

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE MENTOURI. CONSTANTINE

**FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE, DE LA GEOGRAPHIE ET DE
L' AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

N° d'Ordre.....

N° de Série.....

MEMOIRE DE MAGISTERE

OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN

THEME

QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA

VILLE A LA MER ?

CAS D' ETUDE : SKIKDA

Présenté par :

M^r HADEF RACHID

Sous la direction du :

Dr. Labii Belkacem

Devant le jury d'examen :

Année Universitaire 2007-2008

SOMMAIRE

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	p 01
PROBLEMATIQUE	p 03
METHODOLOGIE	p 07
DEFINITION DE L' AIRE D' ETUDE	p 09

PARTIE UNE :

SKIKDA, UN DEBOUCHE DE L' AXE SAHARA – CONSTANTINE - SKIKDA

<u>CHAPITRE 1 : SKIKDA DANS L' ARMATURE REGIONALE</u>	<u>p 12</u>
- Introduction	p 12
1-L' organisation territoriale en Algérie	p 12
2- L' armature urbaine de l' est algérien	p 12
3- Skikda dans son contexte régional	p 16
CONCLUSION	p 19

<u>CHAPITRE 2 : SKIKDA, PORT DE CONSTANTINE</u>	<u>p 20</u>
INTRODUCTION	p 20
1 – Les origines de la ville	p 20
1.1 Les voies de communications de Russicade cers Cirta	p 21
1.2 Le port : point de convergence et d' ouverture sur la mer	p 23
1.3. L' époque française ou la re_ naissance de la ville	p 25
1.3.1. La ville sort de sa muraille	p 27
1. 4. Apres l' indépendance ou l' espace forcé	p 28
1.4.1. De 1962 à 1982	p 28
1.4.2. Après 1982 : la ville de la crise	p 30
1.4.3. Après 2000 : la ville et la relance	p 31
CONCLUSION	p 32

<u>CHAPITRE 3 : LA VILLE DE SKIKDA, ENTRE UN SITE DIFFICILE ET DES VISIONS D' AMENAGEMENT CONTESTEES</u>	<u>p 35</u>
--	-------------

INTRODUCTION	p 35
1. Présentation de la ville	p 36
1.2. Evolution de l'espace urbain de la ville de Skikda	p 36
1.2.1. Durant la période coloniale	p 37
1.2.2. Apres l'indépendance	p 37
1.2.3. Une gestion plus libérale	p 41
1.2.4. Complexité des espaces	p 41
2. La politique urbaine en matière de littoralisation à Skikda	p 42
2.1 La côte : l'échappatoire d'une urbanisation incontrôlée	p 49
2.1.1. L'agglomération de Stora	p 49
2.1.2. L'agglomération Larbi Ben M'Hidi	p 53
2.1.3. La zone d'expansion touristique	p 56
2.1.4. L'Agglomération Les Platanes	p 56
2.2. Lecture des politiques d'aménagement du littoral	p 59
CONCLUSION	p 62
<u>CHAPITRE 4 : LE CENTRE VILLE, LE LIEU D'INTER FACE ENTRE</u>	
<u>VILLE ET MER</u>	p 64
- INTRODUCTION	p 64
1. La notion du centre ville	p 65
2. Le centre ville de Skikda	p 67
2.1. Analyse du Milieu physique	p 69
2.1.3. La géotechnique du site	p 69
2.2. Analyse urbanistique	p 70
2.3. Le paysage urbain	p 74
2.4. L'ASPECT FONCIER	p 75
2.5. Projections et perspectives préconisées par Les instruments d'urbanisme	p 76
2.6. La relation entre le centre ville, le port et la mer	p 77
3. La problématique du renouvellement urbain	p 78
3.2. Renouvellement des centres villes	p 78
CONCLUSION	p 80

PARTIE DEUX :
DU TERRITOIRE A L'ANALYSE DU LITTORAL

<u>CHAPITRE 1 : SKIKDA, VILLE LITTORALE</u>	p 83
- INTRODUCTION	p 83
1. Le concept du littoral	p 83
1.2. Le littoral, un espace attractif	p 84
1.3. L'espace littoral est un espace commandé	p 85
1.4. L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé	p 85
1.5. L'espace littoral est convoité	p 86
2. La baie de Skikda	p 86
2.1. <i>Le site</i>	p 86
2.2. Les caractéristiques de la baie	p 88
2.2.1. Le climat	p 88
2.2.2. Caractéristiques géomorphologiques	p 88
3. Le phénomène de littoralisation	p 93
3.1. Les risques de la littoralisation à Skikda	p 93
3.1.1. Les glissements de terrains	p 94
4. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier	p 100
5- Formes et enjeux de la littoralisation de la société	p 104
5.1. Faire immerger une identité singularisée de la ville littorale portuaire	p 105
5.2. L'interface entre la ville littorale et les activités portuaires	p 106
5.3. La ville littorale doit se comporter comme un lieu propice à l'innovation venue d'ailleurs	p 107
5.4. Le réaménagement des territoires portuaires	p 108
CONCLUSION	p 111
<u>CHAPITRE 2 : SKIKDA VILLE PORTUAIRE</u>	p 113
- INTRODUCTION	p 113

1. Le concept du port	p 114
2. Les ports de Skikda	p 115
2.1. L'évolution des ports	p 116
2.1.2. Le port mixte	p 116
2.1.3 Le port de Stora	p 118
2.1.4. Le port à l'époque coloniale	p 120
2.1.5. Le port à l'indépendance	p 121
2.1.6. Le port des hydrocarbures	p 122
2.1.7. La situation actuelle du port	p 122
2.2. Les caractéristiques des ports	p 123
2.3. Les capacités portuaires et de transit	p 127
2.4. Evolution des différents modes de gestion depuis 1962	p 129
2.4.1. Gestion administrative	p 129
2.4.2. Gestion monopoliste centralisée	p 129
2.4.3. Gestion monopoliste décentralisée	p 129
2.4.4. Gestion autonome en la forme de Société par actions	p 129
2.4.5. 1998 : Réorganisation du secteur Portuaire	p 130
2.6.6- Une réorganisation du port de pêche	p 130
3. Skikda, ville internationale	p 131
3.1. Skikda, ville de transit	p 131
3.2. Skikda, ville ouverte sur les cinq continents	p 133
3.3. Le port de Skikda, un gouvernail pour l'Est et le sud- Est	p 134
4. La relation entre la ville et le port	p 137
CONCLUSION	p 140
CHAPITRE 3 : LE POTENTIEL TOURISTIQUE	p 142
<hr/>	
- INTRODUCTION	p 142
1. La notion de tourisme	p 142
1.2. Le produit touristique	p 143
2. Le développement touristique à Skikda	p 145
2.1. Protection et valorisation	p 145
2.2. Offre du produit touristique	p 146

2.3. Offre touristique naturelle et culturelle	p 147
3. Le tourisme et les activités portuaires	p 154
4. Le tourisme et les activités industrielles	p 155
CONCLUSION	p 157
<u>CHAPITRE 4 : SKIKDA, VILLE MEDITERRANEENE</u>	p 158
- INTRODUCTION	p 158
1. La mer des villes	p 158
1.2. Villes côtières et villes portuaires	p 159
2. Le modèle de la ville portuaire méditerranéen	p 159
2.1. Brassage et coexistence urbaine	p 161
2.2. Une sociabilité inscrite dans les espaces de la ville	p 161
2.3. Des ports qui regardent vers la mer	p 162
2.4. Des problèmes urbains typiquement méditerranéens	p 163
2.4.1. Une ville parasite	p 163
2.4.2. La ville macrocéphale	p 163
2.4.3. La ville en désordre	p 163
2.4.4. La ville informelle	p 164
2.4.5. Civilisations urbaines différentes	p 154
2.4.6. Des problèmes urbains difficilement comparables	p 165
2.4.7. Des profils fonctionnels divers	p 165
2.4.8. Les échanges Sud- Nord	p 166
3- Le modèle de la ville méditerranéenne entre mythe et réalité	p 166
3.1. Un mythe positif	p 166
3.2. Un mythe négatif	p 167
CONCLUSION	p 169
<u>CHAPITRE 5 : SKIKDA, VILLE À HAUT RISQUE</u>	p 171
INTRODUCTION	p 171
1- LE RISQUE INDUSTRIEL	p 172
1.2. Le risque industriel majeur	p 172

1.2.1. Les causes et effets des accidents	p 173
1.2.2. Les enjeux	p 174
1.2.3. Les grands accidents industriels	p 175
2. Le pôle industriel de Skikda	p 176
2.1. Les origines	p 176
2.1. Les composantes du pôle industriel	p 180
2.2. Les accidents majeurs enregistrés au pôle industriel	p 182
2.2.1. Janvier 2004, catastrophe à Skikda	p 185
2.2.2. Le 12 Mars 2005 : feu et panique à la raffinerie	p 186
2.2.3. Octobre 2005 : explosion d'un bac de pétrole	p 187
2.3. La sécurité sur les sites pétroliers en débat	p 188
3. Skikda, ville polluée	p 188
3.1. La notion de pollution	p 188
3.2. Nature des pollutions marines	p 189
3.3. La pollution à Skikda	p 190
CONCLUSION	p 197

PARTIE TROIS :

QUEL PROJET URBAIN POUR L'OUVERTURE DE LA VILLE SUR LA MER ?

<u>CHAPITRE 1 : SKIKDA ET LE CONCEPT DE VILLE DURABLE</u>	<u>p 200</u>
- INTRODUCTION	p 200
1. Les acteurs	p 200
2. Les procédures de gestion	p 203
3. La gouvernance urbaine et littorale	p 206
3.1. Le concept	p 206
3.2. Les enjeux de la gouvernance	p 207
3.2.1. Des enjeux de légitimité	p 207
3.2.2. Des enjeux d'efficacité	p 207
3.2.3. Des enjeux politiques	p 208
3.2.4. Des enjeux de durabilité	p 208
4. Skikda et le développement durable	p 208
4.1. Les niveaux de proximité	p 209

4.2. Le développement équitable	p 210
- CONCLUSION	p 211

CHAPITRE 2 : DES EXPERIENCES DE PROJETS URBAINS DE VILLES

<u>LITTORALES</u>	p 213
- INTRODUCTION	p 213
1. La ville de Bilbao	p 214
2. La ville de Marseille	p 218
2.1. Les enseignements du projet « euro méditerranée » en matière d'inter face ville port	p 220
3- La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer	p 220.
3.1. La mise en lumière du projet urbain	p 226
4.1 La ville de Barcelone ou le Modèle barcelonais	p 230
5. Le Havre ; la ville à quai	p 235
5.1. La ville historique	p 238
5.2. L'activité portuaire et le pôle industriel	p 238
5.3. La population	p 239
5.4. Le centre ville	p 239
5.5 - Le Havre, ville ouverte sur la mer	p 240
5.5.1. Le Havre au patrimoine mondial	p 240
5.5.2. La reconstruction Perret	p 240
5.6. Le havre, toutes voiles dehors	p 242
5.6.1. Le Pic Urban	p 242
5.6.2. Les aménagements paysagers du port du Havre et de la zone industrialo- portuaire	p 244
5.6.3. L'agenda 21 du Havre	p 245.
5.6.4. Le plan local d'urbanisme	p 245
- CONCLUSION	p 257

CHAPITRE 3 : DES PRINCIPES ET DES CONDUITES

<u>DU PROJET URBAIN</u>	p 260
- INTRODUCTION	p 260
1. Du plan au projet	p 260

2. Le projet urbain, un concept nouveau	p 263
2.1. Le concept	p 263
2.2. Les techniques du projet urbain	p 263
2.3. Projet urbain : enjeux et stratégies	p 266
2.4. Le projet urbain et la responsabilité des architectes	p 266
3. Du projet urbain et de son adaptabilité à Skikda	p 269
3.1. Potentialités et fragilités	p 269
3.1.1. Les potentialités	p 269
3.1.2. Les fragilités	p 269
3.2. Les enjeux du projet	p 270
2.3. Les questionnements du projet urbain	p 271
CONCLUSION	p 272
<u>CHAPITRE 4 : REINVENTER LA RELATION VILLE – MER</u>	p 275
- INTRODUCTION	p 275
1. LES PRINCIPES GENERAUX D'INTERVENTION	p 276
1.2. La commande	p 276
1.2. Interface ville / port	p 276
1.3. La recherche d'une cohabitation harmonieuse	p 277
1.4. Environnement et risques	p 277
1.5. Culture et tourisme ; outil de mixité ville- port et d'attractivité	p 278
1.6. Une complémentarité ville- port « gagnante »	p 278
2- Les axes d'intervention	p 281
2-1. Axe 1 : L'aménagement de la façade maritime	p 281
2.1.1. La filière halieutique et la pêche	p 282
2.1.2. Pôle santé, nutrition, balnéothérapie	p 282
2.1.3. L'activité de plaisance	p 282
2.1.4. L'activité touristique	p 283
2.2. AXE 2 : Ouvrir la façade maritime et portuaire aux citoyens	p 283
2.2.1. La réouverture par les espaces publics	p 283
2.2.2. La réouverture par des îlots	p 284
2.2.3. La réouverture par la plaisance	p 284
2.2.4. La réouverture par les équipements	p 284

2.3. AXE 3 : Repositionnement de l'activité portuaire	p 285
2.3.1. Les objectifs de cette reconversion	p 285
2.3.2. Les actions de cette reconversion	p 286
2.4. AXE 4 : Le renouvellement urbain du centre ville	p 287
2.4.1. Les enjeux	p 288
2.4.2. Les objectifs	p 288
2.4.3. Les types d'opérations	p 290
2.4.4. Le pilotage	p 292
2.4.5. Identification des coûts des opérations de renouvellement urbain	p 294
3. Le projet urbain, un processus à engager	p 295
3.1. Le pilotage du projet urbain	p 295
3.2. Le processus	p 296
3.2.1. Comment mener le projet urbain	p 297
3.2.2. Du temps et de la concertation	p 298
3.2.3. Les conditions de la concertation	p 299
3.2.4. La reconnaissance du concepteur	p 299
4. La dimension foncière et le projet urbain	p 300
- CONCLUSION	p 304
<u>CHAPITRE 5 : UN PROJET URBAIN POUR UNE VILLE DURABLE</u>	p 306
- INTRODUCTION	p 306
1. La préservation et la valorisation du littoral	p 306
1.1. La démarche	p 306
1.2. Les mesures préventives	p 307
1.3. Les mesures curatives	p 308
2. La gestion du risque industriel	p 309
2.1. La prévention	p 309
2.2. L'organisation des secours	p 311
2.3. La dépollution	p 312
3. Pour une ville durable et solidaire	p 313
3.1. Solidarité- équité sociale	p 313
3.2. Aménagement durable du territoire	p 313
3.1. Démocratie locale	p 315

4. De la charte d'Athènes à la charte d'Aalborg	p 316
5. Le centre ville, le littoral et le port : un nouveau territoire productif	p 317
6. Le projet urbain et la nouvelle image de la ville	p 319
CONCLUSION	p 322
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	p 324
GLOSSAIRE	p 328
BIBLIOGRAPHIE	p 331
LISTE DES ILLUSTRATIONS	p 337
TABLE DES MATIERES	p 342
RESUME	p 352

INTRODUCTION :

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes-portuaires à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt qui a une remise en question d'une conception classique et figée de la ville –portuaire.

La nécessité de déceler les raisons, les conséquences des différentes mutations que connaît la ville portuaire, semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique ; la question n'est pas résolue et la ville portuaire continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines, puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.

Le port étant le point de réunion de différentes logiques, qui localement pose de plus en plus de problèmes aux aménageurs.

Les villes portuaires se présentent sous double aspects, attractif et répulsif dualité qui renvoie à une nouvelle notion de ville port et le développement des espaces d'interconnexion entre les deux groupes d'intérêt.

La ville de Skikda et son port n'échappent pas à cette dualité intrinsèque qui pose dès lors d'une manière relativement distinct ces rapports de conflit et de tension avec une singularité locale que nous essayons de dépoussiérer tout en restant dans une logique globale, puisque l'élément réunificateur des villes portuaires est sans équivoque la mer. , L'eau a des incidences directes et indirectes sur l'aménagement et la composition de l'espace littoral, ainsi qu'un élément fort d'identité urbaine.

Dans « *Ces ports qui créent des villes* », Chalin pose la question de savoir si la ville- port est un sujet suffisamment autonome pour justifier une approche conceptuelle spécifique, une théorisation. En effet une ville- portuaire associe trois éléments :

- Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.
- Des activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie et au littoral.

- La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités et où les rapports entre les trois sont d'ordre fonctionnels, spatiaux, humains et variables, et s'organisent dans l'espace d'une manière complémentaire et parfois conflictuelle.

Le développement de l'industrie et des activités portuaires d'une part et la croissance des villes d'autre part ; ont entraîné des tensions et des incompris en matière d'utilisation et de gestion des espaces de contact à savoir : le littoral et le centre ville. Une situation qui a conduit un bon nombre de villes vers un déclin ressenti à tous les niveaux, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes et leurs arrière pays.

Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces cites portuaires.

Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.

PROBLEMATIQUE :

Skikda est une ville industrielle et portuaire, caractérisée par un site difficile entouré au nord par la mer, au sud par les terrains à haute valeur agricole, à l'ouest par les montagnes et à l'est par une grande zone industrielle.

L'extension de la ville a été confrontée à une double contrainte : faire face à une population en croissance, et à un manque de terrains urbanisables.

L'improvisation a fait son chemin en bafouant les différentes politiques d'aménagement, restées lettre morte face au dilemme de choix d'une stratégie d'aménagement des sites retenus.

Le tâtonnement a même eu raison du centre ville, véritable élément identitaire de la ville, un centre tombé en désuétude, avec parfois des démolitions délibérées au profit d'une rente foncière galopante, vu la proximité de la mer.

La convoitise des terrains et des immeubles aux abords du port et de la mer est devenue monnaie courante pour des activités de transit, d'import-export en pleine expansion.

Certains terrains sont mêmes restés abandonnés vu des conflits au niveau de l'establishment pour l'accapuration de ces sites. Des terrains délaissés ont donc fait leur apparition au centre ville et aux abords de la mer, des zones devenues mal vues par les habitants, où il y a de l'insécurité, une image ternie au fil des années par des occupants de ces lieux, qui sont l'objet de grands rapports de tensions.

Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer, les petites randonnées estivales en quête de fraîcheur ou un temps de baignade dans une eau presque polluée constituent les seules manifestations encore tangibles des rapports entre les citoyens en majorité passagers et une mer refoulante. Tout espace d'accueil ou de divertissement est inexistant ou ne répondant à aucune règle pouvant favoriser un tourisme local ou constituer un attrait pour un tourisme national ou international.

Dans ce même rapport de force entre des entités de contact, chacune s'est murée à l'intérieur d'une limite forte, impénétrable, psychique et parfois physique à

l'image du port mixte barricadé, avec tout autour des espaces inoccupés ou mal occupés, on encore le nouveau port avec sa plate forme d'industrie pétrochimique qui constitue un véritable no man's land. Elle est constituée par des terrains de grande valeur délaissés et sujets à de grands enjeux et où l'industrie exerce une suprématie due à son poids économique.

Cette frange du littoral qui s'étend de la cité Ben M'hidi à l'est jusqu'à l'avant port côté ouest constitue un véritable champ de bataille entre la ville et l'activité industrielle et portuaire avec des dégâts conséquents sur le centre ville et l'environnement et sur le reste de la façade maritime qui se prolonge au-delà de Ben M'hidi jusqu'à la localité des Platanes et puis de l'avant port au village de Stora. Et si la première partie du littoral connaît une urbanisation chahutée, due en grande partie à la nature des terrains partagés entre militaire, privé et une Z.E.T qui n'arrive pas à voir le jour, des terrains l'objet d'une forte spéculation, et des interprétations différentes donnent lieu à des occupations anarchiques. La deuxième partie de la façade maritime, celle de Stora, est caractérisée par un site difficile mais très convoité donnant lieu lui aussi à des sur-occupations du sol, engendrant ces dernières années de grands glissements de terrains, des démolitions de constructions, et une paralysie dans la revalorisation de cet espace.

Devant cet état de fait, la ville de Skikda ne peut exercer qu'une faible influence pour une prise en charge de ces espaces, puisque d'une grande valeur marchande et spéculative, la ville ne dispose pas de moyens financiers pour occuper ces terrains, encore moins d'instruments fiables, ou de moyens juridiques pour imposer ou encore négocier une quelconque urbanisation de ces espaces.

La décision, la manière d'acquisition de ces terrains, s'effectuent en dehors de toute concertation et à des niveaux supérieurs, le tout est facilité par une compromettante négligence de ces espaces par les instruments d'urbanisme, où rien n'est prévu laissant ainsi un vide profitant à des forces occultes et contradictoires.

Ces espaces vacillent certainement entre l'enjeu économique ; logiquement dominant, et un enjeu urbain et social sur la défensive pour les inclure dans une logique

d'extension, de re-centration de la ville et de son ouverture sur la mer. Une démarche qui nécessite la mise en place d'un cadre de concertation en mesure d'amadouer d'une part les prétentions d'investisseurs en quête d'un profit rapide aux risques minimisés, et de revaloriser l'action urbaine en définissant un projet urbain clair, avec des d'objectifs explicites et une démarche à long terme.

Comment peut-on donc envisager une nouvelle dynamique de synergie entre activité portuaire, industrielle et urbaine pour promouvoir une cohabitation fonctionnelle harmonieuse, complémentaire et assagie ?

Comment passer de la ville –industrialo- portuaire, qui est l'état d'une économie - ville, ou de ville providence, à la notion de ville- port qui pourrait devenir un acteur essentiel de production post-industrielle des biens et des communications et de valorisation d'un espace productif commun intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, et mettre les bases d'une nouvelle stratégie économique, urbaine et sociale pour un nouveau mode de gouvernance urbaine pour cet espace littoral .

En ayant rejeté ses caractères maritimes et portuaires volontairement ou inconsciemment, Skikda semble se priver de son principal atout, véritable source d'identité, d'attraction et de développement et par conséquent, la valorisation du caractère maritime et portuaire propre à la cité pour que l'image qu'elle renvoie ait plus de portée et soit mieux identifiable.

Comment donc renforcer le réaménagement par un volet identitaire qui au même titre que l'eau peut représenter un atout et un enrichissement de l'environnement urbain ainsi qu'un facteur de développement durable, tout en intégrant le port dans l'imagination de la ville_ port et comment en faire un élément de marketing urbain ?

Comment inscrire cette nouvelle réorientation du port sur la ville et le passé et cette réouverture de la ville sur la mer et l'avenir dans une priorité plus globale à savoir redynamiser le centre historique délaissé à mesure que se sont développés le port et la périphérie industrielle et commerciale.

Enfin n'est il pas temps que les deux entités renouent les liens entre elles ? Ainsi ce ne sera ni le port seul, ni la ville seule, mais à travers l'ensemble que Skikda pourrait transformer ses handicaps, ses fragilités en atouts et ce en valorisant l'originalité de son site et en lui donnant une cohérence par un projet urbain.

