroissement démographique de 1987, était celui adopté pour la période comprise entre 1990 et 1995, sans qu'il soit révisé. Cette négligence de la réalité démographique de la commune a tout simplement faussé les perspectives de l'étude.

2.4.2. Les perspectives de développement :

Comme la première phase, la deuxième était aussi élaborée comme révision du PUD, au moment où la loi n° 90/29 fut promulguée.

La population de la commune prévue pour l'an 2000 est de 105.712 habitants, ce nombre était largement dépassé en 1998 et a atteint 115.412 habitants selon les résultats du RGPH de cette même année. Les outils de projections adoptés, comme déjà annoncé, ont fait que les prévisions théoriques en matière de population et par conséquent de logements et d'équipements étaient loin de la réalité. Le PDAU est arrivé à saturation dès le court terme.

L'absence de données, relatives à une stratégie de développement économique du territoire étudié, a fait que les prévisions se sont basées sur la grille d'équipement pour proposer des programmes détachés des besoins réels de la population.

Les scénarios élaborés lors de cette deuxième phase avaient pour objectif principal de dégager de nouvelles aires à urbaniser et sont comme suit :

- *1^{er} Scénario* : Ce scénario offrait une possibilité d'extension vers le Sud de ACL, où se trouve l'arrière pays. Dans ce cas là, on se heurte à un double problème : d'une part la nature juridique des terrains privés pour la plupart, et d'autre part les contraintes naturelles dues à un relief très chahuté, constitué essentiellement par des montagnes et ravins.

- 2^{ème} Scénario : Cette option visait à orienter l'urbanisation de l'ACL vers l'Est de la commune, vers Sidi Mansour, en passant par la ferme pilote Adouane Ali. Ces terrains appartiennent à l'Etat mais sont d'une haute valeur agricole. Par conséquent, leur urbanisation passe par une lourde procédure administrative en vue de leur distraction du régime agricole.

- 3^{ème} Scénario : Cette dernière proposition est une extension vers la commune d'El Aouana à l'Ouest. Ces terrains sont essentiellement de nature rocheuse, sinon le reste offre des possibilités d'urbanisation, tel que le plateau de Mezghitane, un site domanial ou un début d'urbanisation est amorcé par l'implantation d'un programme de logements sociaux participatifs.

2.4.3. Le projet et le règlement du PDAU :

Ayant opté pour la troisième variante (extension de l'urbanisation vers le site de Mezghitane à l'Ouest), ce choix est justifié par l'existence de terrains étatiques et non agricoles, ou il est permis une urbanisation sans procédures administratives d'expropriation ou de distraction.

Seulement ce recours exclusif des gestionnaires locaux aux terrains domaniaux de l'Etat ou des collectivités locales pour implanter (souvent d'une manière urgente) les programmes d'habitat, se traduit en réalité par une fragmentation urbaine et ne produit pas la ville en tant qu'entité cohérente.

Mais encore à ce stade les échéances d'urbanisation n'étaient pas respectées et la plupart des terrains, qui constituaient les disponibilités foncières de la commune, ont été consommés dans le cadre de la relance de la promotion foncière : Ils ont été lotis pour recevoir des programmes d'habitat individuel.

La phase finale consistait, non seulement en la mise au point définitive du projet du PDAU, mais aussi à la remise du règlement. Néanmoins de la lecture des différents règlements établis par l'URBAJ, il en ressort une typification des règles d'où cette inadéquation avec les spécificités de chaque localité.

L'expertise du PDAU est conclue par les points suivants :

- L'incompétence de l'APC en tant que maître d'ouvrage et premier responsable de l'espace communal dans la prise des décisions afférentes à la gestion de la commune, dont le choix du projet de PDAU.
- La négligence de la problématique - à poser dès le départ - par le maître d'ouvrage, ayant laissé les portes ouvertes au maître d'oeuvre pour accomplir cette mission, en adoptant les mêmes méthodes de conception que celles du PUD.
- Le choix hâtif et précipité du périmètre d'étude ayant négligé la dimension intercommunale caractérisée par de forts liens socioéconomiques tissés entre la commune chef lieu et l'espace communal voisin.
- La conjoncture défavorable ayant influencé négativement sur l'évolution de l'étude du PDAU : non seulement l'instabilité politique qui a sabordé la mission et le rôle du maître de l'ouvrage, mais aussi l'insécurité qui a rendu difficile le travail de terrain.
- Le sous encadrement des services des collectivités locales associés à l'élaboration du PDAU, en plus de la non qualification et la passivité de leur représentants. Ce dernier problème est expliqué par la rareté des professionnels des métiers de la ville.
- Les lenteurs et lourdeurs administratives, associées à des outils de projections défaillants, ont causé des retards considérables, et fait que les prévisions théoriques, en matière de population et d'habitat, soient en dessous des besoins réels : les secteurs à urbaniser étaient saturés avant leurs termes.
- Le rôle quasiment nul de la société civile, de même que le désintéressement de l'usager, considéré souvent comme un acteur marginalisé, malgré son implication à la fin du processus d'élaboration du PDAU. De telles attitudes sont traduites par une non adhésion au projet du PDAU voire son rejet.

A l'heure actuelle et après plus de dix années de son approbation en 1995, le PDAU de Jijel est en cours de révision avec toujours le même périmètre, c'est-à-dire sans couvrir les communes voisines interdépendantes de la commune chef-lieu sur le plan socioéconomique. L'intercommunalité comme nouvelle organisation des collectivités

locales ne semble pas être pour le moment une question prioritaire pour les gestionnaires locaux.

L'autre événement, ayant marqué l'actualité urbaine locale à Jijel, est le lancement en étude d'un POS appelé "Entrée Est de la ville de Jijel" or ce POS, non prévu par l'instrumentation en vigueur, est créé "de toutes pièces". Etendue sur une superficie d'environ 117 ha, l'aire du POS est déduite de la ferme pilote Adouane Ali après une longue procédure de distraction du régime agricole. La nouvelle urbanisation rattrapera ainsi l'AS de Harratène, située à moins de 3 Km à l'Est de la ville, pour l'inclure dans le périmètre de l'ACL¹. Compte tenu de la saturation du foncier urbanisé appartenant à l'Etat et aux collectivités et la difficulté voire l'impossibilité de mobiliser les terrains privés, les décideurs locaux ont trouvé dans ce POS la clé à tous les problèmes liés à la rareté des disponibilités foncières au niveau de l'ACL.

Néanmoins, il se trouve que sur le plan réglementaire ce POS est en porte-à-faux par rapport à la législation et règlements en vigueur :

1. La loi relative à l'aménagement et l'urbanisme qui stipule que le PDAU « ...*définit les termes de références du POS* »²,
2. La loi relative au littoral qui dans ses dispositions interdit « *l'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral...* ».³
3. Le PAW en place qui prescrit la nécessité de réorienter l'urbanisation vers l'arrière-pays pour faire des rééquilibrages démographiques...

Encore, une telle pratique urbanistique aura les effets négatifs suivants :

- accentuer les distorsions en matière de fixation des populations et des activités entre le littoral et l'arrière-pays,
- favoriser l'étalement urbain au détriment de l'économie des territoires,
- produire des instruments d'urbanisme inefficaces et sans aucune vision prospective, qui servent surtout à entériner des situations de fait accomplies.

¹ Voir ci-après carte n° 24 relative au POS "Entrée Est de la ville de Jijel".

² Article 16 de la loi n° 90/29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

³ Article 12 de la loi n° 02/02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

3. Le POS 1 de l'ACL de Jijel : une vision "tronquée" du centre

Couvrant le centre historique de la ville de Jijel, le POS 1 de l'ACL de Jijel¹ est lancé dans le but d'améliorer l'image de son cadre bâti qui est tombé dans un état de dégradation.

3.1. Commande et périmètre du POS :

Une convention est passée, après appel d'offre national ouvert entre l'APC de Jijel et l'ANAT, bureau d'étude spécialisé surtout dans les études d'aménagement du territoire, pour la réalisation d'un POS d'amélioration urbaine du centre ville de Jijel.

L'étude du POS 1 de Jijel est lancée en 1999, conformément au nouvel cahier des charges, fixé par le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, qui laisse au maître d'œuvre le soin de poser la problématique concernant le territoire étudié.

De l'analyse de cette commande, il en résulte ce qui suit :

- le choix du maître d'œuvre est justifié non seulement par le coût et le délai proposés, mais aussi par sa notoriété à travers le territoire national et sa disposition d'une équipe pluridisciplinaire mieux constituée que celle des bureaux d'étude privés.
- la rareté de BET spécialisés dans les interventions sur les tissus urbains existants, montre une certaine prudence de la part du maître d'ouvrage, en confiant une pareille étude à un maître d'œuvre ayant le statut public.
- une remarque importante à faire au sujet du montant de l'étude, est l'absence d'une législation comme référence sur les honoraires des études d'urbanisme, ce qui explique en général, le recours par le maître d'ouvrage public au choix du BET le moins disant au lieu du mieux disant. Pour le cas du POS 1 de Jijel, 2,90 DA /m² pour le réaliser reste un prix dérisoire.

Par ailleurs, le POS 1 de Jijel est entrepris conformément aux termes de référence du PDAU, avec un périmètre couvrant une superficie de 44.50 ha. Seulement, lors de

¹ Voir fiche technique du POS 1 de l'ACL de Jijel (annexe 5).

l'élaboration du levé topographique, on découvre une erreur planimétrique : l'aire délimitée par le PDAU ne couvre réellement que 39 ha. C'est alors qu'on décide de rajouter la partie Nord, située en arrière port, afin de respecter les clauses de la convention.

Il est à noter que l'aire portuaire et les fronts de mer ne sont couverts par aucun POS selon les orientations du PDAU (carte des périmètres d'intervention des POS).

3.2. Les acteurs du POS :

3.2.1. Le maître d'ouvrage :

Devant une dynamique d'extension spatiale, reléguant les tissus urbains existants notamment anciens, les gestionnaires locaux ont opté pour lancer en priorité les POS dits d'aménagement - couvrant les secteurs à urbaniser - au niveau de l'ACL et ses agglomérations secondaires.

Ce n'est donc qu'en 1999, que l'APC de Jijel passe commande pour le POS 1 de Jijel, afin de tenter de remédier à l'état de dégradation dans lequel est plongé le centre ville.

3.2.2. Le maître d'œuvre :

En répondant au cahier des charges imposé par le Ministère de l'habitat et de l'urbanisme, le fait de confier l'étude du POS 1 de Jijel à l'ANAT, a été bien justifié. D'autant plus que la représentation de l'ANAT, au niveau de Jijel, date du début des années 1980, ce qui lui confère une grande expérience et une accumulation considérable de connaissances sur le territoire de la wilaya.

Néanmoins, d'après l'entretien mené auprès des cadres de cette représentation, l'équipe ayant réellement travaillé sur le POS 1 de Jijel était réduite à des architectes et à des ingénieurs, ce qui a conduit inéluctablement vers un projet ayant une vision tronquée du territoire, car ignorant ses aspects socioéconomiques.

3.2.3. Les administrations et services concernés :

En plus des administrations représentant les différents secteurs au niveau de la wilaya, ont participé, à l'élaboration de cette étude de POS, les services locaux responsables

de la gestion du foncier urbain (ALGRFU), de l'eau potable (EPECO) et de l'énergie (Sonelgaz).

La participation de ces derniers est obligatoire, mais reste mal assurée, par certains établissements qui ignorent l'intérêt des études d'urbanisme et délèguent à l'occasion des représentants non qualifiés. Cette situation bien sur influe négativement sur la qualité des études.

3.2.4. Les associations consultées :

Selon la liste arrêtée par le président de l'APC pour participer à l'élaboration de ce POS, il est prévu trois associations locales à caractère culturel, en plus du Conseil Local de l'Ordre des Architectes.

Néanmoins, du point de vue concours actif et effectif à l'élaboration du POS, ces derniers n'ont pas joué leur rôle escompté, du moins c'est ce qui ressort de la lecture des différents PV de réunions de la commission d'urbanisme.

3.2.5. Les usagers :

De l'exploitation du rapport de clôture de l'enquête publique établi par le commissaire enquêteur on note une implication passive des habitants à l'élaboration du projet du POS. Ce désintéressement des habitants, notamment ceux du centre, est peut être expliqué par le désengagement de l'Etat et du secteur public en général en matière de rénovation du tissu urbain ancien.

En effet, le centre ville de Jijel n'a bénéficié jusqu'à ce jour d'aucune procédure publique pour la sauvegarde de son patrimoine, représenté essentiellement par de l'habitat datant de l'époque coloniale. Les seules tentatives de rénovation demeurent les initiatives ponctuelles menées par les quelques propriétaires privés.

3.3. Le processus du POS :

3.3.1. Bilan de l'état de fait :

Il faut rappeler que pendant cette première phase le diagnostic a été élaboré par des architectes et ingénieurs sans le concours des spécialistes des sciences

humaines (démographes, sociologues et économistes). D'où, on peut conclure que le diagnostic a été volontairement ficelé par le BET, sans s'attarder sur les aspects socioéconomiques du territoire étudié, pour s'empresser d'aller au traitement de la composition urbaine ou plutôt au dessin des formes urbaines.

3.3.2. Variantes d'aménagement :

Les options proposées, dans cette phase décisive de l'élaboration du POS, sont construites par rapport à différentes fonctions du centre ville :

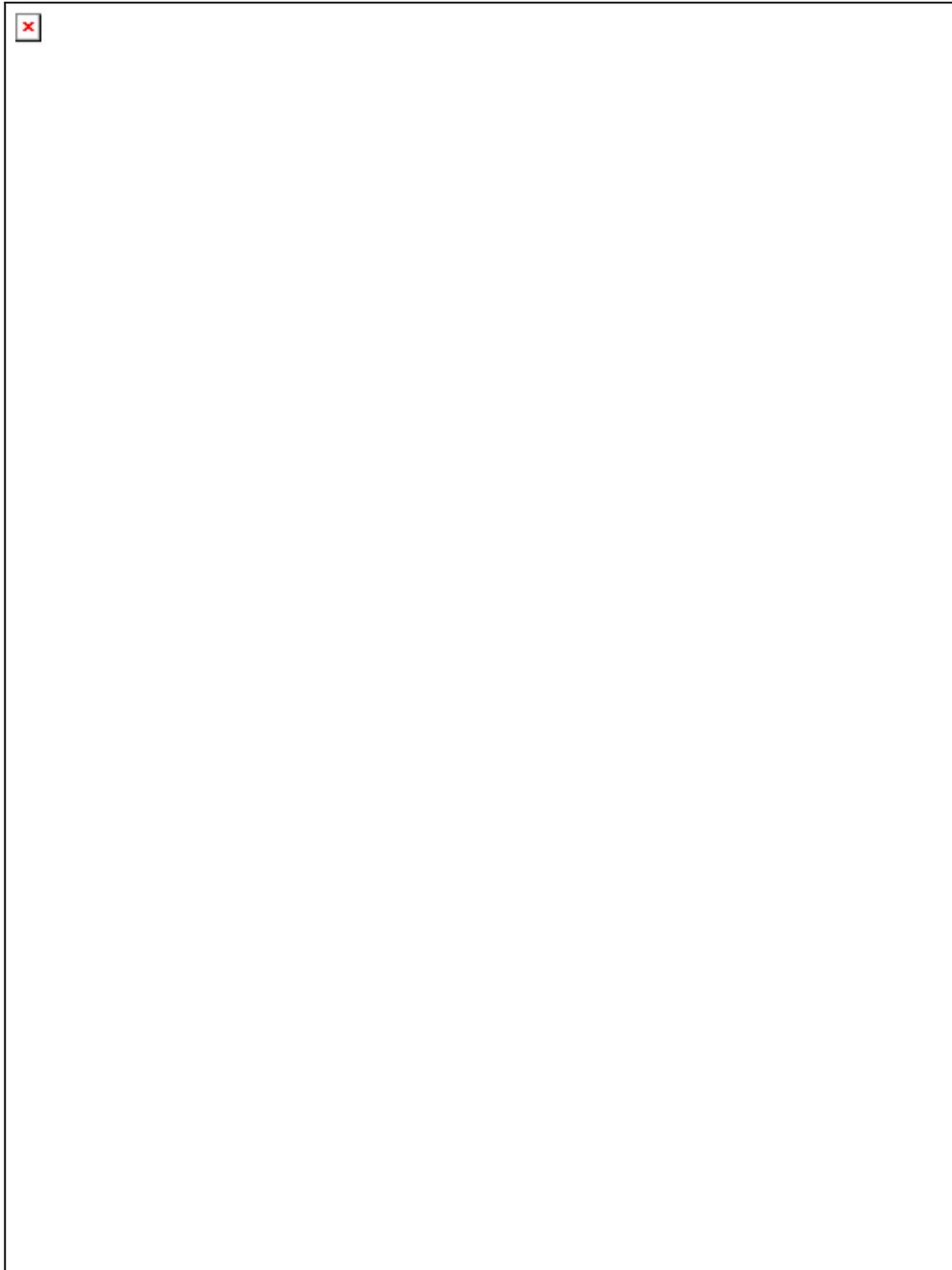
- *L'option tendancielle* : Cette option peut être qualifiée "de terre à terre", car elle se limite aux interventions, ponctuelles et spontanées, menées par les propriétaires privés pour rénover le cadre bâti vétuste du centre.

- *L'option d'aménagement prospectif* : Celle-ci se présente sous deux alternatives :

- *1ere alternative* : Elle a pour objectif la reconquête du centre ville à travers des opérations, de requalification et de revalorisation, menées dans le cadre d'un programme global.
- *2eme alternative* : Cette alternative plus ambitieuse que la première projette le centre ville dans une vision "métropolitaine" avec comme objectifs de faire aboutir un pôle méditerranéen des affaires et du tourisme. Cette variante était justifiée par la décision de création en 1997 de la première zone franche en Algérie, sur le site de Bellara, à 60 Km à l'Est du chef-lieu de la wilaya de Jijel. Néanmoins, le projet de zone franche est annulé en 2004 vu le manque d'investisseurs, pour être remplacé par un projet de moindre envergure : une zone industrielle intégrée.

Donc, ce scénario "rêveur" est détaché de la réalité, la ville de Jijel n'a rien d'une métropole et ne connaît pas encore de processus de métropolisation. Sachant que « *la ville devient métropole, par la conjugaison de quatre facteurs principaux* :

- *sa situation géographique favorable ;*
- *son poids démographique ;*



Le POS 1 Jijel, une vision réduite du centre ville :

- *Toute la bande littorale Nord, y compris la zone portuaire, n'est pas intégrée dans les limites de l'étude. Cette zone contiguë au centre est ignorée dans le seul souci de se conformer aux prescriptions du PDAU.*
- *La rocade Nord, projetée entre la ville et le port et destinée au trafic de transit, a pour effet d'accentuer la rupture du rapport ville-mer.*

(Carte n° 25)

- *la force de son attractivité centralisatrice, liée essentiellement à la fonction économique et administrative- mais aussi scientifique, culturelle, religieuse et touristique ;*
- *son ouverture sur l'international.»¹*

3.3.3. Le projet et le règlement du POS :

C'est la première alternative de la seconde option qui a été retenue par la commission d'urbanisme. Ce choix intermédiaire est justifié par les coûts prohibitifs des interventions sur les tissus urbains existants, le contexte économique difficile et la faible volonté des gestionnaires de la ville. Car en effet, opter pour un centre de rayonnement méditerranéen reste une décision qu'on ne peut prendre à un niveau local ou communal isolé, d'où l'importance toujours de cette dimension de solidarité intercommunale.

Quant au règlement, son contenu ne diffère pas de ceux des POS relatifs aux extensions urbaines et ne se distingue nullement par la nature de son intervention ayant pour objectif principal l'amélioration de l'image d'un centre délabré.

S'agissant d'une intervention sur un tissu urbain existant, le POS 1 de Jijel est confronté dans sa concrétisation à de nombreuses contraintes d'ordre politique, juridique, foncier, financier et technique. Et compte tenu de tous ces problèmes (détaillés au chapitre suivant), ce POS voit son utilité réduite à son usage comme document de référence dans les cas d'instruction des demandes de permis de construire.

Enfin, de l'expertise du POS ressortent les points suivants (similaires à ceux de l'analyse du PDAU) :

- L'absence de problématique posée dès le lancement de l'étude par le maître d'ouvrage.
- La négligence du périmètre d'étude laissant de côté toute la zone portuaire et par conséquent le rapport "historique" de la ville et de son centre avec la mer.

¹ Ewa BEREZOWSKA-AZZAG ; «*Projet urbain ; Alger, entre le rêve et la réalité*» ; In, Habitat et construction n° 8 / 2000, p. 28.

- Le contexte économique défavorable (compte tenu des moyens limités de la commune) ne permettant pas de mener des opérations d'amélioration urbaine très coûteuses.
- Le sous encadrement des services des collectivités locales notamment ceux de la commune.
- Le rôle passif de la société civile et le désintéressement des citoyens.

- Conclusion :

De l'expertise de cette instrumentation, en mesure d'infléchir et de réguler le processus d'urbanisation informelle ou planifiée, il ressort que non seulement celle-ci est en décalage par rapport à la réalité de notre territoire d'étude, mais aussi n'adopte aucune démarche prospective. Elle s'avère "décontextualisée", d'aucune efficacité et se retrouve caduque avant même son approbation.

A ce titre les instruments d'urbanisme, PDAU et POS, voient leur utilité réduite à leur usage comme documents de référence lors d'un choix de terrain pour l'implantation d'un équipement nouveau, ou le traitement d'une demande d'acte d'urbanisme.

Donc, en l'absence d'une politique urbaine porteuse d'une vision stratégique pour le développement local dans tous ses aspects, qui prendrait en charge toutes les spécificités du territoire concerné et servirait de cadre à l'inscription de toute action d'aménagement et d'urbanisme, le lancement de tout projet urbain s'avérerait une affaire hasardeuse et aventureuse.

En vue d'affiner notre exploration des lieux, le chapitre troisième et dernier de cette première partie est consacré au diagnostic de notre aire d'intervention : le centre-ville de Jijel.

CHAPITRE TROISIEME : DIAGNOSTIC DU CENTRE

- Introduction :

En visant à approfondir notre analyse, le diagnostic du centre-ville de Jijel devra se focaliser sur :

1. les grands thèmes du centre : la population, l'habitat, le cadre physique, les activités, les équipements et les déplacements.
2. les projets déterminants prévus : la mosquée, le marché couvert et le port de pêche.

Les objectifs de cette double démarche analytique du centre devront éclairer sur :

- ses données quantitatives (extraits de statistiques, éléments d'études ou rapports) et qualitatives (résultats d'entretiens de spécialistes complétant les données quantitatives, expressions des acteurs qui dégagent les tendances),
- ses facteurs dominants résultant de l'analyse statique (état des lieux, potentialités et fragilités) et de l'analyse dynamique (hypothèses d'évolution par rapport aux mutations futures de la ville et aux stratégies institutionnelles),
- et enfin, les systèmes d'acteurs qui lui sont propres, dont il faut prendre en compte l'aire d'influence sur le territoire concerné et le regard qu'ils y portent. L'identification des acteurs-clés vise à construire un diagnostic partagé du centre.

1. Analyse thématique : approche pluridisciplinaire

L'analyse des grands thèmes de notre aire d'intervention a pour objectif d'y repérer les données quantitatives et qualitatives les plus caractéristiques. Pour procéder d'une manière optimale, une démarche pluridisciplinaire s'avère indispensable. Il s'agit de savoir réunir les compétences et les experts nécessaires selon les thèmes à aborder.

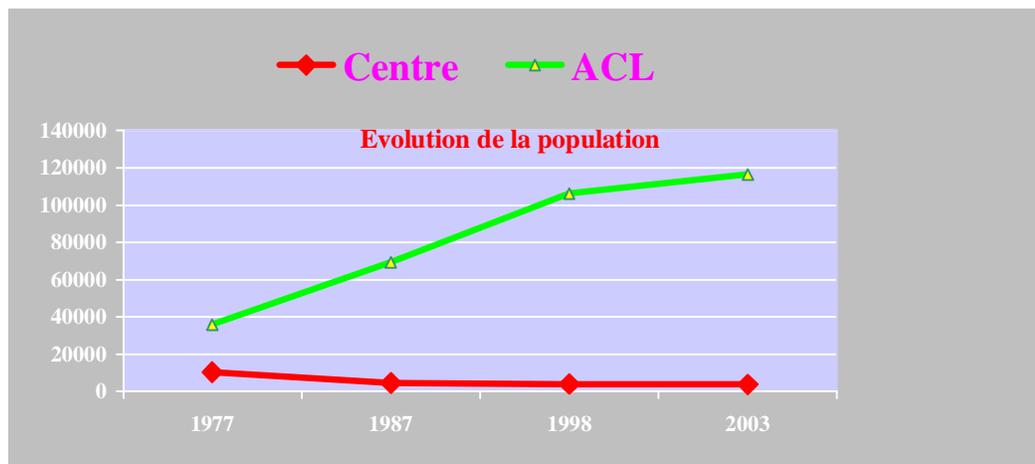
1.1. La Population :

Notre analyse démographique est basée sur :

- les résultats des derniers RGPH 1977, 1987 et 1998 ;
- les résultats préliminaires du RGPH 2008 (fournis par les services de l'APC de Jijel en juin 2007, ces résultats concernent les districts n° 15, 17, 18, 19 et 43) ;
- l'enquête, réalisée sur le terrain par l'ANAT, durant la période mai - Juin 2000 dans le cadre de l'étude du POS 1 Jijel.

1.1.1. L'évolution démographique :

Au cours des deux dernières décennies, le volume de population du centre ville de Jijel est passé de 7.331 habitants en 1977 à 4.481 habitants en 1987 et à 3.988 habitants en 1998, exprimant un solde migratoire négatif. Cependant, les résultats préliminaires du RGPH 2008 indiquent une légère hausse : le nombre de la population enregistré à cette occasion est de 4320 habitants.



(Figure n° 6)

L'étude comparée des résultats des trois derniers recensements (RGPH 1977, 1987 et 1998), souligne la différence entre les tendances de la ville de Jijel et celles de son centre. Dans le contexte d'une croissance soutenue de la population de la ville de Jijel, liée à des excédents naturels et migratoires (natalité élevée et attractivité de la ville), le centre ville affiche un dépeuplement certain.

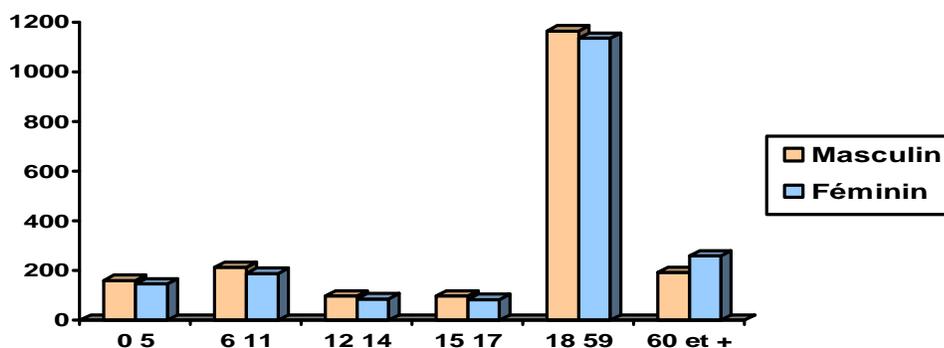
La population concernée se distingue par :

- son attachement aux lieux : 89,9 % des ménages sont nés dans le périmètre d'étude.
- sa faible densité : en moyenne 98 habitants à l'hectare.
- son caractère plus adulte : moyenne d'âge 30,9 ans contre 24,8 ans pour l'ensemble de la commune de Jijel.

1.1.2. La structure démographique:

L'aire d'étude présente une pyramide des âges particulière caractérisée par :

- une surreprésentation des adultes: 60,2 % de la population sont âgés de 18 à 59 ans contre 49,9 % pour l'ensemble de la commune de Jijel.
- une sous représentation des jeunes : 28,00 % de la population ont moins de 18 ans, contre 43,4 % pour l'ensemble de la commune de Jijel.

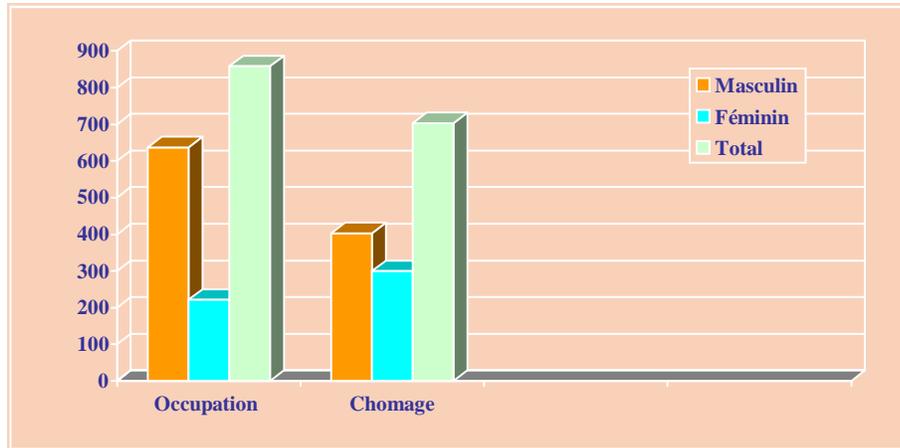


Répartition de la population du centre-ville de Jijel par sexe et par tranche d'âge. (Figure n° 7)

1.1.3. L'emploi et l'activité :

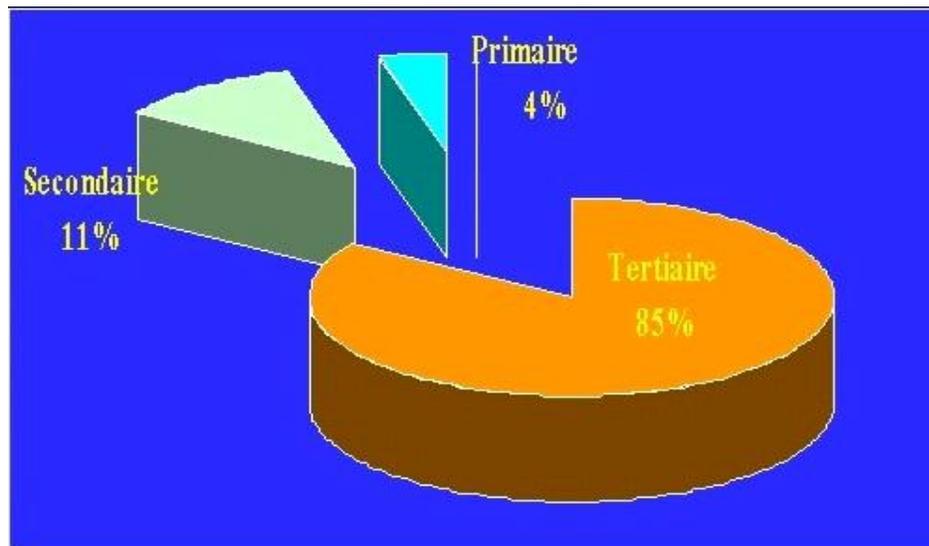
La population du centre-ville de Jijel présente les caractéristiques socioéconomiques suivantes :

- une population active prédominante : 40,9 % de la population totale.
- un taux d'occupation faible, seulement 55 % des actifs sont occupés et le taux de chômage s'élève à 45 %, soit près de 1 actif sur 2 au chômage.
- une structure d'activité dominée par le tertiaire, qui fournit 84,5 % des emplois.
- le commerce qui occupe la première place avec 33,3 % des emplois.



Répartition de la population active : occupation /chômage (Figure n° 8)

- quand au lieu d'emploi, seuls 44,5 % des occupés travaillent dans la zone d'étude.
- enfin, une population d'âge scolaire relativement faible : 27,9 % de la population totale, soit un effectif de 821 personnes scolarisées et en formation universitaire ou professionnelle.



*Répartition de la population active par secteur d'activité :
Un actif sur deux est occupé dans une activité à dominance commerciale
(Figure n°9)*

1.2. L'habitat :

1.2.1. Le parc logement :

Les résultats en matière de logement, de l'enquête terrain réalisée durant la période mai- juin 2000 par l'ANAT dans le cadre de l'étude du POS 1, se résument ainsi :

LE PARC LOGEMENT

Aire d'étude (HA)	Résultats de l'enquête terrain mai -juin 2000		TOL
	Nombre d'habitants	Nombre de logements	
23,83	3.820	871	4,38

(Tableau n° 1)

Il ressort que le centre-ville de Jijel, présente un TOL inférieur à la moyenne nationale de six personnes par logement. Par ailleurs, il faut signaler que les résultats préliminaires du RGPH 2008, laissent apparaître aussi une augmentation de 35 % du parc logement : il est estimé actuellement à 1177 logements contre 871 logements en 2000. Cette amélioration est le résultat de la rénovation (démolition-construction) menée d'une manière ponctuelle par les propriétaires privés.

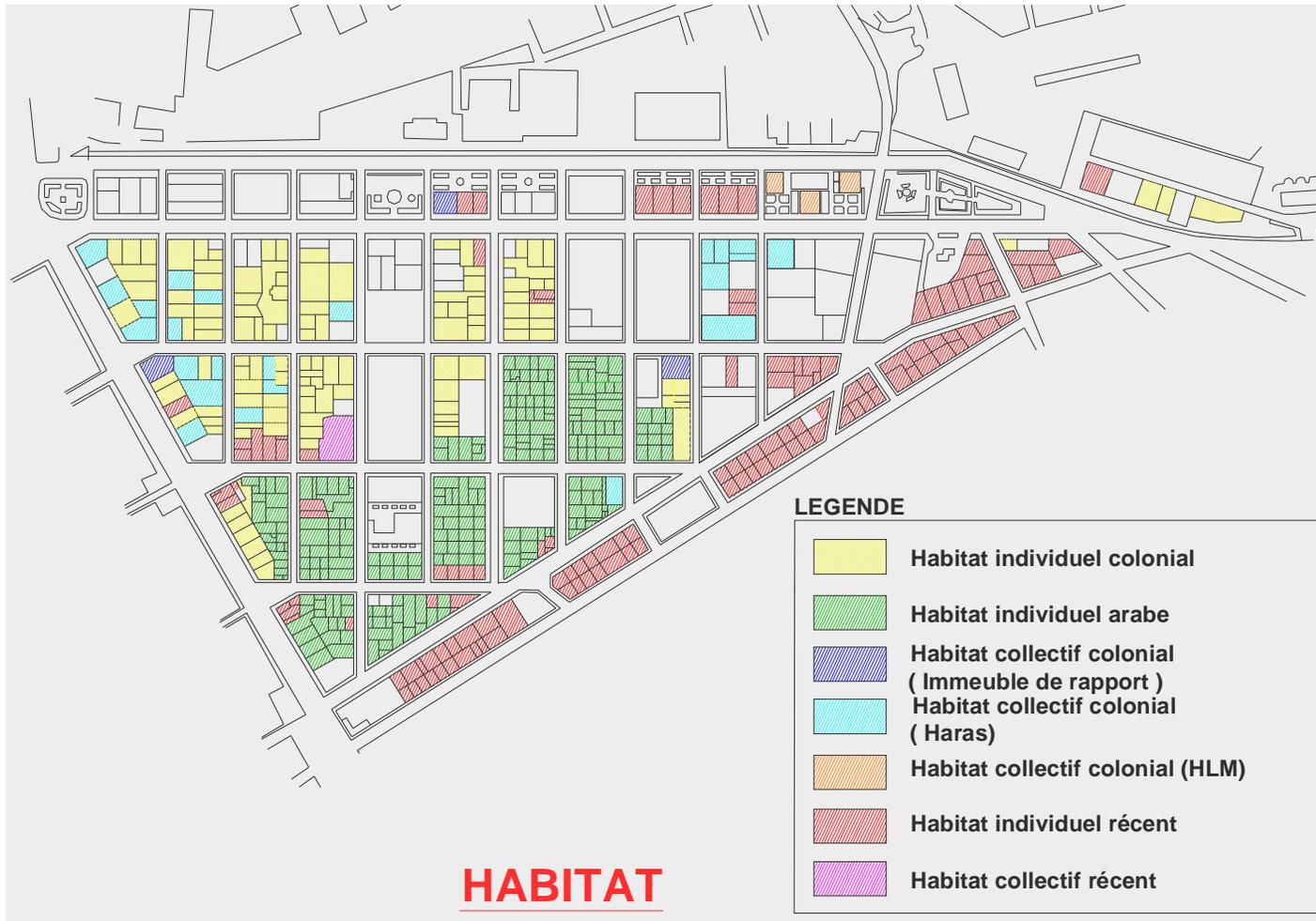
Les autres caractéristiques du parc logement peuvent être résumées ainsi :

- une consistance faible : 5 % du parc de la commune.
- une dominance de l'habitat individuel : 94 % de l'ensemble des habitations.
- une valeur patrimoniale d'époque coloniale : 45 % du type colonial et 30 % du type arabe.
- une vétusté menaçante : 35 % de l'ensemble des habitations sont proposées à la démolition.
- un marché immobilier à des prix inaccessibles.

1.2.2. La typologie de l'habitat :

Les types d'habitat existants au niveau du centre-ville sont les suivants :

- *L'habitat individuel colonial* : Ce type d'habitat est le plus dominant. Il occupe de grandes parcelles sur rue. Les constructions se présentent en un logement d'un ou deux niveaux. Il est caractérisé par une organisation extravertie des espaces,



Carte n° 26

l'ornementation des façades, la toiture en pente et la présence d'une cour à l'arrière façade ou des jardins latéraux.



*Habitat colonial
individuel : Une
architecture
caractéristique.*

(Photo. n° 6)

- *L'habitat individuel arabe* : Ce type d'habitat occupe de petites parcelles où l'accès se fait soit par la rue qui limite l'îlot soit par des impasses exigües, cas des parcelles enclavées. Les constructions sont en général à un seul niveau. Elles se caractérisent par une organisation introvertie des espaces autour d'une cour centrale. Les façades extérieures sont aveugles avec un aspect architectural pauvre à caractère rural.

*Habitat
arabe : un
aspect
architectural
simple et
austère.*

(Photo. n° 7)



- *L'habitat individuel récent* : Ce type d'habitat regroupe les constructions récentes réalisées soit dans le cadre des rénovations ponctuelles de constructions vétustes, soit des constructions réalisées sur des parcelles libres. Elles se caractérisent par un aspect architectural sans références culturelles, créant une rupture avec le bâti existant.

*Constructions récentes :
mélange de formes et de
styles dans un désordre
visuel.*

(Photo. n° 8)



- *L'habitat collectif colonial* : Ce type d'habitat se présente sous trois formes :

* *Forme immeuble de rapport* : C'est une disposition de logements aux étages supérieurs avec affectation des rez-de-chaussée pour les commerces et les services.

*Immeuble d'époque
coloniale récemment démoli :
un patrimoine dilapidé.*

(Photo. n° 9)



** *Forme Haras* : C'est une forme d'habitat avec une organisation des logements autour d'une cour collective généralement avec deux niveaux. Le rez-de-chaussée étant affecté à l'activité commerciale.



*Haras
nécessitant
travaux de
rénovation.*

(Photo. n° 10)

****Forme HLM* : C'est la forme d'habitat collectif la plus moderne, réalisée pendant l'après-guerre.



*Immeuble HLM
d'époque coloniale.*

(Photo. n° 11)

- *L'habitat collectif récent* : Le collectif récent correspond à cet immeuble d'habitat promotionnel sur huit niveaux. Le rez-de-chaussée de cet immeuble est réservé aux commerces et les étages supérieurs aux logements.

*Immeuble
collectif sans
rapport
avec son
environnement.*

(Photo. n° 12)



1.3. Le cadre physique :

1.3.1. La structure urbaine :

- *Le tracé* : Le centre-ville est caractérisé par une trame orthogonale régulière circonscrite dans une assiette de forme triangulaire. Elle est structurée par 3 grands axes :

- l'avenue Abdelhamid Ben Badis,
- l'avenue du 1^{er} novembre 1954,
- et l'avenue Emir Abd El Kader.

- *La voirie* : Selon les caractéristiques de la voie, ses fonctions assurées et l'intensité du trafic, on distingue :

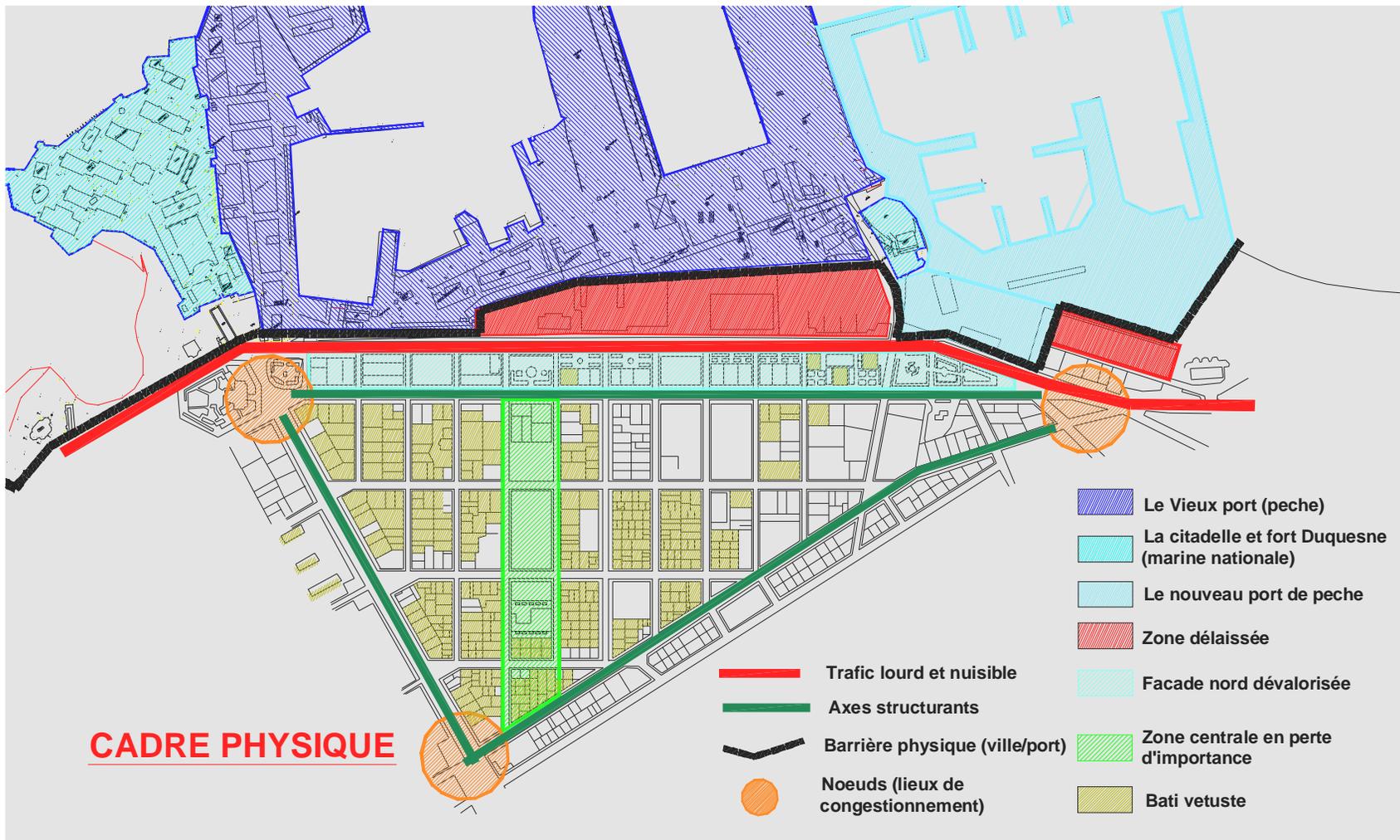
* *Les voies primaires*: Le réseau des voies primaires est constitué par les grandes artères (les avenues Emir Abd El Kader, Abdelhamid Ben Badis, 1^{er} novembre 54 et le boulevard Hocine Rouibah) qui présentent de bonnes caractéristiques physiques et constituent les principaux couloirs de circulation pénétrant et traversant la ville.

Le boulevard Hocine Rouibah malgré sa situation en interface ville-port, connaît une animation faible. Il joue beaucoup plus le rôle de rocade Nord, en ralliant Constantine et Skikda à l'Est, à Alger et Bejaia à l'Ouest. Ce boulevard assure d'une façon incommode voire dangereuse ce trafic de transit, surtout lorsqu'il s'agit de gros camions à marchandises.



*Une voie
primaire,
L'avenue du 1^{er}
novembre 1954.*

(Photo. n° 13)



Carte n° 27

**** Les voies secondaires :** Le réseau secondaire est constitué par des voies à sens unique caractérisées par une animation due à la présence des commerces et services. Celles-ci s'articulent avec les voies primaires, traversent le périmètre d'étude et permettent une bonne distribution dans le centre ville.

***** Les voies tertiaires :** Le réseau tertiaire est formé généralement par les rues perpendiculaires à l'avenue 1^{er} Novembre 54. Ces voies obstruées par les clôtures enclavant le port, n'offrent plus les percées visuelles sur la mer comme avant. L'emprise moyenne de ces voies est de 10 mètres.

- *Les espaces libres aménagés :* Constitués par les places et jardins, les espaces libres aménagés sont des pôles d'attraction et des lieux de détente très appréciés par les citoyens.

* *La place de la république :* La place de la république est située à proximité d'un nœud important : le giratoire de la mairie. Elle matérialise l'accès au vieux port et se caractérise par ses mouvements de circulation, sa fréquentation par le public, son confort climatique assuré par les grands arbres qui y sont plantés, et surtout la statue du pêcheur placée au milieu. La réhabilitation de cette place avec le jet d'eau du giratoire en face a permis sa mise en valeur. Les travaux, menés durant l'année 2005 par les services de l'APC sous l'impulsion du wali, ont rencontré l'écho escompté chez la population.

**** Les places de la partie centrale :** La place Abane Ramdane et la place Khemisti sont situées sur une même ligne dite d'animation vu la concentration des équipements publics et les activités commerciales à ce niveau. Elles présentent une certaine vitalité spécialement durant la période estivale.

***** La place Baba Aroudj :** La place Baba Aroudj est située à proximité d'un carrefour important à l'Est du centre-ville. Malgré qu'elle présente une belle perspective, la densité de fréquentation dans cette place est très faible vu qu'elle est cernée par un trafic mécanique lourd.

**** *Le jardin de l'Horloge Solaire* : Le Jardin est situé à proximité de la place Baba Aroudj, la densité de fréquentation dans cette place est faible bien qu'elle présente de nombreuses potentialités: situation en croisement de deux boulevards (Hocine Rouibah et 1^{er} Novembre 1954), vue panoramique sur la mer et le port...etc. Constituant une centralité intéressante, ce jardin mériterait un traitement adéquat pour sa mise en valeur et sa pratique davantage par le public.



Jardin de l'Horloge Solaire : un lieu de détente agréable.
(Photo. n° 14)

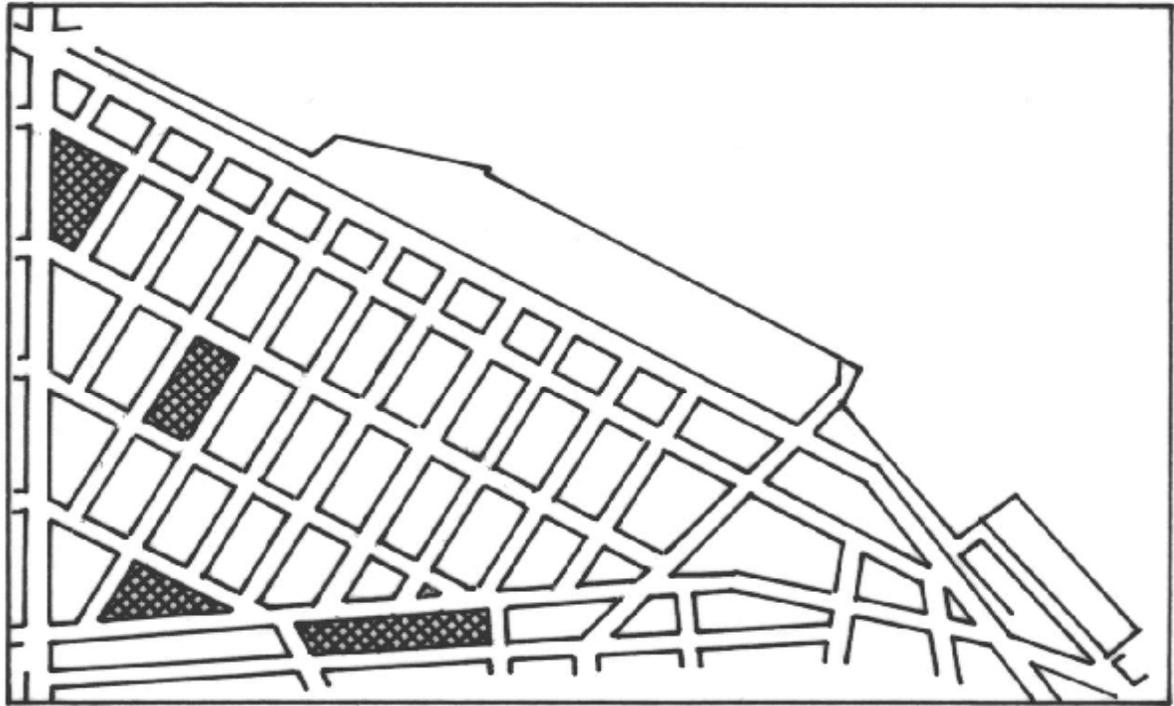
- *Les îlots* : Le périmètre d'étude présente quatre formes d'îlots :

* *Îlots rectangulaires* : Ce sont les îlots les plus dominants et sont généralement identiques et de mêmes dimensions.

** *Îlots trapézoïdaux* : De par leur forme brisée, ces îlots créent de petits nœuds et des séquences intéressantes dans la rue.

*** *Îlots linéaires* : Les îlots de forme linéaire marquent l'une des limites intra-muros de la ville coloniale.

**** *Îlots triangulaires* : On relève deux îlots de forme triangulaire situés au niveau de l'avenue Abdelhamid Ben Badis. Le premier est occupé par l'habitat et le second par un équipement structurant : la bibliothèque communale.



FORME DES ILOTS

(Figure n° 10)

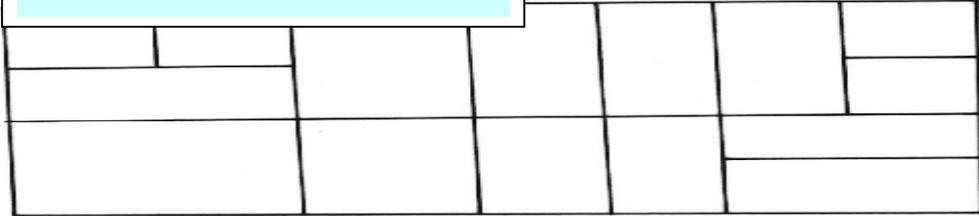
1.3.2. Le cadre bâti :

- *Le parcellaire* : Doté d'un cadre bâti hétérogène, le centre-ville est occupé d'une manière favorisant la ségrégation sociale opérée par les colons. C'est ce qui se dégage de l'étude du parcellaire. Les parcelles se différencient selon le type d'habitat, colonial ou arabe. L'habitat colonial occupe de grandes parcelles juxtaposées le long des voies. L'accès aux constructions se fait directement par la rue.

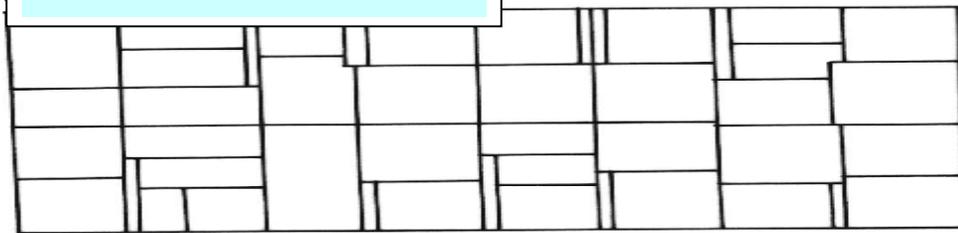
Alors que l'habitat arabe occupe de petites parcelles dont certaines s'alignent le long de la voie et d'autres s'organisent à l'intérieur de l'îlot, ce qui rend l'organisation dans l'îlot plus complexe. Les accès aux constructions se font généralement par le biais d'une impasse (Skif).

LE PARCELLAIRE

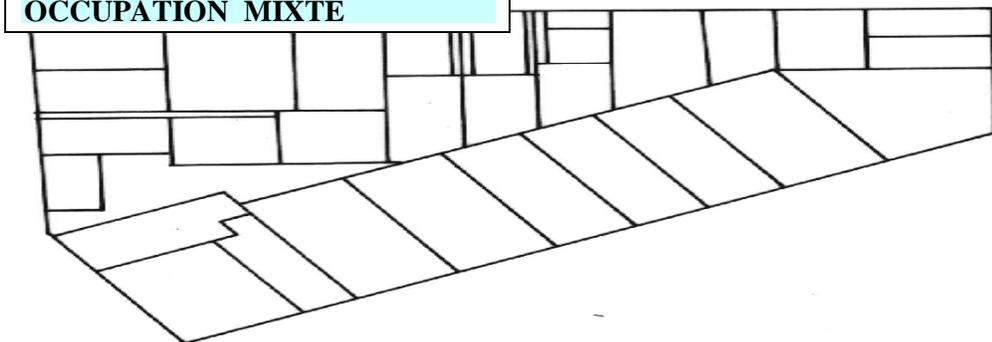
OCCUPATION COLONIALE



OCCUPATION ARABE



OCCUPATION MIXTE



(Figure n° 11)

- *La hauteur des constructions* : Elle varie de 1 à 8 niveaux avec une dominance des constructions de 1 ou 2 niveaux, soit 83%. Le centre-ville à Jijel est certes synonyme de continuité mais pas de densité.

LA HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Niveau	Nombre de construction	Part relative (%)
RDC	230	36,8
R + 1	288	46,2
R + 2	72	11,6
R + 3	27	4,3
R + 4 et plus	07	1,1

(Tableau n° 2)

- *Etat des constructions* : Le cadre bâti a été apprécié sur la base d'un certain nombre de critères, dont l'âge de la construction, la qualité et l'état des murs, de la menuiserie et des escaliers ainsi que les problèmes d'étanchéité. D'où, il en ressort cette classification des constructions en trois catégories :

* *Les constructions en bon état* : Ce sont des constructions bien entretenues, en majorité de date récente.

** *Les constructions en moyen état* : Les constructions en moyen état sont relativement vieilles et présentent un aspect extérieur plus au moins dégradé (enduit des revêtements des murs dégradés, fissures non profondes sur les murs).

*Habitation en
état de
dégradation
avancée.*

(Photo. n° 15)



*** *Les constructions en mauvais état* : Cette catégorie est la plus marquante dans le périmètre d'étude. Ce sont généralement des constructions anciennes avec des fissures profondes sur les murs. 236 constructions (sur un total de 624) sont proposées à la démolition, soit 37,8 % de l'ensemble bâti.

A la base des conclusions qu'on a tiré du diagnostic, il s'avère que le centre-ville de Jijel, n'a bénéficié à ce jour d'aucune procédure publique pour la sauvegarde de son patrimoine, représenté essentiellement par l'habitat colonial.

Toutefois, un travail mené par le bureau d'étude URBAJ durant les années quatre-vingt a été fait pour le lancement d'une opération de rénovation. L'étude prévoit la réalisation d'un vaste programme de logements et d'équipements dans la partie Nord longeant le port. Cette tentative restée gelée depuis, s'est heurtée à un certain nombre d'entraves d'ordre juridique et financier, dont la nature juridique contraignante des immeubles privés. De telles contraintes sont abordées d'une manière détaillée, au chapitre cinq intitulé : « des interventions sur les tissus urbains existants "classiques" au renouvellement urbain ».

1.4. Les activités :

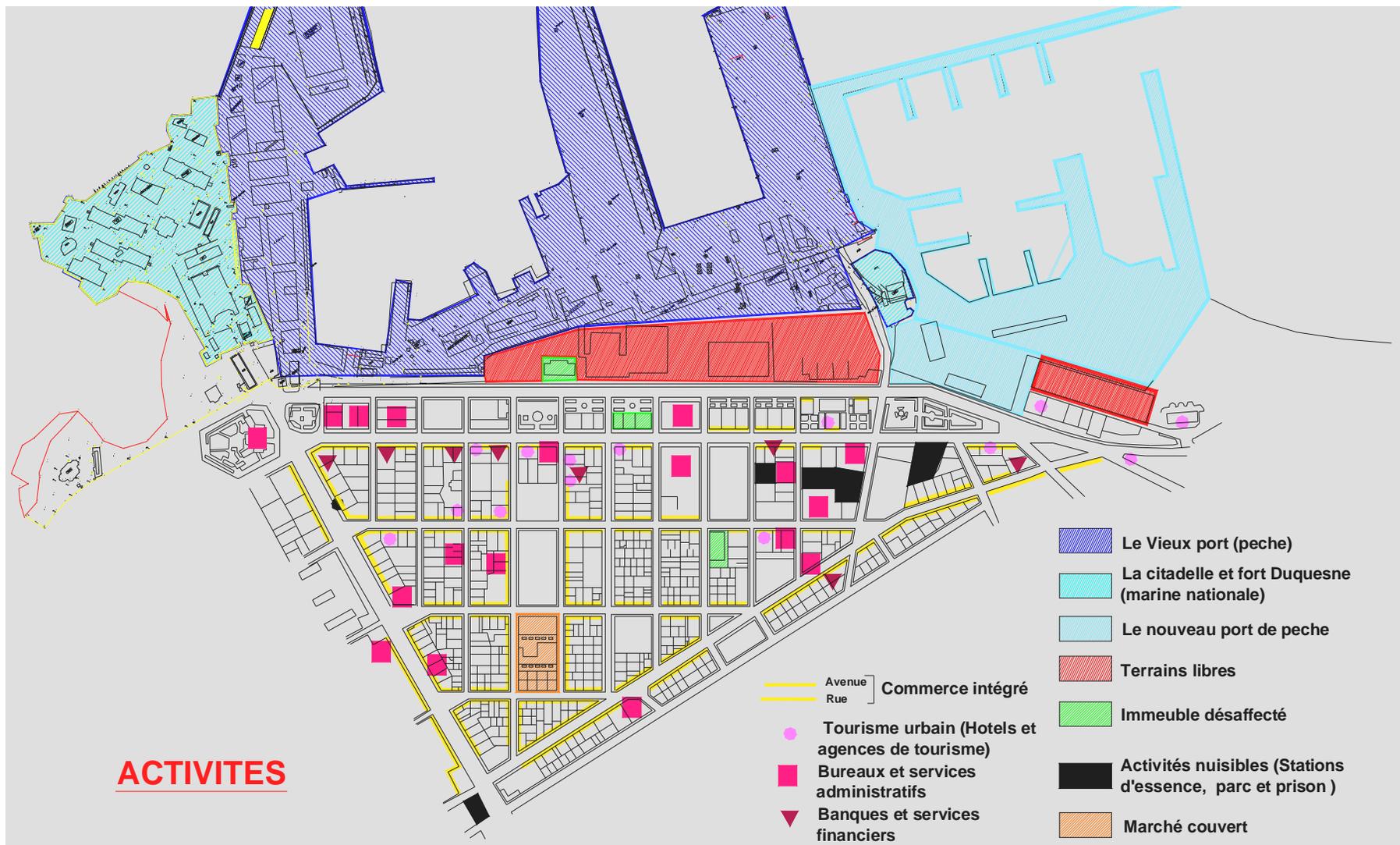
Le centre ville présente une fonction économique tertiaire visible surtout au niveau des commerces et des services et une fonction sociale grâce aux échanges, communications et rencontres, portés essentiellement par les espaces publics. De plus sa proximité de la mer lui donne une vocation touristique mais qui tarde à s'affirmer.

1.4.1. L'activité commerciale :

La vocation commerciale du centre-ville de Jijel est indéniable. Ce dernier associe commerce de détail multiple (alimentation générale, habillement et articles domestiques, commerces spécialisés...), activités artisanales (boulangerie, pâtisserie, couture, menuiserie, plomberie...) et services à la consommation (cafés, restaurants, douches, taxiphones, cybercafés...). Cependant, l'inexistence de commerces haut de gamme constitue une tare pour la promotion d'un tourisme urbain au niveau du centre.

L'activité commerciale a pour lieu :

- les rues commerçantes qui regroupent à la fois des commerces de première nécessité et des commerces spécialisés.
- le centre commercial intégrant au RDC des commerces divers et aux niveaux supérieurs des bureaux et services.



Carte n° 28

- La nouvelle poissonnerie, aménagée au cours de l'année 2005, suite à la reconversion d'un immeuble désaffecté (ancienne gare ferroviaire) situé dans la zone arrière port.
- le marché couvert, spécialisé dans les fruits, les légumes, les viandes et les poissons, nécessitant des travaux de rénovation à cause de sa vétusté.

Le marché couvert avec la place : des lieux délabrés.

(Photo. n° 16)



1.4.2. L'activité touristique :

En matière de services d'accueil touristique et malgré une forte demande qui se fait sentir essentiellement pendant la haute saison, un manque est enregistré au niveau de la ville et son centre. Ce déficit est aussi bien d'ordre quantitatif que qualitatif.

Les établissements à vocation touristique existants sont : l'Office Local du Tourisme, une agence privée touristique, trois hôtels standing et sept hôtels non classés de faible capacité. Par ailleurs, deux projets d'hôtels viennent d'être achevés en travaux au niveau du centre-ville, l'un à l'avenue du 1er novembre, l'autre à la rue des frères Khellafi. Leur capacité d'accueil étant relativement faible, l'offre reste limitée et insuffisante.

1.4.3. L'administration et les bureaux :

Le centre-ville de Jijel constitue un véritable pôle administratif grâce à la concentration de bureaux et services administratifs le long des avenues et des grandes artères. On y trouve : le siège de la Daïra, la mairie et les services communaux, la Chambre de l'Agriculture, la Chambre de Commerce et de l'Artisanat, la cour de justice, des

antennes administratives diverses, la brigade de Gendarmerie Nationale, la Sûreté Urbaine, la caserne de la Protection Civile, le centre de rééducation et le siège de la Garde Communale.

On peut y compter par ailleurs, plusieurs structures relevant du secteur financier : cinq agences bancaires, deux caisses d'épargne et une agence d'assurance.

*Mairie de Jijel,
une architecture
particulière.*

(Photo. n° 17)



1.4.4. L'activité portuaire:

Comme on l'a déjà souligné, Jijel est connue depuis des temps reculés comme ville portuaire. Igilgili, comptoir phénicien du littoral maghrébin occupe à cette époque un abri naturel pour l'amarrage des bateaux et le transbordement des marchandises. Djidjelli, la ville coloniale a fait du port un élément majeur dans la structuration urbaine, il constitue alors le prolongement de ses principales artères et compte pour beaucoup en matière d'animation urbaine.

Jusqu'au début des années soixante-dix l'ancien port de Jijel continue à intégrer des activités diverses, dont le commerce, la pêche, et le nautisme. Mais après l'affectation de ce dernier à la Marine Nationale, le transfert du commerce vers le port de Djen-Djen et celui de la pêche vers un nouveau port contigu, l'activité d'une manière générale s'y est affaiblie.

Lieu de promenade privilégié, le port subit une mutation qui, pour des raisons purement sécuritaires, en fait un espace enclavé. Cette situation a induit non seulement sa

désaffectation, mais aussi celle des activités liées à la plaisance et à la mer. Le port ainsi délesté de sa mission originelle, ne joue plus son rôle en matière d'animation économique, de plus sa fonction urbaine s'est estompée et la rupture du rapport ville-port s'est confirmée.



Nouveau port de pêche de Jijel, récemment réalisé - 2004.

(Photo. n°18)

1.4.5. Les friches :

Il est à signaler, l'existence de quelques friches au niveau du centre-ville qui sont toujours en attente de récupération. Ce sont essentiellement des fabriques de petite industrie ou de transformation désaffectées ou transférées en dehors du périmètre urbain.

Parmi les orientations du POS, des activités incommodes repérées dans le centre sont proposées pour transfert. Ce sont : trois stations de services, un parc communal et un centre de rééducation.



Terrain dégagé après démolition d'une usine de limonadier.

(Photo. n° 19)

En plus, les espaces libres non aménagés, situés principalement dans la zone d'interface ville-port, s'étalent sur une superficie de 2,50 ha et constituent un important portefeuille foncier propice à l'implantation de futurs programmes d'investissement.

*Terrain non aménagé
en arrière-port :
l'interface ville-port
à traiter.*

(Photo. n° 20)



1.5 Les équipements :

Après l'habitat, ce sont les équipements qui occupent la seconde place en matière de consommation de sol soit 16 % de la surface totale de la zone étudiée. Néanmoins, si la plupart des équipements, hérités de la colonisation, ont pu maintenir leur cadre et fonction originels, d'autres par contre, ont subi une reconversion ou sont dans un état dégradé. Par conséquent, l'animation urbaine est réduite à une simple animation commerciale, amplifiant la convergence vers un centre saturé beaucoup plus que le renforcement qualitatif de sa centralité.

1.5.1. Les équipements scolaires :

L'aire d'étude regroupe sept établissements scolaires : trois écoles primaires, trois établissements d'enseignement moyen et un lycée. Globalement, la prise en charge des élèves est assez bonne relativement à la ville et à la commune.

1.5.2. Les équipements culturels :

Le centre ville offre des équipements culturels qui rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération voire la commune et la wilaya, mais ceux-ci restent insuffisants et nécessitent même des travaux de restauration, comme c'est le cas des salles de cinéma héritées de l'époque coloniale.

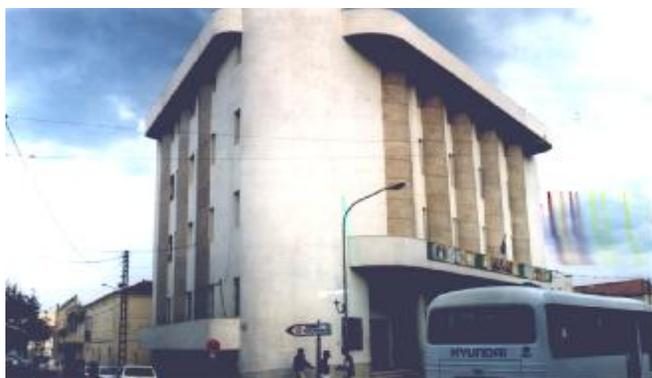


Carte n° 29

LES EQUIPEMENTS CULTURELS

Equipement	Capacité	Surface foncière (m ²)
Une bibliothèque communale.	300 places	621
Un musée.	-	997
Un CIAJ	-	320
Deux cinémas	1000 places	1000

(Tableau n° 3)



La bibliothèque communale : seul équipement culturel remarquable dans le centre.
(Photo. n° 21)



Cinéma le Glacier : en état de dégradation avancée
(Photo. n° 22)

1.5.3. Les équipements sportifs :

On compte, en plus d'un mini parc communal de sports et de loisirs, situé dans la partie Nord du centre-ville et couvrant plusieurs disciplines sportives (Judo, Basket, Tennis, Football), une salle omnisports au niveau de l'avenue du 1^{er} novembre 54 et une salle de judo au niveau de la place Abane Ramdane. Le niveau d'équipement dans ce secteur reste en dessous des besoins réels.

1.5.4. Les équipements culturels :

Au niveau du centre ville et dans cette catégorie d'équipements, on a :

- la mosquée Djamaa El Kebir, la première et la plus ancienne,

- une deuxième, la mosquée Bilal Ben Rabah, de faible capacité récemment réalisée au niveau de l'avenue Emir Abd El Kader,
- une troisième, la mosquée El Ansar, entamée en travaux sur le site de l'église, dont la démolition a engendré un véritable cratère au niveau du centre. Ce projet est analysé d'une manière plus détaillée ci-après.
- et en dernier lieu un centre culturel islamique en cours de réalisation à proximité de la mosquée El Ansar.

Localisés à proximité du marché couvert, ces derniers projets en chantier vont permettre, dès leur achèvement, la reconstruction d'une véritable centralité appuyée sur le binôme culte-échange.



Centre culturel islamique (réalisation en cours), un projet pour le rayonnement culturel et culturel du centre. (Figure n° 12)

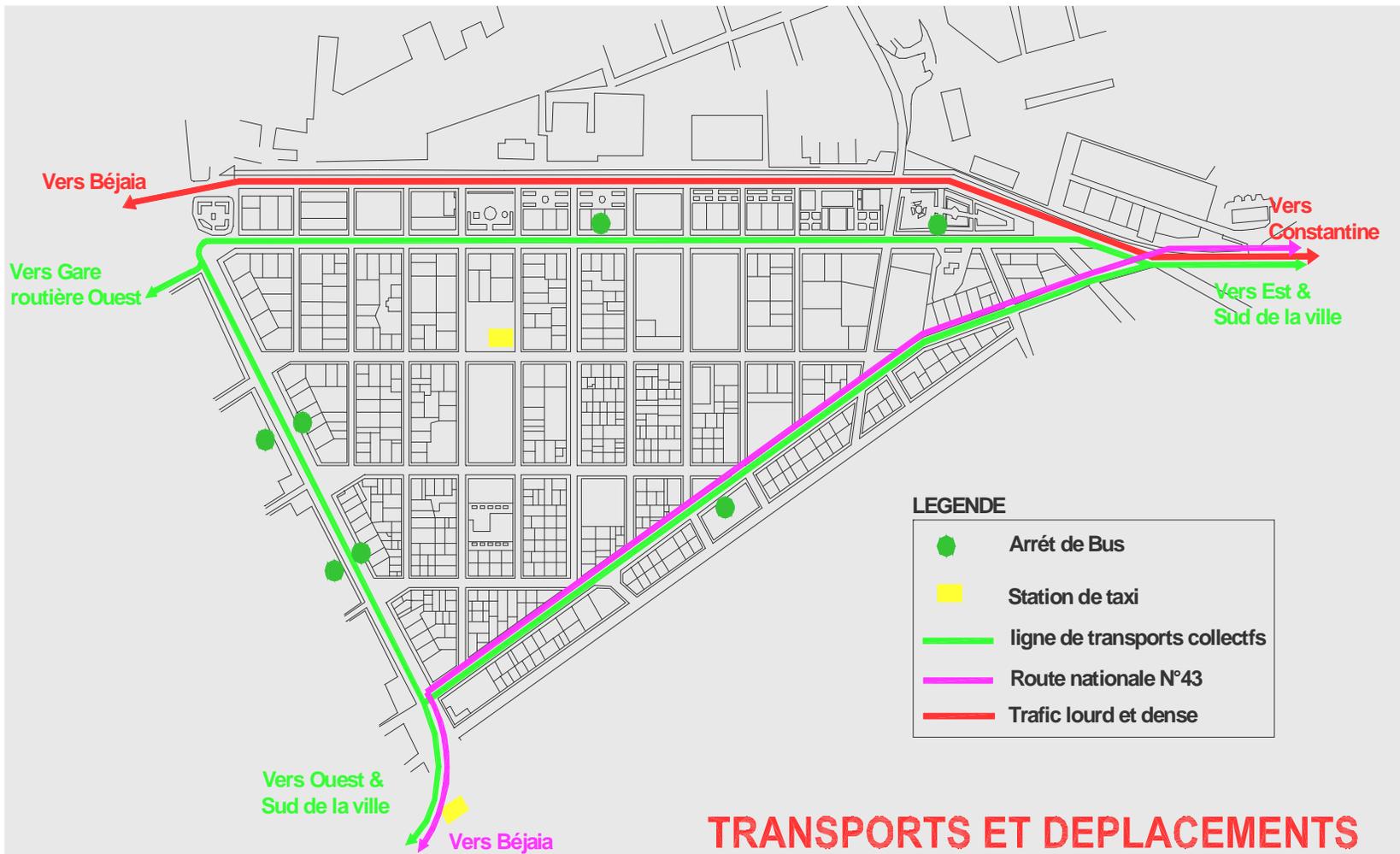


Mosquée Djamaa El Kebir, un important lieu pour la mémoire collective. (Photo. n° 23)

1.6. Les déplacements :

1.6.1. Les déplacements :

Le centre-ville dispose d'un réseau de voirie bien structuré et assurant une assez bonne fluidité de la circulation mécanique. Mais, un grand problème se pose toujours, du fait que la ville correspond à une zone de transit, avec la RN 43 comme pénétrante Est-ouest traversant le centre, créant des situations de congestionnement et augmentant le flux de la circulation routière y compris un trafic lourd, dangereux et nuisible. De ce fait, la réalisation de l'évitement sud de la ville de Jijel s'impose pour y remédier d'une manière efficace et définitive à ce point noir. Celui-ci est d'ailleurs lancé en étude par



Carte n° 30

les services de la DTP, néanmoins son achèvement en travaux tarde à venir.



*Trafic lourd
au nord
de la ville
(Bd. Hocine
Rouibah)
(Photo. n° 24)*

L'autre projet, en matière d'infrastructures routières, est la rocade nord de la ville dont l'étude d'exécution est prête au niveau de la DTP de la wilaya. Or celle-ci, quoique qualifiée de rocade ne résoudra pas le problème du trafic lourd, au contraire son aménagement va l'amplifier du fait qu'elle traverse la ville d'Est en Ouest, et par là la coupure entre la ville et son port, voire ses fronts de mer, sera accentuée.

La circulation piétonne est assurée uniquement par des trottoirs généralement assez larges et confortables, d'où le manque flagrant en matière d'espaces qualitatifs aménagés exclusivement pour le plaisir des piétons tels que les parcours boisés, les rues piétonnières, les passerelles et les quais ...etc. Quant au stationnement, le manque de parkings se pose de plus en plus. Des situations d'encombrement et des difficultés de stationnement, liées à l'activité du marché quotidien ainsi qu'à la prière du vendredi, sont observées régulièrement. Une modernisation de la signalisation routière est aussi indispensable, car demeure archaïque et se trouve dépourvue des simples feux tricolores.

1.6.2. Le transport urbain :

Concernant le transport urbain, le réseau de transport en commun de la ville compte 159 minicars assurant la liaison entre le centre et les différents quartiers de la ville par une dizaine de lignes. L'ensemble de ces lignes transitent par le centre ville et empruntent les couloirs de circulation constitués par les grandes artères, où des points d'arrêt sont implantés, créant souvent des situations d'encombrement et de perturbation

de la circulation. Cette situation interpelle les responsables locaux pour mettre en place un plan de circulation efficace et réfléchir aussi à l'utilisation d'un moyen de transport en commun plus approprié et causant moins de gênes.

Les minicars, éléments de perturbation de la circulation.

(Photo. n° 25)



2. Analyse des projets prévus : comprendre le jeu des acteurs

Cette analyse, visant la compréhension du jeu des acteurs intervenant au niveau du centre-ville, portera sur trois projets jugés significatifs pour la reconstruction de notre centralité. Il s'agit de :

- la mosquée El Ansar : projet, au cœur du centre, dont les travaux de réalisation viennent d'être lancés après plus d'une quinzaine d'années de retard,
- le marché couvert : projet prévu à proximité du premier, se trouvant à l'arrêt depuis quelques années faute de moyens de financement,
- et le port de pêche : nouveau projet, situé au Nord-Est du centre, devenu fonctionnel dès l'année 2006.

2.1. La mosquée El Ansar :

Le projet de la mosquée El Ansar est prévu à la place de l'église, détruite en 1990. Or, ce projet, initié par une association religieuse, a subi des retards considérables à cause de nombreux problèmes, dont l'insuffisance des moyens de financement. Les ressources financières pour ce genre de projet proviennent essentiellement de la collecte des fonds auprès des bienfaiteurs et des subventions accordées par l'Etat.



*Eglise de
Jijel
démolie en
1990.*

(Photo. n° 26)

Par ailleurs, la réalisation du projet de la mosquée va être encore retardée voire suspendue par décision du DEC en 1997, suite à un conflit ayant opposé la première association religieuse aux responsables locaux de l'époque. Ces derniers ont manifesté leur mécontentement et leur opposition au projet, étant donné la situation désastreuse de chantier qui s'est éternisée. Ils souhaiteraient réaliser, à la place de la mosquée, un centre culturel vu l'existence de la mosquée Djamaa El Kebir à proximité.

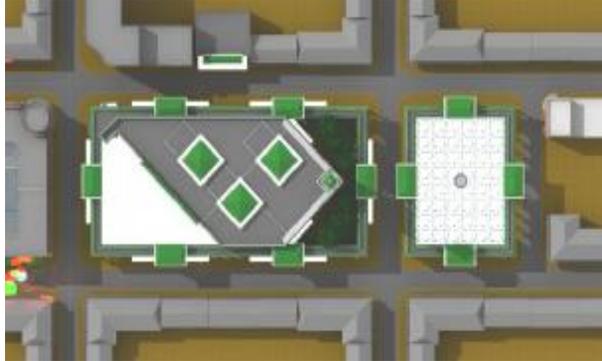
L'image de chantier à l'abandon ayant marqué le site pendant plus d'une décennie, va provoquer la réaction des gestionnaires locaux en place. Sous la direction du premier responsable de la wilaya, ces derniers ont manifesté leur soutien à la concrétisation du projet de la mosquée El Ansar. En effet, plusieurs séances de travail ont eu lieu



Projet de la mosquée El Ansar, selon une seconde conception. Les ouvrages entamés suite à la première étude ont été démolis : le programme a été révisé.

(Figures n° 13 et 14)

regroupant les services de l'APC, la Daïra et la Wilaya pour résorber tous les problèmes juridiques et techniques entravant le lancement des travaux.



Vue en plan de masse : projet de la mosquée avec la place.

(Carte n° 31)

Les nouveaux responsables, prônant une vision prospective, remettent en cause le programme initial de ce projet, jugé trop réduit pour satisfaire les futurs besoins de la population. La démolition des ouvrages entamés en construction est décidée et une nouvelle conception est recommandée afin d'augmenter la capacité de la mosquée.

Après le parachèvement de la nouvelle étude d'exécution et le renouvellement de l'association religieuse devant assurer la maîtrise d'ouvrage, le projet a fait l'objet d'un permis de construire le 28 avril 2007. Là, il faut souligner que la détermination du wali a beaucoup aidé pour dépasser la situation conflictuelle ayant longuement empêché la réalisation du projet et a permis un nouveau démarrage des travaux.

2.2. Le marché couvert :

Prévu à la place de l'ancien marché se trouvant dans un état délabré, le projet du marché couvert, par sa situation en plein centre ville de Jijel, constitue un point condensateur des échanges socio-économiques.

Ce projet, est initialement élaboré en 2002 par un bureau d'études local, retenu suite à un concours d'architecture lancé par l'APC de Jijel, en sa qualité de maître d'ouvrage. Ayant un aspect architectural moderniste, il s'élève sur quatre niveaux avec un sous-sol affecté au parking.

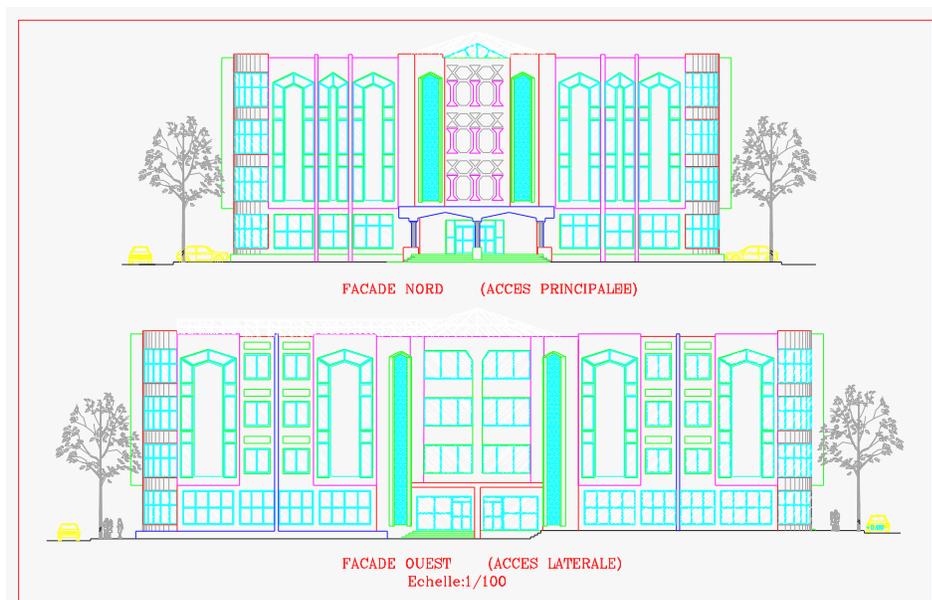


*L'ancien marché :
un projet de rénovation
qui tarde à voir le jour.*

(Photo. n° 27)

Néanmoins, l'existence des commerçants occupant les lieux pose le problème de leur transfert et complique ainsi la tâche aux responsables de l'APC. Faute de moyens financiers, le projet est resté gelé pendant quelques années.