Un projet urbain qui devrait investir la façade maritime, qui amènerait au centre les activités qualitatives et mettrait en place des méthodes , des procédures ,des dispositifs et des stratégies communes pour donner naissance à l'opération ville- port nécessaire et emblématique pour le retour de la ville à la mer .

MOTS CLES : ville port ; littoral ; gouvernance, identité, centre, mer.

METHODOLOGIE

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio-économiques.

Le sujet sera abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec la mer, ainsi qu'avec les deux autres entités distinctes à savoir : port et industrie et les incidences de ces différents rapports sur à la fois la façade maritime voire le littoral et le centre ville constitué par le noyau historique de la ville, ainsi que les zones urbano-portuaires qui seront traitées comme suit :

L'évolution spacio – temporelle

On va interroger la ville sur son évolution spatiale, à travers des lectures différentes, à travers les actions de politique urbaine appliquées tous le long de cette évolution par des instruments d'urbanisme et leurs apports surtout en matière d'aménagement de ces zones d'inter connexion qui sont les friches portuaires, le littoral et le centre historique.

Les rapports socio- identitaires

Nous allons étudier les rapports de la société et la nature de fréquentation et d'usage de ces zones pour mettre au jour le degré d'intégration de la mer, et du port dans l'imagination et les mœurs d'une population qu'elle soit usagère ou passagère et de dégager l'image renvoyée par la ville portuaire. Une étape qui requiert une lecture de récits, de témoignages historiques ou contemporains et parfois même nostalgiques et pittoresques en relation avec l'imaginaire collectif de la population, nous allons interroger également des acteurs influents de la ville tels que les différentes associations de la mer, d'écologie etc. Ces représentants de la société civile qui seront nécessairement appelés à jouer un rôle prépondérant dans la gestion future de la ville.

L'aspect et le rôle des acteurs sur l'environnement

Nous allons aborder l'environnement physique en étudiant le site et ses difficultés – ses handicaps et ses atouts, le potentiel des espaces libres et libérables et quels rapports entretiennent les différents acteurs sur ces espaces. Nous allons exploiter les différentes cartes et plans du plan d'aménagement de la ville ; les différents rapports et projets des secteurs en relation avec les espaces de notre aire d'étude ; nous allons également établir des reportages et constats sur terrain.

Etude théorique de cas

Nous allons consacrer notre étude théorique à la manière dont les villes littorales ont évolué à travers le monde. Le cas de la ville Le Havre est très significatif dans notre démarche surtout dans la genèse du conflit et les solutions préconisées pour un véritable retour de la ville vers la mer .Nous allons étudier surtout la démarche suivie pour atteindre la notion de ville port et des projets élaborés et réalisés à cet effet. Sans pour autant négliger certaines expériences similaires à travers des villes méditerranéennes.

Le choix du Havre est justifié par la similitude frappante entre les deux villes : même nombre de population, ville portuaire évidemment ; présence d'un complexe petro chimique et ville martyre entre autres.

L'ensemble des enseignements, conclusions tirées par comparaison, par déduction ou par extrapolation de cette première partie analytique et dialectique, nous l'exploiterons pour déterminer les fragilités ; les enjeux majeurs ; ainsi que les actions à prévoir en conformité avec les objectifs à atteindre.

Il ne s'agira nullement de proposer des plans d'urbanisme ou une quelconque composition urbaine mais uniquement des schémas de principes et d'orientation avec proposition de montage d'un projet global avec le fondement d'un partage de pouvoir et d'une gestion nouvelle et commune par des acteurs multiples dont les principaux sont : la communauté urbaine, le port et l'industrie, dans un cadre de concertation entre désormais ce qui va être la ville- port et la population.

Ce projet urbain va déterminer une nouvelle manière d'aborder la notion de la ville- port et d'ouverture de la ville sur la mer.

DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE

L'aire d'étude est tributaire des enjeux que vise notre étude, à savoir l'aménagement et la revalorisation de trois entités spatiales interdépendantes : le port, le littoral, et le centre historique tel qu'il a été arrêté par l'étude du P.D.A.U de Skikda.

Cela revient à déterminer dans le cadre de notre démarche dialectique, la zone qui pourra constituer l'échelle pertinente pour appréhender la problématique d'ouverture de la ville sur la mer.

Ainsi le port est constitué de trois parties à savoir le port commercial en extension du centre historique, le port des hydrocarbures en extension de la zone industrielle, et le port de pêche de Stora.

Le littoral comprend :

- Le centre historique du village de Stora sur 4km de longueur.
- Le centre historique du village de Larbi Ben M'hidi et de Ben M'hidi jusqu' a la ville des platanes.
- Enfin le centre historique qui est constitué par la ville coloniale du port jusqu'à la porte de Constantine au sud.

La zone s'étend sur le territoire de deux communes avec différents acteurs intervenants qui posent un phénomène d'échelle supérieure à savoir celle de la ville dans un premier lieu pour pouvoir cerner les relations entre ces entités et puis à l'échelle territoriale pour positionner notre aire d'étude dans le contexte régional surtout, national et méditerranéen puisque il s'agit d'une zone ouverte économiquement sur l'extérieur.

Le site est caractérisé par une déclivité importante , sur tout le long du littoral , dont la profondeur sera arrêtées a 800 mètres du rivage , conformément a l'article 7 de la loi N° 02-02 du 05 février 2002 , relative a la protection et la valorisation du littoral.

PARTIE UNE
SIKDA, UN DÉBOUCHÉ
DE L'AXE SAHARA – CONSTANTINE - SIKDA

CHAPITRE 1 : SKIKDA DANS L'ARMATURE REGIONALE

- Introduction :

Pays à façade maritime de plus de 1200 Km de côte, l'Algérie observe à l'instar des pays du monde et du méditerrané surtout, la concentration de sa population et des diverses activités sur les régions du littoral. Il faut rappeler que dans le cas de l'Algérie, le littoral comprend le 1/10ème des communes du pays, est habité par le 1/5ème de la population algérienne et constitue le lieu de compétitions de bon nombre d'usagers (industries, commerces, urbanisation, tourisme,etc.) et avec plus de 51% des unités industrielles .Une situation qui a généré un développement déséquilibré constituant par là une véritable menace sur l'équilibre et la durabilité de l'écosystème côtier

1-L'organisation territoriale en Algérie

Le schéma national d'aménagement du territoire pose désormais le principe de la création de la notion de « la région », sans pourtant préciser les pourtours de cette « régionalisation du pays » ou d'un découpage territorial. Un principe qui se justifie par le groupement d'inter_ wilayas.

S'il est vrai que l'espace régional prend de plus en de plus d'importance avec l'évaluation du contexte socio- économique du pays, c'est le management régional qui deviendra le mot d'ordre avec la fin de la planification impérative.

En effet chacune des grandes régions du pays présente des spécificités telles que

- _la faiblesse de ressources hydrauliques à l'ouest
- _l'importance des ressources en eau à l'est.
- _le poids des industries à l'est et au centre.
- _la fragilité de l'environnement.
- _la densité des villes/ pôles à l'est et à l'ouest.

2- L'armature urbaine de l'est algérien

Selon M.COSINSHI et JB.RACINE L'armature urbaine « *est alors un système de ville dans un espace géographique ou encore « un ensemble hiérarchisé de villes qui par la ramification de nombreux services, assure la mission d'encadrement tertiaire du*

*tessiture. Le terme armature relève davantage du vocabulaire des administrateurs et des urbanistes, avec, parfois, une vision normative de l'organisation de l'espace ».*¹

Alors que le réseau urbain « désigne l'ensemble hiérarchisé des centres qui assurent dans une région les services administratifs, culturels et commerciaux et qui est dominé par une métropole régionale. L'espace est alors organisé comme un emboîtement de zones d'influence de services. Cette unité d'organisation constituée par une métropole s'appuyant sur des centres relais de niveaux inférieurs est la forme moderne de la région »².

Le réseau urbain en Algérie a été profondément marqué par une forte urbanisation due à une politique industrielle menée après l'indépendance. Une situation qui a engendré une extension spectaculaire des grandes villes et notamment celles de la région littorale et ce au détriment de leur arrière pays.

La croissance des métropoles (Alger au centre, Oran à l'ouest et Annaba et Constantine à l'est) qui dominent de vastes territoires, a été également le cas de certaines agglomérations dites moyennes : Skikda, Jijel on encore celles des villes intérieures : Sétif, Batna.

L'Est algérien est marqué donc par la présence de deux métropoles moyennes par rapport à Alger et Oran et un réseau de ville très important et plus équilibré qu'à l'ouest ou au centre. Des villes comprenant une population de plus de 50 000,00 habitants et qui sont au nombre de 15 villes.

On note aussi l'émergence des pôles régionaux, ainsi qu'une croissance de tous les centres urbains et plus spécialement ceux de 50.000 à 100.000 habitants.

L'on peut constater ainsi que l'armature urbaine est caractérisée essentiellement par :

- Hiérarchisation et métropolisation

Avec l'effacement des traditionnelles entités qui ont marqué l'espace algérien (Oranie, Algérois et le Constantinois) et la disparition de l'échelle régionale, la capitale

¹ Labii B, Cours de géographie urbaine, Constantine, Edition de l'Université Mentouri, 2004-2005, p.12

² *Idem*, p.12

joue un rôle de commandement super dominant ; puis une grande métropole à l'ouest et deux autres à l'est qui se situent en amont d'un réseau de villes importantes jusques aux petites villes.

À l'échelle de la wilaya également ; est institué le principe de hiérarchisation dans la plupart d'entre elles, avec un chef lieu important et un réseau de communes avec un maillon intermédiaire qu'est la daïra.

Mais cette tendance connaît depuis quelques années un début de reconversion sur le principe des intérêts inter wilaya, et de la gestion des ressources ainsi que les grands projets. Ainsi une métropolisation des pôles classiques prend une certaine importance en englobant dans leur aire métropolitaine ou d'influences de nouvelles communes, voire des wilayas entières. Pour constituer une véritable incitation à revoir le schéma territorial algérien, par l'institutionnalisation de cette nouvelle forme d'organisation et qui reste sujette à de profonds débats et rapports pour passer d'une organisation unipolaire -qui à prouvé son inefficacité avec la fin de la gestion socialiste et de la planification centralisé-, vers une organisation territoriale plus nuancée et multipolaires dictée par l'évolution des principes de la mondialisation et de la globalisation.

Où bien la gestion est d'ordre économique plus qu'elle n'est administrative, et les principes de la bonne gouvernance exigeant un espace plus compétitif à chaque territoire.

- Une forte littoralisation

Avec plus de 9 millions d'habitants sur une portion d'espace ne représentant que 1,9% de la surface de l'Algérie, le littoral Algérien connaît une lourde et menaçante urbanisation qui, au fil des années a englouti les meilleurs terrains agricoles, et a hypothéqué l'écosystème par la pollution, la déforestation, la dégradation des ressources halieutiques, une pollution des stations touristiquesetc.

Cette tendance est au coeur de toute une nouvelle politique d'aménagement du territoire avec les différents programmes de développement des hauts plateaux et du sud

- Une urbanisation incontrôlée

La forte croissance urbaine constatée ces dernières décennies a fortement marqué la configuration et le fonctionnement des réseaux urbains régionaux et de l'armature urbaine nationale.

Le contraste est grand entre les villes importantes du pays, qui concentrent activités, main d'œuvre, infrastructure et équipements structurants d'une part et leurs arrières pays, qui restent dévitalisés et pauvres d'autre part. Ce contraste s'est amplifié ces dernières années sous la double contrainte de l'insécurité et de la paupérisation généralisée des campagnes.

La politique de lutte contre les disparités régionales initiée dans le cas des différents plans de développement n'a pas jugulé le phénomène.

3- Skikda dans son contexte régional

Skikda fut dans un passé récent une ville agricole et portuaire, et connaissait une activité intense et reliée directement à la métropole coloniale. Skikda assurait le rôle d'ouverture de l'axe Touggourt lieu de convergence du Sahara oriental et de Constantine lieu de convergence de l'Est algérien vers la France, elle était le prolongement naturel d'un axe stratégique et constituait pour le Constantinois la grande porte vers la mer.

Un rôle qui plaçait la ville dans une position de force dans un réseau presque équilibré, puisqu'avec l'aéroport et le port, la ville regroupait toutes les potentialités d'une grande ville . Des potentialités qui lui permettaient d'être la troisième ville de l'est à l'aube de l'indépendance .Un choix colonial stratégique et judicieux, si on savait qu'au départ, d'administration coloniale hésitait entre l'emplacement abandonné depuis des siècles de Philippeville et celui de Collo, existante si ce n'est la distance par rapport à la ville de Constantine et la richesse de l'arrière pays qui ont favorisé davantage le choix l'antique Russicade. Même pour le choix de l'emplacement du port, la même hésitation existait entre celui de Stora fonctionnel et un autre à la nouvelle cité, que les catastrophes naturelles qu'a connu le port ancien ont pesé sur le choix du colonisateur, qui opta alors pour l'actuel emplacement, pour ériger le troisième grand port d'Algérie, voire même l'actuel deuxième grand port.

Des considérations logiques pour une administration dont le souci majeur est économique puisque, l'on a cherché au départ l'acheminement vers la France, le maximum des richesses de l'Algérie et avec des coûts minimes. Pour cela l'administration militaire puis civile de l'époque décida de la construction du port en 1870 avec des liaisons directes avec Constantine puis le premier chemin de fer d'Algérie en 1867, avec un prolongement jusqu'à Touggourt et la réhabilitation de la voie romaine reliant Cirta à Russicade.

De la présence au départ aventurière, risquée et incertaine, la France installa une administration civile et déclencha un processus d'occupation qui se traduisait par le renforcement de leur présence, en entamant la construction des grands projets tel que l'hôtel de ville, la gare routière, la piscine municipale, ou encore l'aéroport.

A l'indépendance, la relation de la ville devenue Skikda avec la métropole s'estompa puisque l'activité d'échange allait presque cesser au départ, pour ne reprendre une réelle dynamique qu'après l'avènement de la zone industrielle et l'afflux d'une population extra muros en quête d'un emploi, déclenchant par ailleurs une bidonvilisation poussée de la ville puisque l'on comptait pas moins de 4193 gourbis au 31/11/1998.

Mais ce qu'il faut retenir surtout depuis lors, c'est le rôle nouveau que Skikda peut jouer avec la politique de développement des autres villes, en l'occurrence Jijel et Bejaia sur le littoral, Batna et Sétif à l'intérieur. C'est ainsi qu'au fil des années, avec la volonté de désenclavement de Djidjelli, Skikda se présente désormais comme un véritable carrefour au nord avec l'axe Annaba Skikda- Jijel- Bejaia. Donc une relation horizontale s'érige pour renforcer l'axe classique vertical Skikda -Constantine –Sétif- Batna et son prolongement par l'axe énergétique Skikda –Ouargla.

La construction de la ligne de chemin de fer reliant Skikda à Jijel, et éventuellement sa bifurcation sur Collo, vient renforcer cette nouvelle option ainsi que le passage de l'autoroute est_ouest avec plus de 80KMs traversant la wilaya, l'extension du port mixte, la construction d'une plate forme portuaire en mer pour les grands méthanier, l'extension du port de pêche de Stora et de Collo et la projection d'un aéroport selon le SNAT pour le compte de la wilaya.

Tous ces projets visent à renforcer la position de Skikda dans l'armature urbaine de l'Est algérien. Une position qui requiert une stratégie d'accompagnement, puisque le littoral, les ports et la ville avec son centre ville seront très sollicités pour l'implantation de nouvelles activités tertiaires, conjuguée à la volonté nationale de protection de l'environnement et le développement de l'activité touristique.

CONCLUSION

Skikda, ville paisible au bord de la méditerranée allait subir dans les années soixante dix les effets de l'implantation de la gigantesque zone pétrochimique qui dépassait en surface celle de la ville.

Si l'environnement naturel et urbain a connu des dégradations spectaculaires qui se sont traduites par la dévalorisation du littoral et l'émergence des cités dortoirs et des constructions illicites, la ville allait gagner en galon et se repositionner à l'échelle de l'armature de l'Est algérien.

Le développement industriel conjugué à l'intensité de l'activité portuaire ; ont placé Skikda au centre d'intérêt des pouvoirs centraux et les projets les plus fous ont été imaginé pour la région. Mais comme toute ville industrielle, (le caractère désormais collé à une ville agricole et à grand potentiel de sursaut touristique) allait subir les incidences du déclin industriel des années quatre vingt suite à la crise économique mondiale. Les conséquences ont été la montée du chômage, de la délinquance, du mal vie et l'abandon de la plupart des projets de développement de la région. La stature de Skikda a dégringolé dans l'armature urbaine nationale. Des retards énormes se sont accumulés durant la période de cette crise notamment en matière d'équipements, des réseaux, et de pollution marine et atmosphérique ainsi que l'apparition des risques industriels conséquence du vieillissement des installations et le manque des moyens financiers pour l'entretien et la formation.

L'espoir né de la nouvelle flambée des prix du pétrole et l'ouverture économique du pays, peuvent être avantageux pour Skikda qui semble avoir les meilleurs atouts pour attirer les investisseurs nationaux et internationaux pour une relance dans tous les secteurs notamment touristique. Un ensemble de projets qui peut repositionner la ville au sein d'une nouvelle configuration de l'espace régional et jouer un rôle de carrefour sur le littoral en relais naturel et complémentaire de Constantine.

CHAPITRE 2 : SKIKDA, PORT DE CONSTANTINE

INTRODUCTION :

Le dictionnaire d'archéologie chrétienne et de liturgie, tome XIV de l'année 1939, nous rappelle « à l'époque phénicienne Skikda s'appelait Thapsus ou Thapsa du nom du fleuve voisin qui coulait entre les collines de Béni Melek et du Skikda assise de chaque côté du fleuve qu'enjambait un pont à hauteur de la place des martyres (connue sous le nom de porte de Constantine), Thapsus, était alors le seul débouché de la région de Cirta »¹.

Dans l'antiquité punique, Russicada succède à Thapsus, dénommé tour à tour Russicada et ras Skikda et qui conserve ce nom à travers les âges pour l'élément indigène.

La colonisation Romaine laissa une profonde empreinte à Skikda, la voie des tombeaux jusqu'à Stora dit bien l'importance du rôle qu'elle a joué à cette époque. D'ailleurs jusqu'au départ des français, les citernes construites par les romains servaient à l'alimentation en eau potable de la ville. Sur la place des martyrs s'élevait un jet d'eau de quatre mètres de haut produit par la pression des eaux qui s'écoulaient des citernes construites à Beni Melek, 18 gradins les déversaient jusqu'à la mer

Sur les collines avoisinantes s'étagaient les demeures des riches commerçants et seigneurs de Russicada, ombragées par les chênes lièges et les fouillis arborescents des fougères.

La ville disparaît bizarrement vers le cinquième siècle après l'invasion des vandales ; l'occupation arabe à partir de 681 n'ayant rien laissé de notable. La cite fut ressuscitée avec l'arrivée des français, où la commune de Philippeville fut constituée par décret en date du 09 février 1843.

1 – Les origines de la ville

La ville de Russicade occupait presque exactement l'emplacement de la moderne Philippeville, les fouilles, partout où les constructions et monuments furent construits par les français, révèlent des constructions de l'époque romaine.

¹ <http://fse.castanet.free.fr>

La rue nationale elle-même, - nous la citons parce que c'est l'axe principal et classique de l'extension de la ville du nord au sud qui prenaient naissance au niveau du port pour aboutir au porte de Constantine. Cette même rue était un ravin qui a été comblé peu à peu par les terres descendue de djebel Bouyala .De leur coté les français ont achevé l'œuvre des siècles lorsqu'ils ont construit les immeubles de la rue nationale .Ils ont également effacé avec leurs nouvelles rues, les donnés du plan de la ville ancienne.

1.1 Les voies de communications de Russicade cers Cirta

Le capitaine de Marcilly dit dans sa notice *« les vestiges de la voie de Russicade à Cirta étaient fort visibles au moment de l'expédition française de Constantine. Or le commandant du génie Foy, employé en 1838 et 1839 avec la compagnie dont il était alors capitaine aux travaux à la route de Constantine à Philipe ville, a bien voulu me communiquer tous les renseignements que son excellente mémoire lui a permis de conserver ce qui était à cette époque la voie romaine »*¹.

*« Après avoir contourner le bassin de l'oued Zerga près des crêtes, la voie romaine passe dans celui de l'oued Eddiss par un col très ouvert ou l'on remarquait les ruines de plusieurs maisons »*².

Le récit précise qu'il y avait des constructions visibles et certaines en bon état, prouvant qu'il y avait une intense activité le long de cette voie romaine

La voie était large de 03 à 04 mètres et formée de très gros cailloux ronds encaissés entre deux lignes parallèles de pierres de taille. La route était bien faite, à l'opposé la voie qui reliait Russicade à Bône. L'officier reconnaît qu'il existait une voie romaine qui suivait la rive gauche de l'oued Dhab plus loin que Saint Charles, l'actuel Ramdane Djamel. D'ailleurs cette voie n'a pas le caractère grandiose de la voie de Cirta.

Il est évident que les transactions de Russicade étaient plus importantes avec Cirta qu'avec Hippone d'où l'inutilité d'une voie très large pour arriver à cette dernière ville.

¹ Chabassière J, Bertrand L, Russicade d'après ses ruines, in revue Philippeville, 10 mars 1903.p 8

² Idem, p.9

De Marcilly dit encore : « *Il est certain que la voie de Russicade à Stora suivait à peu près le même tracé que la route actuelle. Les travaux des romains sont encore visibles en plusieurs endroits, et le pont dit d'El-Kantara n'est qu'un pont romain restauré mais je n'ai vu aucun indice qui peut faire supposer le prolongement de cette route sur Collo* »¹. La voie de Stora à Russicade était en contre bas de la route actuelle, mais pourquoi ce prolongement jusqu'à Stora ?

La raison est toute simple et semble évidente, le point de contact de Cirta avec les phéniciens puis les romains se situait au niveau de cette localité. Russicade qui en effet ne disposait pas d'un port, le port se trouvait à Stora.

1.2 Le port : point de convergence et d'ouverture sur la mer

Le port était à **Asthora** ; un quai maçonné, au moins en partie devait le relier à Russicade. En effet, on trouvait des blocs de maçonnerie le long du rivage d'abord à Stora, ou d'après de Marcilly : « *Les seules indices à peu près certaines d'une jetée romaine sont des restes de béton enclavés dans deux des crevasses de l'îlot des singes il semble indiquer que la base de l'îlot a été enveloppé de maçonnerie, ce qui a naturellement eu lieu si cet îlot a appartenu à une jetée* »².

Cette maçonnerie est encore visible quand la mer est calme. On voit aussi, par beau temps, des traces de quai au dessous de la voûte romaine à Stora et sur la plage du château vert.