Avec l'installation des nouveaux responsables locaux en 2004, l'affaire est remise à table, le wali va encore s'impliquer dans ce projet et va charger l'AWGRFU¹ pour en assurer la maîtrise d'ouvrage.



Projet retenu initialement pour le marché couvert (Figure n° 15)

¹ Depuis la promulgation d'un décret exécutif en date du 05 novembre 2003, les agences foncières locales sont regroupées en une seule agence de wilaya. Placée auprès du wali, celle-ci ne dépend plus des maires.

Le nouveau maître d'ouvrage, non satisfait de la conception disponible, lance un nouveau concours d'architecture en octobre 2005, avec un programme qui répond mieux à ses exigences. Le nouveau projet, estimé à trente milliards de centimes, connaît toujours un manque de ressources pour son financement. En conséquence, un nouveau transfert de maîtrise d'ouvrage a été opéré au profit de l'OPGI de Jijel, après désistement de l'AWGRFU.

La mobilisation des fonds nécessaires par les promoteurs publics tarde à venir, de plus les mécanismes juridiques et financiers pouvant attirer les investissements privés et impliquer les occupants actuels font défaut. La rénovation du marché couvert demeure à ce jour un projet qui relève de l'utopie.

2.3. Le port de pêche :

Le projet lancé en réalisation par la DTP de la wilaya de Jijel en 1994, consiste en la construction d'un nouveau port de pêche à proximité du centre-ville, précisément dans sa partie Nord-Est, en prolongement de l'ancien. Il présente une capacité totale de 135 unités : 18 chalutiers, 68 petits métiers et 49 sardiniers. Après achèvement en 2005 des superstructures et des équipements, la nouvelle infrastructure a accueilli les pêcheurs transférés de l'ancien port, et ce malgré les problèmes d'ensablement¹ rencontrés.

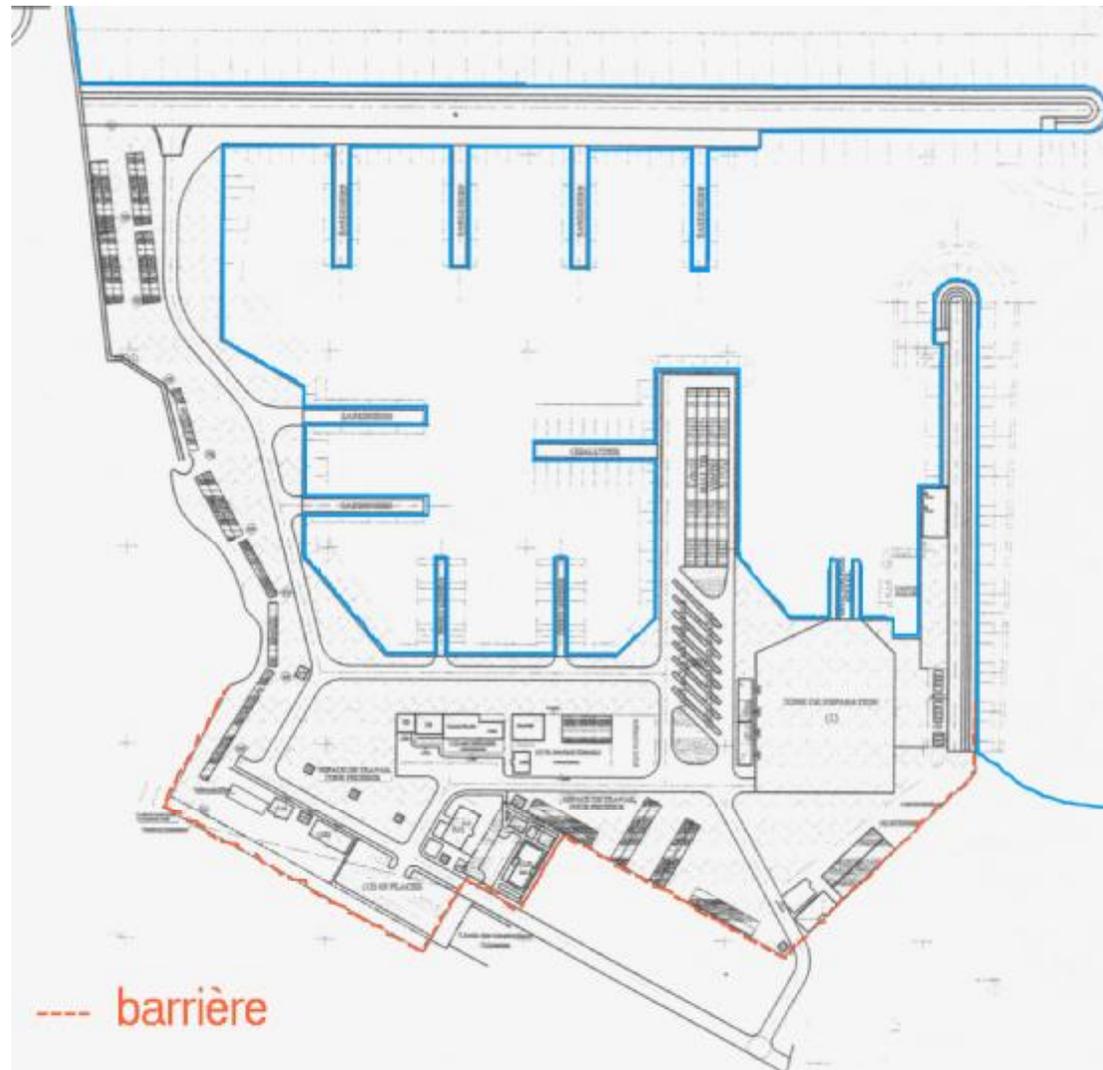


Le port de pêche, aménagé sur la partie Ouest de la plage du Casino, offre depuis ses quais un joli panorama sur la ville. (Photo. n° 28 et 29)

¹ La réalisation du nouveau port de pêche est à l'origine de phénomènes d'érosion et de déstabilisation du profil du rivage Est de la plage de Jijel. Pour en déterminer les causes de dégradation et préciser les solutions à y apporter, la DTP de Jijel a confié en octobre 2006, au Laboratoire d'Etudes Maritimes à Alger, l'exécution d'une étude de protection.

*Le port de pêche :
une nouvelle enclave ;
Le port est perçu
pour beaucoup
comme hermétique,
à cause de la
monofonctionnalité
sur cet espace
et les grilles qui y sont
dressées autour.*

(Carte n° 32)



De notre analyse du projet, il en ressort ce qui suit :

- Une conception ne tenant pas compte de l'environnement urbain, accentuant par ce fait l'enclavement de cet espace structurant et son isolement par rapport au reste de la ville.
- Une programmation monofonctionnelle qui réduit l'importance du projet, du fait de sa fréquentation exclusive par les pêcheurs.

Il faut rappeler quand même que l'ouverture du port au public pendant l'année 2005 a été une vraie réussite. Cet événement, ayant coïncidé avec la cérémonie du lancement depuis la wilaya de Jijel de la saison estivale nationale - organisée sur les quais du port même - a favorisé l'attraction et l'afflux d'un grand nombre d'estivants. Cependant, dès l'occupation des lieux par les pêcheurs, les barrières sont redressées. La fréquentation du port par les visiteurs a baissé et l'animation y est de plus en plus faible.

Le caractère strictement inaliénable, imprescriptible et insaisissable des emprises portuaires¹ agit comme frein au développement des rapports entre ville et port. De plus, quand la gestion de la ville et du port ne relève pas du même organisme, il est de plus en plus difficile de concorder les logiques portuaires et les logiques urbaines. A défaut d'un projet rassembleur tel qu'un événement médiatique, la conciliation des acteurs des deux entités n'est pas envisageable.

Pour en conclure avec ce projet, il faut noter que le port n'est pas seulement un vecteur d'emplois et d'activité économique, mais il doit être aussi un lieu où se prolonge la vie urbaine. Par la scénographie qu'il peut offrir, le port fascine et magnifie la ville. Il s'agit de dépasser les blocages institutionnels, "d'ouvrir les barrières", et de créer un équilibre savant, voire une "osmose" entre port et ville.

L'entité portuaire, en tant que paysage identificatoire et lieu emblématique, pourra considérablement participer à créer une "image de marque"² pour la ville. *« Car tous les espaces ne sont pas dotés de la même capacité à être imagés, figurés. Certains*

¹ Conformément aux dispositions de la loi domaniale n° 90 / 30 du 1^{er} décembre 1990.

² On entend par "image" : «représentation mentale d'un être ou d'une chose» et par "image de marque" : «notoriété et perception qualitative dans le public d'une marque, d'un organisme, d'une personnalité...» Selon le Petit Larousse 2006.

font "meilleure(s) figure(s) que d'autres, et c'est bien là un des soucis des pouvoirs politiques que de travailler à cette "imagibilité" du territoire et des lieux... »¹

- Conclusion :

A l'issue du diagnostic thématique du centre, l'analyse de ses projets déterminants, et en tenant compte des entretiens et préoccupations des acteurs concernés : APC de Jijel, directions sectorielles de la wilaya de Jijel (DUC, DPAT, DTP, DMI, Direction de l'Environnement, Direction du Tourisme), maîtres d'œuvres (ANAT, URBAJ), AWGRFU de Jijel, Entreprise de Gestion du port de pêche de Jijel, Association religieuse de la mosquée El Ansar... Il a été possible de comprendre le jeu des acteurs et de poser des questionnements sur les perspectives d'évolution de notre territoire pour chaque thème analysé :

1) Population :

- Quelles solutions doit-on apporter pour encourager le renouvellement de la population ?
- Quelles actions faut-il mener pour réduire le taux de chômage ?

2) Habitat :

- Comment concrétiser une nouvelle offre de logements afin de densifier le site, faire baisser les prix du marché et amener une nouvelle catégorie de population ?
- Quelle prise en charge pour préserver l'habitat ancien, colonial ou arabe ?

3) Cadre physique :

- *Comment améliorer l'image du cadre bâti ?*
- *Quelle prise en charge pour les constructions vétustes ?*
- *Comment renforcer les centralités existantes du site ?*
- *Quelles actions entreprendre pour rétablir le double rapport ville-port et ville-mer ?*

¹ Michel LUSSAULT, professeur à l'Université François-Rabelais, Tours ; « *Les territoires urbains en quête d'images* » ; In, Revue Urbanisme, mai-juin 2005, p. 55.

4) *Activités :*

- *Pour quelles nouvelles activités faut-il opter pour faire aboutir le projet de pôle méditerranéen d'affaires et de tourisme ?*
- *Comment valoriser les activités existantes ?*

5) *Equipements :*

- *Comment rehausser la qualité de l'animation urbaine au niveau du centre-ville ?*
- *Quels types d'équipements y injecter pour l'épanouissement de toute la région ?*

6) *Déplacements :*

- *Comment éliminer le trafic lourd et nuisible traversant le centre-ville ?*
- *Comment développer les liaisons piétonnières ?*
- *Quelles sont les mesures à prendre pour organiser le transport collectif urbain ?*

Néanmoins, les questionnements prospectifs dégagés ci-dessus sont spécifiques à chaque thème abordé. Les enjeux plus globaux pour notre territoire ne pourront être dégagés qu'à partir de la synthèse de toute l'analyse des lieux. Cette dernière est dressée en conclusion de cette première partie de notre mémoire.

- CONCLUSION (Partie A):

L'exploration des lieux établie dans cette première partie nous a permis de montrer :

- La crise pluridimensionnelle du centre-ville de Jijel et son territoire, décelée à différentes échelles et ce malgré de grandes potentialités non valorisées ;
- L'absence d'une vision stratégique capable de porter un projet global pour le territoire étudié ;
- La faible volonté à dépasser cette crise par les décideurs locaux, compte tenu de la priorité accordée à des actions relevant plutôt d'un urbanisme de "fondation" qu'un urbanisme de "sédimentation" ;
- L'inefficacité de l'action des différents acteurs agissant selon une logique sectorielle ;
- L'inadaptation des outils de planification spatiale se trouvant en décalage par rapport au contexte ;
- Le manque de maîtrise foncière faute d'outils juridico-administratifs adaptés permettant, à titre d'exemple, de dépasser les problèmes afférents à la mobilisation des sols¹...

En complément de ce bref bilan, une synthèse de notre analyse du centre-ville de Jijel et son territoire est présentée à la fin de cette conclusion. Cette synthèse faisant ressortir les potentialités et les fragilités des lieux - à une échelle territoriale comme à une échelle urbaine – imposerait, d'abord l'inflexion du processus de déclin enclenché au niveau du centre-ville , et ensuite la mise en place d'une option pour sa revitalisation.

Mais avant de définir cette option ou d'en tracer les contours, il s'avère indispensable de faire un détour théorique afin de s'attarder justement sur cette question des alternatives. Aujourd'hui, les thèmes de "projet urbain" et "renouvellement urbain" sont en vogue dans de nombreux pays, surtout dans les villes du nord. Sont-ils pertinents dans le cas des villes algériennes, et pour notre cas d'étude ? C'est à cette question que nous devons répondre dans la seconde partie de ce mémoire.

¹ Cette mobilisation est devenue plus difficile, étant donné que la constitution de 1989 reconnaît et garantit le droit de propriété, formalisé concrètement par la loi d'orientation foncière (90-25) et la loi domaniale (90-30).

SYNTHESE :

ATOUTS

HANDICAPS

- A l'échelle du territoire...

- Situation géographique stratégique.
- Histoire riche et marquée.
- Grandes infrastructures économiques.
- Potentialités naturelles variées.
- Projets d'avenir prometteurs.
- Environnement naturel agréable.
- Faible volonté des décideurs locaux.
- Contexte instrumentaire en décalage...
- Localité enclavée.
- Routes et chemins de fer insuffisants.
- Manque d'investissements privés.
- Paysage urbain dégradé.

- A l'échelle du centre ville...

- Forts liens d'appartenance aux lieux.
- Population active dominante.
- Typologie d'habitat variée.
- Tissu urbain bien structuré.
- Lieux de centralités intéressants.
- Rénovation par les autoconstructeurs.
- Disponibilités foncières.
- Vocation commerciale indéniable.
- Niveau d'équipement à améliorer.
- Projet de voie de contournement.
- Réseau viaire satisfaisant.
- Projets prévus en cours de réalisation.
- Déclin de population.
- Fort taux de chômage.
- Parc logement ancien et non consistant.
- Rapport ville-mer rompu.
- Enclavement de certaines parcelles.
- Bâti ancien vétuste.
- Désaffectation de l'activité portuaire.
- Pole touristique non affirmé.
- Animation urbaine réduite.
- Trafic lourd et nuisible.
- Moyen de transport collectif inapproprié.
- Projets à l'arrêt faute de financement.

PARTIE B :
LES CENTRES ANCIENS EN DECLIN, QUELLE PRISE EN CHARGE ?

- INTRODUCTION (Partie B) :

Pour cerner la question des alternatives, déjà annoncée, il est nécessaire d'appréhender les notions de "centralité", "projet urbain" et "renouvellement urbain", leurs caractéristiques, leur émergence et leur évolution. Mots-clés de notre étude, ces notions méritent d'être examinés de près.

Le projet urbain et le renouvellement urbain sont des démarches, adoptées de plus en plus par les villes européennes, pour résorber certaines situations de leur blocage ou de leur déclin. A ce titre, lors de notre analyse théorique, la question de la pertinence de ces nouvelles options par rapport au contexte des villes algériennes ne saurait être éludée.

Dans cette seconde partie, et toujours par rapport à ces deux nouvelles orientations, nous tenterons de trouver des réponses aux questionnements suivants :

- Que nous apprennent les expérimentations réalisées ici ou là dans le cadre de ces deux nouvelles démarches ?
- Dans quelles mesures, celles-ci pourraient s'adapter à la problématique des villes algériennes ?

Successivement dans cette partie, on traitera les points suivants :

- La notion de centralité et la problématique des centres anciens ;
- Le renouvellement urbain comme nouvelle intervention sur les tissus urbains existants ;
- Et enfin, la notion de projet urbain, ses enjeux et ses limites.

CHAPITRE QUATRIEME : LES CENTRES ANCIENS

- Introduction :

L'espace urbain constitue un pôle de développement sans égal pour son milieu environnant. A l'intérieur de cet espace urbain, le centre joue vis-à-vis du reste le même rôle que la ville joue à l'égard de son territoire et d'une manière plus intense encore. Des comparaisons anatomiques banales désignent le centre par rapport à la ville comme étant l'organe le plus important :

- «*Le centre est le cœur de la ville – centre géographique et géométrique.*
- *Le centre est l'âme de la ville – ensemble de lieux historiques et symboliques.*
- *Le centre est le ventre de la ville – lieux de commerce, halles.*
- *Le centre est le cerveau de la ville – centre culturel et créatif.* »¹

Dans le contexte actuel, où se pose de plus en plus la problématique du devenir des centres anciens et leur mode de revitalisation, il est nécessaire de nous interroger sur le concept de centre en abordant successivement :

- l'appréhension de sa signification, son évolution et sa dynamique à travers l'ensemble de ses interrelations avec l'espace urbain,
- l'étude des centralités anciennes et leurs caractéristiques,
- et enfin, la reconnaissance des facteurs de déclin des centres anciens.

1. La notion de centre : conceptualisation et dynamique

1.1. Qu'est-ce qu'un centre ?

Il existe plusieurs définitions de la notion de centre. D'après Le Petit Larousse, il se définit comme étant : «*Le milieu d'un espace quelconque...Point de convergence, de rayonnement de diverses forces...Point principal, essentiel...*». D'autres définitions sont données par l'Encyclopédie Encarta : «*emplacement situé au milieu (d'un espace)... Lieu d'importance (où se regroupent certaines activités)... Point sur lequel se focalise l'attention...*». Pour une ville, le centre représente le «*quartier central où sont*

¹ Claire et Michel DUPLAY ; « *Méthode illustrée de création architecturale* », p. 51.

concentrés les commerces et les principaux lieux d'activités »¹ ou encore celui «...le plus animé ou le plus ancien. »²

Etant le corollaire du centre, la centralité paraît une notion évidente, cependant les définitions qui prétendent à quelque rigueur sont autant d'approches partielles d'une réalité urbaine et sociale complexe, qui nécessite d'être appréhendée sous de multiples facettes.

1.2. Approches intellectuelles de la centralité :

L'espace urbain recouvre plusieurs périmètres en même temps qu'il fait l'objet d'un vaste champ d'intérêts scientifiques, disciplinaires, professionnels et politiques. Face à cette diversité déferlante, tout concept lié à la question urbaine ne peut être abordé d'une façon autonome. De ce fait, il s'impose de se pencher sur les multiples définitions, complémentaires ou concurrentes, dont la notion de "centralité" fait l'objet, pour en donner une illustration mais également une clé de compréhension.

Le mot "centralité" bénéficie d'une connotation large, il est interprété différemment d'une discipline à l'autre. Les urbanistes décrivent la centralité comme étant un phénomène de concentration : « *...supportée par du bâti, des figures urbaines qui ne sont pas nécessairement particulières, elle consiste en une densification, une accélération des fonctions et des réseaux de relations.* »³ Dans cette approche, c'est plutôt l'aspect topologique qui se dégage de la centralité.

Le centre de gravité de l'agglomération, ou le point de convergence des voies principales de communication...possède une vocation évidente de centre urbain. Cependant, pour saisir la notion de centralité, les critères topologiques s'avèrent insuffisants. Les urbanistes introduisent en plus les caractéristiques d'occupation et la position du centre à jouer un rôle intégrateur voire symbolique. On compose alors avec la dimension signalétique du centre, et là encore, c'est surtout la monumentalité des lieux qui est recherchée.

¹ Encyclopédie Encarta 2006.

² Petit Larousse 2006.

³ Claire et Michel DUPLAY ; Op. cit. p. 51.

La définition de la centralité par certains architectes s'appuie plutôt sur l'aspect morphologique. Pour cela, il est adopté le principe que : « *Telle figure urbaine correspond à la sensibilité d'une époque, attire les habitants et l'animation...Il importe, de toute façon, que les caractéristiques morphologiques soient distinctes, différenciant, sans désintégration, le lieu d'une animation particulière et établissent ses limites.* »¹

D'autres architectes optent pour la démarche sensorielle ou pittoresque, c'est le cas de Kevin Lynch, qui « *...a approfondi la connaissance des effets psychologiques des formes et des espaces urbains, surtout sous l'aspect de l'image que l'on s'en fait, et qui permet de se repérer dans la complexité et l'immensité de la ville.* »² Implicitement, c'est une image rémanente, individuelle ou collective, qui recèle l'idée de centralité.

Pour les géographes, la centralité représente l'aptitude d'un lieu à générer des flux d'échanges de marchandises et de services, elle se matérialise comme un point géographique où convergent des foules de consommateurs, de travailleurs et de promeneurs. Beaujeu Garnier décrit le centre comme étant « *...La partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui assure la vie et l'activité. C'est le siège du pouvoir organisateur public et privé, spontané ou réglementé qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie rurale ou urbaine...* »³

En abordant, "les désordres des banlieues", Paul Claval reconnaît « *... face aux migrations quotidiennes des banlieusards et au manque d'équipement, les planificateurs essaient d'insister sur la nécessité de centres urbains véritables, insérés dans le cadre de vie des citoyens et réunissant l'ensemble des fonctions centrales...* »⁴

Chez les géographes, c'est exactement l'aspect fonctionnel qui domine l'approche d'une centralité.

D'après les sociologues, la centralité trouve son sens dans cette appropriation d'un même lieu par une diversité de groupes de la population : groupes d'âge, de classe sociale, de goûts communs, concerné par une forme d'animation différente. Des gens

¹ Claire et Michel DUPLAY ; Op. cit. pp. 51- 52.

² Pierre PINON ; « *Lire et composer l'espace public* », p. 39.

³ Cité par Nadia Kerdoud ; « *Nouvelles centralités, périphéries spontanées ; Cas de Oued Skhoun à Guelma* » ; Thèse de Magistère en urbanisme, p. 30.

⁴ Idem.

regroupés ensemble, consciemment ou inconsciemment, autour d'un point précis pour le plaisir de sociabilité et par le sentiment d'appartenance à une collectivité. L'aspect sentimental est mis en avant, de même que la fonction ludique. L'espace urbain est, dans ce cas, un noyau ludique tant par son ambiance conviviale que par ses potentialités économiques et commerciales.

Rejoignant la démarche de Kevin Lynch, des chercheurs en sciences humaines prônent la nécessité d'intégrer la dimension subjective du sujet (représentation, perception, imaginaire...). A ce titre, M. J. Bertrand précise que « *...le centre attire moins par ce qu'il offre réellement que par ce qu'il signifie. Il n'est ni une donnée figée, ni un espace homogène. Il se modèle à partir d'une image fondée sur l'expérience et la perception, voire l'imaginaire...* »¹

Du point de vue économique, la centralité exprime une certaine mise en relation des différents éléments économiques de la ville : production, consommation et échange. Mais vue, sous un angle politique, la centralité représente le centre politico-institutionnel. C'est le niveau où s'articulent les points forts des appareils de l'Etat, ou tout simplement le lieu où s'exerce le pouvoir. C'est d'ailleurs pour cette raison, que « *la conquête du centre, que symbolisent les manifestations, ...est l'objectif des prises de pouvoir. L'envahissement du centre est l'enjeu des rapports de force des différents pouvoirs :*

- *victoire des affaires privées : les Central Business District aux Etats-Unis ;*
- *Victoire de la bureaucratie : le centre de Moscou. »*²

La centralité a donc des aspects divers, elle est plus la résultante d'un ensemble de lieux que d'une somme de fonctions. La centralité ne se crée pas, elle se fait au fil du temps, tout en changeant de rôle et de valeur.

¹ Cité par Nadia Kerdoud; Op. cit. p. 33.

² Claire et Michel DUPLAY ; Op. cit. p. 52.

1.3. Evolution dans le temps de la centralité :

1.3.1. L'antiquité :

Au début de l'existence de la ville, la manifestation de la centralité est concrétisée par une concentration de pouvoir entre les mains des rois-prêtres. Cette centralité est caractérisée par un aménagement d'espace symbolisant la présence de la divinité ; le temple et le palais de résidence du souverain sont le centre de la vie religieuse, politique et intellectuelle. Le temple est également le centre de la vie matérielle, car sont associés l'entreposage et la redistribution.

Pour la cité Grecque, le centre est fortement marqué par l'agora qui matérialise la fonction de la conscience politique de la communauté. *« À l'origine, lieu de l'Ecclésià ou Assemblée du peuple, l'agora était un endroit vaste et ouvert sur la ville, étroitement lié à la notion de polis. Au début simple esplanade, elle s'entoura progressivement des grands bâtiments administratifs de la cité. L'installation des monuments cultuels n'intervint qu'en second lieu. Puis l'agora perdit peu à peu sa dimension politique pour prendre une fonction plus nettement commerciale. »*¹

1.3.2. Le moyen age :

Du Ve au XVe siècle, la ville européenne redevient le lieu du pouvoir et les capitales se développent. Elle connaît l'émergence d'une nouvelle couche sociale : la bourgeoisie. Les bourgeois, écartés du pouvoir, souhaitent s'impliquer dans la vie politique et ne cessent de disputer le pouvoir aux seigneurs, aux évêques et aux rois. Ils constituent dans la cité certains édifices : les chambres de commerces et de métiers, les halles et l'hôtel de la ville.

Un contexte de féodalité, marqué par une forte hiérarchisation sociale, s'installe. Une nouvelle centralité est alors établie, dont la fonction essentielle devient économique, tout en s'appuyant sur le religieux. Les intérêts de l'église sont préservés voire mieux servis.

Cependant cette centralité conserve une valeur pour l'ensemble de la population, l'hôtel de ville s'accompagne d'une place pour les rassemblements politiques, le lieu de culte

¹ Encyclopédie Encarta 2006.

est un centre de vie communautaire. L'idée de centralité dans la ville médiévale est fondée sur le principe de communauté urbaine : un système hiérarchisé de relations sociales et culturelles dotées d'une certaine cohérence interne, d'une autonomie et d'une solidarité à l'extérieur.

L'autre principe important adopté à cette époque, concerne le transfert, vers les nouvelles parties de la cité, des institutions sociales principales telles que : le marché, l'hôpital, et les lieux de culte. Une décomposition des fonctions sociales les plus importantes est entamée donnant naissance aux centres secondaires ou de quartiers, mais toujours délimités par des remparts.

1.3.3. La période préindustrielle :

Le XVe siècle connaît une amplification de la base économique, apparaît alors un capitalisme urbain avec des formes d'occupations sélectives de l'espace urbain. Les interventions sur le centre se sont manifestées par un renouvellement de la forme et de la fonction dans une optique d'embellissement, exprimée plus par la volonté d'un prince et ou d'un édile, que par les goûts et les besoins de groupes sociaux.

En effet, durant la période de la renaissance (XVe et XVIe siècle) et du baroque (XVIIe et XVIIIe siècle), les villes connaissent les nouveautés dans l'art de la projection urbaine caractérisé par un retour aux sources antiques et une prédominance de l'esthétisme. L'art urbain à cette époque triomphe avec de belles œuvres dans des villes comme Florence, Venise, Parme, et Versailles.

1.3.4. La révolution industrielle :

Le tissu urbain des villes du XIXe siècle est bouleversé par les effets de l'industrialisation qui apporte des typologies urbaines nouvelles. La ville franchit ses remparts, englobe ses faubourgs puis éclate dans la campagne. Les usines, les cités ouvrières, et les taudis naissent et se développent parallèlement à l'essor industriel et l'explosion de la démographie urbaine.

La cité s'étend et grignote les milieux naturels environnants, mettant en exergue une nouvelle organisation de l'espace, constituée de centres et périphéries. Au centre

s'exerce une concurrence grandissante vis-à-vis d'un espace déjà urbanisé. L'accumulation dans les quartiers centraux d'emplois, de commerces et de services conduit au refoulement de la fonction résidentielle vers la banlieue.

Dans toutes les villes concernées par l'industrialisation, des mutations ont lieu :

- Spécialisation fonctionnelle croissante de l'espace urbain, en particulier par accumulation sélective d'activités tertiaires dans la zone centrale.
- Développement spatial du centre par refoulement des fonctions incommodes et reconstruction systématique.

Paris à l'avant-garde sert de modèle, grâce aux grandes percées d'Hausmann¹ qui restructurent les quartiers anciens et organisent les extensions urbaines. Sous l'effet de cette haussmannisation, concentrée sur l'hygiène, la sécurité, l'éclairage et la circulation, l'intervention sur ces noyaux a perpétué la gestation de la centralité.

1.3.5. L'époque moderne :

Jusqu'à l'apparition en 1933 de "la charte d'Athènes"², fondée sur l'hygiénisme et le fonctionnalisme, la ville a fonctionné sur trois composantes multifonctionnelles et indissociables : la rue, la parcelle et la maison. Mais un changement radical de ce système de formes urbaines, opéré par le courant fonctionnaliste, est accéléré grâce à l'essor technologique du début du XX^e siècle : de la voiture, de l'ascenseur, de l'acier et du béton.

Les formes urbaines édifiées par le mouvement moderne sont caractérisées par :

- l'esprit rationnel des conceptions, de sorte qu'en France (Vers 1945), on considère officiellement que l'angle droit est la règle naturelle du plan, il satisfait à la fois l'esprit et l'économie ;
- la pratique du zoning comme moyen de mettre de l'ordre, sans toutefois repenser à fond la structure urbaine héritée du passé. Les fonctions et les

¹ Le baron Georges Haussmann (1809-1891), administrateur et homme politique français, préfet de la Seine sous Napoléon III, remodela entre 1853 et 1869 l'urbanisme de Paris afin de l'adapter aux exigences des temps modernes ; D'après l'Encyclopédie Encarta 2006.

² Texte jetant les bases de l'urbanisme progressiste défini par les quatre fonctions élémentaires : habiter, travailler, se recréer, circuler... Il est élaboré dans le cadre des CIAM, en 1933 ; D'après l'Encyclopédie Encarta 2006. .

typologies urbaines sont séparées engendrant une ville constituée de zones spécialisées : grands ensembles, lotissements de maisons individuelles, zones industrielles, centres commerciaux, d'affaires et administratifs, zones de loisirs...etc.

- la prédominance dans les années cinquante à soixante-dix des grands ensembles composés de barres et de tours banales et monotones, caractérisés par une libération maximale du sol et un éclatement de l'îlot traditionnel. Ce sont de nouvelles périphéries désurbanisées selon Henri Lefebvre, « ...où toute la réalité urbaine perceptible a disparu : rue, place, monuments, espaces de rencontre... »¹

La rue constitue un véritable lieu de centralité. D'après Raymond Ledrut, elle est : «...théâtre spontané, terrain de jeux sans règles précises, d'autant plus intéressant lieu de rencontres et de sollicitations multiples, matérielles, culturelles et spirituelles. »² Cette rue, le mouvement moderne³ l'a condamnée à disparaître, pire encore, elle est devenue une voie de communication hiérarchisée selon le nombre de véhicules qu'elle évacue quotidiennement.

La rue est ainsi absente des conceptions urbaines dites modernes, tout autant que la place. Celle-ci est à son tour transformée : d'un espace identifié ayant du caractère⁴, elle se métamorphose en esplanade amorphe sans limites claires, générant un vide négatif dans ses rapports avec l'environnement.

1.3.6. Les tendances actuelles :

L'expansion urbaine de ces dernières décennies fait appel à de nouveaux modes d'urbanisation. Villes nouvelles, villes satellites, zones périurbaines, zones suburbaines, banlieues...sont créées dans les périphéries des villes transformées en agglomérations,

¹ Cité par Nadia Kerdoud; Op. cit. p. 25.

² Idem.

³ « ...L'alignement des habitations le long des voies de communication doit être interdit... » ; Chartes d'Athènes, art. 27.

⁴ Le caractère est défini comme un : « ensemble des caractéristiques des éléments d'un système qui font que les espaces créés sont appropriables » ; Claire et Michel Duplay ; Op. cit. p. 49.

jusqu'à obtenir des conurbations et des mégalopoles¹. La mobilité facilitée a permis la conquête des nouveaux espaces périurbains. Une véritable révolution urbaine a lieu, bouleversant les villes et leurs territoires : spatialement, économiquement et socialement.

La périurbanisation, caractérisée par un déploiement de l'habitat et un desserrement des activités au niveau des espaces périphériques, a enfanté un polycentrisme sous la forme d'un véritable réseau urbain gravitant autour du centre originel. Désormais, la centralité des noyaux anciens est partagée voire concurrencée. Leur pouvoir d'attraction, de convergence ou de rayonnement se dilue. Au fur et à mesure que la ville s'étend et que la mobilité augmente, son centre-ville tend à la spécialisation de ses fonctions. En effet, cela explique le fait que *« la centralité a des aspects divers qui n'appartiennent à un lieu unique que dans les petites villes denses et unitaires. »*²

Il découle aussi, de l'évolution de la centralité, que les fonctions du centre ont beaucoup changé : certaines fonctions ont disparu alors que des nouvelles se sont installées. Les dynamismes actuels tendent vers un affinage des activités et une animation urbaine de qualité. On parle aujourd'hui de plus en plus de centres d'affaires, au sens large du terme englobant de nombreux domaines : politique, administration, commerce, finances, tourisme urbain, industrie culturelle...

Néanmoins, tous les centres où ce processus de spécialisation s'est déroulé - comme le cas des Central Business District aux Etats-Unis - les mêmes effets ont abouti progressivement à des situations critiques :

- Un dépeuplement ou déclin du nombre d'habitants du fait du recul ou de la disparition de la fonction résidentielle ;
- Une absence de mixité sociale due à une surreprésentation de certaines catégories sociales par rapport à d'autres ;
- Une distorsion croissante entre le lieu de travail et le domicile posant le problème de circulation en heures de pointes ;

¹ « *Mégalopole, vaste région urbanisée regroupant des villes de tailles différentes et entretenant entre elles d'étroites relations, essentiellement économiques et financières, mais également sociales ou culturelles...* » ; Encyclopédie Encarta 2006.

² Claire et Michel DUPLAY ; Op. cit. p. 51.

- La concentration d'une activité intense, sur un espace et un temps limités, fait des centres des zones mortes en dehors des heures de travail.

Ces inconvénients ont amené les responsables de la politique urbaine à mener des négociations avec les milieux d'affaires, à faire prévaloir les objectifs d'intérêts généraux dans leurs interventions urbaines, et à limiter les tendances exclusivement spéculatives des opérateurs.

Par ailleurs, il est à relever, dans les centres-villes contemporains hérités, cette capacité de persister et de s'adapter. Evidemment, « ...*les noyaux anciens ne disparaissent jamais, rongés par le tissu envahissant ou intégrés à sa trame. Ces noyaux résistent en se transformant et restent des centres de vie urbaine intense...* »¹ Malgré toutes les transformations qu'ils subissent à chaque fois dans des contextes différents, ils acquièrent un nouveau rôle et par là une nouvelle centralité.

2. Centres anciens : enjeux et spécificités

Tissus urbains vivants, porteurs de multiples enjeux, les centres et quartiers anciens font ces dernières décennies l'objet d'une attention soutenue, aussi bien par les associations que par les pouvoirs publics, visant à promouvoir des évolutions positives. Arriver à concrétiser un tel objectif, impose cependant d'analyser leurs spécificités et identifier leurs forces et leurs faiblesses.

2.1. Problématique ancien / nouveau :

Le débat autour du devenir des villes anciennes est bien cerné par Gustavo Giovannoni dans son ouvrage, intitulé « *L'urbanisme face aux villes anciennes* », publié en 1931 mais toujours d'actualité. Ce débat concerne l'affrontement entre novateurs et conservateurs, ayant deux conceptions opposées, lorsqu'il s'agit de rénover un centre ancien et de définir les rapports entre contexte ancien et développement nouveau : « ...*d'un côté, les besoins positifs du développement et du mode de vie modernes ; de l'autre, le respect des souvenirs historiques et artistiques et le maintien du cadre général de la ville ancienne...* »²

¹ Henri LEFEBVRE ; Cité par Nadia Kerdoud ; Op. cit. p. 28.

² Gustavo GIOVANNONI ; « *L'urbanisme face aux villes anciennes* », p. 35.

La problématique ancien / nouveau se pose et continue à se poser pour toute action de réhabilitation urbaine. Ces actions qui visent à la fois la sauvegarde d'un objet et son adaptation aux usages modernes et aux normes en vigueur : normes d'aération, d'éclairage, d'ensoleillement et d'hygiène, ainsi qu'aux normes de confort électrique, sanitaire, de chauffage et d'isolation thermique et phonique.

S'agissant d'un tissu ancien, certaines démarches de réhabilitation procèdent d'une adoration aveugle et excessive, qui empêche tout ajout susceptible d'améliorer l'aspect du bâti, ou de modifier la nature du site. C'est le cas où des polémiques ont eu lieu autour de la réalisation de la pyramide du Louvre ou de l'implantation du centre Georges Pompidou au cœur historique de Paris.

La dialectique ancien / nouveau pose différentes questions :

- Qu'est ce qu'il faut conserver et comment ? Muséifier et vouloir à tout prix tout conserver mène à une inertie.
- Comment sauvegarder sans muséifier ?
- Comment intégrer le neuf dans l'ancien ?
- Comment moderniser les tissus anciens en les adaptant aux exigences de la vie moderne sans détruire leur morphologie, leur essence ?

Toutes ces questions posées peuvent trouver réponse comme un moyen terme entre l'ancien et le nouveau grâce à « *...une étude réalisée avec une ampleur de vue suffisante, une connaissance exacte des besoins réels de l'urbanisme et des techniques qu'il a à sa disposition, jointes à un amour sincère de l'art et de la mémoire des villes...* »¹

2.2. Caractéristiques des centres anciens :

Les spécificités propres aux centres quartiers anciens sont résumées par Françoise Choay de la manière suivante : « *la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté*

¹ Gustavo GIOVANNONI ; Op. cit. p. 37

d'autonomie mais dont chacun se trouve par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement de contextualité... »¹

Les tissus urbains anciens constituent de véritables noyaux primitifs. Ils sont les racines profondes sur lesquelles se sont greffées les villes contemporaines. Par leur rapport presque charnel au sous-sol, par le passé qu'ils racontent au fil de leurs rues ou de leurs pierres, ils font partie de cet héritage commun, espace originel qu'il faut savoir respecter, sans pour autant le muséifier ou le figer dans son évolution.

Les facteurs physiques, géographiques, ont souvent guidé leur implantation, sous différentes formes : sites stratégiques, parfois fortifiés ou villes d'échanges en bord de fleuve ou de mer. Chacun d'entre eux est unique, indissociable de sa situation et de son histoire spécifique, prestigieuse ou plus modeste. Ces tissus anciens, constitués depuis longtemps, ont eu jusqu'à la révolution industrielle, voire la deuxième guerre mondiale, une croissance relativement lente, dans une société majoritairement rurale.

La plupart des centres anciens sont caractérisés par une forte densité du bâti, aligné le long des rues et autour des places et monuments. Les terrains généralement de nature juridique privée, s'organisent selon un parcellaire irrégulier et serré, et gardent une grande permanence dans le temps : les relevés cadastraux effectués dès le début du XIXe siècle, en témoignent clairement. Le bâti ne remonte généralement qu'au moyen âge, hormis quelques exemples qui ont intégré des éléments de l'antiquité.