En suivant lentement et attentivement la cote entre Stora et Philippeville, on reconnaît facilement que sur beaucoup de points, la roche avait été aménagée sinon pour un quai régulier, du moins pour un passage de piétons. Ce passage s'expliquait par la nécessité, où se trouveraient les propriétaires des villas, le long de la mer pour arriver aux constructions, bains, monuments, autels ou tombeaux. Delamare les décrivait comme suit : « *Il y a peu de temps encore existait au bord de la mer un mur de quai en briques, construit par les Romains qui permettait à leurs baraques de venir s'y amarrer. Un point assez curieux de la cote entre Stora et Philippeville, se trouvait à peu près au milieu de cette baie, il est formé par une petite plage au dessus de laquelle*

¹ Chabassière J, Bertrand L, Russicade d'après ses ruines, in revue Philippeville, 10 mars 1903.p 12

² Idem, p.14

s'élève un mamelon rocheux et boisé qui semble s'être mis en travers du rivage pour barrer le cours de l'oued d'El kantara et l'empêcher d'arriver à la mer»¹.

Une tour de veilleurs se dressait encore en 1844 au lieu dit le port des Romaines. Les guetteurs pouvaient signaler tous les mouvements des navires au large, car en effet à cet endroit rien ne vient intercepter la vue de la pleine mer.

Dans son ouvrage *Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, Charles Vers dit : « *les vestiges des aménagements maritimes des Romains sont fort importants sur le littoral de Stora, La première nécessité à laquelle ils durent se soumettre en s'établissant dans ces anciens comptoirs des phéniciens, qu'ils trouvèrent tout le long de ces cotés fut de les adapter à une activité exploitation de l'intérieur. Ils firent surtout des entrepôts et des docks on ils dirigeaient les produits de l'Annone, qu'ils prélevaient en si grande quantité surtout sur les provinces conquises et dont ils chargeaient les navires d'une flotte spéciale et privilégié qui les transportaient à Ostie, c'était là, surtout, la destination propre de Stora.*»²

Asthoret- Russicade était évidemment un port de transit entre la « *mère patrie* » et de nombreuse villes de la colonie : Cirta, Milev, Sitifis, Théveste, Lambèse, Timgad. Les officiers et les fonctionnaires de l'intérieur venaient non seulement s'embarquer pour Rome, mais aussi s'y reposer de leurs fatigues en respirant l'air pur des brises marines. Ils s'y divertissaient sans doute fort agréablement aussi, car ce n'est certainement pas sans raison que la gare et la prospère cité romaine étaient consacrées à Vénus, la déesse impudique.

Ces deux colonies romaines étaient d'ailleurs tellement voisines et si entièrement reliées entre elles par une série ininterrompue de villas et de tombeaux qu'elles ne formaient réellement qu'une seule ville, fréquentée plus tard par les navigateurs génois , pour leurs échanges avec l'intérieur des terres africaines.

La république des cirtéens comprenait quatre villes libers ou colonies : Cirta, Russicade, Chullu et Miley, indépendantes des gouverneurs qui furent presque toujours

¹ Chabassière J, Bertrand L, *Russicade d'après ses ruines*, in revue *Philippeville*, 10 mars 1903.p 16

² <http://fse.castanet.free.fr>

les légats de la III^{eme} légion Augusta, dont le camp de Lambèse près de Batna raconte l'histoire glorieuse .

La route que l'on suit jusqu'à Philippeville, est donc la « **via Nova Cirta à Russicade** », la voie romaine de Cirta à Russicade qui fut construite sous Hadrien vers 133.

Parée de grandes dalles, cette route était encore en exploitation sous les conquérants arabes et au VI^{eme} siècle, l'écrivain Léon l'Africain écrit que : « *Depuis Stora jusqu'à Constantine , se voit un chemin paré de pierres noires comme on en voit aucun en Italie qui sont appelés chemins des Romains.* »¹

La colonie du Maréchal Valée, descendait de Cirta vers le golf de Stora pour emprunter la voie romaine qui était intacte sur sa grande partie.

1.3. L'époque française ou la re_naissance de la ville

Le Général de Négrier, à la tête d'une colonie de 1200 fantassins et de 500 cavaliers, partit le samedi 10 avril 1838 de Constantine, et le mardi 10 avril, à 2 heures de l'après midi arrivait sur les Ruines de Russicade sans rencontrer de résistance intense.

Le général poussait une pointe sur Stora, puis reprenait le lendemain le chemin de Constantine et y arrivait le 14.

L'historien E.V.Fench écrit « *Le premier mouvement qui révéla l'emplacement de la ville Romaine, était un cirque assis au bas d'une montagne couverte de myrtes et d'oliviers. Par une exception difficile à expliquer, cette construction située hors de la ville était dans sa plus grande partie, d'une telle conservation qu'on aurait pu croire que la veille encore, les spectateurs avaient pris place sur les gradins à peine noircir de la rouille des siècles.*»²

¹ Chabassière J, Bertrand L, Russicade d'après ses ruines, in revue Philippeville, 10 mars 1903.p 17

² <http://marcelpaul.duclos.free.fr>

Les légions françaises suivant les traces de l'illustre Légion III Augusta, venaient de retrouver la seconde cité des quatre colonies cirtéennes et son petit port d'Asthora.

Dés lors et pour relier Constantine à Philippeville et pour le même objectif que celui des romaines, c'est-à-dire pour faciliter la liaison entre l'est algérien et la France, une route fut amorcée après cette première reconnaissance sommaire, 36Km étaient déjà construits en 1839 et se terminaient au col EL Kantour. La route fut construite jusqu'à EL Arouch épousant presque fidèlement l'ancienne voie romaine. Le 30 septembre le point terminus était fortifié et un camp fut tracé.

Le 07 octobre 1838, la colonie forte de 4000 hommes sous le commandement du maréchal Valée arrivait devant le golf de Stora. Le camp fut d'abord établi à l'endroit portant encore aujourd'hui le nom de « Mamelon Négrier » et des retranchements furent creusés. Le 17 novembre 1838, le moniteur annonçait que le Roi Louis Philippe acceptait le parrainage de la cité africaine Fort de France, en lui donnant le nom de Philippeville.

Cet emplacement fut choisi, dit l'historien Galibert car plusieurs citernes immenses étaient encore intactes et ne demandaient qu'à être nettoyées pour servir de réservoirs comme au temps de l'occupation romaine. Les ruines romaines qui jonchaient le sol, constituèrent les premiers matériaux des nouvelles murailles qui s'élevèrent, formées de pierres taillées depuis plus de vingt siècles.

Le ravin qui traversait la ville fut comblé et devint la rue Nationale puis la rue Clemenceau. La commune de Philippeville fut constituée par décret en date du jeudi 9 février 1843, la population comptait alors 21.550 habitants dont 8200 français, 7000 Arabes, 5900 étrangers, et 450 juifs.

De grands travaux de génie, vont s'imposer pour relier Skikda et Constantine et le tout à la métropole. C'est ainsi comme on le verra plus tard, que le port de la nouvelle cité a été construit entre 1845 et 1895 pour se substituer au petit port de Stora, la construction du premier chemin de fer d'Algérie entre Skikda et Constantine entamée en 1859, en plus de la voie reliant les deux villes entamée au début de l'occupation inaugurée en 1870 avec la mise en service de la voie ferrée.

1.1.1. La ville sort de sa muraille

Après l'occupation quasi-totale de l'enceinte de l'ancienne Russicade et la prolifération des constructions au milieu des Faubourgs de l'Espérance et du Beni Melek, une nouvelle voie a été réalisée, celle de l'avenue Raymond Barrot l'actuelle allées du 20/08/55, et la porte de Constantine autrefois marquant la limite de la ville détruite, remplacé par un rond point. La ville mono axiale depuis sa naissance connaîtra à partir de 1886 un développement multi axial et dans trois directions à savoir :

- *L'axe traditionnel* : Port - Porte de Constantine et son extension les allées du 20 août 55.
- *L'axe Porte de Constantine – Faubourg de l'espérance* pour restructurer une urbanisation illicite érigé en dehors des murs de la ville.
- *L'axe horizontal* : Port de Skikda- Stora- Fil fila, un axe existant mais qui allait connaître une deuxième relance avec surtout la construction d'édifices publics très importants. Parmi ces édifices : l'hôtel de ville en 1931, la gare routière, la banque d'Algérie, et l'école de Fil fila en 1934, la piscine d'eau de mer de « Jeanne d'arc » le long des plages de Larbi Ben Mehdi, et la grande poste en 1938 à l'occasion d'ailleurs du centenaire de l'occupation de la ville ainsi que le Boulevard du front de mer. Enfin le palais Bengana ou Meriem Azza en 1937

C'est durant cette période que l'urbanisation de la ville battait son plein. Une urbanisation caractérisée pour l'essentiel par l'édification des constructions de style mauresque, les prémices de ce qui allait devenir le style néo- mauresque.

Cet ensemble comprend comme nous l'avons cité de véritables chefs d'oeuvres architecturaux aux lignes sobres et au décor très riche, un art adapté par le très grand architecte attiré de la ville, Charles Montaland, dont la majorité des projets se situe le long du boulevard du Front de mer. C'est dire l'importance qu'accordaient les responsables de l'époque et à leur tête l'illustre maire de Skikda Paul Cuttoli, qui administra la ville de 1929 à 1949, et la transforma en un vaste chantier.

La ville connaissait son heure de gloire et drainait une foule importante vers les plages de Stora ou de Jeanne d'Arc dont la piscine rivalisant avec celle de l'Europe, ainsi que le pavillon des colonies de vacances qui accueillait chaque année une foule d'enfants .Le long du rivage s'établissent restaurants et belles villas.

Cette frénésie pour la ville se sentait dans tous les domaines. Aussi sur les quais du port toutes les compagnies de navigation françaises étaient représentées, un « pool » regroupait la compagnie générale Transatlantique, la compagnie de navigation mixte et la société générale de transports maritimes, dont les cargos et paquebots assuraient tous les transits de fret et de passagers en méditerranée.

La revue « Ensemble » écrit dans un article paru en octobre 1999 : « *station climatique à la situation géographique stratégique, Philippeville était devenue le débouché essentiel du Constantinois, elle savait retenir le voyageur pris à son charme, elle aurait pu devenir de plus en plus prospère et porter le flambeau de la renommée pendant les jours heureux de la paix.* »¹

1. 4. Apres l'indépendance ou l'espace forcé

1.4.1. De 1962 à 1982 :

Avec le départ des Européens et quelques Algériens, la population urbaine a chuté de 85.000 habitants à quelques 59.600 habitants lors du recensement de 1966, le problème du logement ne se posait point puisque plus de 6000 logements ont été libérés et ont été largement suffisants pour contenir le premier exode vers la ville libérée.

La ville ne connaissait aussi aucune extension significative jusqu'à l'avènement de la politique de l'industrialisation du pays qui décida entre autre en 1968 dans le cadre de l'équilibre régional et le développement de l'axe Est et Ouest, d'implanter une 2^{ème} zone industrielle spécialisée dans la transformation des hydrocarbures après celle d'Arzew. Elle s'étale sur une superficie de plus de 1400 hectares implantée sur des terre agricoles à haute valeur « *la création d'une grande zone industrielle spécialisée dans la pétrochimie (liquéfaction du gaz, raffinerie, complexes matière plastique), à prélève 1400 ha sur la basse vallée. Vignes et verges ont été arraché, un domaine autogéré a totalement disparu, un autre a été amputé* »²

¹ Revue ensemble, n°219 de Octobre 1999, Montpellier p. 24

² M.COTE, l'Algérie ou l'espace retourné, Media Plus, 1993, p.216

La ville allait perdre un potentiel agricole important, compromettre sa vocation agricole et mettre en péril ses potentialités touristiques. Avec l'ensembles des activités implantées tout le long de l'axe Skikda – Constantine du coté de la RN 44, et avec plus de 10.000 offres d'emploi, Skikda allait connaître une véritable invasion humaine, faisant exploser tous les indicateurs. Sa population a doublé, elle est passé à 113.940, en 1982,- date symbolique de la chute des prix du pétrole et le déclin de l'industrialisation en Algérie – en plus des 60 000 habitants répartis à travers les localités limitrophes à l'instar de la cité Ben M'hidi et la nouvelle ville Les Platanes. Deux cités créés à l'est de la zone industrielle et qui vont porter un coup dur au littoral parce que arrogantes et offensantes d'un point de vue urbanistique.

Devant l'immobilisme des décideurs pour contenir et organiser cette ruée vers *l'Eldorado skikdi*, le déficit en logements et équipements s'est fait ressentir de plus en plus ; 10.000 en 1979 ; 15.000 en 1982, et ce malgré la construction d'énormes programmes d'habitat (cité des 500, 700 logts, Merdj Edib, cite Zeramna, Bouyala) toujours sur les plaines hautement agricoles ou sur les piémonts des Djebel Bouyala et Bouabaz.

L'habitat illicite voire les bidonvilles à fait une entrée fracassante dans le paysage urbain de la ville et l'on démembrait pas moins 5000 gourbis en 1982 Marc Cote, décrit cette situation, « *parallèlement à l'ouest, l'extension urbaine a mordu progressivement sur les terres du fond de la vallée d'El Hadaeik ou les immeubles se trouvent aujourd'hui en position d'inondation lors des crues de l'oued. Afin de freiner ces emprises est amorcé aujourd'hui un report d'urbanisation sur le secteur des Platanes, à 15 Km à l'est de la ville. 7000 logements sont en construction, pour les besoins de l'industrie et de la ville, le barrage de Zerdezas a vu ses eaux mobilisées en quasi-totalité par la ville (650 l/s) handicapant fort les irrigations de la vallée et l'attraction de la zone industrielle de Skikda (10.000 emplois potentiels prive les domaines socialiste de leurs meilleurs travailleurs.*

C'est tout l'espace de la vallée qu'est bousculé par cette industrialisation massive »¹

¹ M.COTE, l'Algérie ou l'espace retourné, Media Plus, 1993, p.216

Durant cette période l'Algérie suivait une politique d'aménagement sans autorité et sans moyens privilégiant le développement sectoriel au détriment du volet spatial et sacrifiant le long terme aux résultats du court terme, où l'on peut constater ce qui suit :

- Durant cette phase Skikda s'est imposée avec force comme le véritable débouché non seulement du Constantinois mais du pétrole et du gaz algériens vers d'autres cieux. Skikda a vu aussi sa vocation portuaire renforcée avec la création du nouveau port spécialisé dans le transfert des hydrocarbures.

- Un étalement urbain très important et une prolifération de l'habitat précaire, avec explosion des limites urbaines.

- L'industrialisation et l'excroissance urbaine générées, et le déplacement de la population vers des agglomérations limitrophes qui ont porté un véritable préjudice aux potentialités littorales et agricoles de la ville et ont engendré une dégradation de l'écosystème local.

- Un étalement se faisant le long de l'axe Skikda – El Hadaeik, toujours vers le sud.

1.4.2. Après 1982 : la ville de la crise

A partir des années quatre vingt et la chute du prix du pétrole, le frein de la politique d'industrialisation et d'investissement surtout étatique, le développement de la ville connaîtra une véritable accalmie, à toutes les échelles. La ville arrivait à peine à décoller et n'atteint que 152.335 habitants lors du recensement de 1998 alors qu'elle comptait onze ans auparavant 142.583 habitants . Tous les programmes d'activités, d'équipements et de logements fonctionnaient au ralenti ou étaient carrément stoppés, la ville n'enregistre aucune extension palpable à l'exception de certains programmes de logements qui peinaient à se concrétiser, et ce à l'intérieur même des poches pour réduire les coûts de réalisation

Durant ces années dites de la crise, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme était en cours d'élaboration pour marquer un moment d'arrêt et de réflexion sur les raisons de cette crise urbaine et proposer des choix multiples aux décideurs que

nous allons aborder ultérieurement dans un autre chapitre ainsi que les conséquences qui en découlaient.

Certains choix tels que l'extension le long du littoral ont été abandonnés pour préserver la Z.E.T de Ben M'hidi et pour d'autres considérations d'ordre économique et sociale, et qui de tout façon n'auraient pu stopper l'occupation anarchique de ce qui reste du littoral Est.

Le scénario adapté allait porter la surface urbaine de la ville à plus de 2100 hectares ; pouvant abriter une population de 220.000 habitants, une extension qui va déborder sur deux communes limitrophes.

1.4.3. Après 2000 : la ville et la relance

Durant cette période de grands travaux vont être réalisés à savoir l'extension du Port de pêche de Stora, la réalisation d'une plate forme en haute mer, l'extension du port commercial en hinterland. Des projets qui vont renforcer davantage le rôle portuaire de la ville sur l'échelle nationale d'une part et internationale puisqu'elle joue désormais un rôle prépondérant dans les échanges commerciaux comme on le verra plus tard.

Cette intense activité a entraîné et entraînera, la détérioration de plus en plus d'un littoral très sollicité, et la hausse du mobilier aux alentours des ports ou du centre ville, la suractivité que subissent les ports urbains tels que celui de Skikda, constitue un handicap majeur pour le maintien de la notoriété de la façade maritime et son évolution ainsi que l'intégration du littoral à la ville.

Cette période se caractérise par la volonté de tout faire et en un temps record, aussi l'on évoque le projet de tramway, celui du téléphérique, de l'échangeur qui peine à être parachevé, ou encore celui de l'autoroute est- ouest qui traverse la wilaya et qui tend à renforcer le rôle de la ville dans l'armature urbaine nationale comme un carrefour du littoral, en plus de son rôle de relais de la ville de Constantine

Enfin en 2005, la population urbaine a atteint 170.000 habitants, pratiquement sur la même surface urbaine que celle recensée pour une moindre population en 1998, c'est-à-dire qu'on assiste depuis lors plus à une densification voire à une sur_utilisation de l'espace qu'à une extension. Une sur_utilisation entraînant une saturation des équipements, des réseaux, des infrastructures routières, et ce devant l'impossibilité de concrétiser des choix urbains, qui se heurtent à des indisponibilités foncières, posant des problèmes d'ordre juridique et opérationnels. On peut distinguer ainsi que la ville se fabrique sur elle-même mais sans objectifs clairs, ou encore une stratégie urbaine adéquate mais est sujette à des options arbitraires le plus souvent au gré des disponibilités financières et surtout foncières. C'est dire que l'enjeu majeur n'est plus l'argent, mais le foncier, et une politique d'aménagement adéquate.

CONCLUSION

« La ville est née comme un conte de fée à la suite d'une grande découverte d'une ville, au bord de la mer, qui fut à deux reprises sacrifiée sous l'autel de la continuation historique comme si Skikda était condamnée, une fois à disparaître, et une autre fois à renaître de ses cendres. »¹

Skikda, ou Philippeville a connu ses beaux jours avec des colons persuadés qu'elle était la leur, ils ont tout ou presque tout fait. D'ailleurs, ce qui peut être retenu de Skikda, c'est le fait colonial, le bâti colonial, le tracé en damier colonial, héritage de la ville phénicienne et Romaine. C'est l'occupation judicieuse d'un site très contraignant, l'occupation du littoral et l'ouverture de la ville sur la mer, la préservation des terres agricoles, l'optimisation de l'occupation du sol dans un centre qui continue à fonctionner malgré l'âge, des réalisations d'une grande valeur architecturale, et les liaisons avec le Constantinois, qui resteraient inchangées à ce jour.

« La ville sous le règne français fascinait et émerveillait elle osait même concurrencer la ville de Constantine, elle était devenue la ville où il fait bon vivre »²

¹ <http://marcelpaul.duclos.free.fr>

² Revue ensemble, n°219 de Octobre 1999, Montpellier p.22

Cette image d'excellence allait petit à petit s'effondrer avec l'indépendance comme un jeu de puzzle qui se défait pièce par pièce. La déstructuration de la ville battait son plein avec une industrialisation choquante et outrageante, non accompagnée d'une prise en charge sérieuse d'un développement urbain adéquat, et une évolution physique étudiée.

La ville était en errance caractérisée, ses limites devenues floues et imperceptibles, son évolution se faisait partout et nulle part, c'est la naissance de la non ville. La suite allait être une succession de maladresses et une offense au site, une négation des relations du bâti avec l'environnement naturel, la ville tournait le dos à la mer, son littoral était devenue, un lieu d'insécurité, où seul l'été fait revivre certaines parties d'un espaces soumis au diktat des glissements de terrain. Les terrains agricoles sont violemment occupés par des constructions illicites et mêmes licites.

Le tissu colonial, qui constitue le centre historique est délaissé et dégradé et ce malgré des opérations de rafistolage et de maquillage urbain jugées ratées parce que menées en dehors de tout cadre juridique et technique approprié.

La ville évolue, quoique le terme soit peu approprié aux phénomènes urbains que connaît Skikda : elle grossit plutôt, puisque sans règles de préservation de la ligne. Les limites sont défigurées ou absentes, on n'urbanise plus mais on occupe ce qu'on peut avoir sous la main pour réaliser les programmes tantôt d'urgence, tantôt de soutien et tantôt de relance mais jamais un programme issu d'une étude préalable, d'un projet de ville, d'une politique urbaine et territoriale cohérente, d'une coordination intersectorielle, d'une concertation entre acteurs publics, privés et sociétales, d'une démocratie participative.

En attendant une prise en compte de tous ces éléments, et une réelle prise en charge du fait urbain, en attendant une réadaptation de l'acte de bâtir à l'élément environnemental, et en attendant un jour peut être le réveil des consciences, Skikda continue sa course effrénée vers son effondrement.

CHAPITRE 3 : LA VILLE DE SKIKDA, ENTRE UN SITE DIFFICILE ET DES VISIONS D'AMENAGEMENT CONTESTEES

- Introduction

« *La ville n'est plus ce qu'elle aurait du être* »¹

C'est un constat que tout intervenant dans une ville est pressé de faire, souvent sous l'impulsion d'un désordre urbain très caractéristique de nos villes actuelles, comme si le décalage entre ce qui doit être fait et ce qui l'a été, est devenu fatal au point que personne n'y peut rien changer.

Le plan est souvent présenté comme étant parfait, la concrétisation comme étant chaotique : « *quelles explications fournir à cette distance, à ces décalages qui séparent la réalité du plan, ce qui aurait du être, alors même que le plan participe des moyens perfectionnés dont nous nous dotons pour organiser notre monde, pour faire notre monde* »². Et les plans sont la traduction d'une politique urbaine déphasage par rapport à une réalité bien décalée par rapport aux besoins et aux espérances d'une société en perpétuelle mutation qui ne peut être figé dans un temps pour qu'une idée d'un aménagiste, ou d'un urbanité soit bonne à court, moyen et long terme.

Les moeurs, les habitudes perdent leurs sens avec les nouvelles technologies, auxquelles les sociétés contemporaines se sont adaptées, la mondialisation a réduit l'immensité de notre existence à une portion spatiale, où les spécificités, et les distinctions s'évaporent face à un nouvel ordre mondial.

Alors peut on vraiment planifier une ville sur des prévisions, sur des bases changeantes au fil des jours et des mois, alors que le plan perd de son essence, de sa portée et de son efficience.

« *Les explications relèveraient de l'interaction de plusieurs niveaux de réalité mettant en cause les conditions d'action dans le monde contemporain, c'est-à-dire la façon dont les niveaux politiques, scientifiques et techniques, économique et productifs*

¹ Toussaint JY, Distance et décalage entre la ville planifiée et la ville réalisée, In revue *Insniyat* N°5 1998, p.7

² Idem, p.7

se trouvent intriqués et dispersés dans l'effort d'organisation réalisé pour agir, notamment pour agir rationnellement par rapport à des fins »¹

Des fins qui sont corollaires aux choix multiples, et sujets à des rapports de force, qui ne sont pas évidemment les mêmes localement et temporellement.

La ville de Skikda, qui à un moment de son histoire a été planifiée en tant que ville touristique et agricole allait subir les stigmates de l'implantation d'une immense zone industrielle pour acquérir la vocation d'une ville industrielle, avec tout le surplus de population aux modes de vie différents et aux besoins grandissants. Puis vint le fléchissement de l'industrie pétrolière à partir des années 80, nourrissant ainsi l'espoir d'avoir une ville multifonctionnelle : agricole, industrielle, tertiaire, touristique etc.

1. Présentation de la ville

Skikda est à l'image des villes algériennes, marquées par l'hétérogénéité du tissu urbain, l'autoconstruction anarchique, la propagation de l'habitat illicite, le vieillissement du centre ville et l'abandon de sa cote dans notre cas.

Sachant que les conditions de développement de l'habitat sont fonctions de la disponibilité du foncier et de la stratégie de sa gestion, les modes d'appropriation des terrains et leur mise à la disponibilité du développement urbain, déterminent généralement l'efficacité des politiques urbaines et la répartition spatiale cohérente d'une population urbaine

1.2. Evolution de l'espace urbain de la ville de Skikda :

En un laps de temps, la planification spatiale a basculé d'une doctrine à une autre ; du libéralisme colonial, au socialisme post indépendant, à une économie de marché ; de la municipalisation des sols au droit à la propriété privé. Des changements qui ont magistralement marqué de leurs empreintes, l'évolution et la structure urbaine de la ville.

¹ Toussaint JY, Distance et décalage entre la ville planifiée et la ville réalisée, In revue Insniyat N°5 1998, p.7

1.2.1. Durant la période coloniale :

Les français s'installèrent sur le site de l'ancienne ville romaine, profitant de la structure en damier déjà existante.

A partir du passage de la ville au régime civil, les demandes en matière de logements deviennent de plus en plus importantes, poussant les colons à occuper des sites topographiquement difficiles (Bouabaz, Beni Malek, le Mont plaisant) favorisant l'émergence des premières constructions individuelles de la ville.

Topographiquement la ville se trouve sur un site très compliqué, situé entre deux collines, le Beni Malek à l'ouest, le Mouadher à l'est, s'ouvrant sur la mer au niveau de l'actuel port mixte.

1.2.2. Apres l'indépendance :

Skikda subira une extension rapide et au détriment des terres agricoles et de l'environnement surtout avec l'implantation de la zone pétrochimique à partir de 1968, modifiant la politique d'urbanisation de la ville de Skikda.

D'après Abed Benjelid et Jean Claude Brûlé : *« L'ampleur actuelle des dysfonctionnements urbains et péri urbains trouve son origine, au moins en partie dans la politique urbaine appliquée par le pouvoir central dès le lancement du plan triennal 1967-1969. La recherche obsessionnelle d'un maillage urbain national et de l'équilibre régional a beaucoup plus favorisé l'affermissement et le développement de l'armature urbaine nationale que l'aménagement de structures internes des villes algériennes »*¹

Le principe de «l'industrie industrialisante» conduite dans le cadre de la planification centralisée de l'économie, a été derrière la création de ce pôle industriel de Skikda, entraînant une demande considérable en infrastructure et en logements, conjuguée à la cassation de l'activité agricole au niveau de la commune. Les meilleurs terrains agricoles soient plus de 1200 hectares ont été accaparés par la zone industrielle.

¹ Benjelid A et Brûlé JC, *Aménageurs et aménagés en Algérie*, l'Harmattan Paris 2004, p.46

Le flux migratoire a provoqué une saturation de logements dans l'ancien tissu urbain, poussant les autorités à lancer les fameuses ZHUN sur des terres également agricoles, des programmes colossaux qui ne parvenaient pas à régler le problème. Partant de ce constat d'échec, la population « a été poussée à produire son logement » et ce dans un état d'incapacité affiché des pouvoirs publics ; ces modèles populaires d'habitat allaient du bidonvilles aux grands lotissements de villas juxtaposés dans un désordre total.

La responsabilité des structures étatiques est donc établie parce qu'aucune politique urbaine n'a pu être lancée pour sortir de ce chaos, que ce soit pour l'application des règlements propres à l'urbanisme, ou une politique de réserves foncières. Leurs planification à long terme comme le montre le tableau suivant, a vu qu'en l'espace de 36 ans la surface urbaine de la ville a décuplé alors que sa population n'a fait que tripler, sachant que le T.O.L est resté aux environs de 6.

CROISSANCE URBAINE DE LA VILLE DE SKIKDA

Année	Superficie de la ville en ha	Nombre d'habitant
1962	162	55.727
62-75	230	84543
75-85	688	112.960
85-92	1086	135.633
92-98	1698	144.268

Sources : N.Hassini et S. Bragudi, 2001

Durant les années 70, deux instruments d'urbanisme ont été créés pour gérer l'urbanisme en Algérie ; les zones d'habitation urbaine nouvelle (ZHUN) et les zones industrielles, en complément des P.U.D.

Instituée par la circulaire N° 355 du 19 décembre 1975, la ZHUN était conçue comme un outil pour concrétiser le modèle urbain préconçu par les P.U.D.

Dès que les programmes de logement affectés à la commune dépassaient 1000 unités, la procédure de ZHUN devenait automatique et obligatoire. Entre les P.U.D et les ZHUN, la différence consistait surtout dans les enjeux opérationnels : ceux-ci étaient

immédiats pour la ZHUN du point de vue habitat et représentaient pour ainsi dire l'instrument de réalisation du P.U.D.

A Skikda, les terrains affectés à ces ZHUN, sont considérés comme des terrains à haute valeur agricole, à l'exemple de la ZHUN du 20/08/55, la ZHUN de Salah Boulkeroua, la ZHUN de Merdj Edib, la ZHUN de Bouyala.

L'analyse des extensions urbaines faites pendant ces années montre les limites de cette nouvelle politique, et l'émergence d'une périphérie urbaine non maîtrisée, dont la forme d'habitat est inadaptée à un vécu social, en quête d'une identité propre; cela se comprend par la marginalisation de la société de toute politique ou plan, par une standardisation d'un vécu bien différent d'une fraction de société à une autre. En imposant ainsi un modèle spatial unifiée, la ville a favorisé un réel antagonisme entre l'espace conçu des plans et l'espace vécu par les habitants.

1.2.3. Une gestion plus libérale

Avec les prémices de l'ouverture de l'économie imposée par la chute des prix du pétrole, l'Etat remet en cause à partir de 1985 tout sa politique d'aménagement du territoire et de planification urbaine. La rétrocession des terres agricoles à leurs anciens propriétaires, l'ouverture du foncier, l'ouverture de la production du logement aux particuliers, un processus confirmé et formalisé par la loi portant orientation foncière et la loi sur la gestion publique. Cette reconnaissance au droit de propriété a accéléré le phénomène d'urbanisation, dans la mesure où chaque propriétaire de terrain dispose de la totale liberté de le construire.

1.2.4. Complexité des espaces

Entourée par la mer au Nord, les terrains à haute valeur agricole au Sud, une très grande zone industrielle à l'est, et un site accidenté à l'ouest, la ville n'arrive plus à se développer harmonieusement en l'absence d'une politique claire et sérieuse pour la prise en charge des maux de la ville.

L'amalgame structurel du tissu urbain caractérise la ville de Skikda : habitat collectif dans les plaines, zones de bidonvilles sur les piémonts, habitat individuel sur

les versants des collines. La juxtaposition de ces trois espaces traduit trois logiques spatiales différentes : étatique, illicite et privée.

A Skikda, la maîtrise foncière a été compliquée par l'industrialisation, qui a engendré une croissance démographique dépassant le nombre de logements et des équipements disponibles, puis une dilapidation et une tension continue sur le patrimoine foncier agricole .

Le paysage urbain de la ville a été complètement déstructuré à la faveur de la multiplication des périphéries urbaines composées de bidonvilles, d'autoconstruction ; à cela sont venus se greffer les grands équipements : l'université, le nouvel hôpital, les zones d'activité, sans qu'il y ait l'accompagnement de ce processus d'urbanisation par la voirie, et les réseaux, plongeant ces zones dans des problèmes de pollution et de mal vie.

2. La politique urbaine en matière de littoralisation à Skikda.

Nous allons exposer les formes d'occupation de la côte objet de notre d'étude, les raisons, les processus et conséquences et ce à travers les différentes entités qui la composent.

Notons que le centre ville de Skikda fera l'objet d'un chapitre indépendant, vu qu'il sera au centre même de tout projet de revalorisation du front de mer et constitue la pièce maîtresse du puzzle urbain.

2.1 La côte : l'échappatoire d'une urbanisation incontrôlée

Les différents plans établis avant l'indépendance assuraient au littoral la fonction qui lui revient de nature c'est-à-dire le tourisme, l'hôtellerie et la villégiature. Les occupations coloniales se limitaient à des hôtels repartis le long de la cote, une piscine, des habitations individuelles estivales. L'urbanisation était faible et intelligente allant dans le sens de la préservation de cet espace pour un développement touristique futur, sachant qu'à cette époque le sens des vacances n'était pas entré dans les habitudes pour qu'il y ait vraiment une politique d'occupation du littoral à des fins touristiques. L'essentiel comme acquis est la protection de l'environnement contre toute occupation inappropriée à sa vocation.

Les données vont changer dès l'accession à l'indépendance.

2.1.1. L'agglomération de Stora

Distant de 4 km du centre ville de Skikda du côté ouest, surplombant le port de pêche, le village des pêcheurs est d'origine phénicienne, s'ouvrant sur le golf de Stora. Sa population a atteint 1820 habitants avec 378 logements en 2006. La surface du village est la même puisque entouré de terrains inconstructibles ou difficilement urbanisables de 8,64 hectares. L'agglomération est suffisamment dotée en équipements selon le rapport du P.D.A.U, avec notamment la présence de deux hôtels.

Le village est relié au centre ville de Skikda par la RN 03A sur une longueur de 4km, dont la largeur varie entre 6 et 7 mètres avec un seul trottoir de 1,5 à 2 mètre qui donne sur la mer et par la route supérieure qui est d'un tracé sinueux, d'une largeur moyenne de 4 mètres et qui subit les conséquences des glissements de terrain de la corniche en aval. C'est un village de pêcheurs, puisque la pêche constitue l'activité principale avec 390 bateaux de pêches de différentes capacités et une production annuelle de 2728,22 tonnes ; le nombre de marins pêcheurs est de 1053, tous corps de métiers confondus.

Le tissu urbain est caractérisé par une occupation rationnelle de l'espace, typiquement d'un village méditerranéenne, avec des constructions en cascade, des petites ruelles avec impasses. Le village constitue également un passage obligé vers les zones d'expansion touristiques de la grande plage et de Oued Bibi, et connaît donc un flux important d'estivants.

Au delà du village une superficie de quelques 15 hectares est susceptible d'accueillir des équipements touristiques, pour faire profiter le village du transit des estivants en créant un espace d'arrêt.

Notons que l'esplanade du port de pêche reçoit la majeure partie des randonneurs de Skikda et autres estivants des plages situées au-delà du port de pêche avec quelques établissements de restauration de fortune et d'occasion.

Une autre potentialité non exploitée est celle des forêts qui couvre une grande partie des zones limitrophes du village, avec la présence d'une forêt récréative abandonnée après l'ascendance du terrorisme.

En conclusion, la non classification du village en tant que patrimoine national et l'absence de prise en charge des constructions, parfois millénaires que compte le village, ont précipité la détérioration de ce tissu, qui constitue une véritable menace pour la mise en valeur de l'aspect touristique de la région.

L'extension du port de pêche constitue également un autre affront à la vocation de la région. Des plages précieuses disparaîtront de ce fait et ce en contradiction avec les orientations du P.D.A.U qui laissent présager la construction d'un nouveau port de pêche à l'est au lieu des platanes, pour préserver l'environnement de Stora d'une part et de dynamiser la partie Est qui connaît les affres du chômage et de la déliquescence d'autre part.

Une troisième atteinte au paysage de Stora est la construction d'une Station de relevage de la future Station d'épuration des eaux au sein de l'esplanade même.

2.1.2. L'agglomération Larbi Ben M'Hidi

Situé à 6 Km de l'est du centre ville, ce village séparé de la ville par la zone industrielle, ne comportait que des villas en face de la mer, et une grande piscine. Sous l'effet de l'industrialisation qu'a connue Skikda à partir de 1968, une grande partie d'une population extra wilaya et étrangère trouvèrent dans cette petite localité, les bases de vie sous forme de camps, avec des constructions au départ provisoires construites sous forme de chalets en bois dans leur majorité.

Cette localité bousculée par les événements s'étale désormais sur 3120 m de cote et d'une superficie totale de 225 hectares, avec une population de 9762 habitants et un parc de 1860 logements dont plus de 95% sont individuels.

Les équipements élémentaires sont satisfaisants du point de vue quantitatif avec notamment deux petits hôtels et des camps de vacances civils et militaires, une auberge de jeunes en plus de la piscine fermée pour rénovation.

Relié à Skikda par un chemin non classé, très dangereux, après que la route qui reliait Skikda à Jeanne d'arc eut été coupée à la circulation avec la mise en fonction du port pétrolier dès les années 1980. Ben M'hidi est relié également à la localité Les Platanes se trouvant à l'est par le chemin de wilaya n° 18 sur une distance de 12 km.

Ben M'hidi a fait l'objet d'une étude de POS dont l'objectif est de fixer les droits à construire, après la cession des biens de l'Etat aux fonctionnaires de la Sonatrach en majorité. Avec la cession des biens de l'état, le provisoire allait laisser place au définitif.

Les propriétaires des chalets disposés d'une manière parfois homogène, ont acquis par le biais du POS le droit de construire en dur. Le P.O.S fut confronté aux problèmes d'accès, puisque les chalets ne disposaient pas d'accès individuels, le premier objectif étant d'assurer à chaque lot un droit de passage. Le résultat était édifiant de l'avis des spécialistes et des citoyens : des accès étroits, des impasses, des lots aux formes irrégulières, etc.

Mais le plus important, ce sont les constructions anarchiques qui émergent à côté des chalets en bois en dehors de tout cadre juridique, exception faite pour certaines constructions, ou encore les clôtures en dur, une manière comme une autre pour protéger les lots acquis contre les empiètements des voisins et pour imposer un fait accompli lors de l'étude de la faisabilité des passages et accès.

Les conséquences sont des voies changeant de dimensions le long d'un même tracé, des clôtures non généralement alignées, absence de trottoirs.

L'aspect fascinant d'antan d'un village calme, homogène et sécurisé, où il faisait bon vivre, laissera place à une cité anarchique et hétérogène poussant, une grande partie des ex-habitants à vendre leurs chalets, ou à en faire une résidence secondaire, généralement pour passer les vacances d'été. L'insécurité est à déplorer, vols, agressions sont devenues monnaie courante.

Les rosiers et les petits jardins particuliers qui faisaient des lieux un véritable paradis il y a quelques années seulement, ont été comme engloutis et remplacés par des amoncellements de déchets, du béton hideux et de tôle, « *Ben M'Hidi n'est aujourd'hui qu'un grand douar au bord de la mer, un prestige posthume, ou se dispute cette cité et ses plages à chaque été et on la largue ensuite aux oubliettes* »¹ comme l'estiment certains de ses anciens habitants.

D'autres actions sont venues compléter ce tableau sombre :

- L'implantation d'un nouveau camp pour abriter une base de vie pour des sociétés chinoises chargées de la rénovation de certaines unités au sein de la zone, implanté dans un endroit faisant face à la mer et clôturé par des tôles de zinc et qui s'affichent le long de la descente, vers l'accès à la mer.

- Une deuxième atteinte au paysage de la localité est la réalisation d'un grand réservoir d'une capacité de plus de 5000 m³ pour l'eau dessalée, construite au bord de la voie menant vers la mer.

- Un autre point négatif, c'est la pollution que connaissent les plages de Ben M'Hidi ou les rejets des eaux usées se font directement dans la mer sans aucun traitement.

¹ Ouhab.K, Reportage cité balnéaire Ben M'hidi : La ghettoïsation installe l'insécurité, El Watan du 26 avril 2005.

Le tout est complété par l'absence d'une véritable structure d'accueil donnant naissance, le temps d'un été à l'émergence de partout et de nulle part d'une dizaine de baraques de « *gargotiers* » avec la bénédiction des autorités locales pour encourager à leurs sens l'activité touristique de Ben M'Hidi.

Alors qu'elle était prédestinée à un avenir des plus radieux, ce joyau balnéaire est transformé en moins de dix ans en une cité maudite, léguée au « *Misérabilisme* », et à l'anarchie.

2.1.3. La zone d'expansion touristique

Située entre la zone militaire et la cité Ben M'Hidi du côté ouest et la localité des Platanes à l'est, la Z.E.T s'étalent sur deux communes celle de Skikda et de Fil Fla. Sa surface totale est de 206 hectares dont 57,019 ha sont aptes à être aménagés, avec une capacité estimée à plus de 30.000 touristes. Toute fois la protection de ces surfaces n'est pas règle générale, puisque des lotissements individuels ont émergé dans le deuxième plateau dit « lotissement Chaabani », et un autre au niveau du 3^{eme} plateau. Deux lotissements sont réalisés en dehors d'un plan général de la zone, qui connaît également la création d'une forêt non aménagée et quelques constructions individuelles anarchiques.

2.1.4. L'Agglomération Les Platanes

Chef lieu de la commune de FILFILA, se trouvant a 17 Km du centre ville de Skikda , et à 12 Km de la cité Ben M'Hidi, situé en aval du mont EL Alia, il est nouveau et date des années 60.

Sa population est estimée à 20918 habitants, la surface de la ville est de 406 hectares la longueur de sa façade maritime est de 3 Km.

L'anecdote de cette ville, est qu'en dépit de la belle côte à laquelle elle s'ouvre, elle n'a aucun lien avec la mer, même sa surprenante plage a fait l'objet d'extraction de sable sans qu'il y ait une réaction de la part de la société locale. L'explication se retrouve en partie dans la nature même de la région. En effet durant l'époque coloniale, il n'y avait pas de ville mais un ensemble de hameaux, sur des liens de parenté et de

sang, regroupés tous sur Oued Righa, dont la future ville allait emprunter le nom, et qui porte également le nom des platanes, vu la présence de ces arbres dans la région.

Avec le déclenchement de la révolution et dans le cadre de sa politique pour contrôler la population indigène, la France créa un centre de regroupement au centre actuel de la ville.

Au début des années 60, les autorités algériennes construisirent un centre de recasement à proximité de la plage de Oued Righa pour accueillir les habitants de la région qui vivaient dans des bidonvilles.

Le village de l'après indépendance restait complètement isolée de Skikda et de Ben M'Hidi, avec des constructions individuelles en RDC et l'absence des équipements nécessaires.

A partir de 1982, les autorités locales de Skikda, optaient dans le cadre du P.U.D pour la création d'une nouvelle ville dans cette localité sous le poids de la forte demande de terrains et de logements. Les objectifs étaient de transférer une grande partie de la population de Skikda, qui vivait dans des gourbis, et d'atténuer la forte pression sur les équipements et les réseaux déjà saturés.

La décision de transférer de force, une population dans un endroit éloigné et inconnu pour la plupart d'entre a engendré au fil des années des maux sociaux nouveaux.

Plus de 3500 logements collectifs ont été construites à ce jour, en R+4 et R+8, ainsi que les équipements de base, mais ce transfert de population, n'a jamais été accompagné d'un lancement d'un projet de société, mobilisateur et unificateur. Chaque cité a préservé l'identité du grand bidonville dont les habitants sont originaires, le résultat est l'absence de l'âme collective de la ville.

La ghettoïsation est la structure informelle de base de cette grande ville dortoir, aucune activité n'existe, d'où le taux très élevés de chômage, mais surtout de délinquance qui fait de la ville un haut lieu de criminalité. Les conséquences immédiates sont la chute des prix du foncier et du mobilier, un logement par exemple au bord de la mer aux Platanes est dix fois moins cher qu'un autre logement à Skikda.

Si l'objectif du P.U.D a été un redéploiement de la ville de Skikda au bord de la mer, sur les trois plateaux de Oued Régla, dont le noyau était Les platanes pour une surface totale de 694,85 ha et une capacité d'accueil de 84.737 habitants, le lancement de cette nouvelle ville, s'est confrontée dès le départ à la crise économique que subissait l'Algérie dans les années 85. Le projet allait être abandonné, sauf pour les programmes déjà lancés.

En abandonnant le projet, c'est l'ensemble des transférés qui ont été lésés, et c'est tout le site qui allait être sacrifié. Le paysage a été défiguré : des battisses d'une grande laideur apparaissent au bord de la mer, une station d'essence surplombent la plage, les rejets de toute la ville se font sans traitement dans la mer et des glissements de terrains qui s'observent un peu partout, suite à la déforestation et le chargement des talus par des constructions en amont, et la déstabilisation de certaines talus en aval.

Le fameux boulevard qui a été lancé pour restructurer l'entrée de la ville a bloqué définitivement le contact entre la ville et la mer. Alors qu'il aurait été évident que le boulevard donne sur la mer avec des promenades et des aménagements appropriés, on a plutôt créé un obstacle, en implantant des constructions de part et d'autres du boulevard en reprenant «les arcades de Skikda ».

2.2. Lecture des politiques d'aménagement du littoral

L'étude du P.D.A.U présentée 15 ans après le lancement de la nouvelle ville, propose dans l'un de ses cinq scénarios, la reprise de l'option de la nouvelle ville, une option qui pourrait atténuer les carences de l'avortement du même projet. Mais les décideurs l'ont écarté, pour plusieurs motifs :

- Le coût d'urbanisation jugé assez élevé à l'époque, pour une véritable viabilisation du site.

- Le refus des autorités de la commune de Fil Fila (Fil Fila est devenue commune en 1984) de transférer davantage de population sur son sol sans mesures d'accompagnement. C'est un nouvel acteur avec lequel il fallait composer, sachant qu'en 82, les plateaux faisaient partie de la commune de Skikda.

Le choix a été orienté vers l'étalement au sud de la ville de Skikda, toujours selon l'axe d'extension traditionnel Nord-sud ou plutôt Port- Constantine.

Le P.D.A.U qui est lui l'objet d'une révision de la part de l'URBA CO et dont la 1^{ère} phase vient d'être rendue, a mis l'accent sur l'état des lieux Avec les phénomènes nouveaux que connaît notre aire d'études, à savoir : les glissements de terrain, les accidents industrielles et les risques de pollution. Des données qui laissent croire que le choix de la reconquête de la mer par la ville n'est pas une option envisageable a l'heure actuelle.

Ces différents instruments qui occultent la société civile d'une démarche de planification et de projection, en l'assimilant à des chiffres et des rapports, risquent de compromettre l'avenir de cette même société. L'histoire des villes a montré que la véritable richesse est intrinsèque à savoir : le site, l'environnement, la culture et l'histoire. Des données que les instruments d'urbanisme ne reprennent qu'à titre indicatif, sans pouvoir les inclure dans les documents de projections, de composition ou d'aménagement, faute peut être d'une possibilité de traduire ces données immatérielles en données concrètes et tangibles.