Cependant, les risques que ces centres ou quartiers soient démolis demeurent toujours. L'extrême vétusté, les désordres, ou les menaces de dévitalisation de certains nécessitent une démarche de projet, qui parte de la compréhension de l'existant, pour en tirer le meilleur parti aujourd'hui, au profit de nouveaux usages ou programmes de requalification. Car il ne s'agit pas de préserver leur forme physique pour que ceux-ci soient sauvés ou conservent un sens, mais il faut en même temps leur permettre de perdurer et d'évoluer dans la structure urbaine où ils se trouvent.

¹ Extrait de l'introduction de l'ouvrage de Gustavo Giovannoni ; Op. cit. pp. 9 -10.

3. Centres anciens : crise urbaine et déclin

Cette réflexion d'Henri Lefebvre datant de plus de trente ans, est toujours d'actualité : « ...le phénomène urbain aujourd'hui étonne par son énormité, sa complexité déborde les moyens de la connaissance et les instruments de l'action pratique... »¹ L'expansion des zones urbanisées a donné lieu à la multiplication, à la spécialisation et à la hiérarchisation des pôles. Plus grandes sont devenues les villes actuellement, et plus lisible est en leur sein l'opposition entre le centre et la périphérie. Celle-ci évoque la banlieue en crise, avec ses zones appelées suburbaines ou périurbaines, qui sont étalées, hétérogènes et fragmentées.

On remarque aussi la dévalorisation symbolique des centres anciens. La question de leur survie et de leur revitalisation représente un enjeu important pour plusieurs agglomérations. Cette dévalorisation a un impact sur leur développement ainsi que sur leur valeur foncière et sur les investissements que l'on retrouve dans ces secteurs.

Face à cette situation de crise, la nouvelle problématique posée, souligne l'ampleur du phénomène urbain, sa complexité et la nécessité d'en maîtriser les effets :

- physiques : villes diffuses, déconnexions spatiales, discontinuités, ruptures de la qualité résidentielle...
- économiques : spécialisations fonctionnelles, zonage, consommation irréversible d'espace et de potentiel agricole...
- sociaux : ségrégations résidentielles, replis communautaires, formation durable de poches de pauvreté...
- environnementaux : pollutions et nuisances de différentes natures, destruction et mitage des milieux naturels souvent fragiles...
- et politiques : dispersion et foisonnement des acteurs de la gestion et de la régulation urbaine.

Pour cela un nouveau régime d'urbanisation s'est mis progressivement en place dans beaucoup de pays depuis environ trois décennies. Il se caractérise par un processus favorisant le renouvellement des tissus urbains à leur étalement.

¹ Cité par Nadia Kerdoud; Op. cit. p. 26.

- Conclusion :

Les centres-villes forment un patrimoine urbain. Ils jouent toujours dans les villes un rôle non seulement symbolique, mais aussi social, économique et culturel, comme lieux de mixité, d'échanges et d'animation commerciale et culturelle.

Au cours de leur évolution pendant les siècles derniers, les centres-villes ont affronté de nombreux défis, ce qu'ils continueront de faire. Le rôle du centre-ville comme foyer de la vie de société a constamment été remis en question. Maintes forces économiques et maintes rivalités de l'urbanisation sont venues éroder le dynamisme de ce cœur traditionnel communautaire.

Les centres-villes, nourris par l'épaisseur historique et du contexte affectif des lieux, ont pu garder leur suprématie, car ils sont vécus comme l'espace par excellence de l'urbanité¹. La question de leur vitalité est au cœur des évolutions urbaines modernes et des modes de vie qui leur sont associés...

Ces dernières décennies constituent un tournant dans la politique de revitalisation des centres villes. Les investissements y reprennent, de grandes opérations sont lancées, les initiatives foisonnent partout dans le monde. Les pouvoirs publics locaux donnent l'impulsion, relayés par les opérateurs privés. Les centres villes deviennent ainsi les nouveaux moteurs de la croissance économique.

Ce renouvellement, sensible dans beaucoup de villes des pays développés ou émergents, est l'objet de notre étude dans le chapitre suivant.

¹ « *Urbanité, caractère de mesure humaine et de convivialité conservé ou donné à une ville* » ; Petit Larousse 2006.

CHAPITRE CINQUIEME : DES INTERVENTIONS SUR LES TISSUS URBAINS EXISTANTS "CLASSIQUES" AU RENOUVELLEMENT URBAIN

- Introduction :

Le renouvellement urbain semble être devenu une doctrine officielle dans le champ de l'urbanisme. Ce concept est désormais utilisé pour désigner des actions d'urbanisme qui concernent une grande diversité de situations en ville. Leur dénominateur commun réside dans l'idée qu'il faut intervenir sur la ville existante, "fabriquer la ville sur la ville", pour en récupérer les parties les plus délaissées, les plus obsolètes, afin d'y développer des réalisations capables de leur redonner un sens. Il s'agit de rompre avec une pratique antérieure ancienne favorisant l'étalement urbain. En d'autres termes, il s'agit de rompre avec cet "urbanisme de fondation" en faveur d'un "urbanisme de sédimentation".

Traitant de cette notion de "renouvellement urbain", ce chapitre sera structuré autour des principaux titres ci-après :

- Les interventions sur les tissus urbains existants "classiques" : définitions, enjeux et limites ;
- L'expérience française : évolution des méthodes et des outils ;
- Le renouvellement urbain : comme nouveau phénomène visant à un développement durable de l'urbain ;
- Le cas de l'Algérie : problématique des tissus urbains existants et les contraintes entravant le traitement de ces tissus.

1. Les interventions "classiques" : définitions, enjeux et limites.

Le ralentissement de la croissance urbaine, dans les pays industrialisés de longue date, les a fait conduire à l'obligation de considérer le cadre bâti comme une situation de fait, dans laquelle des tissus urbains préexistants doivent être traités. Pour atteindre de tels objectifs, il est mené différentes interventions, qui au courant de l'histoire ont évolué. D'ailleurs, celles-ci continuent toujours à évoluer du fait de la permanence des mutations urbaines et de l'émergence de nouvelles exigences.

1.1. Eléments de définition :

Selon le dictionnaire "Le Robert", la réhabilitation signifie : « ... *le fait de restituer ou de regagner l'estime, la considération perdues. Réhabilitation d'une personne compromise...Réhabilitation d'un auteur tombé dans l'oubli...Réhabilitation d'un quartier, d'immeubles vétustes, leur remise en état d'habitation* ».

La réhabilitation donc, ne se limite pas exclusivement à la conservation, mais peut introduire la transformation de l'existant tout en vérifiant les potentialités qui peuvent être valorisées pour satisfaire les aspects fonctionnel et social, et aussi les qualités de l'espace architectural, et leur rapport avec l'environnement. La réhabilitation étant en fait, 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.

Le terme de réhabilitation s'emploie aussi bien pour les modifications légères (édifice architectural) que pour des actions lourdes (à l'échelle de l'urbain : îlot ou quartier). Il n'exclut pas l'adjonction d'une partie neuve. Cependant, la fonction principale est maintenue, avec éventuellement une actualisation du programme et un changement même modeste de l'usage, compte tenu de l'évolution du contexte et du contenu.

Le même dictionnaire suscite en 1966 les premières applications du mot réhabilitation au cadre bâti. Quand les contestations contre les rénovations urbaines se développent en France, à l'initiative des associations d'habitants. Ces mouvements à l'instar de ceux apparus en Italie ou', depuis quelques années déjà, des groupes d'architectes réagissent contre les destructions massives des centres urbains effectués après-guerre, au nom de la mémoire et de la continuité urbaine.

Depuis le champ d'action de la réhabilitation a évolué. Après avoir été celui des centres historiques, puis des grands ensembles, il est devenu celui des faubourgs, des équipements des années 1960 et 1970, des friches industrielles...et même celui du patrimoine immobilier ordinaire ou dont la valeur ne fait pas l'unanimité.

D'après, Pascale Joffroy dans son ouvrage intitulé "La réhabilitation des bâtiments", un nouveau seuil est abordé : « ...après le temps de l'accumulation urbaine, voici venir

*l'ère de la transformation : celle de l'héritage qu'il faut gérer, de la réalité qu'il faut accepter ...il faut admettre aujourd'hui l'impureté et l'hétérogénéité de nos acquis, issus à la fois de la ville historique et de la ville moderne. Apprendre à réparer et à valoriser le paysage urbain constitué devient un thème majeur».*¹

1.2. Autres types d'interventions :

Les interventions sur les tissus urbains existants regroupent différentes approches dont il est utile, pour dissiper les confusions, d'éclaircir les terminologies. Il va de soi que la réalité est rarement réductible à ces dernières, car souvent, plusieurs schémas d'intervention se superposent. Des définitions des notions voisines, à celle de la réhabilitation, sont précisées comme suit :

1.2.1. La restauration :

C'est la sauvegarde ou la réfection de tout ou partie, d'édifices architecturaux ou d'ensembles monumentaux, de quartiers ou centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagés par le temps et par l'homme, en vertu de leur valeurs patrimoniale, esthétique ou artistique, au sens culturel du terme. La restauration peut concerner des actions ou projets de réfection, de consolidation ou de conservation. Elle se caractérise par la recherche du statut quo : toute modification de l'état originel est proscrite, à moins d'être clairement lisible et facilement réversible.

Il faut considérer la restauration comme dans l'article 09 de la charte de Venise (1964), « *...une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques. Elle s'arrête là où commence l'hypothèse sur le plan des reconstitutions conjecturales, tout travail de complément reconnu indispensable pour raisons esthétiques et techniques relève de la composition architecturale et portera la marque de notre temps. La restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument* ».

¹ Pascale JOFFROY ; « *La réhabilitation des bâtiments* », p. 14.

Le projet de restauration doit s'appuyer sur les principes suivants : l'intervention minimale, la réversibilité, la compatibilité physico-chimique, la "distinguabilité", l'authenticité et l'actualité expressive. Ce dernier principe vise à restituer à l'œuvre sa solidité, et la résistance de sa structure, l'esthétique de sa matière, toujours identique à elle-même et apte à perpétuer sa fonction de stimulant de l'intellect et du sentiment de celui qui jouit, aujourd'hui et dans le futur.

La restauration et la réhabilitation se distinguent par leur rapport à la continuité et au changement. L'une est dévolue au maintien de la forme bâtie, sans égard particulier pour l'évolution éventuelle de son programme ; l'autre transforme un bâtiment ou un quartier pour en actualiser à la fois le contenu et le contenant. Cette modification d'un lieu existant impose des arbitrages entre les exigences patrimoniales, sociales et économiques, qui nécessitent la médiation d'une intervention qui respecte les référents culturels.

1.2.2. La rénovation :

C'est 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. Elle présente en outre l'avantage de soustraire à un habitat vétuste les familles qui y dépérissent physiquement ou moralement. L'action de rénovation peut aller jusqu'à la démolition et à la reconstruction des bâtiments sur la base d'emprises modifiées et s'accompagner du déplacement et de l'élargissement des voies publiques.

Les conséquences immédiates de cette définition sont les suivantes : la reconquête des quartiers centraux n'est pas une œuvre de destruction, mais d'assainissement et de sauvegarde. Les bâtiments disgracieux ou en ruines doivent disparaître ; mais les immeubles ou groupes d'immeubles qui sont de bons témoins du passé de la cité seront conservés et mis en valeur. La rénovation urbaine va donc, en définitive, régénérer le centre de la ville en ménageant selon un plan d'ensemble les espaces libres et les jardins, les lieux d'activité, de résidence et de loisir.

Il s'agit d'une opération très coûteuse et posant de graves problèmes sociaux. Dans la mesure en effet où l'on opère dans des secteurs déjà construits et souvent situés au

cœur des agglomérations, le prix du terrain à traiter est particulièrement élevé. Il faut y ajouter la valeur des bâtiments, le coût de leur démolition éventuelle ou de leur remise en état, et le coût du relogement ou de l'indemnisation des anciens habitants.

Une fois l'opération de rénovation terminée, le coût des appartements neufs ou remis en état est très élevé. Leur prix de vente ou de location les met hors de portée des anciens habitants. De ce fait, l'occupation des quartiers rénovés change de caractère engendrant un certain effet de ségrégation sociale, en plus de la disparition corrélative de l'animation commerciale ou artisanale qui contribuait à donner leur cachet aux quartiers anciens.

Compte tenu des diverses répercussions négatives sur le plan socioéconomique, la rénovation est de moins en moins suivie, et l'on s'est orienté dès la fin des années 1960, vers une forme d'intervention plus légère, applicable à tous les tissus anciens, même dépourvus d'intérêt historique ou artistique : la réhabilitation (décrite ci-dessus).

1.2.3. La restructuration :

C'est une opération, généralement lourde et coûteuse, qui consiste en la réorganisation, d'un bâtiment ou d'un tissu urbain par la modification de ses éléments structurants. La restructuration vise à une transformation plus ou moins radicale du rôle et des caractères du cadre bâti existant étudié. Elle fait intervenir le changement par une vision nouvelle de l'aménagement ou développement urbain à travers la modification des parties les plus hétérogènes, déstructurées et dégradées.

1.2.4. La reconversion :

C'est le changement de fonction d'un bâtiment pour éviter sa désaffectation. La reconversion vise à conformer ce bâtiment à des usages qui se sont modifiés ou à des occupants qui ont changé. La reconversion donc, fait évoluer le bâtiment vers des destins variés. Au sujet de ces réutilisations "ancestralement" pratiquées et au potentiel architectural démontré, Auguste Perret disait que « *la destination et la fonction des édifices sont les conditions passagères de l'architecture* ».

1.2.5. L'amélioration :

C'est la réparation technique et l'installation des éléments de confort nécessaires à l'usage actuel d'un bâtiment. Pour un quartier ou une cité d'habitat, l'amélioration urbaine signifie aussi bien, son équipement en réseaux de viabilité (assainissement des eaux usées, drainage des eaux pluviales, alimentation en eau potable, voirie, éclairage public...), que sa dotation en mobilier urbain nécessaire.

1.3. Enjeux et limites :

Les critères qui entrent en jeu dans la réhabilitation sont multiples. Ils peuvent être subjectifs et suggérés ainsi : la localisation pour les habitants, la mémoire pour les historiens, la qualité d'élaboration pour les architectes, l'image du quartier pour les associations. La décision de réhabiliter peut être basée sur des critères économiques, patrimoniaux ou sociaux.

Toutefois, les enjeux techniques et économiques tiennent compte des paramètres suivants :

- la valeur patrimoniale et immobilière d'un bâtiment (comprenant l'ancienneté, la rareté et la beauté), ou son appartenance à un ensemble dont la cohérence doit être conservée ;
- la surface occupée, comparée aux droits à construire en cas de démolition-reconstruction, ainsi que les servitudes d'éclairage et de prospect.
- l'adéquation de sa typologie (épaisseur construite, trame de structure, éclairage) à l'évolution envisagée pour son occupation, et l'ampleur des travaux à engager pour l'atteindre ;
- la présence des occupants et l'incidence sur leur vie quotidienne des scénarios de réhabilitation ou de reconstruction envisagés ;
- la possibilité ou non d'interrompre l'activité du bâtiment ;
- la comparaison entre coût global (travaux, accompagnement social éventuel et coût d'entretien ou d'exploitation après travaux) entre la réhabilitation de l'édifice et sa démolition- reconstruction.

Ces paramètres sont analysés lors du diagnostic, suite auquel il sera décidé avec motivation le choix du mode d'intervention approprié.

Néanmoins, en concluant sur ces interventions dites "classiques", on peut dire que la réhabilitation à son tour a montré ses propres limites. Depuis, on est progressivement passé à des actions plus globales et plus profondes, celles inhérentes au renouvellement urbain. Quant à la question, « *qu'est-ce qui différencie ces situations de renouvellement urbain inéluctable des autres cas d'intervention – majoritaires en nombre comme en capitaux mobilisés – sur le tissu existant ? Ce pourrait être la taille ou la complexité* ». ¹

De toute façon, le degré de complexité est incontournable. Car la plupart des opérations sur le parc existant sont de simples opérations de modernisation, alors que toute action de renouvellement urbain vise « *une augmentation de l'intensité urbaine, avec plus d'activité, plus de fréquentation, plus de diversité, une meilleure gestion, et partant plus de valeur urbaine* ». ²

En plus les enjeux du renouvellement urbain - comme abordés ultérieurement - sont plus importants et interviennent à des échelles territoriales multiples et plus larges.

2. l'expérience française : évolution des méthodes et des outils

En cinquante ans d'histoire, le travail sur la transformation des quartiers anciens est en effet devenu, en France, un élément fondamental des politiques urbaines, en même temps qu'un champ notable d'innovation institutionnelle.

2.1. L'après-guerre, démolition – reconstruction :

Au sortir de la seconde guerre mondiale, l'habitat en France est très dégradé : les immeubles sont vétustes à 80 % et leur moyenne d'âge supérieure à 100 ans. Sous la double pression de l'accroissement démographique et de l'exode rural, la crise de logements s'amplifie dans les villes, où surtout la population ouvrière est mal logée. La pensée dominante alors, prône la démolition de l'habitat insalubre, selon l'idéal hygiéniste poursuivi depuis la révolution française, et accentué au XIXe siècle.

¹ Olivier PIRON ; « *Les méthodes du renouvellement urbain ; Approche systémique* » ; In *Mégalopole* n°22 et dernier, 2001, p. 71.

² Idem.

En 1958, les pouvoirs publics adoptent la stratégie de la "table rase", inspirée de la pensée des urbanistes du mouvement moderne et entérinée par la procédure de "Rénovation Urbaine". Le principe juridique est simple : expropriation, démolition, reconstruction et revente. Environ 300 opérations de "Rénovation Urbaine" seront engagées dans les années qui suivent, entraînant la disparition de 120 000 logements et la construction de 190 000 autres. Les populations déplacées des cœurs des villes et relogées en périphérie, perdent un environnement qui assurait depuis des générations la mixité du tissu social et économique des centres urbains.

2.2. De la sauvegarde à la réhabilitation :

La loi Malraux, en 1962, marque un virage important dans cette évolution. En créant les "Secteurs Sauvegardés" et les "Périmètres de Restauration Immobilière" (PRI), outils alternatifs à la "Rénovation Urbaine", la loi reconnaît pour la première fois la valeur architecturale et urbaine des quartiers anciens. Elle va permettre de sauver le patrimoine de certains centres-villes historiques, grâce notamment aux "Opérations Groupées de Restauration Immobilière", dans lesquelles des propriétaires regroupés en associations syndicales bénéficient de subventions publiques pour l'engagement de travaux de restauration de leurs immeubles.

Mais ces opérations de grande ampleur sont coûteuses, peu nombreuses et sont liées à une déclaration d'utilité publique. Le mode d'action prédominant reste celui de l'expropriation : après travaux, les immeubles restaurés sont revendus par l'intermédiaire de sociétés d'économie mixte (SEM) concessionnaires. En 1970, la loi sur la "Résorption de l'Habitat Insalubre" (RHI), réformant la loi précédente sur les "bidonvilles", relève toujours du même esprit : elle sera utilisée comme à la manière de la "Rénovation Urbaine", avec, pour l'essentiel, les mêmes aspects hygiénistes et des problèmes sociaux semblables.

L'idée qu'il faut "faire la ville sur la ville", autrement dit améliorer les quartiers anciens plutôt que rebâtir sur les ruines du passé, n'a pas toujours en effet fait consensus en France. C'est seulement après 1970 qu'un réel changement d'orientation est opéré en faveur de l'habitat ancien. La création de "l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat" (ANAH), en 1971, va aider les propriétaires privés à réhabiliter leur

patrimoine. Il est à noter qu'à l'époque, les démolitions et les expulsions font l'objet de critiques de plus en plus vives. Sous la pression de militants regroupés dans le mouvement "Propagande et Action contre les Taudis" (PACT), des associations de défense des quartiers anciens voient le jour dans différentes villes du pays. Elles mobilisent les habitants, sensibilisent les élus locaux et dénoncent les traumatismes provoqués par les nouvelles constructions, en rupture totale avec le contexte dans lequel elles s'insèrent.

La procédure de "Rénovation Urbaine" fait l'objet d'une triple critique, économique, sociale et culturelle. Ses détracteurs soulignent le coût considérable des opérations, les difficultés de maîtrise du foncier, ainsi que les problèmes induits par le relogement massif des populations en banlieue (problèmes de transports, d'équipements, de cohésion urbaine et sociale...). Par ailleurs, la destruction du tissu urbain aux abords des monuments historiques provoque des réactions négatives de la part des défenseurs du patrimoine. C'est ainsi qu'un mouvement d'opinion se dessine et aboutira après 1975, à un ensemble de textes de lois favorables à la réhabilitation de l'habitat existant.

2.3. Une politique pour l'habitat ancien :

La création des OPAH concrétise cette nouvelle politique, qui se veut plus attentive à la dimension humaine, et plus incitative qu'autoritaire. La "Rénovation Urbaine" est stoppée, l'Etat cède le pas aux villes dans le pilotage des opérations, et la prise en compte des attentes des habitants devient un enjeu majeur de l'intervention publique. Il ne s'agit plus d'imposer et d'exproprier, mais de favoriser les actions d'amélioration à l'initiative des propriétaires privés, qui deviennent les moteurs de la nouvelle politique.

Grâce à tout un ensemble de moyens humains et financiers, l'OPAH vise à promouvoir une démarche globale à l'échelle d'un quartier : on insiste sur l'importance des études préalables, sur le projet plus que sur les procédures, ainsi que sur le suivi animation des opérations. Les professionnels des associations PACT-ARIM sont les chefs de projet, assurant une triple fonction : de conseil aux élus locaux, de soutien des acteurs privés de la réhabilitation (aide aux propriétaires, commerçants, acteurs économiques

des quartiers, pour les démarches administratives et techniques...) et enfin d'accompagnement social des habitants.

Le "Fonds d'Aménagement Urbain" (FAU), créé pour aider les villes, encourage cette dynamique, en autorisant la prise en compte simultanée des aspects fonciers, sociaux et urbains de la réhabilitation. La réforme du financement du logement, en 1977, va également contribuer à encourager le développement du marché de la réhabilitation, en combinant deux types d'incitations financières - les "aides à la pierre" (prêts et subventions pour les propriétaires qui construisent ou réhabilitent) et les "aides à la personne" (aides octroyées aux locataires à faibles ressources).

Les collectivités locales, en France, se sont appuyées de manière déterminante sur ce système d'aides au logement et sur la démarche d'OPAH pour encourager la réhabilitation du patrimoine privé. En vingt ans (1977 / 1997), plus de 3000 OPAH ont été créées dans le pays, dont près de 700 sont encore vivantes aujourd'hui. Autant d'opérations qui, par leur importance (plus de 600 000 logements concernés), ont changé le visage des centres des villes françaises.

La réhabilitation est ainsi devenue le premier poste du BTP en France. Les entreprises réalisent dans l'amélioration des logements un chiffre d'affaires supérieur à celui de la construction neuve, avec un impact réel en termes d'emplois : le secteur de la réhabilitation, qui repose essentiellement sur les petites entreprises, fait vivre un tissu artisanal diversifié et réparti sur l'ensemble du territoire.

2.4. Politique de la ville et renouvellement urbain :

Peu à peu, la démarche de "Développement Social Urbain" (DSU) va s'élargir, aussi bien en termes de territoires que de problématiques, jusqu'à donner naissance à ce qu'il est convenu d'appeler en France la "Politique de la Ville". Officialisée en 1990 avec la nomination au gouvernement d'un Ministre de la Ville, cette politique s'applique aujourd'hui à plus de 1300 quartiers, dans le cadre de différents contrats passés entre l'Etat et les collectivités locales : "Contrats de Ville" (CV) et "Grands Projets de Ville" (GPV). Elle concerne environ 6 millions d'habitants, dans 300 villes ou agglomérations, représentant 750 communes signataires.

L'objectif de ces opérations est de lutter contre l'exclusion de certaines populations dans la ville : c'est au nom de la solidarité nationale et du refus de la ségrégation urbaine que la puissance publique intervient. Tous les aspects contribuant à la qualité de la vie sont abordés dans ces contrats : gestion et entretien des immeubles, aménagement des espaces publics, amélioration de l'équipement commercial, accès à l'emploi, prévention de la délinquance, lutte contre l'échec scolaire...

Enfin, adoptée en 2000, la loi "Solidarité et Renouvellement Urbain" (SRU) a pour objectifs de renouveler la politique urbaine en alliant les questions d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, à l'échelle de l'agglomération, de garantir un meilleur respect de la mixité sociale et engager la revitalisation des quartiers qui en ont besoin, au service d'un développement durable et solidaire des territoires.

La notion de "réhabilitation" s'est ainsi notablement élargie, en France, au cours des dernières décennies, pour inclure bien d'autres éléments que la seule amélioration du confort des logements. En conjuguant un travail urbanistique et des actions de développement social, économique et culturel, les opérations actuelles mettent l'accent sur l'insertion urbaine des quartiers en difficulté et sur la mixité sociale dans l'habitat. Ces opérations sont pratiquées dans le cadre de projets globaux dits de "renouvellement urbain".

3. LE RENOUVELLEMENT URBAIN : pour un développement durable de l'urbain

Comme déjà énoncé, l'urbanisation est en voie d'achèvement en occident et de nombreux pays du reste du monde. La production extensive semble révolue. L'amélioration du cadre bâti existant, l'évolution des pratiques à l'intérieur de ce cadre et la redéfinition des aires dégradées, devient un domaine d'investigation principal qui mobilise tous les acteurs, qui dans la ville, ont une quelconque légitimité à s'exprimer.

Ces préoccupations s'appuient sur le développement de valeurs culturelles nouvelles telles que la référence à l'histoire, l'émergence des exigences concernant le développement durable de l'environnement bâti et la revitalisation des tissus urbains

existants. Une importance grandissante accordée au cadre de vie entraîne une demande de qualité plus forte, en même temps les difficultés sociales et urbaines remettent en cause les acquis urbains cumulés et revendiquent une approche nouvelle du cadre bâti dévalorisé et ce par le biais du "renouvellement urbain".

Que se cache-t-il derrière ce renouvellement urbain ? Quels sont les éléments de qualification qui permettent d'identifier ce type d'opération ? Pour répondre à ces questions, il paraît indispensable de s'attarder sur la signification de cette notion et ses origines.

3.1. Définitions et origines de la notion :

Si on ne réduit pas la notion à ses dimensions technique et économique, le "renouvellement urbain" paraît un phénomène multimillénaire. Les villes se sont reconstruites sur elles-mêmes et se sont renouvelées au cours de l'histoire quels que soient la pratique ou les modes opérés. Ainsi, on peut dire qu'on a déjà fait du "renouvellement urbain" sous d'autres dénominations : la reconstruction, la restauration, la rénovation, la restructuration, la réhabilitation, la requalification, la régénération, ou même récemment la "gentrification"¹.

Un coup d'œil sur cette notion de "gentrification" montre que la première apparition de ce mot date des années soixante à propos de la capitale anglaise. Terme anglo-saxon, il est défini par Philippe Gerber² comme étant avant tout un processus de revitalisation éco-sociologique des centres anciens de villes qui s'effectue essentiellement par une (ré) occupation des classes moyennes et aisées au détriment des ouvriers employés ; mais il se manifeste également – en parallèle – par une restructuration des fonctions économiques et commerciales.

¹ Le mot lui-même a été créé, par référence métaphorique à la gentry (petite noblesse anglaise non titrée), par la sociologue anglaise Ruth Glass dans son analyse des transformations sociales de Londres, sur lesquelles elle a mené d'importantes enquêtes dans le début des années 1960.

² Chercheur (Laboratoire Image et Ville, CNRS, Strasbourg), Philippe Gerber a soutenu le 1^{er} Décembre 2000 à l'Université de Strasbourg I sa thèse de doctorat en géographie humaine, sous l'intitulé « *Gentrification et confort post-moderne ; Eléments émergents de nouvelles centralités ; L'exemple de Strasbourg* ».

Il existe donc des appellations extrêmement diversifiées. Derrière ces appellations, il y a un fait constant dans l'histoire : "la ville change". Ce changement, s'opère soit violemment (à cause des guerres, des catastrophes naturelles ou technologiques,...), soit de manière diffuse sous l'effet de processus économiques (déindustrialisation, déclin portuaire, désaffectation de certaines activités, ...). D'où apparaît l'intérêt de s'interroger sur ce phénomène.

La Commission Méditerranéenne du Développement Durable (CMDD) retient plutôt le concept de "régénération urbaine"¹, et en fait une distinction intéressante. « *D'une manière générale, il peut y avoir trois motivations pour la régénération urbaine :*

- *La régénération imposée après une longue période d'abandon d'une zone urbaine (ex. London Docklands) ou suite à une grave dégradation des conditions de vie dans un quartier ;*
- *La régénération opportuniste lorsque les bailleurs de fonds publiques et privés cherchent le terrain adéquat pour un grand projet (ex. Barcelone, Athènes) ;*
- *La régénération préventive ou prospective dans les zones où le tissu social et économique s'est détérioré (ex. Istanbul, Alep, Alexandrie). »²*

"Renouvellement urbain" ou "régénération urbaine" retient différentes significations selon le niveau de développement du pays auquel appartient une ville. Dans les pays les plus développés, il s'agit surtout de favoriser un "retour à la ville", de revitaliser ou de reconquérir son centre, de relancer ses activités dans un contexte de sévère concurrence internationale et d'agir très largement sur le plan qualitatif d'une "croissance intelligente" : en faveur de l'économie des territoires. Dans les pays émergents, et pour des raisons diverses, la priorité est souvent accordée à des nécessités quantitatives.

Ce phénomène s'est d'abord formalisé aux Etats-Unis à partir des années soixante, lorsque la délocalisation des activités maritimes a conduit au délaissement de vastes

¹ "Régénération urbaine" est le titre d'un ouvrage paru en 1999 écrit par Claude Chaline géographe et professeur à l'Université Paris XII. Cet auteur participe aux travaux de la CMDD dans le cadre du PAM (Plan d'Action pour la Méditerranée).

² CMDD ; « *Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la Région Méditerranéenne* », p. 8.

espaces, devenus friches portuaires. Ces vides urbains ont été réaffectés, à l'initiative des municipalités, à des activités tertiaires créant ainsi de nouvelles centralités, comme à Boston, Baltimore, et New Orléans. Pour les expériences européennes, illustrées magistralement par le cas des London Docklands, à partir des années quatre-vingt, puis de Barcelone, le renouvellement urbain a consisté à reconverter totalement des espaces délaissés, mais en y reconstruisant de véritables "morceaux de ville" multifonctionnels.

La notion de "renouvellement urbain" a donc plusieurs origines. En France, encore ce terme était en relation avec l'expérience de l'agglomération de Lille, à partir de laquelle a été inventée l'expression de "ville renouvelée". Cette expression est apparue intéressante car elle était en opposition avec celle de "rénovation urbaine". La rénovation a été en France associée à une image négative, qui est celle de la déportation de la population en périphérie et de la démolition. Elle ne correspond pas à la notion de réhabilitation qui se restreint au problème du logement et à la notion de "restructuration urbaine" exclusivement relative aux éléments spatiaux et physiques de l'approche. Elle s'oppose également à la notion d' "étalement urbain".

Le "renouvellement urbain", est une notion qui est née chez les professionnels de l'aménagement. Son appropriation par les élus et les politiques s'est réalisée à l'occasion de la loi SRU. Là, il faut souligner la profonde rupture avec cette loi par rapport à ce qui s'était passé avant, et qui était issu quelque part de la charte d'Athènes. La loi SRU en s'opposant à l'étalement urbain se fixe des objectifs, comme le développement durable et le renouvellement urbain.

Pour définir les contours de cette notion, on peut dire que le "renouvellement urbain" est « *conçu comme pouvant intégrer plusieurs dimensions thématiques (le social, l'économique et l'urbain) et recouvrant plusieurs échelles territoriales...du quartier – lieu d'identification du problème – à l'agglomération – lieu supposé de résolution du problème.* »¹ Il ne définit pas une échelle territoriale en tant que telle mais permet d'ouvrir un champ qui implique une imbrication de différentes échelles territoriales.

¹ Sylvie HARBURGER ; Caisse des Dépôts et Consignations ; Participation au séminaire GRIDAUH-GRALÉ : « *Le renouvellement urbain : approche interdisciplinaire* » du 26 mars 2002, p. 7.

D'une façon succincte, « ...Il s'agit d'un phénomène global, comme en témoigne l'expression américaine voisine d'urban renewal. Il est parfois défini comme une nécessité d'action, sur des secteurs urbains qui réclament des actions coordonnées, par suite d'évolutions urbaines suscitant des inquiétudes à un titre ou un autre, et réclamant des actions en retour des pouvoirs publics... ».¹

3.2. Les causes du renouvellement urbain :

Actuellement, le cadre bâti dévalorisé ou obsolète se présente sous deux formes :

- celle qui touche un patrimoine affaibli par les carences de sa conception d'origine ou les dégradations intervenues, d'une part ;
- et celle qui concerne les formes bâties rendues caduques par des modes de vie ou des types d'occupants qui ont changé, d'autre part.

Toute perte d'usage est perte de valeur. Ayant des répercussions multiples, ce phénomène d'obsolescence et de dévalorisation, concerne d'abord les propriétaires ou locataires qui voient leur logement perdre de ses qualités, pour des raisons liées au bâtiment comme à son environnement, les industriels ou commerçants qui doivent cesser leur activité, et les salariés dont l'emploi est menacé sauf au prix d'une relocalisation incertaine tant pour l'entreprise que pour eux.

Ces dévalorisations, avec les risques de dynamiques négatives tant pour les personnes que pour les biens concernés, débouchent sur un dysfonctionnement global du quartier concerné. Cette situation implique des actions de rupture afin de stopper, voire d'inverser le phénomène de dévalorisation. Ce processus de la perte de valeur puis de redressement organisé, est appelé "phénomène de renouvellement urbain".

Les interventions de renouvellement urbain empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, c'est pour changer la vie des habitants.

¹ Olivier PIRON, op. cit. p. 67.

En résumé, la volonté de donner du sens à la notion de "renouvellement urbain" nécessite l'évolution des modes d'intervention sur la ville. Il s'agit moins d'envisager la fabrication ou la démolition des objets urbains comme des objectifs "en soi" mais plutôt de mettre cette production au service de priorités qui intègrent à la fois le fonctionnement urbain, le développement économique, l'anticipation et la correction des dérapages sociaux.

3.3. Les enjeux du renouvellement urbain :

La problématique du renouvellement urbain est tout entière dans la conjonction de trois enjeux sur un même territoire urbain : la cohésion sociale et territoriale, le développement social et économique, le développement durable. Elle se retrouve dans les modes d'implication des acteurs dont la mobilisation doit s'opérer en utilisant prioritairement les outils disponibles : juridiques, d'aménagement, de gestion urbaine, et en intégrant les conséquences de toute action dans ces trois champs.

3.3.1. Cohésion sociale et territoriale :

L'enjeu de la cohésion sociale et territoriale suppose des attitudes d'anticipation, de réparation, d'intervention lourde destinée à la reconstitution de tissus urbains, mais aussi la mise en place des conditions d'un accès optimum aux services urbains.

3.3.2. Développement social et économique :

L'enjeu du développement social et économique suppose de débloquent les situations pour organiser la mutabilité des espaces, de créer des opportunités foncières, d'instaurer des mécanismes de marché tout en conciliant le droit au logement et le droit à la ville dans la perspective de mobiliser les ressources du droit commun.

3.3.3. Développement durable :

L'enjeu du développement durable suppose une recherche de l'efficacité économique en intégrant la concurrence entre les territoires mais en prenant en compte correctement les impacts (coûts, économies, plus-values) externes, sociaux et environnementaux, une recherche de l'équité sociale, la lutte contre l'exclusion sociale et la pauvreté, le développement des services, l'adoption d'une attitude raisonnée dans

le domaine de l'environnement (urbain et social) en veillant à le préserver de dommages graves et irréversibles.

Le rapport entre le développement durable et le renouvellement urbain est examiné d'une manière plus détaillée ci-après.

3.4. Le développement durable et le renouvellement urbain :

Phénomènes concomitants, le "renouvellement urbain" et le "développement durable"¹ apparaissent comme deux objectifs incontournables pour l'avenir des villes. Pour prouver le lien entre l'un et l'autre, c'est à la question suivante qu'on tentera de répondre : En quoi le renouvellement urbain contribue-t-il au développement durable ?

Le constat dressé actuellement est que les tendances urbaines ne sont guère favorables au développement durable : dilatation et fragmentation des villes, urbanisation et mitage des espaces naturels, développement urbain "voiturogène", générateur de pollutions et de consommations d'énergie, logiques d'exclusions urbaines et sociales...etc. Résultat : l'étalement urbain... est préoccupant à l'échelle mondiale.

Dans les pays du Nord, la période récente montre que la croissance urbaine a ralenti : son moteur démographique s'est tari (plus d'exode rural, taux de fécondité amorti, etc.), tandis que son moteur économique maintient son régime (les périphéries urbaines ont déjà largement accueilli les entreprises et les surfaces commerciales mais la tendance se poursuit). La densité (décroissante) et la mobilité (croissante) sont liées. Les deux tendances contribuent à l'usage croissant de l'automobile et à la poursuite de l'étalement urbain.

¹ « En 1983, l'Assemblée générale des Nations unies décide d'instituer une Commission mondiale sur l'environnement et le développement (appelée Commission Brundtland, du nom de sa présidente Madame Gro Harlem Brundtland) chargée de trouver une solution au problème de la satisfaction des besoins primaires d'une population mondiale en accroissement constant... En 1987, cette commission rend un rapport intitulé "Notre avenir à tous", plus connu sous l'appellation de "rapport Brundtland", qui fournit une définition du développement durable : "un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs". » ; D'après l'Encyclopédie Encarta 2006.

Par ailleurs, le développement durable n'est pas seulement l'intégration des dimensions économique, environnementale et sociale, comme on tend souvent à le résumer. Il implique surtout le regard du temps long et la préservation des ressources rares pour les générations à venir. Ainsi, le développement durable réintroduit le long terme de manière constructive. Il consiste aussi à appliquer de manière plus scrupuleuse le principe de précaution et à s'interroger sur les risques potentiels que peuvent causer les décisions à prendre.

Les expériences qui se qualifient de développement urbain durable sont rares. Le développement urbain durable ne sera possible que quand les villes feront :

- densifier leur tissu urbain, et raréfier les extensions urbaines,
- réduire la part modale de l'automobile et diminuer ses nuisances ;
- diminuer les consommations d'énergie dues à l'activité urbaine.

On préconise, dans ce cadre, de maximiser non seulement, la réutilisation de l'existant et l'intensification de son usage plutôt que les constructions neuves, mais aussi le fonctionnement plutôt que l'investissement : les horaires d'ouverture, le personnel, la qualité, le confort, la sécurité, le multi-usage, ...etc., peuvent accroître l'usage de l'urbain existant, sans vision inflationniste des équipements ;

Dans cet esprit, on voit apparaître de nouvelles mouvances, telle que le "slow food" (en Allemagne), par opposition au "fast-food" : il s'agit de miser sur la qualité et non plus sur la vitesse. « *Pourquoi, alors, ne pas anticiper et prôner la "slow city", comme changement profond des valeurs en vigueur ? La ville de demain pourrait être lente et ne plus s'appuyer sur la course à la vitesse...* »¹ Le piéton, le cycle et le transport collectif auraient la priorité dans une ville dense et mixte. Dans ce sens, le renouvellement urbain doit donner toute son importance à la question des déplacements.

¹ Vincent FOUCHIER ; Géographe, DATAR ; Participation au séminaire GRIDAUH-GRALE : « *Le renouvellement urbain : approche interdisciplinaire* » du 26 mars 2002, pp. 28-29.

Toujours en Allemagne, on insiste sur une extension de la certification par les normes ISO 14001¹ ou les exigences "haute qualité environnementale" (HQE) - habituellement appliquées aux bâtiments - pour les projets urbains, alors qu'ailleurs en Europe, on recommande de plus en plus les principes d'une "ville-nature" ou d'une "ville compacte".