La loi reconnaît même ses défaillances; la révision du P.D.A.U se retrouve dans la même loi N°90-29 du 1^{er} décembre 1990 sur l'aménagement et l'urbanisme. En effet revoir un document est une manière de le remettre explicitement en cause, après un certain moment.

C'est peut être l'une des raisons pour la quelle, personne n'accorde d'importance à ces instruments d'urbanisme, ni lors de l'élaboration, l'approbation et encore moins après l'approbation.

Le P.U.D, Le P.D.A.U, et la révision du P.D.A.U, ainsi que les différents P.O.S, notamment ceux de la cité Ben M'Hidi, centre ville Skikda, et centre ville des Platanes et le P.O.S quartier Napolitain sont restés tous à l'état du plan. Aucune dynamique n'a été amorcée avec leurs approbations parce qu'ils ont figé l'espace et le temps par des compositions qui n'interpellent à aucun moment les différents acteurs, et qui n'engagent aucun processus.

L'échec de ces instruments, et certainement de ceux qui vont être lancés, ont perpétué un malaise urbain, comme le résumé si bien le Dr Chaib Bounoua de l'université de Tlemcen « *il en vient que la ville en Algérie n'assure pas ses fonctions classiques pour le bien être de ses habitants* »¹.

*« Pour comprendre la crise urbaine actuelle et les enjeux qu'elle implique il convient de revenir un petit peu en arrière, en effet depuis l'indépendance les efforts déployés par l'Algérie dans le domaine des investissements économiques à entraîné une distorsion importante au niveau de l'aménagement des villes se traduisant par une inadéquation entre une population en croissance rapide et sa répartition spatiale »*².

Cette politique menée depuis les ZHUN, les lotissements et autres formes d'habitat ont engendré la détérioration des centres anciens et un étalement périphériques démesurés donnant à Skikda, la naissance d'une ville avec un petit corps homogène représenté par le centre, et des ails immenses disproportionnés, ou l'excroissance de la ville, le tout ressemblant à l'Albatros de Baudelaire.

L'importance des dysfonctionnements de la ville montrent le décalage entre la ville planifiée et la ville vécue d'une part, et la rupture entre des instruments d'urbanisme rigides et un développement économique, politique, culturel et social d'autre part. Le fossé existe également entre les responsables des collectivités locales ou les acteurs actifs, qui se sont souvent montrés incompetents et peu motivés et des populations désillusionnées ou acteurs passifs devenus indifférents aux problèmes de leurs villes, voire de leur vécu quotidien et futur.

¹ Chaib B, Enjeux urbains : crise de citoyenneté et défaillance de l'Etat en Algérie, rencontre internationale démocratie et management local, Mai 2003, p.4.

² Idem, p.5

CONCLUSION

« *La ville n'est ville que parce qu'elle renégate* »¹, la ville doit tourner le dos à son passé pour vivre son présent et préparer son futur, elle doit tourner le dos à ses racines pour faire un bond dans le futur, elle doit tourner le dos à ses traditions pour en acquérir d'autres compatibles aux temps qu'elle vit. La ville doit tourner le dos au laxisme pour pouvoir bouger et surprendre, la ville doit tourner le dos au passéisme pour pouvoir se refaire et se refaire sur elle-même, la ville doit tourner le dos à la monotonie pour montrer de nouveaux visages, la ville est toujours en chantier la ville entretient l'inattendu, le rêve, la rencontre, la liberté.

La ville est plurifonctionnelle, elle est à la fois politique, économique, commerçante, tertiaire, productrice, elle est le résultat d'une synthèse fonctionnelle.

Dans la ville l'individu est anonyme et fait partie d'une force motrice ; d'une société vacillant entre la rupture et la continuité, entre images intrinsèques et images réfléchies, entre identité entretenue et des affrontements culturels et originels. La ville est un lieu où l'on respire, on étale et on développe son vouloir vivre.

C'est pour cela que la ville de Skikda, ne peut vivre éternellement le dos tourné, sinon, elle perdrait de son charme, de son originalité, de son épanouissant, la ville ne doit pas avoir peur de sa société, et des différences qui existent. Toute négation du facteur humain est préjudiciable à l'image, la raison, et la pérennité de l'acte urbain, l'homme est la première pierre dans l'édification d'un projet de ville pluridisciplinaire.

L'homme a été nié par le passé et réduit à un chiffre absurde, alors qu'il est le véritable dynamo de toute planification. Il est une force de proposition et de négociation, c'est un élément actif mobilisateur, l'homme doit être au centre de toute politique de ville et d'un projet global socio économique.

Son exclusion de la décision urbaine a entraîné une grande désillusion qui s'est manifestée à tous les niveaux, à l'image du centre ville tombé en désuétude. Les

¹ Chalas Y, L'Invention de la ville, Paris, Ed Economica, 2000, p.79

différentes interventions au sein du centre sont menées sans une réelle participation du citoyen, le véritable usager de ces espaces. Les conséquences sont : la dégradation du bâti, apparition des friches urbaines après démolition de certains immeubles et la saturation en matière de circulation, des réseaux et des équipements.

Penser, prévoir, concevoir et participer devront être les enjeux d'une société entrepreneuriale libérée, et intéressée. Leur cadre juridique doit lui aussi être pensé mutuellement pour éviter l'anarchie et le populisme idéologique révolue.

La logique entrepreneuriale et participative doit être au centre de toute politique d'aménagement du centre ville et du littoral, la société doit entreprendre son avenir pour que Skikda puisse s'ouvrir sur elle-même, à travers l'épanouissement de ses individus, et doit développer sa propre culture urbaine.

Skikda doit s'ouvrir sur la mer pour vivre la mondialisation qui frappe à ses portes, doit s'ouvrir sur son arrière pays, qui constitue sa force de manœuvre sur la scène méditerranéenne et internationale et doit s'ouvrir également sur sa région, pour résister à une globalisation, où seules les réseaux métropolitains constitueront les véritables villes acteurs de demain.

Le centre ville de par sa situation se trouve au centre des intérêts divers et parfois contradictoires et doit jouer un rôle de maillon fort entre la ville en quête de repositionnement à différentes échelles et le littoral qui constitue les limites d'une mondialisation qui frappe aux portes des villes côtières, notamment industrielles et portuaires.

CHAPITRE 4 : LE CENTRE VILLE, LE LIEU D'INTER FACE ENTRE VILLE ET MER

- INTRODUCTION :

L'étude du centre ville est intimement liée à sa proximité de la mer. En effet la mer a été la raison d'être de Skikda, lieu de navigation, mais également d'accostage pour l'approvisionnement et le transfert des biens et richesses. Les différentes civilisations qui ont fait escale, ou ont occupé les lieux ont fusionné avec les peuples autochtones et ont imprégné la ville de leurs empreintes. Chaque civilisation a laissé des traces de sa culture ; de son patrimoine et de son organisation urbaine et sociale.

La ville d'autre fois qui constitue le centre ville actuel baignait dans le monde méditerranéen et faisait partie de sa civilisation. Le caractère méditerranéen se lisait partout dans la ville et qui va disparaître suite à une politique urbaine aux lignes mal définies.

La ville d'autre fois s'imprégnait du modèle méditerranéen et l'enrichissait, celle d'aujourd'hui arrive à peine à respecter un plan sans identité.

L'étude du centre ville est une lecture d'un modèle qui peut servir d'une base pour remodeler la ville d'aujourd'hui et lui donner une identité tant recherchée par les différents acteurs ; L'amélioration du cadre de vie et la valorisation de l'image de la ville.

Selon Françoise Choay : « *La question des centres historiques demeure encore trop souvent perçue en terme de monuments historiques et d'héritage statique, selon la conception que nous a léguée le 19^{ème} siècle* »¹.

Pourtant aujourd'hui la question des centres historiques ne peut être dissociée du problème global qui est la ville dont ils sont partis intégrantes. C'est pourquoi le centre ville est à la fois l'image de la ville et le moteur pour toute action de renouvellement de la ville et de sa valorisation.

¹ Choay F, Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.

Les problèmes de la ville se lisent parfaitement dans cet espace urbain restreint et toute opération de développement trouvera son fondement dans la requalification des centres.

1. La notion du centre ville

Le centre ville est le centre principal de l'administration, des affaires, des distractions et de la vie culturelle de la ville tout entière.

Le centre ville est le lieu de rassemblement de la population tout entière dans des occasions telles que la proclamation des résultats des élections, la célébration d'anniversaires importantes, les pratiques religieuses, il faut donc qu'il comporte une place publique principale, un édifice publique ou un hôtel de ville, et les lieux de culte les plus importants.

Le centre ville est également le point focal du système de circulation ; soit dans le centre même, soit tout auprès, on trouvera la gare du chemin de fer et la correspondance avec les autobus.

Dans l'aménagement d'un centre ville, on considère habituellement que les diverses fonctions qu'il doit remplir peuvent être réparties en trois groupes principaux :

- Les affaires et le commerce, qu'on peut subdiviser en centre commercial, bureaux et magasins de gros et de détails.

- Le « *groupe civique* » qui comprend les principaux édifices administratifs, culturels et sociaux comme l'hôtel de ville, les établissements d'enseignements et de distractions,

- Le secteur des industries légères qui comprends les petites usines et les ateliers, des activités qui sont transférés ou en cours de transfert dans la plupart des centres historiques pour une meilleure accessibilité et préservation de l'environnement afin d'éliminer ces activités polluantes.

Le centre ville est évidemment le lieu qui devrait donner la plus forte impression « *d'urbanité* », où l'organisation de l'espace devrait être la plus poussée et la plus architecturale, et donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu citadin.

Etant le lieu de réunion de toutes les couches de la communauté, il devrait être la partie la plus active et la plus vivante de la ville. Il devrait constituer l'environnement le plus

pittoresque et le plus varié de la ville puisqu'il remplit tant de fonctions différentes et que les édifices nécessaires à l'exercice de ces fonctions sont si divers

Enfin en étant le cœur de la vie urbaine et que le visiteur y est tout d'abord attiré (le jugement que celui ci portera sur la ville dépendra en grande partie de cette impression première), c'est là que le plus de soin devrait être prodigué aux espaces publics, aux édifices et aux embellissements urbains.

Dans la plupart des villes anciennes, le centre comportait un édifice important, cathédrale, mosquée, palais ou château, et une place publique, généralement celle où se tenait le marché, qui formaient le noyau autour duquel se groupaient les habitations. Il y avait donc un édifice dominant et un espace dominant, mais non une zone centrale, telle que nous l'entendons aujourd'hui.

En fait, la ville entière n'était souvent pas plus grande qu'un centre ville actuel, les remparts qui délimitent certains centres villes marquaient, autre fois le périmètre de la ville entière.

Les anciens, groupes « *édifices publics – place du marché* » ont éclaté, pour donner naissance à des espaces civiques, des centres commerciaux ou consacrés à des activités analogues, qui occupent des zones très étendues, laquelle a besoin de se différencier dans une certaine mesure du reste de la ville afin d'éviter de se diluer tout à fait dans les quartiers d'habitations et d'y perdre sa personnalité. Le problème visuel qui se présente en premier dans la composition d'un centre ville, c'est donc de le délimiter.

La délimitation est obtenue par un effet de contraste entre l'échelle, le volume, le caractère architectural et les fonctions des bâtiments du centre et de ceux du reste de la ville.

« Aujourd'hui on assiste de plus en plus à un étalement des villes, le centre ville se vide de ses habitants et de ses commerces, la circulation est problématique. Les banlieues voient l'avènement de centres commerciaux, ou se produit le métissage, ces nouveaux lieux de transit permettent à la population de se retrouver en fin de semaine, et aux bandes rivales de s'affronter »¹.

¹ http://www.aroots/formes2/topic_architecture.

Le capitalisme et son cortège de mutations sociales et territoriales sectorisent la ville ; le quartier d'affaires, la gare, l'automobile etc. La ville classique apparaît inadaptée, c'est un objet socialisé qui dialogue avec une société, c'est l'essence du progrès démocratique, elle n'est plus réductible à des fonctions vitales.

Les transports permettent à la population de se déplacer facilement et rapidement, une autre motivation importante est le choix d'un cadre de vie plus agréable car plus proche de la campagne, plus calme, et qui permet d'échapper à l'entassement urbain, source de stress et de fatigue.

« Les centres villes ne seront plus les lieux de concentration des fonctions telle qu'ils l'ont assumé jusqu'ici, mais c'est au tour de la diversité des centres avec des fonctions dominantes pour chacun d'eux. Les anciens centre villes appelée centre historique sont devenus, ou ont eu tendance à l'être des lieux d'attrait nostalgique et touristique, voire de promotion de l'image de la ville et le reflet de son identité historique, contemporaine et future »¹.

2. Le centre ville de Skikda

Skikda fut érigée en commune en 1848 et rattachée au département de Constantine, un statut politico –administratif qui lui a permis de se doter d'une gestion autonome et de déclencher une sensible évolution du processus d'urbanisation de la ville. Une urbanisation calquée sur le modèle de la métropole, tout en tenant compte de la spécificité topographique du site de la ville.

L'armée coloniale a repris le tracé romain existant de la ville pour ériger la nouvelle cité, caractérisée par la rigueur géométrique et la ligne droite. La place Marqué en face de la mer a été le centre du pouvoir français, autour de laquelle les premiers bâtiments de la ville ont été construits progressivement : hôtel de ville, théâtre, poste, hôtels, banque etc....

Le centre historique s'étale de la porte de Constantine au Sud jusqu'au port au Nord, et des hauteurs de Bouyala à ceux de Bouabaz, c'est le centre tel qu'il a été fondé par les français et avant eux les romains dont les remparts délimitaient ses contours.

¹ Choay F, Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.

Ce même centre a fait l'objet de deux études de plan d'occupation des sols : le premier visait la réhabilitation du centre ville, approuvé en 2002 et le deuxième la rénovation du quartier Napolitain, approuvé en 2000.

2.1. Analyse du Milieu physique

2.1.1. Situation

Le centre historique de Skikda couvre une superficie de 40 hectares et une population estimée à plus de 16.000 habitants et qui font de lui la partie la plus peuplée de la ville avec une densité moyenne de 400 habitants par hectares, alors que la moyenne de la ville n'est que de 90 personnes par hectare.

Une forte pression donc pèse sur son cadre Bâti. Il est délimité par : au nord par le port, au sud par les allées du 20/08/55 et le faubourg de l'espérance, à l'est la zone de Bouabaz et à l'ouest la zone BENI Melek. L'axe principal et l'unique de la ville est l'avenue Didouche Mourad, (les arcades) qui traverse le centre de bout en bout et par lequel tout le flux mécanique y transite dans les deux sens avec des voies parallèles et des voies perpendiculaires.

2.1.2. Topographie :

Le centre ville a été construit entre 1838 et 1849 avec la reprise plus tard de certaines constructions surtout les édifices publics, qui se concentrent tous ou presque au sein du centre. Le site du centre est accidenté avec des pentes variables entre :

- 0 à 5 % qu'on retrouve dans les rues qui ont une faible pente, pas assez nombreuses se trouvant dans les parties de la rue Didouche Mourad et de kaddour belizidia.

- De 5% à 10% et couvre la majeure partie du centre.

- Supérieur à 10% et couvre les rues de Mohamed Boubaissa, rue Jugurtha et Moustafa Ben Boulaid.

Les données géotechniques, telles qu'ils sont fournies par l'étude du P.D.A.U, et qui n'est autre qu'une synthèse de la carte géotechnique, et les différentes études de sol et ce en l'absence d'une étude géotechnique détaillée du centre révèlent qu'une lithologie de 4 à 5 mètres d'épaisseur pratiquement sur le long du boulevard Didouche

Mourad surplombe un sol constitué essentiellement de schiste gris bleu à noirâtre altéré dans les premiers mètres avec la présence de millonite à certains niveaux.

2.1.3. La géotechnique du site

Le site est considéré comme étant peu stable, le sol est composé par une couche importante de remblai, supportée par une couche de schiste très altéré, une composition qui rend les constructions plus fragiles, nécessitant des ouvrages de soutènement importants jamais réalisés vu les difficultés liées à l'exiguïté du site.

2.2. Analyse urbanistique

Le centre ville représente les mêmes caractéristiques des tissus anciens à bordure continue, caractérisé par une forte densité et dont le C.O.S est très élevé.

La trame viaire est composée d'îlots de formes variées, de taille généralement inférieure à 1 hectare.

Les parcelles sont longues et souvent totalement bâties à l'exception d'une cour centrale réduite.

Les immeubles sont strictement édifiés à l'alignement des voies, avec des trottoirs de 1 mètres et des voies de 5 mètres. Les rues sont étroites, à l'exception de la rue Didouche Mourad, de Moustafa Ben Boulaid et de Zighoud Youssef, dont les largeurs sont de l'ordre de 7 à 9 mètres et des trottoirs de 2 à 3 mètres.

Les pentes sont variables et vont de 0,1% à 5% pour les axes Nord- Sud, et peuvent atteindre jusqu'à 20% pour certaines voies.

Dans le centre ville de Skikda, on a dénombré 567 immeubles ou constructions collectives ou semi collectives et 37 équipements. Selon le CTC¹ 111 constructions sont en bon état, 279 constructions sont en moyen état ou à réparer, et 174 constructions sont en mauvaise état nécessitant des travaux de confortement.

Notant également que 55 constructions ont été démolies depuis cette expertise, et dont les assiettes sont inoccupées à ce jour et font l'objet d'une forte spéculation. Les anciens locataires ont été transférés (contre leur gré) vers les quartiers périphériques.

¹ Etude d'expertise menée en 2000.

Les constructions sont de hauteur variable allant de R+1 à R +5, les immeubles sont marqués par des bandeaux horizontaux soulignant d'abord les rez de chaussé et l'entresol, une corniche accompagne l'égout du toit et marque le plancher du dernier étage, les balcons sont rares, voir totalement absents de certaines rues. La qualité architecturale est simple, ne présentant ni motif de décoration, ni aspect bien marqué, sauf pour quelques constructions bordant la rue Didouche Mourad et Zighoud Youssef où on retrouve la plupart des équipements et sièges de société.

Parmi les aspects du centre on peut noter :

- Chaque parcelle est tracée rigoureusement à la perpendiculaire de la rue.
- La ligne de partage à l'intérieur de l'îlot est équidistante à la longueur de la parcelle.
- Chaque parcelle à une proportion moyenne, en profondeur avec des parcelles étirées en façade le long de l'avenue D.Mourad.
- Un tissu parfaitement homogène, et des règles de découpage des parcelles, les même partout.
- L'étroitesse des voies et la présence de cul de sac et des escaliers.
- L'attachement des habitants à leur construction et environnement.
- La forte liaison qu'ont les habitants du centre- ville avec la mer, qui est pour eux un prolongement naturel de leur centre, comme l'est d'ailleurs la cour et la voie pour leurs maisons.

La dégradation des constructions est l'autre caractéristique du centre, puisque une nouvelle expertise menée par le CTC au début de l'année 2007, dont les résultats ne sont pas rendus public montre que de nouvelles constructions menacent ruines, et nécessitent une démolition immédiate ainsi qu'une réduction sensible du nombre de constructions en bon état.

Les explications avancées à propos de cette dégradation continue, sont multiples à savoir :

- *L'âge des constructions* : datant de plus d'un siècle (sauf quelques équipements) les constructions ont subi des modifications illicites, qui ont altéré la stabilité de l'ossature et l'absence d'une prise en charge du cadre bâti, surtout après la cession des biens de l'état.

- *L'eau et l'humidité* : la principale cause de délabrement est sans aucun doute l'eau. Les fortes pentes et le mauvais drain font d'elle une attaque sérieuse pour les fondations des immeubles. Les fuites d'eau créent également un sol engorgé d'eau et causant l'effondrement spectaculaire de certaines habitations. L'humidité a sa part de responsabilité, puisque devant une eau omniprésente et le caractère des constructions, des agencements et l'étroitesse des rues qui réduisent la durée d'ensoleillement. Le résultat est que la plupart des murs sentent le moisi, de couleur noirâtre, les matériaux se frelatent facilement entre les doigts, cette humidité pourrait être susceptible d'affecter également la santé des habitants.

- *La circulation* : la concentration des équipements les plus importants au sein du centre, et l'inexistence d'autres axes menant vers la mer que ceux traversant le centre, rendent la circulation très dense et ininterrompue dans des voies très étroites engendrant des secousses très faibles, mais qui agissent à long termes sur le bâti. Cette circulation a été selon les experts derrière l'effondrement de certains immeubles,

2.3. Le paysage urbain

En l'absence de règles édictées antérieurement au 19^{ème} siècle, pour la réglementation des hauteurs, la plupart des quartiers anciens de la ville présentent une cohérence qui ne s'explique que par le savoir faire. Les matériaux utilisés, les coutumes qui en tiennent bien le décor de la rue, s'avère n'être en réalité que l'enveloppe visible d'un ensemble urbain complexe et que chaque élément contribue à déterminer l'épaisseur de l'immeuble, la cour intérieure, le bâti sur cour, le parcellaire, la forme et la taille des îlots, le tracé des voies et la trame viaire.

Si au cours des années, les fonctions urbaines ont pu se transformer radicalement sur telle ou telle parcelle, même si la mise en application des règles de chaque époque a pu produire des volumes bâtis nouveaux, la transformation du tissu du centre ville n'est en réalité qu'un renouvellement de son bâti, à l'intérieur d'un système urbain, qui a peu varié.

Le système parcellaire et le réseau viaire s'imposent comme étant le système premier auquel le tissu urbain doit sa cohérence, à cela s'ajoute l'organisation

fonctionnelle de l'habitat, les activités, l'appropriation de l'espace par ses usagers qui se font suivant des modes très divers.

Le centre historique de Skikda est ancien, ses rues étroites et sous dimensionnées, ses constructions relativement hautes et dégradées, ses passages piétons, ses escaliers, sont tous des éléments qui lui procurent une image propre à lui, une certaine cohérence, l'attachement de ses habitants à lui malgré les conditions de vie assez délabrées. Il fait partie de leur quotidien, de leurs habitudes, de leurs souvenirs, qu'on ne retrouve nulle part dans la ville.

La dégradation constatée engendre souvent des démolitions et libère des parcelles très convoitées, puisque la valeur foncière dans le centre est de plus en plus élevée.

Notons qu'aucune proposition sérieuse n'a été faite à ce jour pour l'occupation de ces friches urbaines. Les P.O.S approuvés n'ont rien envisagé également pour la prise en charge de ces espaces et se sont contentés d'un énoncé classique de règles à respecter en matière d'urbanisme. Des règles qui restent toute fois inadaptées à la spécificité du centre.

2.4. L'aspect foncier

Toute opération d'aménagement ne peut se soustraire à l'obligation de prise en charge du problème foncier du centre, qui est de fait l'outil de base à toute réflexion allant dans le sens du développement et le renouvellement du centre.