Richard Rogers, architecte anglais, dans son ouvrage titré "des villes pour une petite planète", s'intéresse à la manière dont les villes pourraient être conçues afin d'absorber une croissance urbaine massive et rester durables. Il décrit la "ville durable" comme étant : « *une ville compacte et polycentrique, qui protège la campagne, rassemble et intègre les communautés dans des quartiers et optimise la proximité...* ». ²

3.5. La gouvernance urbaine et le renouvellement urbain :

L'espace local, représenté par la ville et son territoire, forme un cadre de vie, de proximité voire d'intimité pour l'individu et la collectivité. Cet espace est reconnu par les instances internationales et onusiennes³ comme un échelon pertinent dans la gestion de la vie locale par les habitants eux-mêmes.

La notion de "gouvernance", étroitement liée à celle de développement durable, renvoie aux politiques publiques encouragées par les administrations anglo-saxonnes et nordiques. Elle semble désormais disqualifier les modes de gestion antérieurs : administration de territoire ou gestion urbaine. Elle est devenue une référence "obligée" de tout discours sur la ville et son territoire. « *Tout se passe comme si le système institutionnel qui, traditionnellement, confiait aux autorités politiques et aux représentants élus de la population, la gestion de la ville, était caduc.* »⁴

¹ Cette norme garantit le respect d'un certain nombre de principes environnementaux à appliquer dans de multiples dimensions. International Standards Organization (ISO), est une organisation internationale de normalisation chargée de coordonner et d'unifier les normes nationales ; D'après l'Encyclopédie Encarta 2006.

² Richard ROGERS et Philip GUMUCHDJIAN ; « *Des villes pour une petite planète* », p. 202.

³ L'importance des pouvoirs locaux et leurs rôles dans les sociétés urbaines ont été reconnus en 1992 à Rio lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement Durable (CNUED), appelée "sommet de la Terre" (voir Charte de la Terre et Agenda 21 ou Action 21), comme en 1996 à Istanbul à l'occasion de la conférence onusienne sur les établissements humains, appelée "Sommet des villes, Habitat II".

⁴ Abdelkafi JELLAL, op. cit. p. 44.

En effet, il est question aujourd'hui pour les Etats de souscrire aux principes du développement durable, qui contestent "la normalisation par le haut" et revendiquent la diversité des territoires et des communautés. Ces principes sont ainsi en complète opposition à la gestion actuelle de la ville et de son territoire, caractérisée par les ruptures "relationnelles" suivantes :

- séparation des niveaux d'administration : de celui de l'Etat jusqu'à celui de la commune,
- séparation des domaines de la gestion locale : habitat, transports, eau, hygiène, voirie et réseaux divers...
- séparation de la gestion : secteur public / secteur privé.

L'espace local est de ce fait au cœur des défis qui résultent de ces situations de blocage du modèle actuel de gestion, il est aussi le mieux à même d'y trouver des réponses. Il est d'abord au cœur des défis contemporains, dans un contexte de mondialisation, tous les problèmes qui se posent au niveau global se posent au niveau local. Et comme les crises du modèle actuel sont des crises de relations, c'est à partir de cet espace là, où l'on peut comprendre et repenser ces relations, que peuvent s'inventer les modèles respectueux des principes du développement durable. Pour relever ces défis intéressant la ville comme son territoire, il faudrait une profonde transformation de leur mode de gestion et une évolution radicale de leur mode de pensée.

La gouvernance urbaine, comme alternative à la gestion classique, se définit « *comme un système de dispositifs et de modes d'action qui associe aux institutions des représentants de la société civile, pour élaborer et mettre en œuvre les politiques et les décisions publiques.* »¹ En ce sens, la notion de gouvernance renvoie à un nouveau rapport des "décideurs" à leur environnement et à leurs pratiques, à un nouveau mode de légitimation de leur action et enfin à un style nouveau dans la conduite des politiques publiques. Cela passe par une mise à niveau de la démocratie locale qui est un des éléments clés de l'avenir des villes.

¹ François, ASCHER ; « *Les nouveaux principes de l'urbanisme* », p. 97.

Le renouvellement urbain, visant aussi à un développement durable de l'urbain, s'inscrit dans le cadre de cette nouvelle orientation de l'action publique : celui de la gouvernance urbaine. En effet, Le déclin des modes d'action unilatéraux, la promotion des thèmes de la proximité à l'occasion de projets urbains conduisent à des démarches de plus en plus territorialisées et négociées. Cela apparaît notamment au niveau des outils mis au service du renouvellement urbain, qui obligent de consulter et d'associer les habitants, les usagers, les riverains, les acteurs, les experts les plus variés, en amont et en aval des prises de décision.

4. Le cas de l'Algérie : héritage urbain et contraintes

4.1. L'héritage urbain :

L'urbanisation en Algérie est un fait ancien. L'histoire des villes remonte à l'antiquité, époque durant laquelle les phéniciens et les carthaginois avaient, de comptoir en comptoir, marqué la côte de leur empreinte et leurs traces s'étendaient jusqu'à Cirta la capitale de Massinissa. Rome recueille cet héritage et y ajoute ses structures urbaines produisant des cités et ouvrages considérables dont les traces subsistent encore à Timgad, Tipasa, Jémila...etc.

C'est avec l'arrivée de l'islam que l'Algérie a connu une véritable renaissance urbaine, la ville ayant été la base de départ des conquêtes musulmanes. C'est à cette période marquée par les différentes dynasties, rostémide, fatimide, almoravide, almohade, aghlabide..., que le pays connut l'émergence de nombreuses villes importantes, non plus sur les zones côtières mais à l'intérieur, telles que Tlemcen, Tiaret, M'sila...etc.

La période ottomane (1518-1830) s'inscrit dans une continuité au niveau de l'expression de l'architecture et de l'urbanisme. Du fait de la méconnaissance des périodes, dites musulmanes, c'est durant cette phase historique que s'est fixé le patrimoine algérien précolonial. Les apports nouveaux de la civilisation ottomane sont : d'une part, les constructions religieuses, militaires et administratives, conservées et requalifiées par la colonisation et d'autre part, les ensembles vernaculaires et médiévaux réinterprétés et repris au cours de cette période.

La conquête coloniale française, dans une première phase, a bouleversé les structures sociales et urbaines en place. Elle a brisé le cadre bâti traditionnel par la déstructuration de certaines villes, ou le prolongement de la médina par des quartiers nouveaux. La colonisation a développé ensuite, par volonté de francisation et d'édification d'une société nouvelle, de grandes opérations avec initiation de styles et de courants dont une tentative d'imposer une architecture officielle néo-mauresque. « *A la modernité viendra se composer un certain intérêt pour l'architecture autochtone à travers quelques équipements publics faisant référence à l'architecture traditionnelle : c'était la période « orientaliste » en architecture et en peinture* ». ¹

A l'indépendance, l'Algérie fut confrontée au double problème du sous-développement et de la désarticulation territoriale, imposée par la colonisation. L'industrialisation entreprise dès les premières années de l'indépendance, comme une première réponse au sous-développement, a privilégié les pôles urbains littoraux et a de ce fait accentué le déséquilibre d'un réseau urbain extraverti. De plus, suite à un rythme d'urbanisation accéléré, à un flux migratoire important et à un surpeuplement, les signes de dysfonctionnement apparaissent accentués par la dégradation rapide du cadre bâti existant.

4.2. Les contraintes existantes:

En matière de prise en charge des tissus urbains existants dégradés, dont les centres et quartiers anciens, l'essentiel reste à faire en Algérie, aussi bien en ce qui concerne les politiques à engager, à soutenir et à prioriser, que ce qui est des outils législatifs, réglementaires, techniques et financiers à mettre en place.

4.2.1. Les vides juridiques :

Actuellement, les dispositifs législatifs et réglementaires concernent exclusivement la sauvegarde du patrimoine culturel, il s'agit de la loi n°98-04 et ses trois décrets d'application détaillés ci-après :

- *La loi n°98-04 du 15 juin 1998 : relative à la protection du patrimoine culturel : « ...a pour objet de définir le patrimoine culturel de la nation, d'édicter les règles générales de*

¹ Karim MECHTA ; « *Algérie, traces d'histoire (Architecture, urbanisme et art de la préhistoire à l'Algérie contemporaine)* », op. cit. p.7.

sa protection, sa sauvegarde et sa mise en valeur, et de fixer les conditions de leur mise en œuvre. » (Art. 1er)

Cette loi stipule dans son article 8, que les biens culturels immobiliers comprennent : les monuments historiques, les sites archéologiques, les ensembles urbains et ruraux. Ces biens quel que soit leur statut juridique, et selon leur nature, sont soumis à l'un des régimes de protection suivants : l'inscription sur l'inventaire supplémentaire, le classement et la création en secteur sauvegardé.

Les secteurs sauvegardés concernent « *...les ensembles immobiliers urbains ou ruraux tels que les casbahs, médinas, ksour, villages et agglomérations, traditionnels caractérisés par leur prédominance de zone d'habitat, et qui, par leur homogénéité et leur unité architecturale et esthétique, présentent un intérêt historique, architectural, artistique ou traditionnel de nature à en justifier la protection, la restauration, la réhabilitation et la mise en valeur ».* (Art. 41)

Pour la protection du patrimoine immobilier, la loi n°98-04 prévoit dans ses dispositions l'exercice par l'Etat, des mesures d'expropriation pour cause d'utilité publique ou du droit de préemption. Il est prévu aussi par la loi, d'instituer un Fonds National du Patrimoine Culturel pour le financement des opérations de sauvegarde et des différentes aides pour les propriétaires publics et privés.

- *Le décret exécutif n°03-322 du 5 octobre 2003* : portant maîtrise d'œuvre relative aux biens culturels immobiliers protégés : fixe la spécialisation et la qualification des architectes des monuments et des sites protégés ainsi que les modalités d'exercice de la maîtrise d'œuvre portant sur les biens culturels immobiliers proposés au classement, classés ou inscrits sur l'inventaire supplémentaire, pour le compte des administrations de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics.

En effet ce texte prévoit que « *le ministre chargé de la culture confère...la qualité d'architecte qualifié des monuments et des sites, aux architectes titulaires d'un diplôme de post-graduation universitaire dans le domaine de la préservation et de la mise en*

valeur des monuments et des sites justifiant d'une expérience professionnelle ».
(Art.14)

- *Le décret exécutif n°03-323 du 5 octobre 2003* : portant modalités d'établissement du plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et de leur zone de protection (PPMVSA) : «... *fixe les règles générales et les servitudes applicables au site archéologique et à sa zone de protection, dans le respect des dispositions du PDAU*».
(Art. 2)

- *Le décret exécutif n°03-324 du 5 octobre 2003* : portant modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS) : « ...*fixe, pour les ensembles urbains ou ruraux érigés en secteurs sauvegardés, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols qui doivent comporter l'indication des immeubles qui ne doivent pas faire l'objet de démolition ou de modification ou dont la démolition ou la modification seraient imposées...* ». (Art.2)

Le PPMVSA et le PPSMVSS sont élaborés par un bureau d'études qualifié pour le compte des services de la culture de la wilaya. Leur établissement est prescrit par délibération de l'APW à la demande du wali sur saisine du ministre chargé de la culture. Ces plans sont adoptés puis approuvés par délibération de l'APW. Après, publication au journal officiel, ils sont mis en œuvre et gérés par la direction de la culture de la wilaya, en concertation avec les présidents des APC.

On peut dire ainsi qu'au vu de la législation en vigueur, seuls les tissus anciens classés ou inventoriés comme patrimoine, sont pris en charge. Cependant, la mise en pratique de la loi n°98-04 a pris du retard, et rares sont les opérations de sauvegarde ou de réhabilitation qui sont lancées. L'autre limite de cette loi, c'est qu'elle cite divers types d'intervention sur les tissus urbains existants, mais sans en donner les modes opératoires. L'Etat, jusqu'à présent, ne s'est pas donné les moyens d'agir sur ce cadre bâti.

La situation est d'autant plus ambiguë concernant les rapports entre l'Etat et les particuliers, en matière de régime d'appropriation des constructions. « *C'est ce flou qui, plus que n'importe qu'elle raison peut-être, a rendu impossible les interventions de réhabilitation des centres historiques comme la Casbah d'Alger ou le Rocher de Constantine...du fait de l'impossibilité de décider des conditions juridiques de la restauration (les dépenses) et d'affectation des habitations (régime de propriété ou de jouissance) : cette impossibilité tenait au premier chef à l'absence de règles de transfert de propriété, et de règles régissant les conventions entre Etat et particuliers en pareils cas (dépenses d'intervention, régime des loyers, modes de financements) ».¹*

Aussi, la création des secteurs sauvegardés, prévus par la loi, implique une conception par secteurs ou zones qui est directement issue de l'idée de zonage chère à l'urbanisme "moderne". D'ailleurs la "Charte d'Athènes" (1933) en affirmant la notion de "patrimoine historique des villes" opère parfaitement la distinction avec le reste du tissu urbain ancien, dont la valeur patrimoniale est méconnue ou non reconnue, mais qui demeure tout de même un héritage urbain important.

4.2.2. Les autres contraintes :

Nombreuses sont les tentatives qui sont restées gelées au stade d'étude. Car, en plus des vides juridiques, elles se sont heurtées, à un certain nombre d'entraves qui se résument comme suit :

- L'absence de volonté politique locale donnant la priorité pour la sauvegarde du patrimoine bâti ancien ;
- L'inexistence de créneaux financiers et administratifs pour la mise en place du financement des interventions sur les tissus urbains existants, ce qui a abouti souvent à une déviation, une surconsommation ou un gel de ce financement ;
- La pénurie en matière de maîtrise d'œuvre qualifiée et spécialisée en interventions sur les tissus urbains existants, notamment la réhabilitation des tissus anciens, il en résulte des études inopérantes dans la plupart des cas, établies par des structures d'études nationales ou étrangères non qualifiées ;

¹ Rachid SIDI-BOUMEDINE ; « *Interventions sur les tissus urbains existants ; Quelques réflexions* » - Travaux du colloque international d'Oran du 01 au 03 décembre 1987, intitulé « *Les tissus urbains* », p. 36.

- Le manque d'encadrement à différents niveaux, à commencer par les services des communes.
- Les coûts prohibitifs des interventions sur les tissus urbains existants ;
- Les problèmes résultant de l'indivision des propriétés privées, dont les tentatives de partage sont ralenties par des procédures judiciaires souvent trop longues, coûteuses et compliquées par un nombre important des ayants droit ;
- Les difficultés matérielles auxquelles sont généralement confrontés les propriétaires privés ;
- Les contraintes techniques diverses caractérisant le tissu urbain ancien : une forte mitoyenneté, des structures lourdes, un parcellaire souvent serré, un état de vétusté avancé ...etc.

Compte tenu de ces contraintes, une situation de blocage persiste, ce qui a conduit à l'accélération de la dégradation et du dysfonctionnement des tissus urbains anciens, suite à leur surpeuplement et aux retards dans la mise en chantier des interventions envisagées sur les tissus urbains existants. « *Devant cet état de fait, certains décideurs ont été amené à passer par la destruction pure et simple de l'objet même de l'étude et à l'exclusion des populations occupant les anciens centres* ». ¹

Cette situation sur le plan social a entraîné des tensions engendrées par les départs massifs de population, sur le plan économique, la perte d'un important parc de logements et sur le plan patrimonial, la disparition d'une inestimable partie de l'héritage architectural et urbain.

- Conclusion :

Le renouvellement urbain intéresse de plus en plus les collectivités publiques comme mode de "fabriquer la ville sur la ville". Sa pratique intégrant des thématiques relevant à la fois du social, de l'économique et de l'urbain, s'appuie sur un triple constat :

- une finalité sociale induite par la superposition de plus en plus accentuée des clivages sociaux et spatiaux,

¹ BENGHERABI Mohamed ; « *Interventions sur les tissus urbains existants ; Bilans et perspectives* » - Participation aux travaux du colloque international d'Oran, déjà cité, p. 48.

- une préoccupation du développement économique induisant une revitalisation des sites dévalorisés
- et une prise en compte de la morphologie de la ville rendant nécessaire une gestion renouvelée de l'espace et des déplacements.

A l'opposition des interventions sur les tissus urbains dites "classiques", le renouvellement urbain vise à recomposer les équilibres sociaux et à revaloriser des territoires touchés par la dégradation et la ségrégation, à travers une action menée à différentes échelles : quartier, ville, agglomération, commune ou groupement de communes. Il se fonde sur l'articulation des politiques sectorielles - urbanisme, habitat, déplacements - et prend en compte le court terme (gestion urbaine de proximité, services publics ou commerciaux ...) et le long terme, afin d'améliorer durablement la qualité de vie urbaine.

Dans notre pays, les interventions menées sur les quartiers anciens sont souvent abordées sous l'optique de la sauvegarde et de la réhabilitation du patrimoine, et du patrimoine immobilier classé en particulier, ce qui risque d'adopter des approches mutilantes pour la ville en laissant de côté :

- d'une part, les autres dimensions du problème, notamment le social et l'économique, qui par contre sont autant sinon plus importantes que celle physique ou spatiale ;
- d'autre part, le reste du bâti ancien ayant une valeur patrimoniale mineure, méconnue ou non reconnue, tel que l'héritage datant de l'époque coloniale, officiellement non encore "légitimé" ou non approprié.

Quelques sites, médinas ou ksour, ont fait l'objet d'études et de propositions d'intervention, bien que la plupart d'elles n'aient pas obtenu les résultats escomptés pour les raisons déjà évoquées. Ces dernières se résument dans l'insuffisance des moyens financiers mobilisés par les pouvoirs publics, des capacités techniques limitées et d'un cadre juridique incomplet et mal adapté aux objectifs de la sauvegarde.

Toutefois, il faut se demander si ces raisons effectives sont suffisantes à expliquer l'insatisfaisant état d'avancement des projets de réhabilitation, ou bien, s'il ne faut pas

s'interroger sur le fait de l'existence de certains aspects de la problématique des tissus urbains anciens qui ont été négligés.

En effet, la limite majeure des interventions dites classiques réside dans le fait que, non seulement elles n'intègrent pas tous les enjeux importants du territoire concerné, mais aussi elles ne recouvrent pas toutes les échelles territoriales adéquates et donc procèdent selon une vision territoriale tronquée. Le renouvellement urbain, au contraire et comme on l'a souligné, est un phénomène global d'où sa pertinence dans le cas notamment des centres et quartiers anciens en déclin.

Le renouvellement urbain se définit donc comme un mode nouveau d'intervention sur la ville ou une partie de cette ville existante. Pour mettre en forme son contenu et atteindre ses objectifs, celui-ci fait appel à une démarche judicieuse dont la pratique a cumulé des acquis indéniables. Il s'agit du projet urbain, notion sur laquelle on insistera dans notre chapitre suivant et dernier.

CHAPITRE SIXIEME : LE PROJET URBAIN COMME DEMARCHE

- Introduction :

Dans ce chapitre, nous essayons de comprendre le sens et la dynamique de cette notion de "projet urbain". Quels sont ses enjeux et ses limites ? Quelles sont ses échelles ? Quels sont les savoirs, les compétences et les outils mobilisés par cette notion ? Enfin, quelle place lui est accordée dans notre pays ?

Dans ce sens, ce dernier chapitre traitera d'une manière détaillée les points suivants :

- La notion de projet urbain, sa ou ses définitions, ses caractéristiques, ses enjeux, ses échelles, ainsi que sa communication ;
- L'évolution de la notion de "projet urbain", son origine et ses conditions d'émergence ;
- L'étude de l'opération Euroméditerranée à Marseille, son contexte, ses outils, ses enjeux et ses limites, de même que son évaluation ;
- Le cas de l'Algérie et la prise de conscience vis-à-vis de cette démarche de projet urbain, à travers l'étude des travaux de quatre colloques organisés durant ces dernières décennies.

1. La notion de projet urbain : caractéristiques, enjeux et échelles

1.1. Qu'est-ce que le projet urbain ?

Y a-t-il une définition valable du "projet urbain" ? Difficile à répondre du moment que ce concept a un sens de plus en plus insaisissable. En parlant de cette ambiguïté, Marcel Roncayolo dira qu'« *en dépit de cette double dénomination de "projet" et d' "urbain", la notion n'a jamais été totalement éclaircie, même si les points de vue ce sont affrontés.* »¹ La confusion résulte de la dynamique caractérisant le projet urbain, il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir encore en cours de formation et d'expérimentation,

¹ Marcel RONCAYOLO ; « *Lectures de villes ; Formes et temps* », p. 84.

et ce d'autant que des nuances existent selon les pays, les écoles et les ateliers qui le pratiquent de par le monde.

Par ailleurs, étant « *utilisée à tous bout de champs par les maires, appropriée par les architectes qui la considèrent essentiellement dans son aspect formel, discutée par les chercheurs des sciences sociales, et d'autres intellectuels qui en soulignent le caractère plus vaste que la seule dimension spatiale, cette notion devient de plus en plus confuse.* »² À ce titre, Christian Devillers³, auteur d'un petit ouvrage « *le projet urbain* », avance la nécessité d'un cadrage de ce concept contre les dérives et l'inflation de cette notion.

Par la double dimension dont elle témoigne, la notion de projet urbain constitue un terrain d'entente et de confrontation des démarches adoptées en matière d'intervention urbaine. Synonyme de dessein (intention) et de dessin (plan)⁴, le terme de "projet" renvoie à la construction d'une image que l'on souhaite atteindre. Cependant, le mot "projet" n'est plus un attribut lié à l'action de l'architecte. Il connaît un sens plus large, comme le précise D. Pinson : « *Le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline : il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son "à-venir".* »⁵

Le terme d'« *urbain* », en revanche, ne fait pas référence à un contexte mais plutôt à des contextes : politique, social, économique, culturel à prendre en compte par le projet. Le mot "urbain" revêt donc une certaine complexité puisqu'il peut renvoyer à des réalités multiples et distinctes. Devenue le champ de travail de plusieurs groupes de professionnels (architectes, urbanistes, paysagistes, spécialistes des sciences sociales...), mais n'ayant pas le même sens pour tous, la question urbaine fait l'objet de points de vue variés qui s'affrontent. Également, une pluralité d'acteurs (maîtres

² Patrizia INGALLINA, op. cit. pp. 7-8.

³ Christian DEVILLERS ; Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 7.

⁴ Encyclopédie Encarta 2006.

⁵ D. PINSON ; Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 99.

d'ouvrages, maîtres d'œuvres, promoteurs, associations, usagers,...), aux attentes diversement interprétées, n'en facilite pas la maîtrise.

Dans ce contexte problématique et "imprécis", quelle définition pourrait être donnée au projet urbain ? Stratégie, à la fois pensée (dessein) et spatialisée (dessin), le projet urbain se rapporte à un contexte existant et un territoire bien précis. En définissant des enjeux économiques, sociaux, urbains et territoriaux, il articule par sa démarche plusieurs échelles : architecturales, urbaines et territoriales. Mieux encore, il ramène à la médiation plusieurs acteurs et professionnels, tous porteurs d'une représentation du territoire en question, dans l'objectif d'arriver à un résultat formant une large adhésion.

De plus, le terme de "projet" est fréquemment utilisé dans tous les domaines d'activités. Dans le domaine de l'urbain, le terme de "projet" couvre des notions comme celles de "projet architectural" et "projet de ville"⁶, à distinguer du "projet urbain", mot-clé que suppose cette étude. Ces deux premières notions méritent d'être définies, vu que les confusions abondent entre ces genres différents dans leurs enjeux, leur temporalité et leur degré de précision.

Le "projet architectural" ou "urbanistique" est la traduction formelle que le concepteur donne de la commande qui lui est faite et qui est ensuite réalisée par les divers prestataires. Alors que le "projet de ville" ou "projet politique" (ou encore "politique urbaine"), revêt un caractère essentiellement politique et définit le ou les objectifs que se donne un acteur, comme un décideur public ou un industriel. L'expression "projet de ville", introduite par les consultants en marketing, est utilisée dans le langage des maires désireux de faire émerger leur ville petite ou moyenne sur le plan national ou international ou d'affirmer leur rôle au sein d'une agglomération.

Le "projet de ville" est formulé tant en vue d'un positionnement dans une dynamique concurrentielle que de construction de solidarités locales. Il s'appuie sur la mise en

⁶ « *Des éléments de définitions* » sont donnés par Marie Fauconnet dans un article intitulé « *Emergence du projet urbain en Suisse* » ; In, *Vues sur la ville*, n° 09, Avril 2004, p. 3.

oeuvre de politiques publiques et sur des projets particuliers dans une logique de cohérence. Par ailleurs, le "projet urbain" s'attache à concrétiser sur le terrain les orientations stratégiques du "projet de ville" (si celui-ci existe) ou à intervenir sur une partie d'un territoire afin de produire un nouveau morceau de ville ou régénérer des quartiers en difficulté...

1.2. Les caractéristiques du projet urbain :

Dans ses *« réflexions autour du projet urbain »*⁷ Marcel Roncayolo parle de cette place privilégiée accordée au "contexte", qu'il qualifie de "notion connexe au projet urbain" et Alain Charre, dans un autre article, en s'exprimant sur *« les nouvelles conditions du projet urbain »*, confirme : *« Or, aucune situation locale spécifique ne peut espérer de solutions modèles. Le projet urbain suppose en lui-même un existant déterminant qu'il s'agit de reconnaître comme partenaire et non comme objet abstrait. »*⁸ La principale caractéristique des projets urbains réside alors, dans le fait que chaque opération se nourrit des particularités propres au lieu d'intervention.

Face à cette diversité des situations et des opérations, quelques constantes sont tout de même observées :

- Complexité et globalité : Recouvrant une multiplicité de sens (mot "valise" ou "fourre-tout"), le projet urbain révèle une certaine complexité empêchant d'en restituer la portée, mais par contre témoigne de son caractère global. En ce sens, il s'oppose à toute idée sectorielle de l'aménagement, ayant caractérisé notamment *« les réseaux avec la création d'effets de coupure très nets entre villes et parfois à l'intérieur d'une même ville avec toutes les difficultés que cela comporte. »*⁹
- Ouverture et interdisciplinarité : Le projet urbain ne produit pas des modèles, mais il propose des méthodes ouvertes à une interdisciplinarité apte à intégrer la

⁷ Marcel RONCAYOLO, op. cit. pp. 84-87.

⁸ Alain CHARRE ; *« L'intellectuel, la mégapole et le projet urbain »* ; In *Mégalopole* n° 22 et dernier, 2001, p. 11.

⁹ Patrizia INGALLINA, op. cit. 8-9.

diversité et la complexité urbaine. « *Il ne peut donc être ni univoque ni fini...Il est une œuvre ouverte.* »¹⁰

- Dynamique et flexibilité : Par sa démarche, le projet n'est pas une image figée, mais se conçoit et se concrétise par «...*un processus non linéaire, dynamique, qui va et vient entre la formulation du problème et la formulation de la solution...* »¹¹ Des allers et des retours permanents sont ainsi nécessaires entre interventions ponctuelles et projet d'ensemble lesquels se nourrissent réciproquement.
- Opérationnalité et diversité : «*Projet urbain non pas idée abstraite, non pas discours sur l'espace, mais projet physique, concret...* »¹² Il se traduit par des actions concrètes ayant un impact direct et visible sur la ville et sur le citoyen. Il peut prendre des formes diverses : « *schéma stratégique à grande échelle, politique d'espaces publics, nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers en difficulté...* »¹³
- Médiation et négociation : Les termes sans cesse associés à la notion de projet urbain sont "concertation" et "négociation". En effet, la ville est fabriquée grâce au « *jeu d'une multiplicité d'acteurs qui contribuent à une mise en forme de ses espaces. C'est à l'intérieur de ce jeu que la négociation a lieu en permettant au projet urbain d'être modelé au fur et à mesure pour s'adapter aux demandes sociales* ». ¹⁴
- Portée et limite : Se manifestant par une conscience accrue des impacts du présent sur le long terme, le projet urbain se fait souvent dans la longue durée. Ceci multiplie les aléas : politiques, économiques ou autres, il s'avère donc indispensable de trouver comment le porter dans le temps.

¹⁰ Bernard HUET ; Cité par Alain CHARRE, op. cit. pp. 10-11.

¹¹ Socratis STRATIS ; «*La démarche de projet à l'échelle urbano-architecturale* » ; In Mégalopole n° 22 et dernier, 2001, p. 85.

¹² Alain CHARRE, op. cit. p. 12.

¹³ Ariella MASBOUNGI ; « *Le projet urbain à la française* » ; In, Projets urbains en France.

¹⁴ Patrizia INGALLINA, op. cit. pp. 121-122.

1.3. Les enjeux du projet urbain :

Le projet urbain a donc une portée globale. Il ne se fige pas dans des schémas stricts, mais s'inscrit dans une finalité plus large. Cette dernière repose sur des enjeux sociaux, économiques et spatiaux qui varient selon les contextes et leurs spécificités.

1.3.1. Les enjeux sociaux :

Christian Devillers, architecte-urbaniste ouvert aux aspects sociaux, définit le projet urbain comme « *une démarche ayant pour but de rendre l'espace à l'usage* ». ¹⁵ Les objectifs relevant de cette dimension sociale sont, par exemple :

- garantir une mixité sociale, en optant pour une mixité fonctionnelle,
- assurer l'accès aux équipements et services publics pour le plus grand nombre,
- impliquer les habitants dans la démarche du projet,
- favoriser la convivialité en aménageant des espaces publics de qualité,

1.3.2. Les enjeux économiques :

Dans ce cadre, le projet urbain est « *une démarche opérationnelle ayant pour objet la ville qui répond à une logique de marché* ». ¹⁶ Les enjeux économiques peuvent se décliner avec comme objectifs de :

- promouvoir le partenariat public-privé,
- intégrer les démarches de management et de marketing urbain,
- encourager l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois,
- opter pour le commerce de proximité pour créer un esprit de quartier,
- attirer les investissements privés pour le logement,
- inciter la mixité des activités,

1.3.3. Les enjeux spatiaux :

Ayant un aspect urbain, territorial, ou encore symbolique, les objectifs dans ce cas, peuvent se présenter comme suit :

- utiliser l'espace avec économie tenant compte des enjeux environnementaux,

¹⁵ Christian DEVILLERS ; Cité par Patrizia Ingallina ; op. cit. p. 18.

¹⁶ Philippe GENESTIER ; Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 15.

- prioriser la régénération urbaine en fabriquant la ville sur la ville,
- définir une occupation du sol garantissant une cohérence urbaine et territoriale,
- créer un maillage qui respecte la logique du tracé existant,
- améliorer l'image des paysages urbains et du territoire.

1.4. Les échelles du projet urbain :

Dans une étude intitulée « *Eléments pour comprendre le projet urbain* », Nicole Bachofen, en abordant le projet urbain et ses deux dimensions politique et spatiale, conclut que « *l'intervention en un point de la ville sera d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrira dans une stratégie globale* ». ¹⁷ Pour la construction ainsi de tout projet, elle met l'accent sur la pertinence de l'approche de deux échelles territoriales : celle de l'aire urbaine et celle des micro-territoires qui la composent. Les interrogations soulevées à ces deux niveaux sont différentes et les projets qui les concernent se font avec des logiques, des temporalités et des acteurs distincts.

L'échelle des micro-territoires par son niveau renvoie à des aspects tels que l'ancrage des individus dans leurs quartiers, les possibilités d'appropriation des espaces de proximité...alors que l'échelle de l'aire urbaine renvoie à des territoires plus vastes, où il s'agit des parcours, des repères, des réseaux, des rapports entre centre et périphérie, des relations des différents pôles entre eux...

Partant du constat que les deux échelles, depuis longtemps, ayant été envisagées selon des optiques séparées - d'une part, la planification à l'échelle des aires urbaines et d'autre part, le projet architectural à l'échelle des micro-territoires- une démarche visant à en penser l'articulation s'est avérée indispensable. Nicole Bachofen expose ainsi ce problème auquel s'est heurté la conception urbaine et parle de "chaînon manquant". C'est exactement à ce niveau "intermédiaire" ¹⁸ qu'apparaît l'opportunité du projet urbain...

¹⁷ Nicole BACHOFEN ; « *Eléments pour comprendre le projet urbain* », p.7.

¹⁸ Marcel Roncayolo reconnaît ainsi ce niveau : « *...le projet urbain d'aujourd'hui ne peut guère être identifié à une forme globale de la ville...C'est à des échelles intermédiaires que l'urbain se définirait à l'égard de l'architectural...* », op. cit. p. 85.

Par ailleurs, "les échelles du projet urbain" sont traitées, par Patrizia Ingalina, en s'appuyant sur le constat «... *que la notion de projet urbain est actuellement largement employée en planification où elle tend à se substituer à la notion de plan...* »¹⁹ Pour en déduire que la question des échelles du projet urbain renvoie directement à celles de la planification, c'est-à-dire les niveaux où se décident les politiques d'aménagement.

1.5. La communication du projet et ses outils :

Pour mobiliser l'opinion publique et susciter le débat sur le projet, différentes actions sont menées. Des séminaires d'orientation et de décision, regroupant les partenaires publics et privés et les différents professionnels, constituent l'occasion pour échanger différents points de vue et mettre en place une construction progressive du projet. La communication du projet devient une nécessité : «... *il ne faut pas, en effet, que ce projet paraisse imposé, mais qu'il montre une volonté de s'enraciner dans les réalités locales.* »²⁰

Pour faire aboutir cette communication, le maître d'œuvre présente alors des hypothèses provisoires permettant aux différents partenaires de se positionner vis-à-vis des solutions apportées dans le cadre du projet. Des préfigurations sont établies, utilisant des techniques de représentation (du simple crayon au logiciel, en passant par la maquette) et visualisant tel ou tel choix d'organisation et de forme, dans le but de donner aux acteurs appelés à décider une réalité sur l'aspect du futur lieu.

Seulement, le projet urbain, étant d'une nature différente de celle du projet architectural, sa représentation constitue davantage un support de dialogue que de préfiguration de l'avenir. Ariella Masbounji précise encore : le dessin du projet urbain « *évoque un futur non certain où il s'agira de tenter de tenir les fils conducteurs d'un projet, ce qui en fait l'ossature et l'essence tout en laissant le temps, les acteurs, les programmes, les négociations, faire leur œuvre dans le temps... L'image réaliste demeure souhaitable,*

¹⁹ Patrizia INGALLINA, op. cit. p. 20.

²⁰ Patrizia INGALLINA, op. cit. p. 47.

mais en tant qu'illustration de l'un des devenirs possibles afin de visualiser des concepts et des orientations.»²¹

Malgré qu'elle demeure une discipline peu explorée, l'expression graphique des projets urbains révèle une grande utilité pour :

- associer les acteurs à l'analyse du site et de la commande,
- débattre pour confronter des points de vue,
- mobiliser les forces existantes autour du projet et donner envie d'agir sur le lieu,
- communiquer le projet, sa démarche, ses références,
- préciser les principes, les moyens et les fins d'un aménagement...

2. Evolution de la notion de projet urbain : conditions d'émergence

2.1. Origine de la notion :

Le terme de projet urbain est récent et participe à un processus particulier, qui depuis trois décennies, a certainement renouvelé la pensée urbaine et l'action en ce domaine, toutefois, les pratiques qu'il recouvre sont repérables à travers l'histoire des villes. En effet, on peut dire *« qu'il y a projet urbain chaque fois que l'urbanisation ne résulte pas d'un phénomène "spontané", lié à des conventions implicites, mais d'un projet affirmé, d'un dessein et d'un dessin, dont les intentions et les moyens précèdent la mise en œuvre. »²²*

Pendant longtemps, la conception des villes s'est appuyée sur des savoirs mêlant le pratique et le théorique. Aussi, des préoccupations et des intentions, liées à des valeurs politiques et sociales, sont bien souvent à l'origine des œuvres urbaines entreprises. Mais, dans sa version conjoncturelle plus actuelle, le concept de projet urbain est un *« ...substitut aux formes de planification qui ont marqué la grande période de croissance et d'extension autour des années soixante, et qui se caractérisaient à la fois par le schématisme, la fragmentation et la juxtaposition de logiques sectorielles. »²³*

²¹ Ariella MASBOUNGI ; *« Représenter, c'est penser » ; « Plans et dessins ; L'expression graphique des projets urbains », p. 5-6.*

²² Nicole BACHOFEN, op. cit. p.7.

²³ Marcel RONCAYOLO, op. cit. p. 84.

Correspondant à une démarche de réflexion globale sur la ville, la conception actuelle du projet urbain est inspirée, à ses débuts, par une opération menée dès la fin des années soixante en Italie, précisément à Bologne. Cette première expérience se fonde sur la théorie du "recupero"²⁴, avec une approche plus ouverte aux débats et aux négociations. Elle met en place des actions de réhabilitation / restauration dans le centre ville et de requalification urbaine dans les périphéries, ceci en expérimentant la participation des habitants aux choix de planification.

La démarche de Bologne se réfère à une idéologie forte sur la ville comme système favorisant les relations et comme support de la vie sociale. Elle est guidée par des fondements théoriques exprimés dans le même pays dès les années cinquante, dont les travaux sur le patrimoine urbain de Gustavo Giovannoni, et les analyses typomorphologiques dont les exposants principaux sont Saverio Muratori et Aldo Rossi. Dans les années soixante-dix, Bologne avec sa démonstration suscite un grand intérêt en Europe, donnant ainsi naissance aux débats sur le devenir de l'urbain.

2.2. Evolution de la notion :

En réaction contre les effets négatifs des réalisations et interventions rationalistes sur la ville, la méthode de composition urbaine amorcée par les italiens, pendant les années cinquante, s'est imposée de plus en plus. Les projets de restructuration de centres-villes, de réhabilitation des grands ensembles et des quartiers périphériques, et d'extensions nouvelles des villes, sont basés sur des analyses typomorphologiques urbaines caractérisées par une cohérence, et une continuité avec la ville. Menées de par le monde, ces sont des expériences originales, qui redonnent un caractère urbain aux différentes parties morcelées, non achevées, et mal articulées de la ville.

L'histoire de la nécessité de reconstituer un savoir sur la ville, sur l'architecture, et sur leurs rapports commence donc en Italie, dans les années cinquante. Mais ce n'est que

²⁴ Dans sa thèse de doctorat intitulée «*Les politiques de réhabilitation et de reconquête des milieux intra-urbains ; Le "recupero" en Italie, la réhabilitation en France* » (Paris I, 1993), Patrizia Ingallina étudie la notion de "recupero" et en tire la conclusion suivante : «*La notion de "recupero" urbain représente une philosophie nouvelle... Désormais, on ne pense plus la ville par parties... Intervenir sur cette ville pose le problème du maintien de son sens qu'il faut à chaque fois essayer de rétablir (recuperare) dans la réutilisation de ses espaces. Recuperare veut dire ainsi aider à retisser les liens qui sont en train de se désagréger...* » ; op. cit. pp. 77-78.

pendant les années soixante-dix, dans les facultés et les écoles d'autres pays, que des départements d'urbanistica, d'urban design²⁵, ou de projet urbain montent avec un double objectif :

- « d'une part inverser la tendance majoritaire dans l'enseignement de l'architecture de penser la ville à partir du bâtiment,
- d'autre part combler le vide de l'enseignement de l'urbanisme sur les aspects morphologiques ». ²⁶

2.2.1. Le courant italien et l'analyse morphologique :

Dans les années cinquante, Saverio Muratori engage un travail d'ensemble sur la ville de Venise et procède à une première définition des outils de l'analyse urbaine avec les notions de croissance, de typologie et de morphologie. Après cette première expérience, Carlo Aymonino, Aldo Rossi, et Giorgio Grassi, se consacrent à l'analyse de la ville ancienne et la relecture du mouvement moderne.

Devenant une grande référence pour tout travail sur la ville, le courant italien constitue une rupture avec les pratiques professionnelles de l'aménagement urbain suivies après la guerre, grâce à l'exigence d'une culture urbaine et architecturale basée sur la reconnaissance du rôle de l'histoire, et la nécessité de situer les interventions nouvelles vis-à-vis d'elle.

2.2.2. L'École de Barcelone et les débuts du projet urbain :

Avec la fin du franquisme et le retour à la démocratie (1975), appartenir à une ville, Barcelone, plus à une région, la Catalogne, marque fortement la conscience collective. Mise en avant, celle-ci stimule les revendications des habitants et encadre la réflexion des professionnels.

²⁵ En Italie, L'urbanistica (planification) s'appuie sur le progetto urbanistico comme nouvelle manière de penser le plan d'urbanisme aussi bien dans sa forme (dessin) que dans son contenu (dispositions et leurs échelles)...En Grande-Bretagne, la notion d'urban design (projet urbain) est adoptée de plus en plus en planification stratégique ... ; l'intérêt que la notion de projet urbain suscite dans ces deux pays est résumé par Patrizia Ingallina, op. cit. pp. 123-125.

²⁶ David MANGIN et Philippe PANERAI ; « *Projet urbain* », p.13.

Lors de la décennie qui suit la nomination de Manuel De Sola-Morales à la chaire d'urbanisme de l'Ecole d'Architecture de Barcelone (1968), une théorie de l'intervention sur la ville se trace. Dix années de projets, de contre-projets, de concours, de plans d'aménagement des villes, de publications, de conférences, ou' s'est précisée progressivement, une méthode de projet urbain décrite par De Sola-Morales, dans "Art de ben establir" (1983). Cette méthode aborde le tracé des voies, le découpage parcellaire, et les règles d'ordonnement de l'espace public avec sa prééminence.

2.2.3. Le mouvement anglo-saxon et l'analyse pittoresque :

Dans les années soixante, en « *sortant de l'oubli, le visuel devenait le champs privilégié de la réflexion sur la ville, et l'analyse pittoresque le seul moyen d'appréhender la réalité urbaine.* »²⁷

Le mouvement anglo-saxon par son renouvellement de l'approche pittoresque, a eu le mérite de :

- reconsidérer l'objet architectural dans un paysage global en réaction contre la réduction abusive du plan de masse. Cette démarche est devenue possible grâce à Gordon Cullen, inventeur de la notion de "townscape" (paysage urbain). « *Le townscape apprécie la continuité et la diversité, en opposition à la discontinuité (urbaine) et à l'uniformité (architecturale) de l'urbanisme issu du mouvement moderne.* »²⁸ ;
- constituer un moyen de projection indispensable et un outil d'investigation précieux grâce aux travaux de Kevin Lynch (the image of the city, 1960 et the view from the road, 1963) et l'analyse séquentielle développée par Ivor De Wolfe (Italian Townscape, 1963). Ce dernier, œuvrant dans la lignée du "townscape", a précisé les différentes figures formelles du paysage urbain et leurs effets.
- découvrir la notion d' "image collective" de la ville en reliant l'analyse du paysage à la perception qu'en ont les habitants.

²⁷ Philippe PANERAL ; « *Eléments d'analyse urbaine (paysage urbain et analyse pittoresque)* », p. 109.

²⁸ Pierre PINON, op. cit. p. 38.

2.2.4. Les fondements du projet urbain :

« *Hormis les Italiens, la revendication du projet urbain est portée par... la génération qui accède aux responsabilités dès 1968. Il s'agit donc d'une rupture à la fois avec la grosse production de logements sociaux et d'équipements des années cinquante-soixante.* »²⁹ Les bases du projet urbain sont élaborées dans un réseau d'échanges et de relations internationales, ou progressivement une ville, une école, un groupe, un concours fait avancer la question. Gordon Cullen aborde la notion de l' "urbanité", c'est-à-dire, l'ensemble des éléments qui rendent appréciable un espace urbain.

Aldo Van Eyck et Gian Carlo Di Carlo, membres du Team-Ten³⁰, élaborent le plan de réaménagement du quartier de Jordaan à Amsterdam (1973) et celui du secteur Waterstraat-Bitterstraat à Zwolle (1970), présentant déjà des caractères du projet urbain : primauté des espaces publics, respect des tracés existants, découpage parcellaire en accord avec les types de bâtiments à édifier, dessin des façades et typologies en relation avec les conventions du quartier.

2.2.5. Les débats intellectuels sur le projet urbain en France :

Inspirés par l'expérience italienne, dont le cas de Bologne, les débats intellectuels en France plaident pour l'adoption d'un urbanisme de projet contre une logique de programme rigide. La notion de plan, utilisée par les décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme, est remplacée par celle de projet urbain. Dans les années soixante-dix, cette dernière expression est «...*principalement employée par les architectes comme synonyme de composition urbaine. Ils y associaient aussi l'idée d'un projet d'architecture à grande échelle...*»³¹

Les méthodes d'intervention en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'architecture ont bien évolué en France ces dernières décennies. Cependant, il faut

²⁹ David MANGIN et Philippe PANERAI, op. cit. p.15.

³⁰ « *A l'intérieur des CIAM, ce furent les nouveaux volontaires de l'avant-garde qui eurent à briser, dès le CIAM d'Otterlo en 1958, l'hégémonie de l'ancienne génération, la confusion croissante, le formalisme et pourquoi pas? Le plagiat, aboutirent au Team-Ten, un groupe de jeunes radicaux parmi lesquels on notait les architectes anglais Peter et Alison Smithson, John Voelcker, et William Howel, les hollandais Backenna et Van Eyck, et le français d'origine grecque George Candilis* » - D'après « *Histoire visuelle de l'architecture du XXe s.* » de Dennis SHARP, p.179.

³¹ Patrizia INGALLINA, op. cit. p. 5.

reconnaître que cette évolution, ayant favorisé la diffusion d'une culture du "projet urbain", est devenue possible grâce aux conditions suivantes :

- une littérature urbanistique déterminante pour fixer les concepts utilisés et établir une critique des méthodes utilisées jusqu'alors dans le domaine de la production de l'espace urbain. Les écrits sur le projet urbain en France débutent avec ceux de Ch. Devillers (dès la fin des années 1970) et sont suivis par les écrits d'autres architectes tels que B. Huet, A. Grumbach, Ph. Panerai, Ph. Genestier... Les sciences humaines contribuent aussi à l'enrichissement de l'approche, grâce aux écrits de B. Haumont, A. Hayot, M. Roncayolo, G. Verpraet...etc.
- de lois nouvelles introduites, favorables à la mise en œuvre du projet urbain : loi sur la décentralisation (1983), loi "maîtrise d'ouvrage publique" (1985), loi sur l'intercommunalité (1992), loi "paysage" (décret 1998), loi "solidarité et renouvellement urbain" (2000)...
- une ouverture sur les expérimentations "exemplaires" d'élaboration et de conduite de grandes opérations de recomposition urbaine dans les villes de l'Europe communautaire (Barcelone, Londres, Rome, Rotterdam, ...),
- et surtout, une forte impulsion des instances centrales, ayant largement aidé l'adoption de l'outil "projet urbain" par les décideurs et praticiens. "L'atelier projet urbain" (cycles de conférences / débats), initié au début des années quatre-vingt-dix par le Ministère de l'Équipement, manifeste un certain intérêt vis-à-vis des actions urbaines locales. En effet, «...même après la décentralisation, l'Etat restait un partenaire efficace pour les villes qui s'étaient lancées dans des actions de restructuration. »³²

3. L'exemple marseillais : l'Euroméditerranée

L'opération d'intérêt national Euroméditerranée a permis à la ville de Marseille de se doter d'un outil puissant nécessaire pour régénérer un territoire urbano-portuaire d'une surface de 310 ha. Entreprise en 1995 avec un parti pris celui du projet urbain, l'Euroméditerranée se fixe comme objectif essentiel la relance économique de Marseille

³² J. FREBAULT, Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU) ; Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 101.

et par l'occasion son repositionnement en tant que place centrale dans une métropole de rayonnement euro-méditerranéen.

L'étude marseillaise s'avère ainsi un exemple pertinent pour apprendre de cette expérimentation réalisée dans le cadre de ces deux nouvelles orientations : "projet urbain" et "renouvellement urbain", et par là même en saisir le sens et la dynamique.

Pour cela, il est abordé successivement les aspects suivants :

- Le contexte marseillais à la veille de l'opération ;
- Les enjeux et les limites d'Euroméditerranée ;
- Les acteurs, les outils et les financements mobilisés par le projet ;
- L'évaluation de l'opération et son impact sur l'AMM³³ après une décennie de son lancement.

3.1. Le contexte socioéconomique et spatial marseillais :

3.1.1. "Une métropolisation sans métropole" :

Dès la seconde moitié du XXe siècle, la ville de Marseille connaît une crise profonde qu'elle peine à enrayer. Décolonisation³⁴, déclin des industries traditionnelles, fragilité de la trame urbaine, migration des hauts revenus en périphérie sont autant de facteurs à l'origine de ce déclin entraînant de graves conséquences : fermeture des PMI-PME, pertes d'emplois, démographie en chute libre... Encore, le dédoublement du port dans les années 60, lié au transfert des entreprises industrielles vers le bassin de Fos-sur-mer et l'étang de Berre à l'Ouest de Marseille va entraîner non seulement, la stagnation de la ville mère, mais aussi, l'émergence des villes-pôles (Aix-en-provence, Vitrolles, Aubagne) autour de Marseille.

Incluse, alors, dans le programme des huit "métropoles d'équilibres" par la DATAR, Marseille ne parvient pas quand même à surmonter la crise, à l'instar de Lyon ou d'autres grandes villes françaises, ayant enclenché d'une manière réussie leur processus de métropolisation. Le repli marseillais sur son propre territoire aux dépens

³³ L'AMM compte environ 1,8 millions d'habitants constituant les 3/4 de la population du département des Bouches-du-Rhône.

³⁴ Selon l'Encyclopédie Encarta 2006, « *décolonisation, processus historique qui a conduit les pays colonisés à l'accession à l'indépendance. La décolonisation, entamée dans les années trente par les Britanniques, est devenue une issue inévitable après l'effondrement de la puissance et du prestige des métropoles durant la Seconde Guerre mondiale...* ». Pour ce qui est de "l'Empire colonial français", ce processus commence avec la Syrie et le Liban en 1946 et s'achève avec Djibouti en 1977.

d'une intercommunalité compte parmi les éléments qui sont à l'origine de cet immobilisme. En effet, comme en commente la presse « *les responsables politiques ont toujours du mal à penser une unité de vie que les habitants, les marchandises et les idées, comme le vent, sillonnent jour après jour en se moquant des frontières anciennes* ». ³⁵



- Marseille :*
- *situation géographique stratégique*
 - *fait partie de l'arc latin (méditerranéen) en construction entre Barcelone et Gênes.*
 - *métropole euro-méditerranéenne,*
 - *deuxième port européen,*
 - *deuxième ville de France,*
 - *ville cosmopolite,*
 - *Carrefour économique et culturel*

(carte n° 33)

Par ailleurs, après la désindustrialisation la relève tertiaire s'est faite en extra-muros ³⁶, laissant le centre-ville de Marseille et toutes ses béances (friches industrielles, quartiers dégradés). La périphérie n'a pas profité au centre. Alors que Marseille ne cesse de s'affaiblir, de nouvelles centralités sont nées à ses côtés, créant ainsi un territoire urbain polynucléaire. Marseille, ville-mère, ne domine plus les villes périphériques, de sorte que les rôles s'inversent et que sa survie est maintenant dépendante du dynamisme économique du reste du département.

³⁵ Le Monde du 17 novembre 2003.

³⁶ En plus de la création des bassins Ouest du port à Fos, l'Etat, pour dynamiser le processus de métropolisation de Marseille, va s'appuyer sur quatre autres "événements fondateurs" : 1. Soutien à l'industrie aéronautique ; 2. Création du centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache ; 3. Installation sur la zone d'activités d'Aix-Les-Milles du Centre d'études Techniques de l'Équipement ; 4. Création de la zone commerciale de Plan de Campagne.

3.1.2. Un système industrialo-portuaire désintégré :

Les vingt-six siècles, que compte la Cité phocéenne³⁷, ont vu le port évoluer, au gré des époques, des flux de marchandises, des progrès techniques, pour finalement se cloisonner et devenir un espace totalement hermétique à la vie urbaine. Evidemment, le déclin de la ville de Marseille a des causes liées directement à sa relation au port. Et c'est donc en comprenant les rapports qu'elle a entretenus jusqu'à maintenant avec son port, qu'il est possible de saisir à quel point une recomposition s'impose aujourd'hui.

C'est avec l'avènement de l'ère industrielle, que Marseille connaît ses premières mutations pour en devenir l'emblématique ville-port. Ayant acquis une vocation coloniale³⁸, le port devient l'activité structurante qui permet le développement industriel de Marseille dès 1830. Avant cette date, le commerce est limité au simple entreposage, mais dès le moment où l'Europe a commencé à transformer ses ports en bassins industriels, Marseille fait de même pour conserver ses intérêts économiques. Ce système industrialo-portuaire est fondé sur l'importation, la transformation des produits importés puis leur exportation. Vers, la fin du XIXe siècle, l'économie marseillaise florissante confère aux industriels des corps gras et à leur produit phare "savon de Marseille" une place centrale.

Néanmoins, l'industrie marseillaise ayant ses propres limites ne tarde pas à péricliter. Sa dépendance des territoires d'outre-mer et des marchés coloniaux, et son implantation sur un territoire replié sur lui-même sinon tourné vers la mer plutôt que son hinterland³⁹, sont parmi les causes essentielles qui vont contribuer à la désintégration du système marseillais et la hausse du chômage dans les zones portuaires et arrière-portuaires, lorsque frappent les phénomènes de décolonisation et de

³⁷ « Vers 600 av. J.-C., le site de la ville est colonisé par les Grecs venus de Phocée, en Asie Mineure — ce qui vaut à Marseille d'être parfois appelée la "cité phocéenne". Baptisé Massalia, il devient un foyer de peuplement pour les Celtes de Gaule » ; Encyclopédie Encarta 2006.

³⁸ « Après 1850, les installations portuaires sont considérablement agrandies et de nombreuses industries s'établissent à Marseille. La ville retrouve une nouvelle prospérité, soutenue par le développement de la colonisation en Algérie puis par l'ouverture du canal de Suez qui va faire de Marseille le grand port pour l'Asie » ; Encyclopédie Encarta 2006.

³⁹ La création de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (17 communes) remonte seulement à l'année 2000, alors que la loi sur l'intercommunalité date de 1992.

désindustrialisation⁴⁰ du XXe siècle.

3.1.3. Un contexte urbain et social fragilisé :

Marseille est une ville "à double face". Sa centralité n'a cessé de se dédoubler entre Nord et Sud «... avec ces contrastes successifs de l'histoire urbaine : vieille ville / ville moderne ; ville du commerce, des échanges physiques, du port / ville des relations sociales, ville bourgeoise ; ville des cités et des ZUP / ville de la résidence choisie...».⁴¹ Ce processus est le résultat d'une succession de faits urbains ayant marqué la ville.

Un glissement des quartiers résidentiels bourgeois vers le Sud est entamé dès 1666, avec l'extension de la ville, ordonnée par Louis XIV, au Sud du Vieux-Port. Par la suite, le dédoublement entre Nord et Sud va s'amplifier lors de la modernisation de la ville sous le Second Empire (1852-1870). De prestigieux édifices (Préfecture, palais de justice, Bourse, cathédrale Major, Notre Dame de la Garde et Palais du Pharo), construits dans la zone Sud, marquent profondément le paysage urbain et opposent la vieille ville du Nord à la ville moderne du Sud.

Plus encore, les extensions successives du port, des bassins de la Joliette jusqu'à l'Estaque, transforment la morphologie urbaine et cristallisent la division sociale Nord / Sud. Les quartiers populaires s'étendent en direction du Nord et accumulent un habitat insalubre au plus près des activités portuaires. En effet, le port favorise la construction de cette centralité populaire : il est le lieu d'arrivée, de passage, de transit et de travail de la population prolétarienne. Au même temps que les extensions vers le Nord, les bourgeois se déplacent toujours plus vers le Sud, en séparant souvent le lieu de domicile du lieu de travail.

L'autre caractéristique du territoire urbain marseillais est cette configuration multipolaire ayant contribué à la dispersion de l'habitat et la création de "noyaux villageois". Avec

⁴⁰ « ...la désindustrialisation peut être définie comme une étape de la croissance économique au cours de laquelle la part relative de l'industrie dans l'emploi et la production décline... L'expérience d'industrialisation et de désindustrialisation britanniques révèle trois phases spécifiques : une phase d'industrialisation entre 1700 et 1850, une phase de maturité industrielle entre 1850 et 1955 et une phase de désindustrialisation entamée depuis 1955 et toujours en cours actuellement... » ; Encyclopédie Encarta 2006.

⁴¹ Marcel RONCAYOLO, op. cit. p. 206. Selon le même auteur, la rue de la Canebière, cette rue qui part du Vieux-Port pour se prolonger en direction Ouest-Est dans la ville, forme la ligne de séparation des deux centralités Nord / Sud, le "thalweg" urbain comme il le nomme.

l'avènement de l'ère industrielle, les chefs d'entreprise vont installer volontiers leur huilerie ou leur savonnerie ou leur minoterie à la campagne. Le dédoublement Nord / Sud de même que la diffusion dans tout le territoire des industries marseillaises a fragilisé le tissu urbain, très étalé, et donc difficile à doter en viabilités nécessaires.

L'urbanisme de Marseille est un enjeu majeur, dû au caractère spontané et inorganisé de l'urbanisation liée à l'industrialisation mais aussi à un manque d'intérêt pour les questions urbaines et sociales de la part du patronat local. Ainsi, une situation socioéconomique problématique se conjugue à la faiblesse de l'urbanisation et le désintérêt de la bourgeoisie marseillaise. C'est dans ce contexte de crise que s'inscrit la régénération urbaine à Marseille⁴², notamment l'opération Euroméditerranée⁴³, dont l'idée commence à germer au milieu des années 1980.

3.2. Le projet Euroméditerranée :

3.2.1. Délimitation et état des lieux :

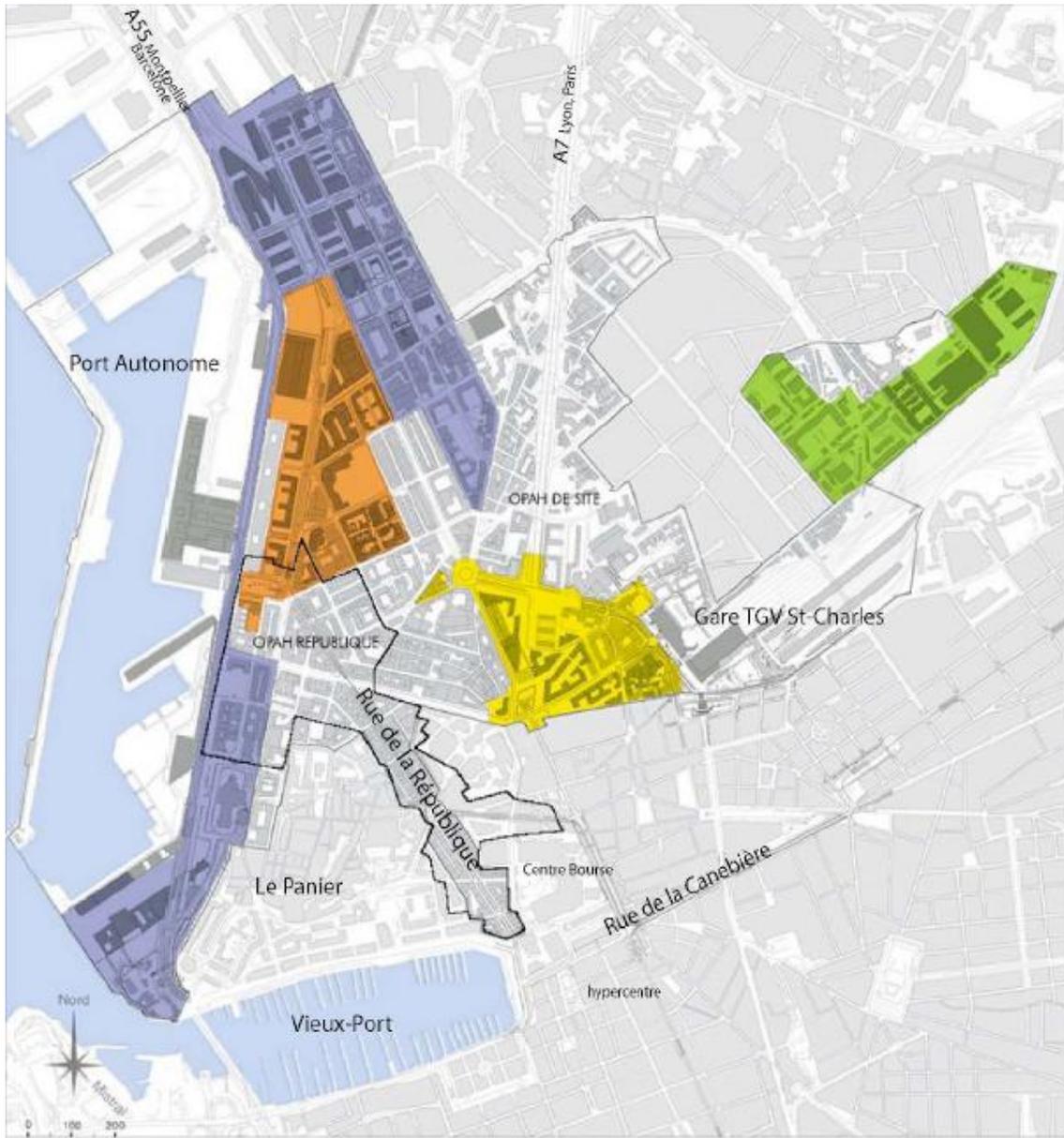
Initiée il y a plus de dix années par l'Etat et les collectivités locales, Euroméditerranée est une grande opération de renouvellement urbain au coeur de Marseille (Ile et Ille arrondissements), conduite par un établissement public d'aménagement (EPAEM). Elle concerne un espace fortement marqué par la désindustrialisation et les mutations portuaires, d'où une abondance de friches industrialo-portuaires, de quartiers non entretenus et dégradés et de bâtiments obsolètes.

Le périmètre de l'intervention est circonscrit sur un morceau de ville au maillage soit orthogonal, résultat de l'haussmannisation de la ville, soit faubourien, dans les quartiers historiques de la ville. L'un concerne les îlots et les immeubles alignés avec rigueur le long des rues et des boulevards, et l'autre relatif aux faubourgs denses avec des immeubles édifiés sans ordre apparent.

Les conditions de vie difficiles forment un point commun à tous les quartiers ciblés par l'intervention. Elles sont non seulement liées à la dégradation du bâti, mais aussi à

⁴² Voir carte des périmètres des opérations de régénération urbaine à Marseille (annexe 11).

⁴³ Voir ci-après périmètre d'Euroméditerranée (carte n° 34).



Source : Euroméditerranée (Indications rajoutées)

- Cité de la Méditerranée
- ZAC Joliette
- ZAC Gare St-Charles / Porte d'Aix
- Belle de Mai

OIN Euroméditerranée – Périmètre et pôles principaux d'intervention (carte n° 34)

l'urbanisation induite par l'essor technologique des transports (autoroutes pénétrantes, viaducs, trottoirs toujours plus étroits,...), à l'isolement du port de la ville et à la disparition d'espaces publics de qualité. Selon une étude statistique sur le périmètre, réalisée en 1999, la zone compte environ 30.000 habitants et 20.000 emplois. Le taux de chômage y est très élevé : 36.7% (Marseille 23.2%). Au niveau du logement, 67% ont été construits avant 1948, 50% avant 1915. Le taux de vacance est inquiétant : 16.4%, soit deux fois plus que sur tout Marseille (8.4%).

Euroméditerranée est développés sur cinq "pôles" principaux : le quartier de la Joliette, le quartier entre la gare Saint-Charles et la Porte d'Aix, la rue de la République, la friche de la Belle de Mai (anciennes manufactures de tabacs), ainsi qu'un tiers sur la zone portuaire, sur environ 3 km de littoral. Ainsi, le périmètre concerne le coeur historique de Marseille, entre deux seuils symboliques, le port autonome (PAM) et la gare Saint-Charles (SNCF). Il se trouve contigu à l'hypercentre où de nombreux projets de régénération sont en cours, qui vont pour la plupart dans le sens d'une "reconquête du centre-ville" par la réhabilitation des quartiers dégradés.⁴⁴

3.2.2. Les objectifs d'Euroméditerranée :

Les moyens mis en oeuvre par Euroméditerranée ont pour ambition de hisser Marseille au rang de "métropole phare de la Méditerranée". En portant l'attention sur les cinq pôles suscités, Euroméditerranée s'est fixé des objectifs multiples :

- 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 et améliorer les rapports ville-port,
- améliorer les déplacements en renforçant les infrastructures de transport,
- recréer un paysage urbain meilleur avec des espaces publics de qualité,
- renouveler et élargir le centre,

⁴⁴ Parmi les autres programmes de régénération dans la ville, les quartiers historiques (Panier, Belsunce, Noailles...) font l'objet d'une procédure nommée PRI (périmètre de restauration immobilière), qui oblige les propriétaires à réhabiliter leurs biens tout en bénéficiant de déductions fiscales. Quant aux quartiers Nord de la ville, ils sont traités par le GPV (Grand Projet de Ville) qui prévoit : revalorisation économique, revitalisation des cités, amélioration du réseau de transports, et conservation du patrimoine industriel et bâti.

- procéder au rééquilibrage Nord / Sud de la ville,
- implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.

Les objectifs d'Euroméditerranée en quelques chiffres

Horizon	Année 2015
Population	10. 000 habitants supplémentaires
Emplois	+ 15.000 à 20.000 emplois en 15 ans
Programme	1996-2010
Planchers neufs	1,2 millions m2
dont : Bureaux	600.000 m2
Logements	400.000 m2 (environ 4.000 logements)
Commerces et équipements publics	200.000 m2
Logements à réhabiliter	6.000
Espaces publics à créer et à aménager	20 ha
Investissement public/privé (1996 -2010)	3,05 milliards d'Euros

(Tableau n° 04)

3.2.3. L'EPAEM, organisme porteur du projet :

L'EPAEM, comme tout établissement public d'aménagement de caractère industriel et commercial, est créé par décret d'Etat pour une zone d'intervention et une durée variable, sous la tutelle du Ministère de l'Equipement. Cette forme de maîtrise d'ouvrage, courante en France, permet à l'Etat d'intervenir dans l'aménagement, de même que les collectivités régionales et locales.

L'établissement aménageur se compose d'un conseil d'administration dont la moitié au moins des membres doivent représenter les collectivités publiques concernées, d'un président du conseil d'administration et d'un directeur de l'établissement public. Ainsi, l'EPAEM s'organise autour d'un conseil d'administration présidé par le Maire de Marseille, et comprenant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, du PAM et du Ministère de l'Equipement ainsi qu'une équipe de professionnels d'urbanisme, d'architecture, d'économie et de culture (environ 50 salariés). L'Etat n'est plus seul décideur, mais joue beaucoup plus le rôle d'animateur dans les projets.

Un tel organisme aménageur a l'avantage de porter le projet au niveau politique, économique et social. Il permet, autour d'un projet, de dépasser les limites de structures institutionnelles classiques souvent figées dans des rivalités politiques et des lourdeurs procédurales. Pour ce type d'établissement, les documents d'urbanisme tels que SCOT ou PLU n'ont pas besoin d'être suivis à la lettre, car d'autres documents plus dynamiques rentrent en jeu. D'ailleurs, le dispositif d'un tel établissement intègre le plus les différentes fonctions de l'action urbaine, depuis le cadrage d'agglomération jusqu'à l'exécution, en passant par le pilotage technique et la mobilisation de nombreux partenaires. L'Euroméditerranée opte dès sa création pour les méthodes du projet urbain.

3.2.4. L'Euroméditerranée, enjeux et limites :

Conçue à la manière d'un projet urbain, l'Euroméditerranée est dotée d'un schéma de référence, actualisé, qui définit la stratégie d'intervention sur le périmètre, sous forme textuelle et cartographique. Par conséquent, Il n'y a pas de plan définitif, mais une vision stratégique globale du projet dans lequel entrent plusieurs protagonistes (politiciens, urbanistes, économistes, sociologues, ...etc.), avec des attentes parfois contradictoires et souvent diverses). Pour mettre en œuvre les objectifs tracés, le projet englobe des logiques d'actions temporelles et territoriales distinctes : requalification du bâti, redynamisation du centre, réorganisation des transports, ...etc.

Une étape déterminante dans la construction de tout projet urbain est l'identification des enjeux du territoire concerné. "Passer d'une ville industrielle à une ville post-industrielle" est alors, un enjeu vital pour Marseille. Aussi, pour réussir la relève tertiaire, il est devenu indispensable de lier projet urbain et marketing territorial. Car, il faut bien cibler un marché, définir des choix et les communiquer au public. A ce titre, le projet urbain constitue « *un moyen de dépasser l'abstraction de la planification traditionnelle, en dispensant une image de l'entreprise apte à faciliter le consensus et séduire les promoteurs privés* ». ⁴⁵

L'opération Euroméditerranée ayant un délai de réalisation de quinze ans, son portage politique est toutefois une limite pouvant compromettre sa concrétisation. Il est en effet

⁴⁵ Rodrigues BERTONCELLO ; Cité par Magali Henry, « *Villes portuaires en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* » ; Mémoire de licence en géographie, p. 53.

difficile à mettre en pratique de manière cohérente sur le long terme, le projet s'étalant alors sur plusieurs mandats municipaux. L'absence de consensus et d'une vision commune de l'avenir de la ville de la part des politiques peut devenir réellement problématique. C'est particulièrement le cas à Marseille où la municipalité, parfois divisée sinon repliée sur elle-même, n'a pas joué le rôle escompté en tant qu'acteur principal de la scène urbaine. Cependant, Euroméditerranée, incluant des partenariats public-privé, est une entreprise urbaine aux ambitions bien affichées. La décentralisation prévue par une loi en 1982, a mis en place un nouveau mode de gestion urbaine grâce auquel les municipalités, en plus de leur caractère administratif, sont devenues de véritables acteurs économiques privilégiant l'usage du management et du marketing urbain.

Sur le plan des relations ville-port, Euroméditerranée a permis de dépasser l'étroit fonctionnalisme laissant progressivement place aux ambitions urbaines afin d'asseoir une véritable stratégie capable de combiner les diverses ressources spatiales comme maritimes avec beaucoup plus de flexibilité. L'opération a ainsi rendu possible le rapprochement entre la cité (Ville de Marseille) et le port (PAM) en ouvrant les barrières entre ces deux institutions voisines mais isolées. En effet, l'EPAEM regroupe autour de la même table les responsables de la ville comme ceux du port à la faveur du dialogue et de la négociation.

Concertation, négociation sont des termes sans cesse associés à la notion de projet urbain. Dans la pratique, cette dernière se rattache de plus en plus à celle de projet territorial, ce qui est effectivement le cas pour Euroméditerranée. Les projets concernent la plupart du temps des espaces déjà urbanisés, d'où il est question de plus en plus de redynamiser des quartiers existants en perte de vitalité. *« De surcroît, 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. »*⁴⁶

⁴⁶ François ASCHER ; Cité par Magali Henry, op. cit. p. 52.

L'arrivée en date du 10 juin 2001 du TGV Méditerranée, reliant Paris à Marseille en trois heures, va compter pour beaucoup dans la redynamisation de Marseille et sa région.⁴⁷ En 2003, la presse fait écho de Marseille devenue la deuxième destination tertiaire régionale en France, "derrière Paris, mais devant Lyon et Lille".

3.2.5. Les outils d'Euroméditerranée :

Etant une opération d'intérêt national, Euroméditerranée a tout pouvoir pour agir sur le terrain et acquérir des immeubles, en exerçant notamment son droit de préemption ou d'expropriation. Ainsi, l'EPAEM a la maîtrise foncière totale comme il dispose d'une large palette de procédures, notamment de ZAC et d'OPAH. Sur le périmètre, trois pôles d'intervention (la Cité Méditerranée, la Joliette et Saint-Charles) font chacun l'objet d'une ZAC.

La ZAC est un outil d'aménagement urbain habituel en France dont le dispositif implique les étapes successives ci-après :

- La concertation publique obligatoire et préalable aux travaux.
- L'acquisition des terrains, au besoin par expropriation ;
- La réalisation de l'aménagement de la zone en lui fournissant les équipements publics nécessaires (eau potable, électricité, routes, logements, écoles, etc.) ;
- La cession des terrains après aménagement, à des utilisateurs publics ou privés.

Ayant pour ambition de réaffirmer le rôle international de Marseille, le projet Euroméditerranée met en avant le développement économique de cette métropole afin d'assurer la promotion du tertiaire supérieur, des services, du maritime, du commerce international, et des télécommunications. Pour arriver à cette fin, les responsables du projet ont recours à divers moyens :

- *Le sondage d'opinion* : pour recueillir les informations concernant les attitudes et préférences du public face aux projets prévus par l'opération. Cette investigation sociologique est menée par un établissement spécialisé. A ce titre, le sondage de la

⁴⁷ « Depuis juin 2001, plus de 50 millions de voyageurs l'ont emprunté. Ils étaient 13 millions l'an dernier, soit 5 millions de plus qu'au cours de la première année » ; Le Figaro du 08 juin 2006.

SOFRES⁴⁸ de 2005, pour le compte d'Euroméditerranée, révèle que les Marseillais pensent à 71 % que ce projet change la ville en profondeur...

- *L'image de synthèse* : comme moyen d'expression graphique du projet. De multiples points de vues instaurés sur le port et sur la ville permettent d'avoir une idée sur les nouvelles scénographies, les nouvelles mobilités et les nouvelles fonctions du projet. Les aménageurs réfléchissent alors à la création d'un nouveau "skyline" visible depuis la mer. Des tours, de type immeuble de grande hauteur, seront érigées à l'arrière du domaine portuaire et sont déjà visibles sur des images de synthèse disponibles. Le pouvoir du visuel sur l'urbanisme semble être mis en évidence, mais pour le cas de l'opération Euroméditerranée, le but est beaucoup plus de favoriser une adhésion de la population aux projets en cours, à défaut d'une démarche participative plus efficace.

- *Les professionnels et architectes de renom* : appelés à construire une image notoire des lieux et permettre le rayonnement du territoire au-delà de ses limites. Yves Lion, architecte et urbaniste parisien, est choisi ainsi pour piloter le projet de la Cité de la Méditerranée. Celui-ci est à l'image des grands projets de reconquête du front de mer à Gênes ou encore à Barcelone mais sans négation de l'identité de Marseille.

- *Les "aménagements temporaires"* : pour laisser le temps aux usagers de se réapproprier un endroit longtemps demeuré inaccessible, non seulement pour eux mêmes, mais aussi pour les urbanistes qui peuvent alors décider des choix d'aménagements possibles en fonction du succès des lieux. Une esplanade sur la mer fait actuellement l'objet d'un aménagement de préfiguration censé "initier la pratique publique" du site en attendant la concrétisation des projets de la Cité de la Méditerranée. Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés. De plus, des expositions temporaires ayant lieu au Fort Saint-Jean préfigurent celles du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée qui se situera à côté. L'esplanade est un lieu très prisé accueillant divers événements (concerts, cirques, jeux, ...etc.) tout au long de l'année.

⁴⁸ « Créée en 1963, la Sofres (Société française d'Enquêtes par Sondage) est l'entreprise française la plus importante dans son secteur. » Selon Encyclopédie Encarta.

- *Les occupations précaires* : dans l'objectif de développer dans les friches de Marseille de nouvelles formes culturelles, sur un principe de nomadisme, de transversalité artistique et de mélange des publics. Les associations culturelles nomades s'approprient temporairement les bâtiments industriels abandonnés. Cette démarche, outre l'animation culturelle produite, compte comme un moyen de préparer le terrain au projet Euroméditerranée, vu son engagement dans le développement de la filière économique de la culture. La Friche la Belle de Mai, ayant investi les lieux d'une ancienne usine à tabacs, compte comme un exemple fort réussi. Après dix ans d'expérience, elle est l'un des principaux pôles de création et de pratique culturelle à Marseille :

- Plus de 500 événements y sont présentés chaque année ;
- 900 artistes français et étrangers y viennent travailler, créer et jouer ;
- Plus de 70 structures y travaillent en permanence ;
- 180 projets de coopération internationale s'y développent vers 40 pays ;
- Toutes les activités culturelles et artistiques y sont présentes ;
- Un public de plus de 100 000 personnes par an...

Par ailleurs, afin de créer de nouveaux liens entre la ville et le port et par là permettre une nouvelle appropriation par les marseillais de leur littoral et d'un centre élargi, Euroméditerranée a prévu trois grands pôles⁴⁹ d'un intérêt prépondérant :

1. Le tiers de l'opération concerne l'interface ville-port, soit environ 110 hectares. Il s'agit de la ZAC de la "Cité de la Méditerranée". Elle se situe en bonne partie sur le domaine portuaire et inclut la mise en place d'un équilibre en activités portuaires et fonctions urbaines. Il y est prévu : le pôle culturel Saint-Jean ; le pôle commercial et de loisirs, que le projet des Terrasses du port représente (ces dernières se situeront sur les toits des hangars du port, comme des balcons sur la mer et sur le port). Enfin, un pôle de services et de logement se situera dans la zone d'Arenc, au Nord de la Joliette.
2. La Joliette est le deuxième grand pôle, il se veut quartier d'affaires international, mais aussi quartier de vie entre ville et port.
3. Le troisième est celui de la rue de la République, un pôle misant sur la réhabilitation de logements très dégradés et sur la mixité sociale.

⁴⁹ Voir ci-après plans et photos des trois grands pôles, situés en interface ville-port.

1. "Cité de la Méditerranée"



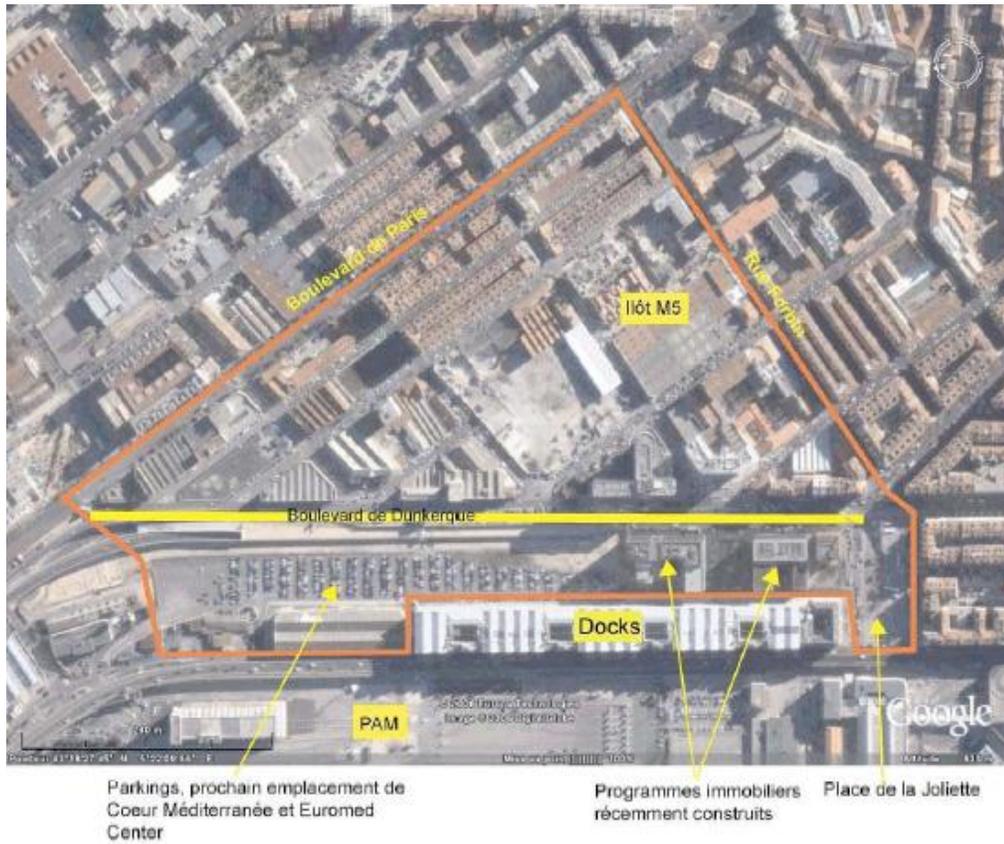
(Carte n° 35)



Projet de la Cité de la Méditerranée, vue sur le Fort Saint-Jean et le Mucem.