Le tableau suivant résume la situation foncière au centre ville de Skikda,

REGIME FONCIER DU CENTRE VILLE

Nature des terrains	Construction		Terrains	
	Bien de l'état	Privé	Domaines	Privé
	260	307	5,59 ha	Situé au Sud Ouest du centre
%	45,86%	54,14%	13,97 %	Propriétaires Bendjamaa et Boukadum

Source : DOMAINES DE SKIKDA

Avec une part très importante de constructions et terrains libres relevant du domaine privé, le problème du foncier semble crucial pour imposer une vision large de ce que pourrait être le centre dans le futur. La participation des propriétaires de plus de 60% du centre, semble donc sine qua non pour toute opération de renouvellement urbain.

2.5. Projections et perspectives préconisées par les instruments d'urbanisme.

Depuis les années 70, les différents plans d'aménagement qui traitent l'espace central de la ville de Skikda, sont restés sans suite face aux difficultés d'intervention sur un cadre bâti fragile, et dont la nature juridique est partagée entre privé et domanial, ou totalement privé.

Des contraintes qui n'ont jamais été surmontée pour envisager un plan global de valorisation et de protection du centre. Les projections des P.O.S prévoient notamment : une densification par la création des équipements prévus par le P.D.A.U, une projection en matière de population estimée à plus de 20.000 habitants, et plus de 3400 logements, alors qu'actuellement il n'existe que 2884 logements. Cette option de densification est en contradiction avec la nature du centre et de ses problèmes, qui sont liés en grande partie à une saturation à tous les niveaux.

Les P.O.S n'évoquent surtout pas les comportements et les réactions de la population maintenue ou évacuée face au remodelage de leur centre.

Et de toute façon, les études concernant le centre, ont été fait par obligation administrative, puisque aucune concrétisation n'a vu le jour, hormis les démolitions, entamées à l'aube des années 1980, qui ont montré les contours de l'imperfection que Skikda allait devoir subir : les coups de butoir, des pelles mécaniques et autres engins de travaux publics qui ont anéanti plusieurs immeubles vétustes situés dans le quartier Napolitain et les quartiers du centre ville.

L'emplacement de rêve ne pourrait échapper à la convoitise et c'est sans grande surprise que durant plusieurs années et encore jusqu'à ce jour, l'énigme demeure entière et personne ne peut en l'état actuel des choses s'aventurer à donner une explication plausible à la non affectation de ces terrains,

En attendant ces terrains continuent toujours à être délaissés, pourquoi et au profit de qui et, surtout pourquoi des études faites mais non appliquées ?

Le foncier déjà en souffrance (absence de terrains) à Skikda, n'avait nul besoin d'une stagnation dans le procédé d'attribution de ces terrains.

Face aux enjeux importants que suscite la prise en charge du centre d'une part, et les contraintes pour amorcer un processus de renouvellement et de valorisation de cet espace d'autre part, le centre ville ne cesse de se fragiliser et de se détériorer. Une situation qui a favorisé des options de dédoublement du centre par le transfert de certains équipements plus au sud tels que le palais de justice, les sièges de directions et organismes publics, le nouvel hôpital, le complexe culturel, etc..

Des réalisations favorisées par la disponibilité d'assiettes foncières bien évidemment, au niveau des allées du 20/08/55.

Ce dédoublement, n'est que fonctionnel en réalité, puisque dans les moeurs et habitudes, on continue à « *se rendre en ville* », expression reprise par une population toujours en quête d'une autre sensation, plus forte, plus intime, plus nostalgique, qu'on ne retrouve d'ailleurs que dans l'ancien centre ville.

Les rencontres se font au centre ville, les attroupements célébrant tel ou tel événement se font au centre.

En dépit du transfert de certaines activités, le seul centre dans l'esprit des gens est le noyau historique de la ville de Skikda.

2.6. La relation entre le centre ville, le port et la mer.

La relation entre le centre ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat.

Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbain des centres villes portuaires. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact.

Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait préconiser La conquête des friches urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port

3. La problématique du renouvellement urbain

La question du renouvellement urbain se pose aujourd'hui dans un contexte plus difficile lié au déclin des industries traditionnelles (présence de friches urbaines, espaces extérieurs et équipements publics dégradés, pollution et risque industriel) et au développement de la précarité.

Au delà des projets d'aménagement, le renouvellement urbain vise une recomposition urbaine et une revalorisation des territoires touchés par la dégradation et la ségrégation. Il s'agit d'engager de manière durable, conjointe et coordonnée des interventions sur les quartiers d'habitat tant à statut public que privé (notamment ancien) afin de contribuer au rééquilibrage social et urbain de la ville.

3.2. Renouvellement des centres villes

Autrefois les centres villes se renouvelaient eux même progressivement par le remplacement des bâtiments hors d'usage ou surannés « *Ce processus de croissance lent et presque spontanée à été arrêté par les mutations sociales ou technologiques brusques et souvent violents* »¹.

La conséquence est que des secteurs entiers n'étant plus adaptés à leurs fonctions, tombant en ruine ou sont démolis, et remplacés par des constructions de formes nouvelles et à une tout autre échelle.

Le problème fonctionnel primordial, pour la plupart des centres villes est celui de l'encombrement : trop de bâtiments et trop de circulation dans un espace trop réduit. Financièrement, il y a manifestement plus d'avantages à fournir l'espace plancher dans des immeubles que de l'espace extérieur pour la circulation ; en conséquence, on a vu l'un s'accroître et l'autre rester statique. L'accroissement de l'espace plancher signifie affluence accrue, d'où augmentation de la circulation, avec pour résultat une pression plus forte sur l'espace extérieur, la circulation se bloque et les espaces autour desquels les bâtiments sont groupés dégènèrent en parcs de stationnement ou en carrefours à giration.

¹ Choay F, Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.

Les choses ont évolué depuis lors et tout en processus s'est mis en place, puisqu'on ne pouvait plus laisser le centre se rénover lui-même. Un programme doit être précisé, qui trace les grandes lignes d'une politique d'ensemble, d'une véritable stratégie de l'action et des plans doivent être préparés pour prescrire une structure dans laquelle un renouveau urbain puisse prendre place.

« Le renouvellement urbain du centre, appellation en effet à la mode n'est autre que l'ensemble des interventions mises en œuvre en vue d'améliorer leur fonctionnement. Ces interventions 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 difficultés, c'est pour changer la vie des habitants »¹.

On ne peut pas donc dissocier l'urbain du social. *« L'idée c'est de mettre le projet urbain au service du projet social »².*

« Le renouvellement urbaine évoque l'évolution de la ville, sur elle-même, c'est un phénomène permanent nécessaire à la ville pour se moderniser »³.

Les enjeux du renouvellement urbain du centre ville seront d'identifier les secteurs qui doivent être restructurés, en raison de leur vieillissement. La restructuration implique un grand bouleversement pour les propriétaires et les occupants des immeubles existants et engage de gros capitaux. La préparation d'une stratégie d'intervention avec ses implications économiques et sociale exige de hautes compétences et des connaissances techniques considérables.

¹ Les enjeux du renouvellement urbain, In revue Note rapide sur l'occupation du sol, Institut d'aménagement de la région d'Ile-De- France, Février 2004, p.6.

² Idem, p.8

³ Idem, p.9

CONCLUSION

Si la qualité urbanistique du centre est reconnue par le formidable mariage entre le construit et le site, la qualité architecturale demeure faible hormis les équipements publics ou de célèbres architectes se sont illustrées, et si pendant longtemps la reconnaissance de l'effet identitaire du centre au niveau social a été négligé, une modification profonde des mentalités s'est manifestée ces dernières années par une volonté de prise en charge réelle du bâti et de son environnement.

Cette prise de conscience est dans une grande partie liée au sentiment de stress, de mal vie, d'égarement, que les nouvelles cités périphériques nourrissent chez une population en quête d'appui identitaire. Ce besoin d'enracinement est la réponse que les habitants expriment face à l'anonymat que reflète l'image de leur ville.

Le centre ville évoque pour la société l'ouverture sur d'autres réalités :

- Une ouverture sur l'histoire, où il faisait bon vivre, et la qualité de vie était meilleure.

- Une ouverture sur la société, le centre étant leur lieu de rencontre habituel où l'accès est plus aisé.

- Une ouverture sur le monde extérieur ; c'est par ce centre que transitent ceux qui arrivent et partent de l'Est algérien vers d'autres mondes.

La présence au centre ville exprime le sentiment d'être dans le monde et non pas à sa périphérie, ou nulle part ailleurs.

Ce même centre d'intérêt des uns et des autres, a été délaissé pour diverses raisons :

- Le manque d'intérêt pour la réhabilitation et la conservation du patrimoine, à l'échelle national.

- Le manque des moyens financiers et techniques pour la rénovation des immeubles en état de délabrement.

- Les extensions périphériques d'urgences menées en dehors de toute réflexion approfondie d'intégration urbaine et sociale.

- Les phénomènes naturels et humains qui ont porté une atteinte à la stabilité des constructions, l'eau, le vieillissement, la circulation et la saturation etc.

Le fonctionnement du centre est de plus en plus lié à l'activité portuaire, avec l'installation de plusieurs sociétés de transit et d'import export, surtout aux abords du port et dans le quartier Napolitain.

Le fonctionnement du port est aussi lié à la ville par la présence de ces activités et le passage obligé par le centre pour écouler sa marchandise. Le port constitue également un véritable obstacle à une liaison directe entre la ville et sa raison d'être la mer.

Ce besoin d'ouverture de la ville littorale sur le port et la mer, le processus de renouvellement du centre et la nécessité de valorisation des potentialités de la ville constituent les bases d'une nouvelle recomposition de l'espace urbano-portuaire.

PARTIE DEUX
DU TERRITOIRE A L'ANALYSE DU LITTORAL

CHAPITRE 1 : SKIKDA, VILLE LITTORALE

- INTRODUCTION :

Attirantes par la beauté étonnante de leurs paysages et par un climat généralement clément, les zones littorales demeurent une destination favorite pour les touristes et pour l'établissement même d'une grande partie de la population.

Du fait de ces changements démographiques, plusieurs régions investissent dans la mise en place d'infrastructures, dans le développement de l'aquaculture et de nouvelles industries, autant de changement susceptibles d'accroître le développement économique et d'améliorer le niveau de vie.

Mais tout cet engouement pour les régions côtières, les fragilise davantage, par la détérioration de l'écosystème et des ressources naturelles, la pollution marine, d'où la nécessité de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent continuer à assurer les fonctions qui lui ont été confiées et de les intégrer dans l'imaginaire collectif des habitants de la ville.

1. Le concept du littoral

La zone littorale est définie comme *« une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planification existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres »*¹

La proximité de l'eau développe un environnement particulier : dunes, galets, falaises, estuaires. Il se développe un microclimat spécifique au littoral, la majorité des hommes, vit sur les littoraux. Ceux-ci sont propices aux différents flux d'échanges commerciaux, déplacementsetc.

¹ *Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11*

Plusieurs facteurs contribuent ont fragilisé le littoral :

les pressions anthropiques croissantes ; telles que l'urbanisation, la pollution, la densité élevées de population, le développement des activités industrielles et touristiques, les mouvements géomorphologiques naturels, notamment le recul du trait de côte , et l'occurrence des phénomènes climatiques externes liés au changement climatique.

Ce constat n'est pas nouveau et il a inspiré les principales politiques publiques mises en place en faveur du littoral, qui par sa spécificité, demande une approche spécifique d'observation.

La loi algérienne, enfin, définit le littoral comme suit : « *le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents (800m) longeant la mer et incluant :*

-les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.

- les plains littorales de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes

-l'intégralité des massifs forestiers ;

-les terres à vocation agricoles

- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe sur le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus.

-les sites présentant un caractère paysagers culturel ou historique »¹

Dans notre périmètre d'étude, nous avons déterminé la partie du littoral l'objet de notre étude et cela en conformité avec les définitions précédentes et la nature même du site.

1.2. Le littoral, un espace attractif

Il convient de bien cerner les caractéristiques suivantes :

L'originalité

L'espace littoral est un milieu original, singulier. Original, donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux terrestre et maritime, entre :

¹ La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002

- *Un avant* : la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.

- *Un arrière* : pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles.

Enfin attractif, par sa définition déjà, mais aussi pour d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques ; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable.

1.3. L'espace littoral est un espace commandé

Le littoral est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie...! C'est un espace contradictoire en apparence du sujet !

C'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour quelles raisons et pour quoi faire.

1.4. L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé

Les différents types d'aménagement : portuaires, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activités de certaines façades maritimes.

Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et s'y traduisent des volontés d'acteur

-les habitants.

-les pêcheurs qui veulent plutôt conserver.

-les écologistes.

-les touristes qui souhaitent un cadre agréable, mais aussi de pouvoir installer village et font de mer.

-les industriels, commerçants, marchands de tourisme.

Ce sont ces actes qui, pour des enjeux parfois contradictoires, ont modifié moult littoraux et cela se traduit par des paysages qui évoluent en traduisant la compétition des activités.

1.5. L'espace littoral est convoité :

C'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjuguent l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante.

2. La baie de Skikda

2.1. Le site

Le Sinus Numidien des géographes romaines ou golf de Stora est la partie méridionale d'un grand golf allant du cap Bougaroni à l'Ouest, au cap de fer à l'Est.

Ptolémée désigne le golf de Stora « le *Sinus Okachites* » et le golf de Collo de « *Kolops Magnus* ».

Entre le cap Bougaroni et le cap de fer, il y a 33 milles marins et 12 milles de profondeur

Le cap Bougaroni, le sebakous (sept caps) des Arabes, Bugiarione ou Trompeur, des Génois, Metagonium promontarium des Romains, est une masse rocheuse qui se poursuit sans interruption sur 20 milles jusqu'à Collo, sans abris, sans plages, sans fissures pour pénétrer dans l'intérieur des terres, le point culminant et le Djebel Goufi (1186 mètres).

Le golf de Stora se poursuit jusqu'au cap de fer (cullucitanoe promontarium) des Romaines, Ras-el-Hadid ou Tekedid des Arabes.

Il doit ce nom aux minerais de fer très riche qu'il renferme, ainsi qu'aux marbres et aux porphyres que l'on trouve à ciel ouvert.

Les navires arrivant pointent sur le cap Bougaroni, que l'on distingue parfaitement, puis coupant vers le cap de fer que l'on aperçoit également et enfin se dirigeant sur l'île Sirigina qui possède, un phare, puis obliquant un peu vers la masse montagneuse du Skikda, haute de 165 mètres, au pied de laquelle s'étale la ville.

On aperçoit alors le feu de la jetée qui se trouve à 38,50 mètres de hauteur, et qui indique l'entrée du port, les passes de l'avant port et le port qui ont 90 mètres de largeur. Le mouvement d'accostage des navires est très facile et très rapide.

2.2. Les caractéristiques de la baie :

2.2.1. Le climat

Le golf de Stora reçoit tous les vents du N-O au N-E, les vents d'Ouest sont les plus fréquents. Ils suivent la côte du mois d'octobre à mai, mais ils ne touchent pas la ville, tandis que Stora est largement secouée.

Du mois de Mai à Septembre, les vents d'Est dominant mais ne sont jamais désagréables.

La brise est régulière ; dès le crépuscule jusqu'au soleil levant, elle souffle de terre et vient par conséquent du sud. Un phénomène contraire se produit dans la journée ou la brise de mer domine. C'est peut être ce qui peut expliquer la régularité du climat de Skikda pouvant faire d'elle une station idéale tant en été qu'en hiver.

Pendant les dix dernières années, en faisant la moyenne, il a été constaté 239 jours de beau temps, 67 jours de pluie (dont un avec grêle) et 59 jours brumeux.

Les jours de pluie s'établissant ainsi ; 22 jours en hiver, 12 au printemps, 5 en été et 28 en automne, pendant cette période une seule fois le thermomètre est descendu à moins 5° c et n'a atteint qu'une seule fois 43° 6', la moyenne est de 6° en hiver et de 28° en plein été

Le climat est donc privilégié, le Siroco lui-même ne résiste pas plus de 24 heures à la brise.

2.2.2. Caractéristiques géomorphologiques

Le littoral comprend les plages sous forme d'une bande étroite, dont la largeur varie entre 20 et 200 mètres et d'une longueur de 10 Km. Il s'étend du nouveau port jusqu'à l'embouchure de Oued Righa du côté Est, alors que du côté Ouest sa longueur est de 3 Km entre le port mixte et le port de Stora et dont la largeur se situe entre 20 et 50 mètres, alors qu'elle est de 1 Km entre les deux ports où se trouve l'embouchure de oued Saf Saf.

On peut distinguer 06 oueds qui plongent dans la mer 03 à l'Est : Oued Righa, Oued El Gat et Oued Ksob. Oued Saf Saf entre les deux ports et deux à l'Ouest ; oued Beni Malek, Oued Chadi.

On retrouve du coté Est l'agglomération de Larbi Ben M'hidi, la zone militaire, la ZET Ben M'hidi et l'agglomération Les Platanes. Ces entités se trouvent sur les 03 plateaux de oued Righa séparé par les trois oueds précédemment cités. Ces ensembles sont reliés par : le chemin de wilaya N° 12, qui borde les plages et le chemin de wilaya N°18 du côté supérieure.

Du coté Ouest, la ville de Skikda s'étend du nouveau port et des falaises de Djebel Mouadher (dont Skikda a tiré son appellation Ras SKIKDA ; sur lequel les feux étaient allumés pour diriger les bateaux vers le port de Stora durant les périodes phéniciennes et Romaines), et longe la mer jusqu'au tunnel ou le pont romain, elle est toute fois séparée de la mer par le port mixte, où le boulevard du front s'érige en limite entre les deux entités. Sur cette partie se trouve la corniche de Stora avec des constructions tout le long ; séparées de la montagnes de Boulkeroud par la route supérieure, où sont implantées : des constructions individuelles, une forêt récréative et le château Ben Gana.

Au delà du Pont romain, l'urbanisation devient moins dense, due en grande partie aux fortes pentes qui caractérisent cette limite entre la mer et la terre s'élargissant enfin au niveau du port de pêche de Stora par une esplanade surplombée par Djebel Stora culminant à 500 mètres et le village de Stora.

Donc le long du littoral on retrouve :

- La ville de Skikda.
- 03 agglomérations (Les platanes, Ben M'hidi et Stora).
- 03 ports (port des hydrocarbures, port mixte et port de pêche).
- 01 zone industrielle et pétrochimique.
- 01 ZET Ben M'hidi.
- 03 plateaux (Oued Righa).
- 06 embouchures d'oued.
- Et surtout un littoral de 14 km avec une profondeur variable, limité par les flancs des montagnes, plus large à l'est et très étroits à l'ouest avec une ville au milieu.

3. Le phénomène de littoralisation

La littoralisation est un processus ancien, mais qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du 20^{ème} siècle, elle consiste en :

- Une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisé qu'à l'intérieur des pays ;
- La marimitisation de l'économie, qui a accompagné le développement des transports maritimes inter continentaux et des grands ports maritimes.

Les conséquences de cette littoralisation sont la concentration de la population sur la côte, ce qui est à la fois un avantage et un inconvénient. Elle permet à ces habitants de travailler le plus souvent et de mieux vivre, mais cette surconcentration de population entraîne en effet des problèmes pour l'approvisionnement en eau et de la pollution, voire même des problèmes de chômage, donc de pauvreté, sans compter un accroissement des risques climatiques, industrielles etc.

3.1. Les risques de la littoralisation à Skikda

La concentration de la population et la forte urbanisation anarchique de la façade maritime de Skikda, ont engendré une véritable détérioration du littoral, dont les glissements de terrain constaté tout le long sont l'expression la plus visible de cette dégradation. Un phénomène qui résume à lui seul l'échec de l'urbanisation aux abords de la mer, sans réelle mise en place des mesures adéquates de protection de cet espace très convoité et très fragile surtout.

« Les effets induits sur le milieu côtier et ses ressources par la littoralisation dénotent des dégradations certes encore localisées mais parfois irréversibles »¹

Skikda, s'est développée anarchiquement au détriment du foncier agricole littoral et au prix d'une sur occupation anarchique du rivage marin.

La zone industrielle et l'absence de station d'épuration pour les déchets liquides urbains qui déversent directement dans la mer, polluent la baie et les rades portuaires.

¹Larid M, Problèmes et perspectives de la formation en gestion intégrée des zones côtières en Algérie à travers l'expérience de l'Isma, Institut des sciences de la mer et de l'aménagement du littoral, Sidi fredj, p.3

Les concentrations estivales provoquent des pressions sur la côte, les besoins de plus en plus importants en matériaux de construction provoquent des extractions abusives de sable au détriment de l'équilibre des dunes littorales et des plages.

Plusieurs causes sont derrière cette atteinte à la stabilité et la préservation du littoral et qu'on peut résumer dans les axes suivants :

- La politique de développement esquissée puis appliquée par l'Algérie depuis l'indépendance, axée sur le principe d'industrialisation et de rattrapage économique, et que les zones littorales s'y prêtaient, par les conditions favorables à la concrétisation des objectifs fixés, ce qui explique entre autre le choix d'implantation de la zone pétrochimique à Skikda, ainsi que d'autres activités et investissements.

Cette politique a engendré bien évidemment ; exodes et flux migratoires, pôles industriels, développement urbain incontrôlé.

- Les visions et les réflexions retenues à divers niveaux n'ont pas pris en considération les spécificités du milieu marin côtier et les contraintes environnementales, conjugués par l'absence de structures et documents juridiques et techniques pour la préservation de ce milieu et de ses ressources.

- Enfin le type de formation des cadres et techniciens qui restait défailant, pour une réelle prise en charge d'un aménagement intégré de la zone côtière de Skikda.

3.1.1. Les glissements de terrains

En termes scientifiques, les glissements de terrain désignent le déplacement vers le bas et l'extérieur d'une masse de sol provenant d'un terrain en pente, le glissement peut s'appliquer à une masse de terre d'à peine quelques mètres de cubes jusqu'à plusieurs millions de cubes. Il survient dans les pentes naturelles comme dans les pentes aménagées.

Les principales causes de glissement sur le littoral de Skikda, sont l'érosion naturelle, à cause de la déforestation, l'accumulation de poids de la partie supérieure de la pente et l'accroissement de la pression exercée sur la pente par des constructions nouvelles érigées sans véritable considération des risques d'instabilité des sites concernés. Ces glissements sont évidemment favorisés par les travaux d'excavation d'origines humaines et les pluies diluviennes.

Skikda est à l'instar des villes de Constantine, d'Alger et d'Oran, les plus touchées par ce phénomène de glissement de terrain.

Les glissements de terrains les plus spectaculaires se sont produits le long du littoral provoquant des pertes matériels énormes, panique chez les habitants, et surtout défiguration du paysage maritime de la ville, poussant les autorités en l'absence d'une prise en charge sérieuses du phénomène, à ralentir voire à stopper toute urbanisation de ces endroits.

Un choix qui risquerait d'aggraver la situation, puisque la série des glissements ne cesse de connaître une nette évolution ; dans un récent rapporte public lors d'un séminaire organisé par la commune de Skikda le 17 et 18 avril 2005, il classe les zones de glissement de terrain en deux types,

Les zones qui ont une forte probabilité de glissement, ils s'étendent sur une surface de 603 hectares, et regroupe une grande partie de notre aire d'étude.