(Photo. n° 30)

2. ZAC de la Joliette



ZAC de la Joliette : travaux de démolition et d'aménagement en cours.
(Carte n° 36)



ZAC de la Joliette, à gauche, un collège non loin des Docks, dont l'entrée faite de conteneurs et à droite, le nouveau quartier d'affaires : des projets alliant modernité et identité.
(Photos n° 31 et 32)

3. Rue de la République



La rue de la République, artère haussmannienne devenue historique, faisant le lien entre l'hypercentre au Sud et le nouveau centre de la Joliette au Nord, mais aussi entre la ville et le port actif. (Carte n° 37)

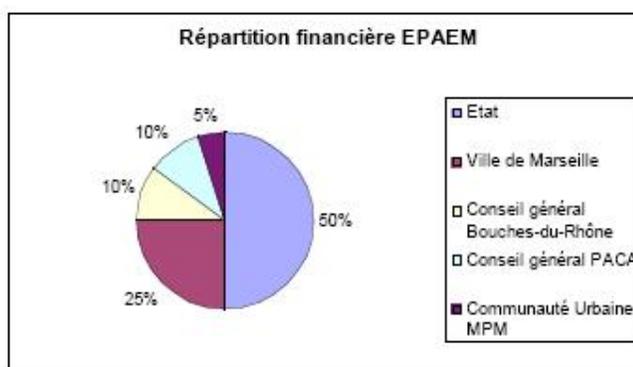


La rue de la République telle que projetée par ses promoteurs.

(Photo. n° 33)

3.2.6. Le financement d'Euroméditerranée :

Ce dernier est assuré par les acteurs publics composant l'EPAEM. Ce sont donc tous les échelons politiques qui financent l'opération, à savoir l'Etat, la Ville de Marseille, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. L'Union Européenne intervient aussi ponctuellement pour certains projets de l'opération. Un protocole physico-financier est établi périodiquement pour une période de six ans. Il détermine le contenu du programme d'aménagement, et répartit le financement entre les différentes collectivités. Cette répartition implique que chaque collectivité assume son rôle afin de garantir les moyens financiers nécessaires au bon déroulement des projets. Les investissements publics et privés engendrés par Euroméditerranée d'ici 2010 devraient être de 3 milliards d'euros.



(Figure n° 16)

3.3. Evaluation du projet :

L'initiative dans ses débuts ne prend pas : la société locale et les élus locaux, notamment, ne suivent pas l'impulsion initiale de l'Etat. « *Aucun signe de mobilisation territoriale décisive n'apparaît, ce qui peut s'expliquer par les modes de conduite du projet privilégiés par l'EPAEM.* »⁵⁰ La mise en place d'un aménageur public va réduire le projet à sa dimension spatiale, en faire un projet objet, un plan figé et un programme immobilier, et le priver ainsi de son processus de mobilisation sociale.

⁵⁰ Gilles PINSON ; Maître de conférences de science politique à l'Université Jean Monnet de Saint-Étienne et chercheur au Centre de recherches sur l'administration publique de Saint-Étienne ; « *Projets de ville et gouvernance urbaine ; pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes* », p. 622.

En effet, suite à une première évaluation⁵¹ d'Euroméditerranée faite en 1997, deux ans après sa création, des recommandations ont été formulées au maître d'ouvrage pour repositionner sa stratégie et rééquilibrer le couple "développement-aménagement". Il a été reproché à l'EPAEM d'avoir prioriser l'aménagement au détriment de l'impératif de développement. Le rôle en général attribué à un établissement public d'aménagement est celui de développeur au niveau territorial plus que d'aménageur au niveau urbain. Le contenu économique devrait alors passer avant "le contenant".

Interface ville-port : le Boulevard du Littoral vu actuellement et après aménagement.



(Photos n° 34 et 35)

En 1998, le renouvellement de l'équipe de l'EPAEM permet une évolution des pratiques de l'établissement et de ses relations avec son environnement local. Des formes d'élaboration de projet plus ouvertes et plus interactives, moins surdéterminées par l'expertise aménageuse, ont permis de tisser des liens avec d'autres types d'acteurs. L'EPAEM a donc dû actualiser son schéma de référence, en 2000 et ses nouvelles pratiques ont permis une meilleure intégration de l'institution dans son contexte territorial.

Douze ans après, le rôle de levier de l'Euroméditerranée paraît être acquis. L'action publique est cependant nettement au service du privé. En 1995, 250 millions d'euros ont été investis par le public et 1 milliard d'euros par le privé. 1300 logements ont été

⁵¹ Un rapport d'audit, sur l'opération d'intérêt national Euroméditerranée à Marseille, a été élaboré en novembre 1997 conjointement par l'Inspection Générale des Finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées.



A gauche, Les Archives et la Bibliothèque Départementale (projet achevé), et à droite, la tour de Zaha Hadid (chantier en cours) : une architecture délibérément audacieuse est mise en avant...au profit d'une nouvelle scénographie.
(Photos n° 36 et 37)

créés dont 600 sont des logements sociaux ; Tandis que l'implantation de nouvelles entreprises va bon train (165 000 m² de bureaux ont été construits, alors que 5.700 emplois nets⁵² ont été créés depuis 1995 et jusqu'en 2003).

S'il était difficile au départ de percevoir des changements sur le terrain, aujourd'hui la mutation allant bon train est visible. Plusieurs édifices (Bureaux, collèges, lycées, mais aussi logements et gares maritimes) sont achevés sinon en cours de réalisation, la création d'espaces publics se fait par contre encore attendre. La mission du projet Euroméditerranée est aujourd'hui partiellement remplie, même si son portage politique demeure incertain.

4. le cas de l'Algérie : la prise de conscience.

En Algérie, si les années soixante-dix et quatre-vingt ont été caractérisées par la production massive de zones industrielles, de ZHUN, de lotissements, ...etc., bouleversant considérablement le paysage urbain, le résultat au plan qualitatif est négatif. Le cadre bâti et le fonctionnement urbain ne répondent pas aux aspirations des usagers, ce qui entraîne des dégradations importantes du milieu urbain et de l'environnement.

⁵² Les emplois nets sont les postes créés sur le périmètre moins ceux qui ont disparu.

Tel est le bilan avancé par les architectes, urbanistes et autres spécialistes de la ville, réunis pour débattre de la question urbaine lors des grandes rencontres internationales organisées à partir de la fin des années quatre-vingt.

Les trois premières rencontres sont tenues à un moment crucial de la vie politique, socio-économique et culturel du pays, qui amorce après l'adoption de la constitution de 1989 de profondes mutations, et dont la ville constitue le lieu principal de leur expression.

4.1. Colloque international d'Oran du 01 au 03 décembre 1987 :

L'insatisfaction quant à l'application des instruments d'urbanisme et la qualité du cadre bâti produit ces dernières décennies a suscité l'organisation de ce colloque sur "Les tissus urbains".

Dans ce contexte, les participants se sont fixés comme objectifs, le renouvellement des pratiques en matière d'urbanisme et d'architecture pour une meilleure qualité urbaine en abordant les quatre thèmes suivants :

1. Production de nouveaux quartiers.
2. Réhabilitation des nouveaux tissus
3. Transformation des tissus urbains anciens.
4. Théories urbaines et application : La nécessité du projet urbain.

A travers leurs analyses, les groupes de travail, réunis autour de ces thèmes ont pu déduire que les insuffisances constatées sont dues, en bonne partie, à une absence du projet urbain provoquant une impossibilité de maîtriser la croissance, la forme, et l'organisation urbaines.

Ainsi des recommandations ont été formulées soulignant la nécessité des projets urbains, et leur conception en tenant compte de l'importance de :

- la valeur historique et symbolique du patrimoine urbain hérité, plus de sa « valeur d'usage du fait de l'adéquation progressive, au fil de l'histoire, entre un cadre bâti et un mode de vie »⁵³ ;
- l'association organisée, structurée et coordonnée, du citoyen à la conception, à la réalisation et à la gestion du projet ;
- la maîtrise d'ouvrage, ce qui implique le rôle crucial des élus locaux dans la gestion urbaine ;
- la formation interdisciplinaire de professionnels étant donné le large champ caractérisant les interventions sur la ville ;
- l'information pour permettre l'efficacité dans la prise de décision, et aussi pour faire circuler les expériences des travaux les plus intéressants ;
- la vérification de la faisabilité des opérations, par l'appréciation des besoins à satisfaire par rapport aux moyens disponibles nécessaires à la réalisation comme à la gestion de ces dernières.

4.2. Colloque international d'Alger du 02 au 05 avril 1988 :

Très décisif pour l'Algérie, CO-VILLE 88 a permis d'attirer l'attention de tous sur les problèmes imminents qui attendent les villes en développement.

Qualifié d'excessivement vaste, ce colloque sur la gestion des villes s'est constitué à la base du constat relatif à l'urbanisation démesurée et perpétuée. Constat commun à toutes les villes du monde, selon Robert Bruce Anderson, planificateur et concepteur en préservation urbaine et projets urbains, qui, lors d'un entretien, affirme : «*Les problèmes nous concernent tous : les changements rapides qui se passent dans le monde, l'élan démographique, la croissance industrielle, les voitures... Nous sommes tous sous l'impact de toutes ces choses desquelles il faut sortir une gestion* ».⁵⁴

Les conditions auxquelles les villes font face sont globalement les mêmes quel que soit le système socioéconomique ou politique dont elles sont issues, quel que soit leur origine géographique, leur rôle et leur vocation dans la grille urbaine mondiale. Les

⁵³ Tewfik GUERROUDJ ; «*Les tissus urbains* », Discours de clôture, travaux du colloque international d'Oran, déjà cité, p.30.

⁵⁴ Extrait d'un entretien paru dans l'hebdomadaire national Algérie Actualité (avril 1988), sous le titre «*Urbanisme : le magnifique mouvement des villes* ».

différences résident seulement dans les degrés et les moyens apportés comme solutions.

Face aux dangers menaçant les systèmes urbains qu'il faut à tout prix dominer pour assurer leur survie, une recherche et une proposition de remèdes s'est avérée nécessaires avant qu'il ne soit trop tard.

Dans cette optique, "CO-VILLE 88" a mis l'accent sur la « *nécessité urgente de la reconstitution d'un savoir urbain, qui fournira les instruments à tous ce qui s'attachent à refuser la notion de la fatalité urbaine, un message d'espoir pour les villes* ». ⁵⁵

4.3. Colloque international de Tipaza du 15 au 17 mai 1989 :

Traitant des aspects formels et de la qualité du cadre bâti, ce colloque intitulé "Les projets urbains - architecture urbaine" évoque deux domaines mal connus en Algérie. La réalisation d'un projet urbain ou d'architecture urbaine n'est pas aussi simple que celle d'un bâtiment répondant seulement à une somme de besoins élémentaires, car elle « *implique aussi une ou des images de la ville et une volonté de la réaliser, de créer le cadre d'une vie sociale, un espace lisible, identifiable, caractérisé, varié, incluant des éléments symboliques et présentant une certaine flexibilité, pour que le cadre bâti et le mode de vie puissent s'adapter et s'ajuster réciproquement* ». ⁵⁶

De telles réalisations sont difficiles mais nécessaires pour une meilleure qualité de notre cadre bâti, qui est responsable ces dernières décennies, de changements profonds mais négatifs du mode de vie de la société algérienne, changements causés principalement par une rupture avec le passé : le référent culturel a été négligé.

Une véritable conciliation entre notre produit bâti et notre culture s'avère indispensable, c'est ce qui ressort des conclusions des travaux de ce colloque qui se résument en :

- le devoir d'une production et d'une accumulation d'un savoir sur la ville, l'histoire, les usages et le patrimoine bâti hérité;

⁵⁵ Ewa BEREZOWSKA-AZZAG ; « *Ville qui est-tu ? (Typologie urbaine à travers le temps et l'espoir)* » ; In Révolution Africaine n° 1264 du 20 mai 1988, p.20

⁵⁶ Tewfik GUERROUDJ ; « *Les projets urbains- Architecture urbaine* » ; In, Construire n° 33/1989, p.33.

- la nécessité de renforcer la recherche en ce qui concerne les aspects de la production et de la morphologie urbaine en vue d'acquies et disposer de références nécessaires;
- la conception et la gestion de la ville en tant qu'écosystème urbain, le cadre bâti (bâtiments, réseaux, tissus urbains, pôles,... etc.) et les différents acteurs en jeu (usagers, administrations, maîtres d'oeuvre, maîtres de l'ouvrage, opérateurs économiques, ... etc.), en tant qu'éléments constitutants ne doivent être abordés d'une façon autonome.

En conséquence, la qualité urbaine résulte d'une mise en ordre de ces éléments et implique une prise en compte des évolutions et dynamisme urbains.

4.4. Colloque international d'Oran du 17 au 19 décembre 2005 :

Après presque deux décennies, Oran a renoué avec le débat sur la ville en accueillant cette rencontre intitulée "fabrique de la ville et mutation des formes d'urbanité." Organisé par le Département d'Architecture de l'USTO, le colloque a permis pendant trois jours d'échanges fructueux d'éclairer sur les voies différenciées de fabrication des villes et de l'urbain à travers des cas étudiés dans différents pays (Algérie, Egypte, France, Maroc, Syrie...) et de cerner, à chaque fois, les moteurs d'urbanisation, les transformations des politiques urbaines, les évolutions territoriales et les jeux d'acteurs à la base des processus analysés.

En décrivant les différents traits d'une ville maghrébine en crise, les communicants ont souligné :

- l'impuissance de la planification et les difficultés de la gestion voire non-gestion,
- le décalage entre l'instrumentation urbaine mise en place et les processus réels de fabrication des espaces urbains,
- le poids considérable des territoires urbains informels (plus de 50% dans des villes du Maghreb) : « *Ainsi, la ville se fait, chaque jour, en dehors des*

politiques urbaines qui sont bien sans emprise effective sur le cours réel des dynamiques de production des agglomérations en train de se constituer.»⁵⁷

- la médiocrité des espaces et des paysages érigés dans les cités d'habitat sur une échelle "industrielle" et selon une conception "quantitativiste".

Aussi, les participants au colloque ont particulièrement mis l'accent sur :

- la nécessité d'articuler recherche urbaine et projets opérationnels de fabrication de villes ou "morceaux de ville" : l'indispensable congruence entre les projets de professionnels (architecture, urbanisme et aménagement du territoire) et les résultats des recherches en sciences sociales (sociologie urbaine et géographie),
- le rôle et la pluralité des acteurs dans la fabrication réelle des tissus urbains : l'Etat, les habitants, les associations, les promoteurs publics et privés, les constructeurs, les professionnels, et les élites sont les intervenants actifs qui font la ville et souvent sans coordination voire dans le conflit,
- l'action associative, présente sur la scène urbaine dans tous les pays du Maghreb : la mobilisation citoyenne est de plus en plus large pour cibler des dimensions et des revendications nombreuses de la vie urbaine, dont : l'accès aux services urbains "pour le plus grand nombre", l'affectation de logements sociaux, le suivi de la réalisation des programmes d'habitat et d'équipements...etc.

"Le processus de recomposition territoriale à l'échelle urbaine", constitue l'autre axe de communication proposé lors du colloque. A ce titre, il a été abordé les formes de territorialisation anciennes (la zaouïa comme espace du religieux et du politique) et nouvelles (les aires commerciales dans les centres satellites des villes, les enclaves industrielles dans le tissu urbain, les équipements réservés aux populations à fort pouvoir d'achat) en essayant de saisir le sens et la logique des processus socio-spatiaux réels.

⁵⁷ Mohamed Madani ; « *Fabriquer la ville autrement* » ; Le Quotidien d'Oran du 26 décembre 2005.

En développant ce titre relatif à cette reconfiguration en train de se faire, la notion de "centralité urbaine" a fait l'objet de contributions intéressantes ayant développé les questions suivantes :

- la situation est-elle la même qu'à l'époque coloniale ou y a-t-il émergence de nouvelles polarisations ?
- Si elle existe, qu'elle est la nature et la base de cette redistribution ?
- Quelles sont les interactions qu'il est possible de relever entre ces "noeuds" de la vie urbaine ?
- Les anciennes centralités, ont-elles gardé leur attractivité et leur vigueur symbolique d'espace de référence ?

"Evolutions émergentes et alternatives : quel projet urbain pour les villes du Sud ?" est l'axe final proposé pour les communicants. Actuellement en vogue dans les villes du Nord, le thème de projet urbain ne saurait être éludé par les organisateurs du colloque. Cette rencontre a permis d'apprendre des expérimentations réalisées ici ou là dans le cadre de cette nouvelle orientation et de vérifier sa pertinence dans le cas des villes du Sud.

A l'occasion, le concept de "projet urbain global" proposé à la discussion, a été retenu comme étant une démarche stratégique qui intéresse toute l'agglomération urbaine, s'appuie sur les sciences de la ville et intègre la concertation et la participation de tous les acteurs de l'urbain à tous les moments de sa réalisation (en amont, pendant et en aval).

- Conclusion :

Le projet urbain s'avère une démarche opportune pour trouver des réponses aux situations complexes caractérisant l'urbain. Il définit les stratégies d'actions qui s'inscrivent dans une réflexion territoriale globale, et sans produire de modèles, tend à exprimer de façon volontariste l'urbanité des espaces urbains, tout en leur offrant un cadre d'évolution. Le projet urbain représente également un levier de développement économique, social et spatial.

Aujourd'hui, la plupart des métropoles constituées du monde et des villes émergentes sont portées par des projets urbains destinés à renouveler le "génie des lieux", ou à rétablir leur notoriété, ou encore à construire une image à même de leur permettre d'entrer dans une compétitivité des territoires. Dans le mouvement de globalisation, modernité et identité ne sont pas incompatibles à condition de savoir les faire co-exister de façon dialectique.

Ces projets urbains expriment tous une prise de conscience par les Etats concernés de l'avenir de la ville, considérée comme le principal levier du développement futur. De ce fait, les pouvoirs publics investissent de plus en plus et d'une façon volontaire et stratégique dans l'amélioration de la qualité de la vie dans la cité et dans le renouvellement de son urbanité.

Dans notre pays, la notion de projet urbain reste peu répandue voire méconnue au sein des collectivités publiques, à l'exception de l'expérience assez courte (1997 – 2000), initiée par le Gouvernorat du Grand Alger. Dans le cadre d'un GPU (Grand Projet Urbain), des opérations d'aménagement et de réhabilitation des espaces centraux d'Alger ont été prévus de façon à promouvoir la métropolisation de la capitale. Sinon, le concept de projet urbain est abordé exclusivement par les milieux universitaires et intellectuels, comme à l'occasion des quelques colloques étudiés.

- CONCLUSION (Partie B):

Au terme de cette appréhension des notions-clés : centralité, projet urbain et renouvellement urbain, il s'avère nécessaire de mettre en œuvre une politique de renouveau des méthodes de penser et d'agir sur nos espaces urbains. Le cadrage officiel d'une politique urbaine dans notre pays, grâce à la promulgation récemment de la loi d'orientation de la ville (loi 06/06 du 20 février 2006) peut en constituer déjà une amorce.

Ce renouveau urbain peut parvenir à produire ses effets positifs dans le contexte algérien particulier, pourvu que l'on se mette à "faire le ménage" et à préparer le terrain. En effet, un saut qualitatif, que doivent subir d'urgence les méthodes de travail et les moyens d'administration et de gestion de la ville, est la condition pour que nos villes retrouvent rapidement le "mieux urbain" qu'elles revendiquent.

Nous suggérons enfin pour clore cette étude, des axes de réflexions qui peuvent constituer autant de chantiers à ouvrir pour concrétiser notre renouveau urbain.

CONCLUSION GENERALE :
QUEL PROJET URBAIN POUR RENOUVELER LE CENTREVILLE DE JIJEL ?

CONCLUSION GENERALE

Nous voudrions, en conclusion de nos réflexions, rappeler cette évolution des modes de penser et d'agir sur la ville. Il est opéré le passage d'un mode linéaire, hiérarchique et cloisonné à un mode négocié, flexible et transversal. On ne produit plus la ville mais on la coproduit... selon une logique de projet et non par une logique sectorielle (en terme de plan). La nouvelle démarche s'appuie sur les notions de "coproduction" et de "logique de projet", qui focalisent le renouvellement des pratiques sur l'élaboration des interventions urbaines. Elaboration dont il est attendu qu'elle devienne le lieu d'une activité collective.

Cependant, malgré le flou qui entoure la notion, l'ampleur du succès du projet urbain dans beaucoup de pays, à travers les discours des décideurs et, plus largement, sa banalisation, auprès des acteurs de la conception et de la production de l'espace, réside dans le fait qu'il constitue une réponse opportune à :

- la recomposition du système d'acteurs ;
- la complexification des problèmes urbains ;
- l'incertitude qui marque désormais le contexte dans lequel l'intervention urbaine est pensée et conduite ;
- l'innovation qui ressort comme un des enjeux majeurs associés à la transformation de l'espace urbain.

Dans notre pays, malgré un système de production de la ville jugé défaillant. La mission n'a pas changé pour la planification spatiale. Cette dernière évoque l'idée d'adapter le territoire pour mieux répondre aux besoins des citoyens et des entreprises. Or, les populations ont changé, leurs attentes et leurs besoins également...il s'impose donc que les pratiques, devenues inadaptées et décalées, soient renouvelées. Ce renouveau doit traduire une évolution du contexte, une mutation des enjeux et des conditions dans lesquelles les choix en matière d'aménagement et d'urbanisme pourront être opérés. Il est indispensable à la pérennité de nos villes à un moment où la majorité d'entre elles connaissent une crise multidimensionnelle.

Dans un contexte où domine de plus en plus un urbanisme d'expansion, les thèmes se rapportant aux centres-villes historiques en Algérie ne sont pas beaucoup abordés par les chercheurs. Alors que de tels sujets pourraient provoquer "l'éveil" des pouvoirs publics et attirer leur attention sur la dérive qui guette nos centres urbains anciens.

L'avenir des centres-villes au sein des villes moyennes est délicat contrairement aux grandes agglomérations : la montée en périphérie de nouveaux pôles de concurrence fragilise beaucoup plus les villes moyennes. Jijel, à l'instar de celles-ci, n'échappe pas à ces problématiques concernant la dévalorisation des centres anciens et l'étalement urbain.

Dans ce sens, notre attention s'est portée sur la situation du centre-ville de Jijel et de son avenir compte tenu de la dégradation de son cadre physique et des conditions de vie de ses habitants. On a voulu ainsi donner des orientations sur la manière d'appréhender un territoire, présentant des fragilités mais au cœur d'ambitions multiples, grâce aux potentialités qu'il recèle et des projets prometteurs en gestation.

Il en ressort la pertinence de reconstruire cette centralité, au sein de ce territoire, avec plus de force pour enrayer, d'une manière irréversible, le processus de déclin qui menace en permanence notre entité urbaine centrale, et par conséquent nuit à tout le territoire auquel elle s'inscrit.

Le centre, comme on la bien montré, n'est pas seulement un lieu géographique dénué de toutes autres significations mais intègre implicitement la notion de centralité qui, elle évoque la communication, l'échange, les sens symboliques, la polyvalence des espaces... Or plus qu'un lieu urbain, la centralité constitue un lien urbain entre toutes les composantes de la structure urbaine, de nature humaine ou matérielle. Une relation dialectique est entretenue entre toute entité urbaine et le site qui la sous-tend.

En cherchant à explorer la façon dont le centre ville de Jijel pourrait être valorisé, il apparaît de plus en plus l'opportunité d'un projet global grâce auquel notre intervention sur l'entité centrale aura tout son sens et pourra s'inscrire dans la durée. Il nous semble aujourd'hui essentiel, non plus de faire dans l'urgence mais plutôt de travailler sur le

moyen terme et le long terme. Une telle entreprise pensée pour être réversible, sans limites temporelles "strictes", est difficile mais utile pour servir de guide à l'action.

Opter pour un projet urbain impliquerait que notre démarche aurait l'avantage d'être évolutive, souple, réactive, non figée, non finie pour être en mesure de s'adapter aux évolutions et aux incertitudes. Ce projet urbain ne peut être établi que :

- premièrement, à partir des spécificités, des opportunités, des atouts et des handicaps qui caractérisent le contexte localement ;
- et deuxièmement, à travers un travail d'élaboration collective impliquant la participation de tous les acteurs légitimes de la vie urbaine. En effet, un projet urbain ne peut être tel que s'il est partagé par les habitants, la société civile et les différents voire divergents intérêts qui opèrent à l'intérieur de la ville.

Au-delà d'une intervention du type classique concentrée seulement sur le cadre bâti, le centre-ville de Jijel réclame une action qui doit être globale : du renouvellement urbain dans le cadre d'un projet urbain. Ce renouvellement urbain correspond à cette volonté de prendre en compte tous les enjeux socioéconomiques et spatiaux de notre territoire. Cela n'étant concevable que grâce à une approche territoriale articulant tous les échelons pertinents : du centre-ville, niveau d'identification de problèmes multidimensionnels, aux niveaux supérieurs (intéressant l'agglomération, la commune, et la wilaya) supposés insuffler la résolution des problèmes.

Après avoir exploré les lieux et appréhendé les apports théoriques versant dans notre problématique, il a été possible d'identifier, pour notre territoire, les enjeux et les objectifs synthétisés ci-après :

ENJEUX ET OBJECTIFS

ENJEU 1

FAIRE ABOUTIR UN POLE DES AFFAIRES ET DU TOURISME



OBJECTIFS

- Renforcer les activités liées au domaine des affaires et de la gestion.
- Favoriser l'émergence d'un tourisme urbain.
- Revitaliser et diversifier l'activité portuaire.
- Réorganiser l'activité commerciale.

ENJEU 2

TRANSFORMER L'IMAGE



OBJECTIFS

- Améliorer l'offre et la qualité de l'habitat.
- Rétablir le double rapport ville-port et ville-mer.
- Développer les déplacements doux : piétons et cyclistes.
- Résorber les friches et les activités inconfortables.

ENJEU 3

TRAVAILLER SUR LES CENTRALITES



OBJECTIFS

- Créer des équipements nouveaux pour de nouvelles pratiques.
- Produire des lieux au contenu diversifié et multifonctionnel.
- Promouvoir une animation urbaine de qualité.
- Valoriser les espaces publics structurants.

En dépit de la pluralité des défis qui intéressent le centre-ville de Jijel et son territoire, il y a deux grandes dimensions en terme de projection et d'action sur lesquelles notre projet devra s'appuyer : l'attractivité des lieux et l'amélioration des conditions de vie des habitants. Trois niveaux d'enjeux nous sont apparus particulièrement importants :

- Le premier niveau touche à la fonction du centre ou plutôt sa multifonctionnalité ;
- Le deuxième élément touche à l'image et à la notoriété des lieux ;
- Le troisième et dernier enjeu concerne la qualité des centralités et de l'animation urbaine.

Néanmoins, atteindre les objectifs suscités passe par la satisfaction de certaines conditions qu'on peut cerner en ces points-clés :

- **Les acteurs** : la première condition pour la concrétisation d'un projet urbain réside dans le dialogue, la concertation entre institutions, entre acteurs. Lorsque les rapports sont au départ très éloignés, il est nécessaire de faire intervenir un ou plusieurs catalyseurs pour les engager. En effet, l'exemple marseillais a montré l'utilité d'un montage opportun qu'est l'EPAEM, ayant servi de cadre pour dépasser les divergences entre la municipalité et le port. Sans ce cadre où l'Etat a joué pleinement son rôle de médiateur, probablement le projet aurait échoué et aucun accord n'aurait vu le jour entre la ville et le PAM ;

- **Le portage du projet** : le portage du projet est dévolu au pouvoir politique au niveau local (commune ou le cas échéant groupement intercommunal). Etant un acteur majeur dans la structuration du processus d'élaboration et dans l'assurance de la maîtrise d'ouvrage, ce pouvoir politique s'appuie sur sa position de leadership territorial. Celle-ci lui fournit les ressources nécessaires pour structurer les rapports de force locaux en faveur du projet ; cette position de leadership intervient également, de manière plus indirecte, comme un gage de fiabilité auprès des opérateurs privés et constitue alors une ressource de la faisabilité du projet. Or, étant donné notre contexte politique et institutionnel actuel nos pouvoirs municipaux ne pourraient porter un projet urbain qu'à partir d'une véritable décentralisation. Pour, le cas de Marseille, l'Etat ne s'est pas distingué par son interventionnisme mais plutôt par son rôle d'animateur.

- **La maîtrise d'œuvre urbaine** : l'amélioration des moyens humains impliqués dans le processus de conception des projets et l'émergence d'un certain professionnalisme doivent être une priorité des pouvoirs publics. Cela passe par une formation adéquate touchant à tous les métiers de la ville, en introduisant le recours aux technologies avancées permettant une meilleure lecture des territoires étudiés par la modélisation et la simulation. La dotation de la commune de Jijel, à ce titre, de deux études de SIG - l'une globale lancée par le Ministère Délégué chargé de la Ville et l'autre contractée par l'ADE en vue de modéliser puis réhabiliter le réseau d'AEP- suppose l'amorce d'une gestion efficace de nos villes et territoires...

- **L'action associative** : la montée de plus en plus du mouvement associatif dans différents secteurs et à différentes échelles est favorable à la mise en place d'un nouveau pouvoir : celui du contre-pouvoir. Les projets seront de plus en plus critiqués et contestés par les associations d'usagers en vue de mettre les garde-fous indispensables contre tout dérapage... Cet engagement associatif est la condition aussi pour que l'habitant s'intéresse directement à l'espace qu'il vit au quotidien : il sera ainsi co-acteur des réussites du projet, il maintiendra par ailleurs en éveil permanent sa vigilance en faveur de la qualité de vie dans son lieu de résidence et concevra cette qualité comme une oeuvre partagée, synthèse des compétences politiques des uns, professionnelles des autres et citoyennes de lui-même.

- **Le foncier** : la maîtrise du foncier exige d'abord son assainissement. Or, les retards enregistrés par l'opération de cadastre du territoire national sont immenses. Aussi, à un moment où les villes subissent de plein fouet les conséquences d'un désengagement de l'Etat, les procédures de mobilisation des sols (acquisition, exercice du droit de préemption, expropriation...) ne devraient pas être paralysantes mais allégées au profit des collectivités locales et de l'intérêt général.

- **Les outils** : une révision de l'instrumentation existante en matière de planification et de gestion urbaines, s'avère impérative celle-ci doit être plus fine, adéquate, articulée et complétée pour parer aux insuffisances relevées. La loi d'aménagement et d'urbanisme de 1990 a pour modèle la loi d'orientation foncière (LOF) instaurée en France en 1967. L'inadéquation des instruments d'urbanisme actuels (PDAU et POS) trouve ainsi tout

son sens. Le projet Euroméditerranée, nous a appris, l'existence dans sa boîte à outils de procédures adaptées : ZAC, OPAH... permettant la mobilisation financière et foncière d'une manière efficace.

- **La stratégie de communication** : pour de meilleures relations entre les différents partenaires et une compréhension mutuelle suffisante des enjeux et des conséquences prévisibles induites par les choix effectués, il faut opter pour une stratégie des communications. Divers moyens sont alors utilisés : publicité à travers les médias, les panneaux d'affichages mais aussi les séminaires et les journées d'études. Une assimilation suffisante devra être recherchée, à travers les illustrations de préfiguration des projets, qui devront être confectionnés de manière différenciée selon le destinataire ciblé. Il faut noter, dans cet esprit, le recours par les concepteurs du projet Euroméditerranée à l'image de synthèse comme moyen utile de préfiguration et de simulation des scénographies recherchées.

Enfin, une révolution des méthodes de penser et d'agir sur nos villes s'avère incontournable. Les enseignements qui précèdent pourraient servir à des réflexions plus poussées. Dans tous les cas, nous nous devons de donner de nouvelles images et une nouvelle poésie à nos espaces urbains.

Bibliographie

1 – Ouvrages :

- ASHER, François ; « *Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme ; La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour* » ; Editions de l'Aube, Paris, 2001.
- Association « les 2 rives » et l'Ecole d'Architecture de Grenoble ; « *Algérie, traces d'histoire : Architecture, urbanisme et art de la préhistoire à l'Algérie contemporaine* » ; Ouvrage consacré à l'exposition du même titre dans le cadre de l'année de l'Algérie en France ; Editions CERTU / METLTM (France), 2003.
- BACHOFEN, Nicole ; « *Eléments pour comprendre le projet urbain* » ; Etude réalisée par le REMU (Recherche et Maîtrise d'œuvre Urbaine) / Ecole d'Architecture de Strasbourg pour le compte du METT (France).
- CHATEAUREYNAUD, Philippe ; « *Dictionnaire de l'Urbanisme ; jurisprudence* » ; Editions du Moniteur, Paris, 2003.
- COTE, Marc ; « *Paysages et patrimoine ; Guide d'Algérie* » ; Editions Média-Plus, Constantine, 1996.
- DUPLAY, Claire et Michel ; « *Méthode illustrée de création architecturale* » ; Editions du Moniteur, Paris.
- GIOVANNONI, Gustavo ; « *L'urbanisme face aux villes anciennes* » ; Editions du Seuil, 1998.
- GRANGER, Suzette ; « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* » - tomes 1 et 2 ; Editions Africa Nostra, Montpellier, 1987.
- INGALLINA, Patrizia ; « *Le projet urbain* » – Collection Que sais-je ? Editions Presses Universitaires de France, Paris, 2001.
- JOFFROY, Pascale ; « *La réhabilitation des bâtiments* » ; Editions du Moniteur, Paris, 1999.
- LIAUZU, Claude ; MEYNIER, Gilbert ; SGROI-DUFRESNE, Maria et SIGNOLES, Pierre ; « *Enjeux urbains au Maghreb ; crises, pouvoirs et mouvements sociaux* » - Cahier d'études Groupe de Recherches sur le Maghreb et le monde musulman ; Université Paris VII ; Editions l'Harmattan, Paris, 1985.

- MANGIN, David et PANERAI, Philippe ; « *Projet urbain* » ; Editions Parenthèses, Marseille, 1999.
- MASBOUNGI, Ariella ; MC CLURE, Bert ; « *Plans et dessins ; L'expression graphique des projets urbains* » ; Coédition revue URBANISME et éditions Villes et Territoires, Paris, 1997.
- PANERAI, Philippe ; DEPAULE, Jean-Charles ; DEMORGON, Marcelle et VEYRENCHE, Michel ; « *Éléments d'analyse urbaine* » ; Editions Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles, 1980.
- PINON, Pierre ; « *Lire et composer l'espace public* » ; Ouvrage réalisé sous la responsabilité de Dominique Dupré Henry pour le compte du MELTM (France) ; Les éditions du STU, Paris, 1991.
- ROGERS, Richard et GUMUCHDJIAN, Philip ; « *Des villes pour une petite planète* » ; Editions du Moniteur, Paris, 2000.
- RONCAYOLO, Marcel ; « *Lectures de villes ; Formes et temps* » ; Editions Parenthèses, Marseille, 2002.
- SHARP, Dennis ; « *Histoire visuelle de l'architecture du XXe siècle* » ; Editions Pierre Mardaga, 1972.

2 – Articles, quotidiens et périodiques :

- Algérie-Actualité ; « *Urbanisme : le magnifique mouvement des villes* » ; avril 1988.
- BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa ; « *Projet urbain ; Alger, entre le rêve et la réalité* » ; In, Habitat et construction n° 8 / 2000 – pp. 28-33.
- BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa ; « *Ville qui est-tu ? (typologie urbaine à travers le temps et l'espace)* » ; In, Révolution Africaine n° 1264 du 20 mai 1988, pp. 19-33.
- CHAREF, Abed ; « *Bellara, un mythe qui sublime l'échec* » ; Le Quotidien d'Oran du 10 février 2005.
- CHARRE, Alain (sous la direction de) ; « *Les nouvelles conditions du projet urbain ; Critique et méthodes* » ; In Mégalopole n° 22 et dernier ; Editions Pierre MARDAGA, Sprimont (Belgique), 2001.

- CNAT ; « *Les projets Urbains - Architecture Urbaine* », (colloque international de Tipaza du 15 au 17 mai 1989) ; In Construire n° 33/1989, pp. 32-35.
- COTE, Marc ; « *Algérie ; Choix d'espace, choix de société* » ; In, Repères n°03, 1997, pp. 179-182.
- COTE, Marc ; « *Algérie ; Métropoles et petites villes : des formes nouvelles de territorialisation* » ; In, Repères n° 03, 1997, pp. 203-216.
- COTE, Marc ; « *Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* » ; In, Repères n° 03, 1997, pp. 183-202.
- LUSSAULT, Michel ; professeur à l'Université François-Rabelais, Tours ; « *Les territoires urbains en quête d'images* » ; In, Revue Urbanisme, mai-juin 2005, pp. 52-55.
- MADANI, Mohamed ; « *Fabriquer la ville autrement* » ; Le Quotidien d'Oran du 26 décembre 2005.
- MADANI, Mohamed ; « *Villes algériennes : entre panne de projet et urbanisme de fait* » ; In, Naqd (Désordres urbains) n°16, Printemps / Été 2002, pp. 11-25.
- MASBOUNGI, Ariella ; « *Le projet urbain à la française* » ; In, Projets urbains en France ; Editions du Moniteur, Paris, 2002.
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement / DGUHC (France) ; « *Renouveler l'urbain* » ; In, Projet urbain n°18, septembre 1999.
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement / DGUHC (France) ; « *Faire la ville sur la ville* » ; In, Projet urbain n°15, décembre 1998.
- SEMIANE, Fodil ; « *Jijel : Bellara, la fin de la traversée du désert / Un espoir qui reste à concrétiser / Les raisons d'un avortement avant terme* » ; El Watan Economie du 28 mars au 3 avril 2005.

3 – Etudes et travaux :

- AIDAT, Adila et SAFRI, Saïd ; « *Expertise PDAU de la commune de Jijel et POS1 du centre ville de Jijel* » ; Travail d'Atelier, 1ère année magistère, Option VPU ; Faculté des sciences de la Terre, de Géographie et de l'Aménagement du Territoire; Département de l'Architecture et de l'Urbanisme, février 2006.

- ANAT ; POS N°1 de Jijel, dossier d'aménagement, approuvé en 2004.
- ANAT ; PAW de Jijel, établi en 1996.
- BELOUAD, Samir ; FIAMANTE, Céline ; GHERRAZ, Faysal ; GHERZOULI, Lazhar et SAFRI, said ; « *Le Canet, un projet urbain de référence* » ; Travail d'Atelier, MHUPV ; Euromed Marseille, 2003 / 04.
- BENGHERABI, Mohamed ; « *Maîtrise de la croissance urbaine de la ville de Jijel* » ; Participation aux journées d'études de Jijel des 05 et 06/12/1998, intitulées : « *Aménagement, gestion et protection du littoral* » et consacrées au « *plan d'aménagement et de développement de l'espace Babor-Edough* ».
- BENITO, Fabien ; CLAVEL, Julie ; GRAINE, Leila ; LAHMEL, Fadila ; ZITOUNI, Mohamed ; « *Montage d'un projet urbain; Saint-Louis- la Calade- la Cabucelle : vers une continuité urbaine* » ; Travail d'Atelier MHUPV ; Euromed Marseille, 2003 / 04.
- CADAT ; PUD de la commune de Jijel, 1975.
- DPAT ; Wilaya de Jijel, Annuaire statistique de la wilaya de Jijel, 2005.
- DUC ; Wilaya de Jijel, « *Réflexion sur la stratégie d'extension et d'amélioration urbaine de la wilaya (Mise en place d'une stratégie de développement des principaux secteurs d'activités)* » ; Jijel, janvier 2005.
- Entreprise Portuaire de Djendjen ; « *Situation (physique et financière) de l'EP Djendjen* » ; Jijel, février 2002.
- Institut Supérieur de Gestion et de planification, Alger ; Manuels de mise à niveau des cadres locaux des DUC et OPGI – Cycle : intervention sur le tissu urbain et cadre bâti –Modules 1, 2, 3 et 4 ; 2005 / 06.
- Ministère de l'Urbanisme et de la Construction ; Travaux du colloque international d'Oran du 1 au 3 décembre 1987, intitulé : « *Les tissus urbains* » ; Editions ENAG, Alger, 1989.
- PIETRI, René-Paul (sous la direction de) ; « *Etude des problèmes de centre-ville ; éléments de méthodes* » ; Recherche réalisée suite à un séminaire organisé par le Ministère de l'Equipement (France) ; Non daté.
- Système Friche Théâtre ; « *Friche la Belle de Mai ; Hypothèses et Tentatives d'artistes* » ; Dossier d'information, Marseille, février 2002.