Les zones qui ont subi déjà des glissements et qui couvrent une grande partie de notre aire d'étude, des sites à la fois construits ou non construits

On a recensé 5 glissements le long du littoral, sur une surface de 30 hectares ; et 03 glissements au niveau de centre ville. Ces glissements devront nécessairement être pris en considération lors de toute étude ou projet de valorisation du littoral et de renouvellement du centre ville ; en dictant des recommandations, et des règles de conduite pour préserver à la fois le patrimoine existant et assurer la pérennité de toute action d'aménagement futur.

4. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier

« *Le temps de l'urbanisation anarchique doit cesser* »¹, a récemment déclaré le ministre algérien de l'environnement et de l'aménagement du territoire, chérif Rahmani, au cour d'une conférence de clôture sur le programme d'aménagement côtier de l'Algérois (Paca).

Le discours s'inscrit d'ailleurs dans la politique algérienne en faveur de l'environnement qui intègre les enjeux du développement durable. « *Sous l'effet de la mondialisation de l'économie, du développement des moyens de communication, de l'internationalisation des échanges et des flux financiers, les grandes métropoles et régions du pourtour méditerranéen sont en concurrence pour développer leur attractivité et affirmer leur rôle, au sein de nouveaux grands espaces économiques qui se constituent* »² a-t-il encore déclaré.

Pour l'Algérie les principaux enjeux pour l'environnement et le développement durable proviennent de l'adhésion à l'O.M.C et des accords pour la création d'une zone de libre échange Euro- méditerranéenne qui vont induire l'ouverture des frontières aux produits extérieurs, l'économie nationale sera soumise à une concurrence qui nécessite une mise à niveau :

- Des villes et des territoires, en terme de service d'accompagnement et d'appui (communication, télécommunication, maintenance, main d'œuvre qualifiée, structure d'accueil) qui doivent les rendre plus attractifs, en les adaptant à un contexte économique en perpétuelle évolution.

- Des entreprises ; en terme de capacité managériale, de technologie, de qualité de produits et services d'ouverture et d'innovation.

L'analyse de la situation actuelle des ressources de l'organisation de l'espace et de son fonctionnement montre que :

- «-Des disparités importantes, aggravées par la rareté de l'offre d'emploi ;
- une armature urbaine déséquilibrée, l'Algérie occupant peu son espace ;
- une croissance urbaine importante et anarchique générant des difficultés de gestion.

¹ Environnement en Algérie et aménagement côtier, 31 janvier 2006. [http : //www.algerie-dz.com](http://www.algerie-dz.com)

² Idem

- un déficit chronique en matière de transport, d'habitat et d'équipement ;
- une dégradation alarmante des ressources naturelles (eau polluée et une indisponibilité en eau, inférieure au seuil de rareté, pressions sur les ressources et les écosystèmes maritimes, steppique et oasiens »¹ selon toujours Chérif Rahmani.

A ce déséquilibre de peuplement s'ajoute la concentration des activités industrielles et tertiaires, des équipements structurants et une accentuation intolérable de la littoralisation ou 2/3 de la population sont réparties dans les régions littorales sur environ 4% du territoire national, plus de 55% de l'industrie nationale est localisée sur une bande côtière d'une cinquantaine de km de profondeur à partir du rivage.

Le tourisme balnéaire, à dominante encore nationale draine près de 12 millions d'estivants annuellement et donc marque par sa concentration spatio-temporelle et dont les conséquences sur le milieu côtier sont déjà perceptibles particulièrement au niveau des interfaces terre – mer :(*écosystèmes, biotopes, paysages naturels*) qui sont parfois gravement perturbés.

Cette tendance à la littoralisation du pays a eu plusieurs effets pervers au plan écologique et du point de vue de l'économie :

- Les côtes sableuses ont considérablement reculées, particulièrement dans les plages situées en zones urbaines telles que la corniche de Stora.
- Les plages d'extraction de sable et les zones d'embouchures d'oued ou la sédimentation est ralentie ; les plages Ben M'hidi notamment.
- Les ensembles dunaires se sont dégradés avec de graves conséquences sur la diversité biologique et la stabilisation des sols à l'image de la plage de Oued Righa.
- Les cordons sableux littoraux disparaissent et ne protègent plus, dans les zones côtières basses, l'arrière pays contre l'invasion marine.
- Les niveaux de pollution marine augmentent de jour en jour, particulièrement dans les zones côtières adjacentes aux villes comme c'est le cas de la plage de l'îlot des chèvres, où l'évacuation des eaux usées s'est faite de tout temps en mer sans traitement, ou voisines aux complexes industriels comme les rejets dans l'embouchure de l'oued Saf Saf au niveau toujours de l'îlot des chèvres.

¹ Environnement en Algérie et aménagement côtier, 31 janvier 2006. [http : //www.algerie-dz.com](http://www.algerie-dz.com)

Ces effets auront pour conséquences directes : une baisse sensible des ressources halieutiques et augmentation inquiétante du nombre de plages interdites à la baignade. En 2005 et suivant un rapport de la direction de la conservation de la biodiversité, du milieu naturel, des sites et des paysages au niveau du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, il précise que sur les 498 plages que compte l'Algérie seulement 292 plages sont autorisées à la baignade, à cause de la pollution en grande partie.

Pour le littorale de notre aire d'étude le tableau suivant résume la situation :

ETAT DES PLAGES

plages	Statut	causes d'interdiction	Longueur
Guigne	Autorisée	–	1250
Ben M'hidi	Autorisée	–	800,00
Sirène 2	Autorisée	–	500,00
Militaire	Autorisée	–	300,00
Château vert	Autorisée	–	600,00
Paradis	Autorisée	–	300,00
Ilot des chèvres	Interdite	pollution	200,00
Embouchure O.Saf saf	Interdite	pollution	300,00
Oued Saf saf	Interdite	pollution	200,00
Sirène 1	Interdite	pollution	200,00
Ben M'hidi 03	Interdite	pollution	1000,00
Stora	Interdite	pollution	150,00
Les platanes	Autorisée	–	4000,00
Oued Righa	Interdite	pollution	500,00

Source Direction de L'environnement - Skikda

Ainsi sur un rivage de 10300 mètres, non compris celle en face des ports, 2550 mètres sont pollués soit près de 25%, un chiffre alarmant, au vu du développement économique et industrielle avec la construction de nouvelles unités industrielles et le développement urbain que connaît la ville de Skikda et ses agglomérations limitrophes. Un développement qui va déverser davantage de déchets dans les eaux de mer et exercer une forte pression sur le rivage en mettant en danger les potentialités touristiques de la façade maritime

Pour faire face à cette situation déplorable de dégradation continue de cet espace stratégique, l'Etat est semble-t-il déterminé à tout mettre en œuvre pour que cette tendance soit renversée.

Il mettra progressivement en place les instruments qui permettront une utilisation durable du littoral en assurant une gestion rationnelle et adéquate des espaces littoraux en tenant en compte des contraintes spécifiques aux zones côtières.

La loi N°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral promulguée le 05 février 2002, s'inscrit dans cette démarche et constitue l'instrument privilégié de mise en œuvre de la stratégie nationale de protection du littoral et de valorisation de ses ressources.

Afin de protéger les espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué à travers l'article 26 de cette même loi, un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtières dénommé PAC (Plan d'aménagement côtier) dans les communes riveraines de la mer. Ce PAC comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celle de la loi en question.

les objectifs fondamentaux du programme consistent en l'instauration d'une coopération entre les différents acteurs au niveau des willaya littorales et la réalisation de projets centrés sur le développement durable des zones côtières et marines en intégrant les questions de l'environnement et de développement, des objectifs qu'on peut classer par termes :

- Ceux du court terme, ou le programme tente d'identifier des solutions aux problèmes de l'environnement les plus urgents, dont certaines pourront être appliquées

immédiatement et dont d'autres seront l'objet de recherche de financement pour une application ultérieure.

- Ceux à long terme ; et qui consistent à proposer une démarche de développement de la zone côtière communale en harmonie avec la capacité réceptrice de l'environnement et à créer les conditions d'établissement d'un système de planification et de gestion intégrée des ressources dans la zone, avec des outils efficaces de protection et de gestion du littoral.

Enfin la stratégie du P.A.C est de :

- Identifier les secteurs critiques ou des interventions curatives qui s'avèrent indispensable.

- Définir l'ensemble des mesures préventives (législation, réglementation, intervention, organisation de la participation....etc.) nécessaires à la sauvegarde du littoral dans une perspective de développement durable.

- Une participation active des autorités nationales et locales qui constituent le facteur le plus important, la connaissance de conditions locales d'assignation précise des problèmes de l'environnement dans la zone qui ne peuvent être assurées seulement que par les institutions nationales et locales qualifiées.

Actuellement seulement le P.A.C d'Alger est en voie d'achèvement et qui peut jalonner une véritable prise de conscience des dangers qui pèsent sur l'espace côtier et d'identifier les solutions, voire les processus de redressement et de valorisation du littoral pour un développement durable nécessaire pour le bien être des populations maritimes et pour l'avènement d'un développement touristique futur.

5- Formes et enjeux de la littoralisation de la société

La mobilité de la société a favorisé l'émergence et la structuration des espaces littoraux en Algérie. Une mobilité favorisée par les études, le tourisme et surtout le travail.

Ces espaces se situent à l'interface de plusieurs dynamiques physiques, économiques et sociales (mer, terre), (espaces marchands, offre et demande

touristique ou industrielle et portuaire), (espaces vécu et / ou perçu). Ces espaces incluent plus particulièrement la ville –portuaire. Ce territoire devient alors un enjeu essentiel à la fois pour la construction des paysages, des modèles, de l'occupation des activités humaines, et bien sûr un enjeu environnemental, qui peut être voulue, refusée, négociée et peut être régulée par les acteurs de la littoralisation et ce dans un cadre de politique publique.

Une politique qui favorisera ou non l'innovation et /ou le transfert de l'innovation venue d'ailleurs par la société littorale :

5.1. Faire immerger une identité singularisée de la ville littorale portuaire

Si la ville portuaire est reconnue comme une entité géographique et physique bien distincte, elle doit quelque part exister dans l'imaginaire collective d'une frange de la société littorale, l'appartenance même à cet entité, doit trouver son fondement, dans la présence de l'eau à laquelle la ville portuaire s'identifie, l'eau deviendra nécessairement le liant d'une société identifiée et identifiante.

Le contenu qu'est la ville portuaire est un rappel de l'identité même du contenant qu'est la société littorale, qui exerce ce rôle identitaire à travers différents modes de pratique de l'espace et notamment l'espace littoral. Le degré s'il se mesurait de l'utilisation de la construction et de l'insertion de cette espace dans l'usage des habitants, révélerait l'appropriation même du littoral par la société qui demeure en quête d'un aspect identitaire.

Or ce qui peut être constaté en l'absence d'outils de mesure est que la littoralisation n'est que d'ordre économique à Skikda qui puise son existence de la présence de la mer. Sa population entretient des relations très timides avec son littoral,

L'industrie pétrochimique et l'agression du littoral ont accentué le clivage mer-ville. L'explication de ces faibles rapports peut trouver ses origines dans la richesse de l'arrière pays de la ville, qui favorisent plutôt l'émergence d'une société tournée vers des pratiques agricoles plus que vers la pêche.

En effet à Skikda, on ne vit pas le littoral, on le traverse et toujours pour la même destination la plage en été, et /ou pour des randonnées printanières en quête de fraîcheur.

Alors que pour la partie Est, celle de Larbi Ben M'hidi, le détournement de la zone pétrochimique qui est une coupure nette du littoral décourage plus qu'un pour s'y rendre sauf pour des parties de baignade et de bronzage prolongés sur le sable fin en été.

A la greffe forcée d'une immense zone industrielle, la détérioration des infrastructures léguées par la France le long du littoral, et l'absence d'un service de qualité offert le long de la côte, ont tous détourné la société locale de son littoral.

5.2. L'interface entre la ville littorale et les activités portuaires

Cette interface est largement traitée en fonction des changements des systèmes productifs et de leurs effets spatiaux et où l'on peut distinguer la relation entre la ville, le littoral et le port.

Ainsi si l'activité portuaire est hard voire intense, moderne elle aura tendance à libérer davantage de terrains le plus souvent qui seront récupérés par la ville pour son extension et la mise en valeur de son littoral. Le transfert des activités portuaires à l'intérieur et à l'arrière pays est dicté le plus souvent par le phénomène de mondialisation qui exige plus de rentabilité. La présence même d'un grand port au sein de la ville est problématique à tous les niveaux, économiques surtout puisque le transfert des marchandises doit se faire dans un temps minime et dans des conditions sécurisées et fluides, or traverser la ville qui ne cesse de s'allonger, pose un sérieux problème pour la compétitivité du port.

L'option pour les ports à sec peut devenir une réponse adéquate pour la vitalité d'un port. L'entrepôt également des conteneurs et des différentes marchandises sur les quais et darses du port pose des problèmes de fluidité et de libre circulation à l'intérieur du port avec en plus leurs aspects négatifs pour l'image de la ville qui reste un souci majeur pour son développement touristique.

Ce transfert d'activité n'est pas règle générale si le port garde sa fonction « soft » du tertiaire portuaire. Or il s'avère que le choix des autorités portuaires est fait, et que la ville doit mettre davantage de pression pour que le port libère des terrains au profit d'une urbanisation littorale et d'un développement culturel et touristique.

Ce processus, doit s'accompagner d'un véritable projet urbain, aux traits bien définis avec l'option phare d'investir le littoral.

La ville doit définir une politique urbaine et déterminer les règles de jeux pour des acteurs connus et futurs qui auront à appliquer dans les moindres détails un projet ambitieux d'une ville en quête de son identité.

5.3. La ville littorale doit se comporter comme un lieu propice à l'innovation venue d'ailleurs

Etant un point de contact majeur entre divers mondes sociaux et économiques, la ville portuaire est une ville tout d'abord internationale au vu des relations directes avec d'autres civilisations et sociétés, et avant d'être une ville tournée vers l'arrière pays, elle est de nature ouverte sur l'extérieure, sur la mer, et constitue un réceptacle pour conjuguer différentes civilisations, moeurs, mode de vie, pour se doter d'un genre de vie propre à elle, ce sont les villes de la nouvelle mondialisation .

Ils sont des endroits d'innovation, de progrès et de développement durable.

A Skikda, il existait le quartier napolitain, anglais, maltais, génois etc. presque toutes les nationalités maritimes y cohabitaient donnant naissance à une ville émergente différente des autres villes algériennes, elle avait son caractère résultant d'un brassage de culture et de mode de vie, Skikda était devenue une ville ouverte, trop même que pour qu'elle soit dotée d'un grand port et d'un grand aéroport et où étaient représentées toutes les compagnies internationales.

L'application d'une politique centralisée et planifiée ôtait aux villes l'esprit de compétitivités et de concurrence, les entraînant dans une standardisation de méthodes de gestion urbaine et économique, tout se décidait, et se dictait d'en haut. Skikda n'est devenue alors qu'un point d'échange muet machinal et stéréotypé. Le contact et l'échange des sociétés sont prohibés par une société socialiste qui doit partager les

mêmes fondements, défendre les mêmes objectifs et aspirer aux mêmes espoirs. La ville est redevenue nationale, régionale voire même marginale.

Mais avec l'ouverture économique dictée par un ordre mondial contraignant, Skikda peut et doit s'ouvrir sur le monde et doit rétablir une nouvelle connexion avec le monde et se positionner dans la méditerranée comme étant une ville portuaire et littorale et doit peser sur les réseaux d'échange mondiaux.

Ce sera peut être une opportunité que la ville doit saisir pour innover et se donner les moyens d'accepter une mondialisation des moeurs, des vies et des cultures, avec une politique claire dans le domaine touristique.

Culturellement, la ville peut développer un esprit nouveau où la science et la mode doivent prendre une place de marque. Ainsi en développant son cercle relationnelle, la ville profitera des développements constatés ailleurs. Si beaucoup de villes sont désormais ouvertes au monde grâce à la technologie de l'internet, la ville littorale à l'avantage d'être doublement en contact du monde, grâce également à l'activité portuaire et aux potentiels touristiques qu'elle offre.

Cette même ville peut s'enorgueillir d'avoir le progrès à portée de main pour développer une activité scientifique grâce à ce point de contact. Le choix du port de Skikda pour l'approvisionnement en matériels pour son projet de construction de l'Autoroute Est-ouest, ou encore le passage obligé des nouvelles techniques de construction des raffineries et des unités G N L, de Polymed par le port, feront nécessairement de Skikda, un bastion de transfert de technologie, où une ville scientifique peut facilement intégrer la ville portuaire et son projet de ville.

5.4. Le réaménagement des territoires portuaires

C'est une variante ou une épisode du processus du recyclage urbain grâce à l'obsolescence des emprises de la mutation foncière, la reconversion des friches urbaines et industrielles, le renouvellement urbain et les réaffectations périodiques selon des cycles appropriés. La ville portuaire a sa propre logique d'évolution en

relation avec l'activités portuaire et les méthodes de gestion et d'expansion des ces activités.

La ville portuaire évolue et insère son développement dans un cadre de recyclage urbain par des opérations de libération, de conquête et de reconquête. Des espaces sont libérables ou peuvent le devenir, ce sont les friches urbaines et portuaires des espaces délabrés, où l'activité est dense. Ce sont les quartiers adjacents aux ports, généralement le cœur de la ville. Des espaces qui peuvent recevoir les activités déplacées des ports, ou des populations nouvelles. Ce sont les lieux d'étalement urbain et industriel. Ils doivent être recensés pour devenir un chantier, où un projet urbain peut s'exprimer spatialement et prend en considération les différents besoins socio-économiques.

La tendance qu'ont les ports à s'étendre au delà de la ville, donne un caractère singulier à la ville littorale, qui est souvent en perpétuelle mutation spatiale et en relation avec l'économie de marché qui trouve une expression particulière dans la ville littorale et portuaire. Dans la ville portuaire, toute politique urbaine a l'obligation d'intégrer le facteur économique plus que dans les autres villes.

Alors, on peut percevoir la ville littorale comme une grande usine où la règle de l'offre et la demande gère l'évolution de son activité ; ainsi des villes entières ont disparu, ou ont vu leurs importances déclinées (Le Havre, Rouen....etc.), d'autres vivent moult crises, suite au déclin du couple industrie- port (Marseille, Bierut).

Skikda attractive de tout temps pour l'offre d'emploi et du bien vivre qu'elle a offert, vit aujourd'hui cette crise de « *grossissement* » où le chômage est le plus élevé parmi les villes de l'Est suite au déclin de l'industrie et à L'automatisation du port, faisant disparaître certains corps de métier (*Dockers, par ex*) et la suppression d'autres emplois.

Le chômage s'installe dans une ville qui n'a jamais été préparée pour accueillir le nombre impressionnant de population et une tranche de société qui n'arrive plus a s'accommoder à un mode de vie changeant au gré des facteurs qui lui sont complètement hostile et indépendant.

L'absence d'une politique en matière de chômage, du sous emploi et le développement d'une économie territoriale ont amplifié la crise sociale dans une ville industrielle qui ne peut échapper au modèle mondial.

Toute ville industrielle à ses moments de gloire, de répit et de déclin, d'où l'émergence des problèmes d'insécurité, de banditisme qui frappent justement là où il est censé se développer un secteur touristique qui reste avec une agriculture - *quoi que amputée de ses meilleurs terrains* - une alternative de prise en charge, de relais d'une activité industrielle en déclin et d'une activité portuaire dépendante de la santé générale de l'économie nationale. Cet état de fait doit favoriser des réaffectations périodiques de la ville littorale, industrielle et portuaire, et ce au gré des politiques économiques qui jouxtent une politique urbaine où la ville portuaire est censée affirmer ses rapports avec son arrière pays et les villes limitrophes pour constituer un réseau de villes, basé non pas sur la compétitivité mais sur une complémentarité consensuelle, c'est-à-dire en favorisant une métropolisation sur un fond économique. C'est une vision globale du territoire nécessitant également un projet territorial d'envergure par la recombinaison des potentialités économiques que recèlent chaque région et chaque ville.

La régionalisation, ou la création de régions administratives défendues par le ministre de l'environnement va dans le sens de la déconcentration et l'émergence du gouvernement territoriale qui assurera le relais entre l'éventuel gouvernement urbain et l'état.

Enfin on peut distinguer que la littoralisation vise quatre types d'enjeux :

- *Des enjeux économiques*, la ville littorale concentrent, les grandes routes des commerces internationales, et où l'industrie s'y installe pour une meilleure rentabilité et compétitivité.

- *Des enjeux sociaux*, c'est le lieu de chocs entre les activités, les sociétés modernes et l'arrière pays.

- *Des enjeux écologiques*, avec les effets de transformation sur des équilibres fragiles et fins.

- *Des enjeux géopolitiques*, avec positionnement ou repositionnement à l'échelle régionale ou territorial, nationale et internationale et où la ville littorale joue le rôle de

relais entre le monde et l'arrière pays pour mettre en valeur ce qui vient de l'intérieur puisque ouverte à la production intérieure comme elle le point de convergence de flux mondiaux de commerces.

CONCLUSION

Face à la mondialisation, l'Algérie qui aspire à l'entrée à l'O.M.C doit se plier aux exigences du courant d'ouverture et la fin des frontières, le village mondial aura pour seuls contours les espaces littoraux, c'est la seule limite désormais perceptible, toutes les frontières seront abandonnées. C'est sur cette frange maritime, que les actions de la mondialisation seront les plus percutants, puisque le champ de l'économie sera comme aux époques anciens la mer, qui redeviendra le centre de l'activité humaine et avec comme comptoirs les villes littorales, et qu'avec 80% des grandes agglomérations se trouvant sur les littoraux, le processus semble donc très bien amorcé.

L'Algérie qui essaye contre vent et marée d'orienter son développement à l'intérieur du pays (programme des haut plateaux, programme du sud etc.), ne serait hélas se démarquer, d'une évolution historique pertinente et où Rome, Alexandrie, Carthage et Lisbonne redeviendront le centre du monde après un moment d'éclipse. La mondialisation a jeté son ancre au bord des villes maritimes et elle compte bien s'y installer pour toujours.

Skikda, le comptoir phénicien d'antan doit se positionner dans ce jalon de villes méditerranéennes en pleine expansion, mais pour faire, la ville doit adopter un projet de ville qui mettra l'accent sur la mise en valeur de son littorale, de sa façade maritime qui n'est autre que sa vitrine sur le monde, et son mode d'emploi en matière de préservation de l'environnement, et sa réussite dans le domaine du développement durable.

Le rôle du littoral dans le développement futur de la ville est à la fois stratégique (*repositionnement*), économique (*ouverture sur l'extérieur*), social (*attachement de la population à sa façade littorale*), touristique (*la mise en valeur de la ville*) écologique (*préservation de l'environnement*).

Un ensemble de valeur qui font du littoral la bouée de sauvetage pour un développement socio- économique auquel le projet urbain doit aspirer, un projet que seule un ensemble de mesures appliquées au préalable pourront garantir son succès.

Cet ensemble de mesure est :

- La gestion intégrée des ressources naturelles.
- La gestion intégrée de la zone côtière.
- Prévenir, réduire, combattre et éliminer la pollution marine.
- La protection du patrimoine.