- URBAJ ; PDAU de la commune de Jijel, Approuvé en 1996.

4 – Mémoires et thèses :

- KAOULA, Bilal ; « *Rénovation urbaine dans le centre ville colonial de la ville de Jijel* » ; Mémoire de fin d'études en architecture ; Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Constantine, promotion 1995.
- KERDOUD, Nadia ; « *Nouvelles centralités, périphéries spontanées ; Cas de Oued Skhoun à Guelma* » ; Thèse de magistère en urbanisme ; Université de Constantine, année 2000.
- KIHAL, Hanane ; « *Devenir des villes portuaires moyennes historiques ; Cas de Jijel* » ; Thèse de magistère, Option : architecture, histoire et société ; Université de Sétif, Faculté des Sciences de l'ingénieur, Département de l'Architecture, Année 2004 -2005.
- LUCHINI, Elodie ; « *Marseille et sa zone arrière portuaire ; échanges, suture, raccord ; réalisation d'un projet urbain, quartier de La Cabucelle et des Crottes* » ; Mémoire de fin d'études en architecture ; Ecole d'Architecture de Marseille Luminy, Session février 2003.

5 – Textes législatifs et réglementaires :

- Ordonnance n° 74/26 du 20 février 1974 portant constitution des réserves foncières communales ; JORA n° 19 (1974).
- Loi 87/03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire ; JORA n° 5 (1987).
- Loi n° 90/08 du 07 avril 1990 relative à la commune ; JORA n° 15 (1990).
- Loi n° 90/25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière ; JORA n° 49 (1990).
- Loi n° 90/29 du 1 décembre 1990, modifiée et complétée, relative à l'aménagement et l'urbanisme ; JORA n° 52 (1990).
- Loi n° 90/30 du 1 décembre 1990, portant loi domaniale ; JORA n° 52 (1990).
- Loi n° 98/04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel ; JORA n° 44 (1998).

- Loi n° 01/20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire; JORA n° 77 (2001).
- Loi n° 02/02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral ; JORA n° 10 (2002).
- Loi n° 02/08 du 08 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement ; JORA n° 34 (2002).
- Loi n° 06/06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville ; JORA n° 15 (2006).
- Décret n° 84/328 du 03 novembre 1984 portant création du Parc National de Taza ; JORA n° 55 (1984).
- Décret n° 88/232 du 05 novembre 1988 portant création des zones d'expansion touristique ; JORA n° 51 (1988).
- Décret exécutif n° 91/177 du 28 mai 1991, fixant les procédures d'élaboration et d'approbation du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et le contenu des documents y afférents ; JORA n° 26 (1991).
- Décret exécutif n° 91/178 du 28 mai 1991, fixant les procédures d'élaboration et d'approbation du Plan d'Occupation des Sols et le contenu des documents y afférents ; JORA n° 26 (1991).
- Décret exécutif n° 97/106 du 05 avril 1997 portant création de la zone franche de Bellara (wilaya de Jijel) ; JORA n° 20 (1997).
- Décret exécutif n° 03/322 du 5 octobre 2003 portant maîtrise d'œuvre relative aux biens culturels immobiliers protégés ; JORA n° 60 (2003).
- Décret exécutif n° 03/323 du 5 octobre 2003 portant modalités d'établissement du plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et de leur zone de protection (PPMVSA) ; JORA n° 60 (2003).
- Décret exécutif n° 03/324 du 5 octobre 2003 portant modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS) ; JORA n° 60 (2003).
- Décret exécutif n° 03/408 du 05 novembre 2003 modifiant et complétant les dispositions du décret exécutif n° 90/405 du 22 décembre 1990 fixant les règles

de création et d'organisation des agences locales de gestion et de régulation foncières et urbaines ; JORA n° 68 (2003).

- Décret exécutif n° 05/01 du 03 janvier 2005 portant abrogation du décret exécutif n° 97/106 du 05 avril 1997 portant création de la zone franche de Bellara (wilaya de Jijel) ; JORA n° 4 (2005).

6 – Documents électroniques et ressources Internet :

- ARAB, Nadia ; « *L'activité de projet dans l'aménagement urbain ; Processus d'élaboration et modes de pilotage ; Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier* » ; Thèse de doctorat ; Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Champs-sur-Marne, Paris ; Décembre 2004 ; Document PDF consulté sur <http://pastel.paristech.org>
- CMDD (Commission Méditerranéenne de Développement Durable) ; « *Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la Région Méditerranéenne* » ; Split, janvier 2004. Document PDF consulté sur www.planbleu.org
- ENCARTA Encyclopédie, 2006.
- GERBER, Philippe ; « *Gentrification et confort post-moderne ; Eléments émergents de nouvelles centralités ; L'exemple de Strasbourg* » ; Résumé thèse de doctorat en géographie humaine ; Université de Strasbourg I ; soutenue le 1^{er} Décembre 2000. Document PDF consulté sur www.ceps.lu
- GRIDAUH-GRAL (France) ; compte-rendu du séminaire intitulé « *le renouvellement urbain : approche interdisciplinaire* » du 26 mars 2002 ; Document PDF consulté sur www.gridauh.fr
- HENRY, Magali ; « *Villes portuaires en mutation ; Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* » ; Mémoire de licence ; UNIL, Université de Lausanne, Institut de Géographie ; Automne 2006 ; Document PDF consulté sur <http://rero.ch>
- JELLAL, Abdelkafi ; « *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens ; Etude sub-régionale : Tunisie, Algérie et Maroc* » ; Document préparé pour la réunion méditerranéenne sur : « *Gestion des villes et*

développement durable » ; Barcelone, du 3 au 5 septembre 2001 ; Document PDF consulté sur www.planbleu.org

- Le Figaro, 13 juin 2006, consulté sur www.lefigaro.fr
- Le Monde, 17 novembre 2003, consulté sur www.lemonde.fr
- Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable / UNIL, Université de Lausanne ; « *Développement durable et projet urbain* » ; In, Vues sur la ville, n° 09 / Avril 2004 ; Document PDF consulté sur www.unil.ch
- PETIT LAROUSSE ; Dictionnaire multimédia, 2006.
- PINSON, Gilles ; Maître de conférences de science politique à l'Université Jean Monnet de Saint-Étienne et chercheur au Centre de recherches sur l'administration publique de Saint-Étienne ; « *Projets de ville et gouvernance urbaine ; pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes* » ; Document PDF consulté sur www.urbanisme.documentation.equipement.gouv.fr
- www.archeonat.org
- www.djendjen-port.com.dz
- www.euromediterranee.fr
- www.jijelinfo.com
- www.joradp.dz
- www.mairie-marseille.fr
- www.rimi.dz
- www.sogeports.com
- www.urbanisme.equipement.gouv.fr
- www.univ-usto.dz

Entretiens

- M. ABDOU Khair-eddine : Vice-président, APC de Jijel.
- M. AISSAOUI Abdel Hakim : Inspecteur principal du Tourisme, chef de Service Développement des Activités Touristiques, Direction du Tourisme de la wilaya de Jijel.
- M. BICHAOUI Abdel Ali : Analyste en économie, Chef de service Etudes Economiques et Traitement de l'Information, DPAT de la wilaya de Jijel.
- Melle BOUCHEMELA Nacera : Ingénieur d'Etat en biologie végétale, chef de Service du Littoral, Direction de l'Environnement de la wilaya de Jijel.
- M. BOUDJAADA Khelifa : Ingénieur d'Etat en géographie (option : aménagement urbain et régional), ex-Expert d'études à l'ANAT, Délégation Régionale de Jijel.
- M. BOULEKHIOUT Ali : Architecte, ex-Cadre de l'URBAJ, Direction Générale de Jijel.
- M. CHABOU Kaddour : Cadre chargé du Bureau Exploitation à la Direction des Travaux Publics de la wilaya de Jijel.
- M. CHALAL Yazid : Ingénieur d'Etat en géologie minière, chef de Service Energie et Industrie, Direction des Mines et de l'Industrie de la wilaya de Jijel.
- M. MEHAMDIQUA Mohamed : Chef Service Technique, AWGRFU de Jijel.
- M. MOUSSAOUI Fayçal : Architecte, Vice-président Association religieuse de la mosquée El Ansar.

Index des illustrations (sources) :

N.B. : Lorsque les illustrations ne sont pas établies par mes soins, les sources sont toujours indiquées.

I. Cartes (plans et vues aériennes) :

1. Carte de la wilaya de Jijel : limites administratives actuelles des daïras et des communes, avec infrastructures routières et ferroviaires (BET Pyramide, Jijel).
2. Carte de la commune de Jijel : espace communal actuel (extrait de cartes de découpage administratif INCT, traité par l'auteur).
3. Vue aérienne du site d'intervention : centre-ville de Jijel (extrait de vue aérienne INCT, traité par l'auteur).
4. Carte de situation générale de Jijel (extrait de cartes Encarta 2006, traité par l'auteur).
5. Carte des comptoirs carthaginois établis sur la cote algérienne ([ijjelinfo](#)).
6. Carte période romaine : Mauritanie Sétifienne ([ijjelinfo](#)).
7. Plan de Gigeri –1669 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
8. Carte de Djidjelli et ses environs – 1850 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
9. Plan de la ville de Djidjelli d'après la Marine Française - 1887 ([ijjelinfo](#)).
10. Plan indiquant tracé et composition urbaine de la ville de Djidjelli (extrait de « *Rénovation urbaine dans le centre ville colonial de la ville de Jijel* »).
11. Carte du territoire de la Petite Kabylie, montrant l'équipement en phares (feux) de la cote dont le grand phare de Ras El Afia construit aux environs de 1865 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
12. Carte du Département de Constantine : limites administratives – 1957 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
13. Plan du port de Djidjelli - 1957 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
14. Carte d'Etat-major de Djidjelli et ses environs – 1941 (extrait de « *Devenir des villes portuaires moyennes historiques ; Cas de Jijel* »).
15. Carte de Djidjelli et ses environs -1959 ([archéonat](#)).

16. Carte des villages coloniaux (colonies agricoles) créés dans la province de Constantine entre 1871 et 1900 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
17. Carte d'identification des communes attractives ou répulsives - comme résultat de la littoralisation des activités et de l'habitat au niveau de l'espace wilayal - (extrait de « *Réflexion sur la stratégie d'extension et d'amélioration urbaine de la wilaya* »).
18. Vue aérienne de la ville de Jijel -1974 ([ijelinfo](#)).
19. Carte de l'évolution historique de la ville de Jijel (BET Atelier, Jijel – carte traitée par l'auteur).
20. Carte des zones naturelles de la wilaya de Jijel (extrait du rapport de commencement du PAW de Jijel).
21. Carte de l'armature industrielle future – HORIZON 2010 (extrait du rapport final du PAW de Jijel).
22. Plan de masse de la zone industrielle intégrée de Bellara ([rimi](#))
23. Carte des périmètres des PDAU (BET Atelier, Jijel – carte traitée par l'auteur).
24. Carte POS Entrée Est de Jijel (BET Graphic, Jijel).
25. Carte de la composition urbaine du POS 1 de l'ACL de Jijel (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
26. Carte "habitat", analyse thématique du centre-ville.
27. Carte "cadre physique", analyse thématique du centre-ville.
28. Carte "activités", analyse thématique du centre-ville.
29. Carte "équipements", analyse thématique du centre-ville.
30. Carte "déplacements", analyse thématique du centre-ville.
31. Plan de masse du projet de la mosquée El Ansar (BET Laraba et Bouhouhou, Mila).
32. Plan du port de pêche de Jijel (DTP Jijel - plan traité par l'auteur).
33. Carte de situation générale de Marseille (extrait « *Montage d'un projet urbain ; Saint-Louis - la Calade - la Cabucelle : vers une continuité urbaine* »).
34. Plan du périmètre d'Euroméditerranée ([euroméditerranée](#)).
35. Plan de la ZAC "Cité de la Méditerranée" ([euroméditerranée](#)).

36. Image Google Map traitée, ZAC de la Joliette (extrait de « *Villes portuaires en mutation ; les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* »).

37. Image Google Map traitée, Rue de la République (extrait de « *Villes portuaires en mutation ; les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* »).

II. Photographies :

1. Le site de Bellara ([rimi](#))
2. Le port de Djen-Djen : manœuvre de remorquage ([sogeports](#)).
3. Le port de Djen-Djen : déchargement de céréales ([sogeports](#)).
4. La ZET Dar El Oued (extrait de la stratégie du secteur touristique à Jijel, établie par la Direction du Tourisme de la Wilaya de Jijel).
5. La corniche de Jijel ([archéonat](#)).
6. une habitation individuelle coloniale.
7. une habitation individuelle arabe (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
8. une habitation individuelle récente (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
9. un immeuble de rapport (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
10. un immeuble "haras" (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
11. un immeuble HLM coloniale (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
12. un immeuble collectif récent.
13. L'avenue du 1^{er} novembre 1954 (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
14. Le jardin public de l'Horloge Solaire (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
15. Une habitation vétuste.
16. Le marché couvert du centre-ville.
17. La mairie de Jijel ([jijelinfo](#)).
18. Le port de pêche.
19. Le terrain après démolition d'une usine de limonadier.
20. L'interface ville-port.

21. La bibliothèque communale (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
22. Le cinéma le Glacier.
23. La mosquée Djemaa El Kebir ([ijjelinfo](#)).
24. Le boulevard Hocine Rouibah.
25. Un arrêt de bus (avenue de l'Emir Abdelkader (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
26. L'église ([ijjelinfo](#)).
27. L'ancien marché.
28. Le port de pêche, vue sur la ville ([archéonat](#)).
29. Le port de pêche, vue sur la passe ([archéonat](#)).
30. La Cité de la Méditerranée, vue sur le Fort Saint-Jean et le Mucem, image de synthèse ([euroméditerranée](#)).
31. Un nouveau collège non loin des Docks (extrait de « *Villes portuaires en mutation ; les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* »).
32. Le nouveau quartier d'affaires, ZAC de la Joliette ([euroméditerranée](#)).
33. La rue de la République, image de synthèse (extrait de « *Villes portuaires en mutation ; les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* »).
34. L'interface ville-port, le Boulevard du Littoral ([euroméditerranée](#)).
35. L'interface ville-port, le Boulevard du Littoral, image de synthèse ([euroméditerranée](#)).
36. Les Archives et la Bibliothèque Départementale ([euroméditerranée](#)).
37. La tour de Zaha Hadid, image de synthèse ([euroméditerranée](#)).

III. Figures (croquis, schémas et graphiques):

1. Croquis d'archéologues relatif aux nécropoles phéniciennes d'Igilgili (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).
2. Croquis d'archéologues relatif aux nécropoles et amphores phéniciennes d'Igilgili (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie* »).

3. Schéma type de la genèse de la ville portuaire algérienne (extrait de l'article intitulé « *Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent* » ; In, Repères n° 03, 1997).
4. Vue générale de Gigeri, lors de l'expédition du Duc De Beaufort –1664 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie*»).
5. Gravure : investiture des cheikhs des tribus par l'autorité coloniale dans les environs de Djidjelli –1853 (extrait de « *Au cœur des Babors Djidjelli, en petite Kabylie*»).
6. Graphique (courbes) : évolution de la population du centre-ville et de l'ACL de Jijel.
7. Graphique (barres) : répartition de la population du centre-ville de Jijel par sexe et par tranche d'âge (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
8. Graphique (barres) : répartition de la population active (occupation et chômage) du centre-ville de Jijel par sexe.
9. Graphique (diagramme) : répartition de la population active du centre-ville de Jijel par secteur d'activité.
10. Schéma de la forme des îlots (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
11. Parcellaire des différentes occupations : coloniale, arabe et mixte (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
12. Vue en perspective du projet du centre culturel islamique (BET Laraba et Bouhouhou, Mila).
13. Vue en perspective 1 du projet de la mosquée El Ansar (BET Laraba et Bouhouhou, Mila).
14. Vue en perspective 2 du projet de la mosquée El Ansar (BET Laraba et Bouhouhou, Mila).
15. Façades du projet du marché couvert (BET GET, Jijel)
16. Graphique (diagramme) : répartition financière EPAEM ([euroméditerranée](#)).

IV. Tableaux :

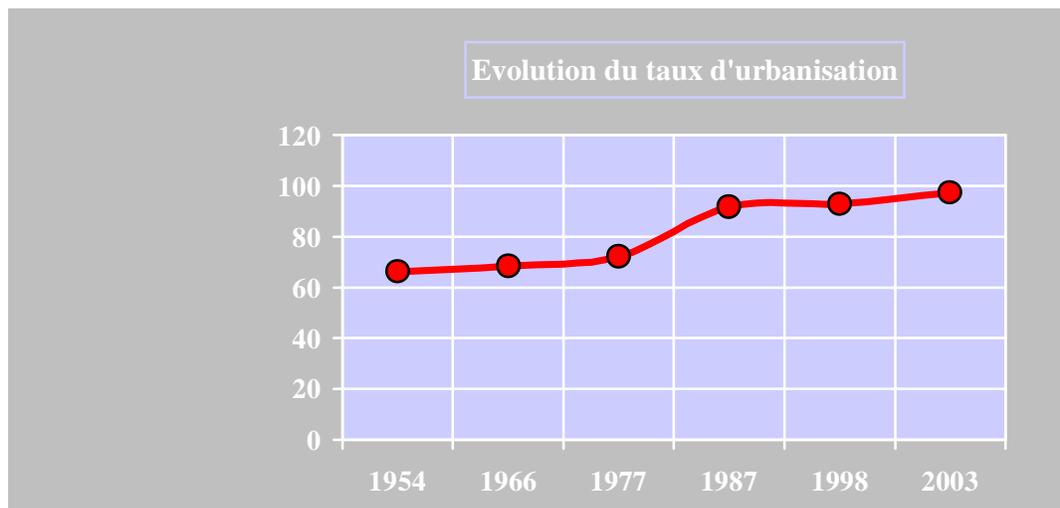
1. Tableau : le parc logement (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
2. Tableau : la hauteur des constructions (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
3. Tableau : les équipements culturels (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
4. Tableau : les objectifs d'Euroméditerranée en quelques chiffres ([aivp](#)).

Annexes (sources)

- **Annexe 1** : Tableau et graphe, évolution du taux d'urbanisation de la commune de Jijel.
- **Annexe 2** : Carte, pole industriel de Djendjen / Taher / Emir Abdelkader (extrait du rapport final du PAW de Jijel).
- **Annexe 3** : Carte, pole industriel de Bellara (extrait du rapport final du PAW de Jijel).
- **Annexe 4** : Fiche technique, PDAU de la commune de Jijel.
- **Annexe 5** : Fiche technique, POS 1 de l'ACL de Jijel.
- **Annexe 6** : Tableau, évolution de la population du centre-ville et de l'ACL de Jijel.
- **Annexe 7** : Tableau, répartition de la population du centre-ville de Jijel par tranches d'âges (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
- **Annexe 8** : Tableau, répartition de la population active du centre-ville de Jijel (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
- **Annexe 9** : Tableau, répartition de la population occupée du centre-ville de Jijel par branche d'activité (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
- **Annexe 10** : Tableau, caractéristiques socio-économiques de la population du centre-ville de Jijel (extrait du POS 1 ACL de Jijel).
- **Annexe 11** : Carte, périmètres des opérations de régénération urbaine à Marseille (extrait « *Montage d'un projet urbain ; Saint-Louis - la Calade - la Cabucelle : vers une continuité urbaine* »).

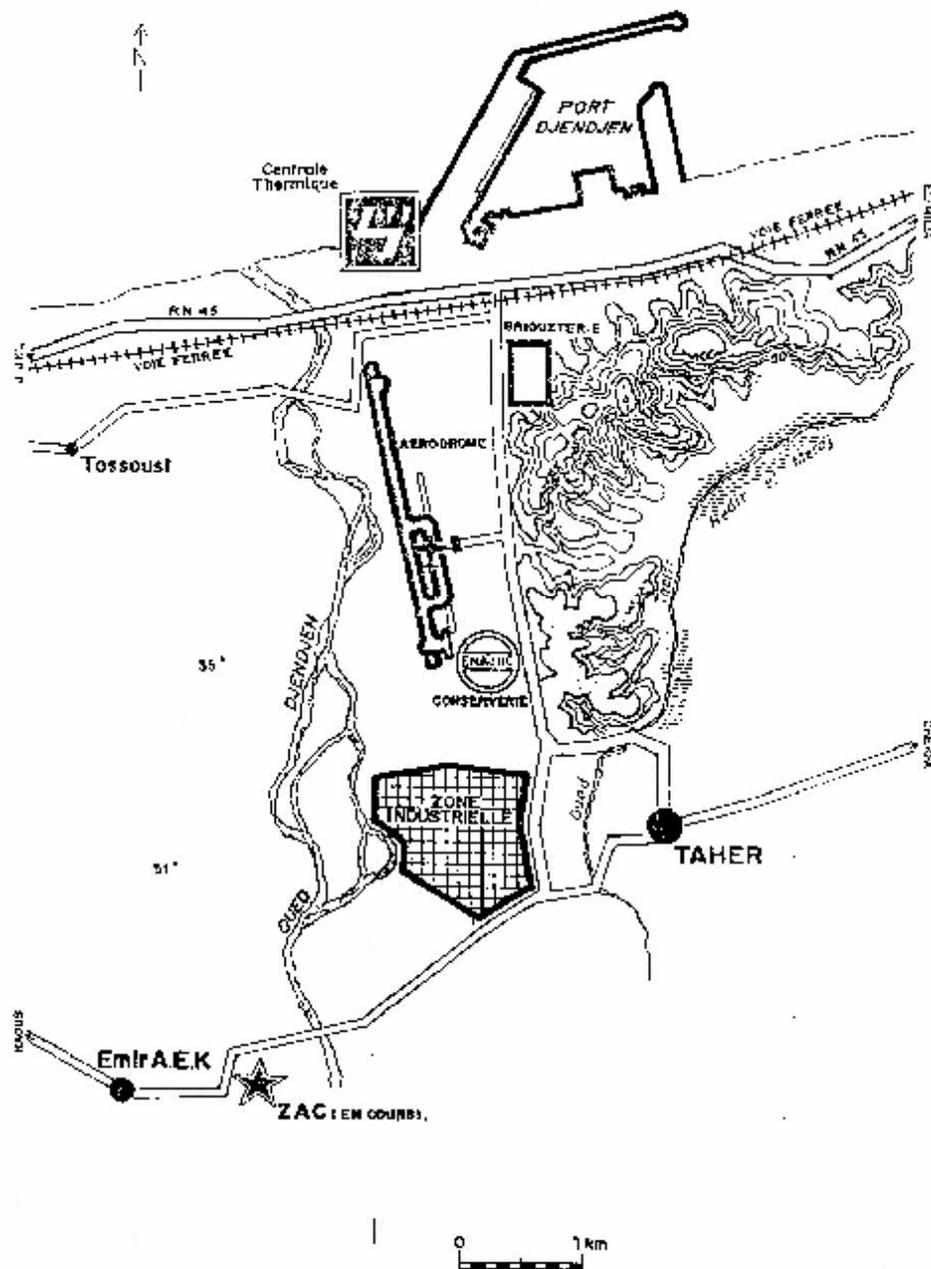
Annexe 1 : Evolution du taux d'urbanisation de la commune de Jijel

ANNEE	POPULATION TOTALE	POPULATION AGGLOMEREES	TAUX D'URBANISATION (%)
1954	35.660	23.624	66.24
1966	36.606	25.054	68.44
1977	50.605	36.720	72.25
1987	69.274	63.525	91.70
1998	114.421	111.562	97.50
2003	126.715	123.538	97.49



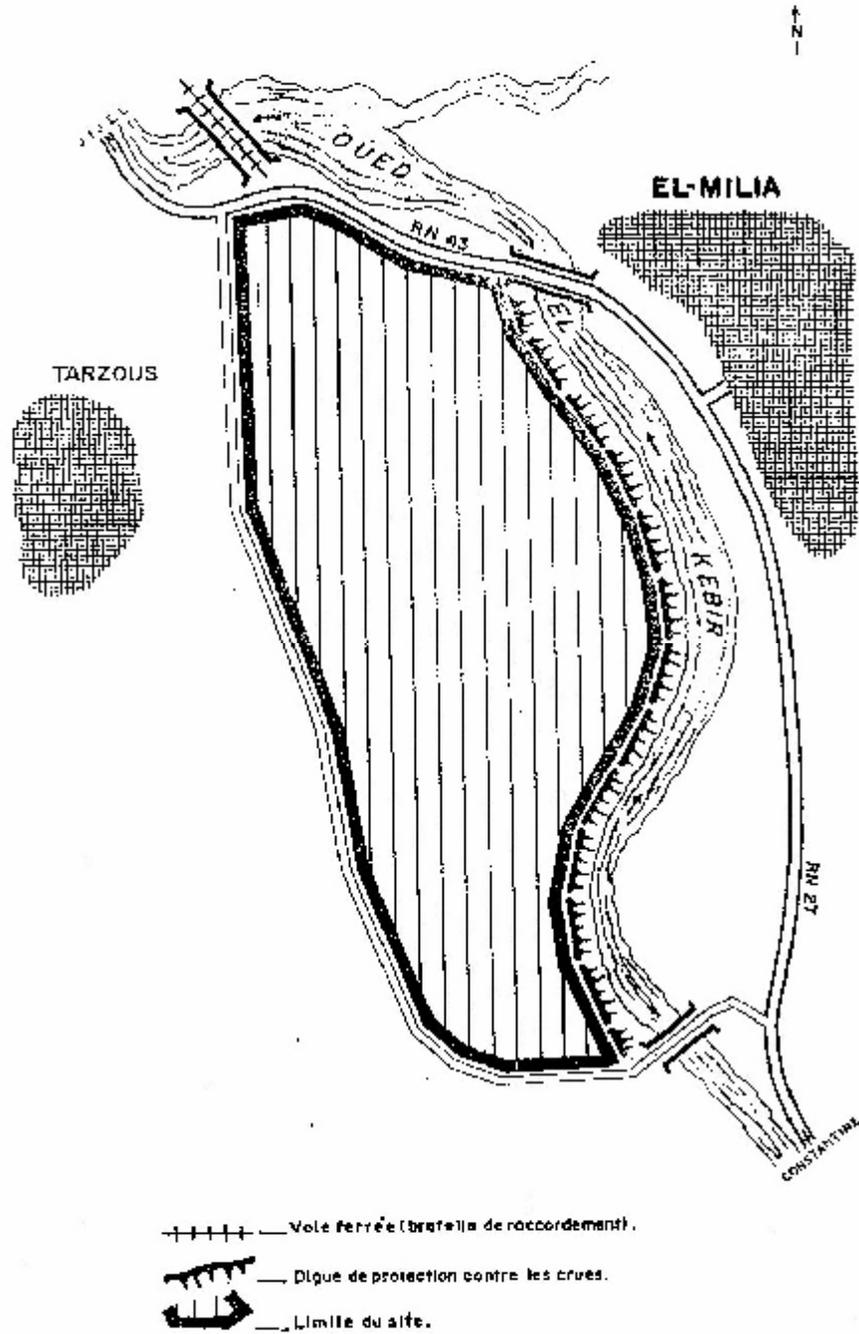
A partir de 1974, la promotion de Jijel au rang de chef-lieu de wilaya va entraîner une importante poussée d'urbanisation : "une urbanisation administrative".

ESPACE DJENDJEN-TAHER/E.A.K: UNE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE A PROMOUVOIR



Annexe 2

SITE DE BELLARA: FUTUR POLE INDUSTRIEL DE LA REGION DE JIJEL



Annexe 3

Annexe 4 : PDAU de la commune de Jijel :

Fiche technique

Intitulé initial du projet	Révision du PUD de Jijel
Maître d'ouvrage	APC de Jijel
Maître d'œuvre	URBAJ
Mode de passation	Gré à gré
Date de démarrage de l'étude	Octobre 1990
Délai contractuel	24 mois
Montant de l'étude (TTC)	1.500.000,00 DA
Conversion de PUD en PDAU	Avenant du 04 janvier 1992
Phase 01, bilan de l'état de fait	09 juillet 1991
Phase 02, perspectives de développement	21 juin 1992
Phase 03, projet	16 mai 1993
Enquête publique	Du 16 mai 1993 au 26 juin 1993
Phase 04, édition	22 février 1994
Approbation du PDAU	Délibération DEC du 26 septembre 1994 Arrêté wali du 07 août 1995

Annexe 5 : POS 1 ACL de Jijel :

Fiche technique

Intitulé du projet	POS 1 Jijel
Maître d'ouvrage	APC de Jijel
Maître d'œuvre	ANAT (Agence Nationale d'Aménagement du Territoire) – Jijel.
Mode de passation	Appel d'offre national ouvert
Date de démarrage de l'étude	Délibération APC du 29 mars 1999
Délai contractuel	11 mois (non compris les délais de concertation)
Montant initial de l'étude (TTC)	1.290.500,00 DA
Superficie	44,50 Ha
Périmètre d'étude	Arrêté wali du 15 novembre 1999
Phase 01, bilan de l'état de fait	14 février 2001
Phase 02, variantes d'aménagement	08 et 16 janvier 2002
Phase 03, projet	25 octobre 2003
Enquête publique	Arrêté P/APC du 11 avril 2004
Approbation	Délibération APC du 24 août 2004
Mise à la disposition du public	Arrêté P/APC du 03 novembre 2004

Annexe 6 : Evolution de la population du centre-ville et de l'ACL de Jijel

	Nombre d'habitants				TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN		
	RGPH 1977	RGPH 1987	RGPH 1998	Enquête ANAT 2000	1977/87	1987/98	1998/2000
Centre-ville	7.331	4.481	3.988	3.820	- 4,74%	- 1,03 %	- 2,12 %
ACL de Jijel	35.689	69.274	106.216	-	6,77%	3,85%	-

Annexe 7 : Répartition de la population du centre-ville de Jijel par tranche d'âges

Groupes d'âges	Masculin		Féminin		Ensemble	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
0-5 ans	160	8,31	146	7,70	306	8,01
6-11 ans	212	11,01	188	9,91	400	10,47
12-14 ans	97	5,04	86	4,53	183	4,79
15-17 ans	98	5,09	82	4,32	180	4,71
18-59 ans	1165	60,55	1135	59,86	2300	60,21
60 ans et +	192	9,97	259	13,66	451	11,81
Total	1924	100	1896	100	3820	100

Annexe 8 : Répartition de la population active du centre-ville de Jijel

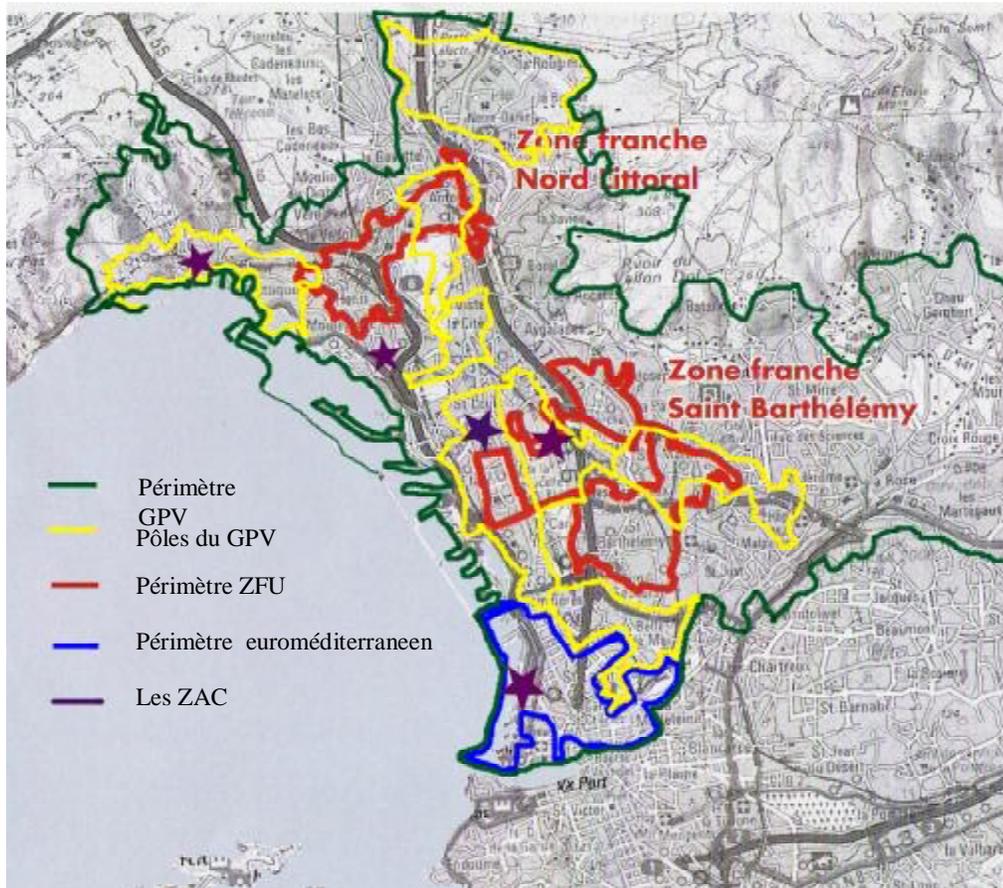
SEXE	Nombre d'habitants	Nombre total de :		
		Occupés	Chômeurs	Actifs
MASCULIN	1924	638	403	1041
FEMININ	1896	221	300	521
Total	3820	859	703	1562

**Annexe 9 : Répartition de la population occupée du centre de Jijel
par branche d'activité**

Lieu d'emploi	Secteur Primaire	Secteur Secondaire		Secteur tertiaire				Total	Taux %
	Pêche, Agriculture	BTP	INDU.	COM.	ADMINI.	ENS.	Autre		
Zone d'étude	0	07	0	213	64	53	41	378	44.00
ACL	33	12	31	26	99	79	78	358	41.67
Hors ACL	03	11	36	03	12	21	37	123	14.31
Total	36	97		726				859	100
Taux (%)	4.19	11.29		84.51				100	

**Annexe 10 : Caractéristiques socio-économiques de la population
du centre-ville de Jijel**

Population totale	3820
Population d'âge scolaire	1069
Population scolarisée	821
Taux de scolarisation	76,80%
Population active	1562
Taux d'activité	40,89%
Population occupée	859
Taux d'occupation	55%
Population au chômage	703
Taux de chômage	45%



Annexe 11 : Périimètres des opérations de régénération urbaine à Marseille.

Abstract

The future of town centres within medium towns is delicate in contrast with great urban centres. The medium towns are more fragile facing the appearance of new poles in outskirts. The spatial expansion entails the multiplication, the specialization, the hierarchization of these poles. In this context of competition, the historical centres decline inevitably, especially as they are even running out of steam compared to the new poles recently created. Jijel, like these towns, is facing this problematic concerning urban expansion and the devaluation of old centres.

So our attention has been focused on the town centre of Jijel, considering its multidimensional crisis state that can jeopardize the development of the town and its territory. In order to eradicate in an irreversible way this process of decline, there must be the pertinence to rebuild this centrality, within its territory certainly presenting fragilities, but including various ambitious, thanks to the existing potentialities and promising projects embryos. The essential objective is to transform the image of the places and so to renew their notoriety.

Beyond an intervention of the classic type only concentrated on the built environment, Jijel town centre calls for a global action : urban renewal as part of an urban project. Such a process requires taking into account all the socioeconomic and spatial stakes of our territory. It's only conceivable thanks to a territorial approach articulating the pertinent levels : of the town centre, level of identification of various problems, to superior levels (interesting built-up area, municipality and department territories) that are supposed to insuflated the solving of the problems.

Inscribed in the context of the renewal of thought and action about the city, our study is focused on questions concerning the urban project and the urban renewal.

Key-words: urban project - urban renewal – historical centre or ancient centre - Centrality – city-port or city-sea relationship – Notoriety and image.

ملخص

إن مستقبل مراكز المدن المتوسطة حساس على العكس من التجمعات العمرانية الكبرى. المدن المتوسطة غدت ضعيفة بسبب بروز أقطاب جديدة بالضواحي، بحيث أن العمران بتوسعاته هذه أدى إلى تضاعف وتخصص وحتى ترتيب هذه الأقطاب. وبالتالي تأكدت حتمية انحطاط المراكز التاريخية كون أغليبتها غير قادرة على منافسة الأقطاب المنشئة حديثاً. جيغل، مثل العديد من المدن، لم تسلم من مثل هذه الإشكاليات المتمثلة في الزحف العمراني وكذا تردي قيمة المراكز القديمة.

انطلاقاً من هذا الوضع فقد أنصب انشغالنا على المركز التاريخي لمدينة جيغل حيث تم التطرق إلى وضعيته المتدنية ذات الأبعاد المتعددة والتي قد تشكل عائقاً لنمو المدينة وإقليمها. وبهدف القضاء بشكل تام وناجع على التدهور المستمر و مسيبياته، تبين حتمية إعادة بناء هذا القطب، في أحضان إقليم له نقاط ضعف بلا شك لكن موجود وسط طموحات شتى، من خلال الإمكانيات التي يحتضنها والمشاريع الناشئة التي يعد بها. الهدف الرئيسي المسطر هو تغيير صورة الأماكن ومن وراء هذا إعادة الاعتبار لها.

بعيدا عن أي تدخل من النمط الكلاسيكي يركز فقط على الإطار المبني، فإن مركز مدينة جيغل يناشد بعملية تكون شاملة : تجديد حضري في إطار مشروع حضري. خطة مثل هذه تتطلب الأخذ بالحسبان كل الرهانات الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية لإقليمنا و لكن هذا لا يمكن تصوره إلا بواسطة مقارنة إقليمية تجمع بين كل مستوياته الملانمة: من مركز المدينة كمستوى أدنى لتحديد المشاكل المختلفة، إلى مستويات أعلى (متعلقة بالتجمع العمراني، الإقليم البلدي أو حتى ألولائي) تكمن بها الحلول الناجعة لهاته المشاكل.

بحثنا يندرج في إطار التجديد الفكري والعملية حول المدينة، ولهذا فإن تركيزنا كان حول تساؤلات تتعلق بالمشروع الحضري والتجديد الحضري.

الكلمات الجوهرية: المشروع الحضري – التجديد الحضري – المركز التاريخي أو المركز القديم – القطب – صلة المدينة بالميناء أو المدينة بالبحر- المكانة والصورة.

Résumé

L'avenir des centres-villes au sein des villes moyennes est délicat contrairement aux grandes agglomérations. Les villes moyennes sont plus fragiles face à la montée en périphérie de nouveaux pôles. L'expansion spatiale entraîne la multiplication, la spécialisation et la hiérarchisation de ces pôles. Dans ce contexte de compétition, les centres historiques déclinent inévitablement, d'autant plus qu'ils sont en perte de vitesse par rapport aux pôles récemment créés. La ville de Jijel, comme bien d'autres, n'échappe pas à ces problématiques concernant l'étalement urbain et la dévalorisation des centres anciens.

A ce titre, notre attention s'est portée sur le centre-ville de Jijel, compte tenu de son état de crise multidimensionnelle pouvant compromettre les perspectives de développement de la ville et de son territoire. Afin d'enrayer, d'une manière irréversible, ce processus de déclin, il en ressort la pertinence de reconstruire cette centralité, au sein de son territoire, présentant certes des fragilités mais au cœur d'ambitions multiples, grâce aux potentialités qu'il recèle et des projets en gestation qu'il promet. La finalité recherchée est de transformer l'image des lieux et par là renouveler leur notoriété.

Au-delà d'une intervention du type classique concentrée seulement sur le cadre bâti, le centre-ville de Jijel réclame une action globale : du renouvellement urbain dans le cadre d'un projet urbain. Une telle démarche exige de considérer tous les enjeux spatiaux et socioéconomiques de notre territoire. Elle n'est concevable que grâce à une approche territoriale articulant tous les échelons pertinents : du centre-ville, niveau d'identification de problèmes divers, aux niveaux supérieurs (intéressant l'agglomération, la commune, et la wilaya) supposés insuffler la résolution des problèmes.

Inscrite dans le contexte du renouveau de la pensée et de l'action sur la ville, notre étude s'est focalisée sur les questions essentielles concernant le projet urbain et le renouvellement urbain.

MOTS CLEFS : Projet urbain – Renouvellement urbain – Centre historique ou ancien
– Centralités – Rapport ville-port ou ville-mer – Notoriété et image.