La revalorisation du littoral, le recentrage de la ville et de la société sur le littoral seront les actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, et de conciliation entre la ville littorale, la ville industrielle et la ville portuaire.

CHAPITRE 2 : SKIKDA VILLE PORTUAIRE

- INTRODUCTION

Le destin de la ville de Skikda paraît subordonnée à l'activité maritime et ce depuis sa naissance et les premiers développements de la ville. Il serait donc plus évident que la ville soit plus ouverte sur la mer que complètement sur l'arrière pays.

Or comme nous l'avons pu constater, l'histoire topographique, et sociale évoquerait plutôt l'image d'un divorce aggravé entre la ville et le port : « *Dans la plupart des villes ports, jusqu'à l'âge industriel, la centralité a procédé organiquement du port, de l'intensité de ses échanges et de son dynamisme* »¹.

Cet espace central, né d'interactions entre ville et port, crée une ambiance, un sentiment d'appartenance particulier, c'est le lieu de l'échange commercial, du brassage de population ; marchands étrangers, main d'œuvre bigarrée, selon les vagues de migration, tout cela abouti à la création de nouvelles formes de centralité, à l'image du quartier Napolitain à Skikda.

Ainsi à partir du port part une voie monumentale qui le relie au centre ville jusqu'aux limites de la ville. Depuis le port une corniche relie sur 04 Km l'antique port de Stora de pêche où les Skikdis venaient apprécier les mouvements des bateaux.

Sur les quais, c'était l'animation, la vie, le travail ne s'interrompt jamais.

Avec l'industrialisation, les rapports qu'entretenaient les Skikdis avec leur port évoluent, ce dernier est resté longtemps au cœur de la ville ou en contact avec elle, ce que rappellent les témoignages de plusieurs habitants.

A partir des années 70, ces liens vont se distendre car le port doit s'adapter aux nouvelles techniques de transport maritime, à l'accroissement du trafic « conteneurisé » et l'augmentation de la taille des navires qui exigent toute la création de nouveaux bassins, donnant l'impression que la mer s'éloigne de jour en jour.

C'est le changement de décor ; le port et la ville se développent séparément suivant chacun des logiques, de types « tayloristes » : hangars, entrepôts, voies

¹ Chalin C, Ces ports qui créèrent des villes, Paris l'harmattan, 1994, p.72

d'accès, profilèrent sur la zone portuaire, tandis que les voies, les ponts, les échangeurs s'installent dans la ville, conduisant le trafic de transit en son cœur.

Chacun se referme sur son domaine propre, qui correspond à des entités administratives différentes, la zone portuaire relève du port autonome c'est-à-dire de l'état, le territoire urbain de l'APC de Skikda

La coupure est symbolisée par les grilles qui interdisent au simple promeneur l'accès au quai et à la mer.

Les nouvelles techniques liées à la littoralisation de l'industrie et à la valorisation des hydrocarbures ont nécessité l'aménagement de structures particulières pour répondre aux nouvelles normes de tirants d'eaux et aux besoins d'espace.

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournés vers le commerce maritime. Cependant, sous l'effet des mutations extensives, la ville et le port ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature, forcé donc de suivre cette logique, et donc d'étudier chaque entité séparément.

1. Le concept du port

Le port « est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac important, et destiné à accueillir des bateaux et navires.

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que leur chargement et déchargement. Ils permettent souvent le ravitaillement, la réparation, parfois le séjour d'une durée plus longue qu'une simple escale »¹

Un port est protégé par une ou plusieurs digues ou môles, il pourrait être composé de plusieurs darses, de parties isolées par des écluses, des cales sèches ou flottantes. Il peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante.

Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, Des foutons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire...).

¹ <http://fr.wikipedia.org>

Son origine est du latin portus qui se rapporte au grec, passage.

Si les sources sur le domaine ne sont pas définitives, les premiers ports construits semblent toute fois remonter aux phéniciens, avec les ports de Sidon et Tyr au XIII siècle avant JC ; ces villes sont alors à leur apogée et représentent d'importants carrefours commerciaux. Ils perdurent jusqu'aux attaques des peuples de la mer. Ces ports permettaient le commerce mais également le départ des colons et le soutien des unités navales.

Puit vint L'étape de la construction de celui d'Alexandrie en Egypte, vers la III siècle avant JC ; une digue y est construite, afin de séparer le port en deux parties accessibles suivant la provenance du vent ; c'est également le site du phare d'Alexandrie considéré comme le premier des phares.

Les ports se développent aussi le long de la Méditerranée, la transformation est complète ; les ports de commerce se spécialisent, en sous-ensembles et en terminaux dédiés aux types de marchandises. Les engins grandissent (telles les portiques) afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse.

Les ports de plaisances se développent et prolifèrent, le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

2. Les ports de Skikda

La wilaya de Skikda comprend 5 ports sur les 28 ports que compte l'Algérie (soit un port chaque 70 à 80 Km) et sont :

- Le Nouveau port des hydrocarbures à Skikda.
- Le Port mixte hydrocarbures /marchandises/ passagers à Skikda.
- Le Port de pêche à Stora /Skikda
- Le Port de pêche à la Marsa à l'Est de Skikda.
- Le Port de pêche à Collo à l'Ouest de Skikda

L'entreprise portuaire de Skikda (EPS) gère les ports mixtes et pétroliers de Skikda, dont l'effectif est de 1200 agents et le chiffre d'affaire est de 3.000.000.000 DA et 20.000.000 US Dollars. L'activité de cet acteur de taille est :

- La gestion et l'exploitation de l'outillage et des installations portuaires

- L'exercice des opérations d'acconage et de manutention.
- L'exercice des missions de police et de sécurité portuaire.
- L'exécution des travaux d'entretien d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaires.

- L'élaboration, en relation avec les autres autorités concernées, de programmes de travaux d'entretien, d'aménagement et de création d'infrastructure portuaires.

Des missions qui procurent à l'EPS un rôle d'autonomie de création et de gestion en dehors de toute intervention des autorités locales.

2.1. L'évolution des ports

2.1.2. Le port mixte

Jadis le port de Stora recevait les navires, mais les marchandises débarquées sur des allées s'acheminaient vers Philippeville, où dès sa création un débarcadère en bois fut installé.

Les partisans de la construction d'un port à Stora au lieu de Skikda, furent découragés par les désastres de 1841 et 1854, et toutes les autorités furent unanimes à accepter la construction d'un port en face de la nouvelle ville.

En 1841, en effet sur 31 navires qui étaient en rade de Stora, 28 furent jetés à la côte et périrent.

Le « Brick Goélette Emmlie » fut poussé par la tempête jusqu'au débarcadère de Philippe ville et il coula après l'avoir démoli.

En 1854, 22 navires furent également détruits.

Chargé de mission en 1857, par le ministre de la guerre, l'ingénieur hydrographe Boutroux présentait un projet de port. Le lieutenant de vaisseau De Marqué en présentait également un.

Le 25 novembre 1857, la commission Mixte des travaux publics d'Alger, approuvait le projet Boutroux en principe avec quelques améliorations. Mais le programme définitif ne fut arrêté que le 11 avril 1860 et le 28 juillet 1860 paraissait le décret d'utilité publique pour la construction du port de Philippeville.

Les travaux furent commencés la même année, diverses améliorations rendues nécessaires par l'expérience, après de violentes tempêtes, un terre plein est remblayé au pied de la ville, c'est de là que s'élancera la grande jetée.

En Février 1867, le terre-plein de la traversée sud est achevé et sépare le port d'une plus petite darse qui ne sera comblée que plus tard.

L'année 1881, coïncide avec la construction des quais qui sont achevées (traverses nord et sud) en 1882, en 1890, le port est terminé, il ne restait qu'à combler la petite darse qui se fera en 1893.

Le port fut d'un accès des plus faciles par tous les temps et comprenait la grande jetée de 1625 mètres coupé par la jetée dite du château vert longue 500 mètres laissant une passe de 90 mètres de large et fermant l'avant port dont la superficie est de 32 hectares, on pénétrait ensuite le port par une passe de 106 mètres de largeur avec des fonds de 13 mètres.

Le port d'une superficie de 19 hectares est bordé du côté de la ville par des quais d'une longueur de 1625 mètres, les navires ayant 8 mètres de tirant d'eau au Maximum abordent à quai, les fonds moyens allant de 12 à 15 mètres.

La traverse Nord dite « poste des torpilleurs » réservée à la marine de guerre à un développement de quai de 160 mètres, et qui fut un véritable port de plaisance à une certaine époque.

Des modifications ont été apportées au fil des années pour l'adapter aux nouvelles techniques portuaires et que nous allons aborder plus tard.

2.1.3 Le port de Stora

Les phéniciens qui, les premiers se réfugièrent dans ses eaux si calmes, la dédièrent à Vénus : Astrate, Astorah ou Astora, peut-être aussi parce que les navigateurs venaient également d'un port portant le même nom, assez répondu à cette époque. La bible mentionne, en effet, quelques ports identiques créés par les phéniciens.

Astora, servit de base au trafic avec, l'hinterland , ce qui explique pourquoi les Romains consacrèrent également Russicade à Vénus, d'autant plus, que cette déesse était considérée, comme la protectrice de la famille impériale régnante.

Stora devint un faubourg de la ville neuve, dont les historiens parlent exclusivement par la suite plus tard lorsque Russicade disparaît, le nom de Stora revient alors dans les récits des voyageurs et des historiens.

Le géographe arabe EL Idrissi note « Mers Estora » comme port sur la côte de Numidie.

Au 16^{eme} siècle l'Espagnol Marmol écrit « *qu'Estore est une ancienne ville à quatorze heures de col (Collo) du coté du levant dans le golf de d'Estore et de Numidie, ajoutant que Ptolémée donne à ce port le nom de Russicade* »¹.

Léon l'Africain, l'appelle SUCAYDA.

La petite cité dont la population vit presque entièrement de la pêche et des industries s'y rattachant, s'étale au flanc de la montagne qui l'encercle entièrement.

Son port qui connut autrefois la foule des navires venant chercher les produits de l'Aumône prélevé sur les provinces de l'intérieur pour les transporter à Ostie , abrite aujourd'hui les barques, les balancelles et les chalutiers les plus modernes.

En 1840, existaient les magasins généraux de l'administration de l'Aumône. Ils mesuraient 75 mètres de façades sur la mer et avaient une profondeur de 4 à 15 mètres. L'Aumône était la redevance en nature, l'import agricole payé par les provinces de l'Afrique proconsulaire, et consistait en céréales, huiles, vins, vinaigres etc.....

Les bateaux chargés du transport des denrées de l'Aumône étaient parmi les plus importants de la flotte commerciale, l'écrivain Lucien décrit l'un d'entre eux « *l'Isis, trois mats de 58 mètres de long 14 de large et jaugeant 1.375 tonneaux. Stora envoyait les navires à Ostie et le plus gros à Pouzzoles, ainsi que le relate une inscription transportée au Musée du Louvre* »².

Stora fut donc sous la domination romaine, un port débordant de vie et de mouvement.

¹ <http://fse.Castanet.free.fr>

² Revue ensemble, n°219 de Octobre 1999, Montpellier p.29

Pendant la période de la domination turque, les tribus des montagnes de Stora « *était réputées pour leur sauvagerie* »¹ ce qui expliquait peut être les ordres qu'ont eu les capitaines de navires qui allaient à Stora, de séjourner le moins longtemps possible et d'exercer la plus grande surveillance. Stora en l'occurrence n'a jamais eu de comptoir français, par contre les Anglais y commerçaient et étaient bien accueillis.

Les marchands Génois y arrivaient même si nombreux qu'ils appelaient Stora, le port génois.

Le Bey de Constantine les protégeait et avait installé des constructions pour les recevoir au sommet de la montagne face à l'îlot des Singes.

La compagnie anglaise connue sous le nom de compagnie des 20 vaisseaux, la Turkey company avait obtenu en 1607 grâce à son agent résidant à Alger, l'autorisation d'établir des comptoirs à Stora et à Collo, en concurrence avec les provençaux qui avaient ce privilège. Il en résulta de nouvelles réclamations du consul de France qui n'eurent pas plus de résultat que les précédentes.

Le succès des Anglais était dû à la fourniture d'armes et de poudre au Dey d'Alger

2.1.4. Le port à l'époque coloniale

C'est dans la rade de Stora que débarquèrent les troupes venant renforcer les armées en compagnie et les ravitailler en vivres et en munitions.

*« La baie qui n'avait alors que l'abri naturel des montagnes environnantes connu, à cette époque, le même mouvement qu'au temps des Romains. Malheureusement, quelques naufrages vinrent attrister le corps de l'occupation »*² ; ce qui poussait l'administration coloniale, à l'abandon du port de Stora et la construction d'un autre à Skikda, comme nous l'avons précisé précédemment.

Les destinées de Stora sont restées modestes, la construction du port de Philippeville a arrêté le trafic nautique et a vidé la rade de tous les bâtiments.

Stora est devenue un faubourg de Philippeville et le restera pour toujours.

« Abrisées au creux de la montagne, les maisons des pêcheurs surplombent la mer, les vieux réparent leurs filets, Les femmes sur le seuil des portes vaguent à leurs occupations ou disent du bien des absents ; les enfants courent dans les rues, pieds

¹ Revue ensemble, n°219 de Octobre 1999, Montpellier p.34

² Idem p 34

nus, les culottes fondues et déchirées, c'est un coin pittoresque de Naples transporté sous le soleil algérien »¹ .

Comme si le transfert du port allait fondre la mer dans le village, et que les habitants allaient enfin retrouver après des siècles d'activités intenses leur mer et leurs petits comptoirs. Un destin tout à fait opposé à celui de Skikda qui après des siècles de paix et d'ouvertures sur la mer, se retrouve dans la même situation de Stora, avec un port, qui va au fil des années changer le quotidien, les mœurs voire la vie de toute une société. A partir de cette date les relations, entre la ville et les habitants ne seront plus les mêmes avec la mer.

2.1.5. Le port à l'indépendance

Devant l'augmentation du trafic, la construction d'un môle sur la jetée du Château Vert fut entreprise en 1959. Les travaux furent terminés en 1964. Le port demeure un port secondaire jusqu'en 1969, date à laquelle ont débuté les grands travaux, qui le transformèrent en port mixte à hydrocarbures suite à la greffe sur la grande jetée de 3 appontements pétroliers reposant sur des ducs d'Albe, les travaux s'achevèrent en 1972.

Sans cesse en croissance le trafic imposa une autre allure au port mixte, c'est ainsi que dès 1981 une phase d'assainissement et d'aménagement s'imposa pour augmenter les capacités d'accueil du port mixte.

La marinelle siège d'un bassin de servitude comportant également des épis pour accostage des chalutiers et petits métiers. Ce bassin fut réaménagé par la démolition des épis en vue de donner naissance à un quai commercial de 290 m réceptionné fin 1985.

L'activité pêche est transférée à Stora ou un port de pêche et de plaisance fut aménagé dès le 24 février 1981.

¹ <http://fse.Castanet.free.fr>

Poursuivant les apports de développement et devant les impératifs liés à la sécurité et à l'augmentation du trafic, des travaux ont été entrepris pour la construction d'une nouvelle bâtisse de type tour, destinée à la capitainerie ; et qui marque le dernier projet au sein du port

2.1.6. Le port des hydrocarbures

La décision de créer dans la plaine de Larbi Ben M'hidi à l'est de l'embouchure de l'oued Saf Saf une zone industrielle en 1968 détermina l'emplacement d'un nouveau port spécialisé dans les hydrocarbures.

Les travaux entrepris en janvier 1970 furent achevés en 1972. Une jetée principale de 1845 et une secondaire de 650 mètres constituent les ouvrages de protection et aménageant une phase d'entrée de 250 mètres de large.

Les ouvrages d'accostage au nombre de 8 sont réservés pour 07 d'entre eux aux hydrocarbures montés sur ducs d'Albe et sur pieux et un quai commercial de 240 m de longueur et un tirant- d'eau de 10,50 mètres destinés aux navires types général cargo. Il comporte en outre un port de servitude pour les unités de remorquage et de pilotage.

2.1.7. La situation actuelle du port

Le port mixte de Skikda ou communément appelé ancien port s'interpose entre la ville et la mer.

Le port des hydrocarbures est le prolongement naturel de la zone industrielle.

Le port de pêche se trouve lui à 4 Km du port mixte et connaît une extension importante dont les travaux ont été confiés à une société croate.

2.2. Les caractéristiques des ports :

CARACTERISTIQUES DES PORTS

PORT " MIXTE DE SKIKDA " (ANCIEN PORT)		PORT " SKIKDA EL DJEDID " (NOUVEAU PORT)	
Position Géographique	Longitude Est : 6° 54'30'' Latitude Nord : 36°53'20''	Position Géographique	Longitude Est : 6° 57' 00'' Latitude Nord : 36° 53'35''
ACCÈS MARITIME	Passe d'Entrée au Port : - 120 M de largeur et - 15 M de profondeur	ACCÈS MARITIME	Passe d'Entrée au Port : - 250 M de largeur et - 18 M de profondeur
BASSINS (02)	-Bassin de l'Avant -Port : 26 Hectares -Darse : 17,3 Hectares	BASSIN (01)	- 59 Hectares
CERCLE D'ÉVITAGE	- 360 Mètres	CERCLE D'ÉVITAGE	- 550 Mètres

<http://www.skikda-port.com>

- Le port de pêche

Le port de pêche de Stora est situé à 3km de Skikda Il est rattaché à l'E.U.RL /E.G.P.P Skikda est distant de Direction Générale de 3 Km, ses caractéristiques sont :

Latitude	36°56'3" N
Longitude	006°34'5"E
Digue principale	315 ml
Digue secondaire	120 ml
Passé d'entrée	55 ml
Plan d'eau	3.4 ha
Terre plein	1.13 ha

Capacité du port de pêche

Type d'embarcation	Flottille existante	Capacité d'accueil	Longueur Min- Max	Largeur Min –Max
Chalutier	19	20	10.78 -21.6 m	4.09-6.22 m
Sardinier	31	12	7.5 -16.35 m	2.5-4.34 m
Petits métiers	59	120		1.26-3 m
Plaisanciers	383 (106 en activité)	-	4- 8.88 m 2- 7.6 m	0.27-2.6 m

Direction de la pêche de Skikda

Ouvrages d'accostage du port

Désignation	Nom	Longueur	Largeur	Profondeur
-Quai	01	120 ml	60 m	- 2 m
-Appontements				
*Appontement chalutier	04	400ml	10 m	-4m
*Appontement petits métiers	06	420 ml	1.50 m	-3 m

Direction de la pêche de Skikda

2.3. Les capacités portuaires et de transit :

Le port de Skikda, occupe selon le PDG de l'entreprise portuaire, « *Le second rang au plan national après le port d'Alger, en matière de trafic conteneurs avec 120.000 boîtes, résultat obtenu grâce à la concrétisation d'un ensemble d'action, parmi lesquelles l'aménagement d'un parc à conteneur de 5 hectares et l'acquisition d'équipement de manutention spécifiques. Il y a en outre l'acquisition et l'aménagement d'un terrain de 18 hectares à l'extérieur du port destiné à la création d'un port sec, premier de son genre en Algérie, cette action permettra le stockage de 60.000 boîtes supplémentaires* »¹.

Il ressort également des propos du PDG que le trafic global est de 19.520.000 tonnes en 2005 et qu'en matière d'hydrocarbures le trafic a atteint 17.628.000 tonnes après avoir enregistré 28 107.172 tonnes en 2003, un recul dû à la régression des hydrocarbures gazeux en raison de l'incident de janvier 2003 qui a réduit les capacités de production.

Le nombre de passagers a atteint 50.000 en 2005, le mouvement de navigation, a enregistré 3075 navires dont 1655 pétroliers.

Parmi les principales installations des ports de Skikda :

- Une gare maritime à passagers pour 1200 voyageurs.
- Une gare auto pour passagers à 3 voies et à 2 couloirs avec traitement simultané de 18 véhicules.
- Une station de déballastage composée de 03 bases de 15.000 M³
- Un silo à céréales (O.A.I.C) de 20.000 tonnes.
- Un hangar de stockage d'aliment de bétail de 3.500 tonnes.
- Un réseau de voies ferrées en pleine propriété de 5.930 m développant 13 voies connectées au réseau national.
- Une gare ferroviaire terminale à 50 mètres du port mixte et une importante gare de triage à 5 Kms connectée à la zone pétrochimique et longeant la zone de dépôt Hamrouche Hamoudi.
- 11 appontements pétroliers et gaziers de 25.000 à 100.000 tonnes

¹ <http://www.skikda-port.com>

2.4. Evolution des différents modes de gestion depuis 1962

Avant la création de l'Entreprise Portuaire de Skikda (E.P.Skikda), le secteur portuaire est passé par plusieurs phases d'organisations et de régimes administratifs.

2.4.1. Gestion administrative

Le port de Skikda a été concédé dès la fin de sa réalisation à la Chambre de Commerce et d'Industrie par la Direction des Travaux Publics de Constantine. Ce mode de gestion du port de Skikda par la Chambre de Commerce allait être maintenu pour une longue période et ce jusqu'en 1971 date de création de l'Office National des Ports (O.N.P).

2.4.2. Gestion monopoliste centralisée

Dés 1971, le secteur portuaire allait connaître une réorganisation à caractère monopoliste qui aboutira à la création de l'O.N.P. qui aura en charge la gestion, l'exploitation et de façon générale le développement des Ports. L'O.N.P exerce le monopole des opérations de pilotage, de lamanage ainsi que les prérogatives de police et de sécurité. Les ports sont organisés en Unités Portuaire et cela jusqu'en 1982.

2.4.3. Gestion monopoliste décentralisée

Le 14 Août 1982, l'Entreprise Portuaire de Skikda est créée (décret N° 82.284) à partir du regroupement de l'O.N.P, de la SONAMA (monopole de la manutention du 9 Avril 1971) et du service remorquage détenu anciennement par la CNAN. Entreprise socialiste à caractère économique, elle assure le monopole de ces activités et dispose de l'autonomie financière. Elle assure également les prérogatives de puissance publique de police et de sécurité portuaire. Elle gère à sa création le domaine portuaire comprenant les biens mobiliers et immobiliers situés dans les deux ports de commerce de Skikda et les ports de pêche de Stora, de Collo, de la Marsa et de Chetaibi.

Cette gestion s'exercera sous tutelle du Ministère des Transports et s'achèvera avec l'avènement de la Loi sur l'autonomie des Entreprises N° 88-01 du 12 Janvier 1988.

2.4.4. Gestion autonome en la forme de Société par actions.

Entreprise publique économique à caractère industriel et commercial, l'Entreprise Portuaire de Skikda est autonome et conserve les mêmes moyens et prérogatives du

régime antérieur. Société par actions au capital social de 135 millions de DA, ses organes de gestion sont l'Assemblée des Actionnaires, le Conseil d'administration et la Direction Générale. Le président du conseil d'administration est également président-directeur général. La gestion des capitaux marchands de l'Etat est assurée par les trois fonds de participation Services, Industrie et Télécommunications à sa création. Dès 1996, le Holding Public Services devient l'unique propriétaire de la société.

1998 : Réorganisation du secteur Portuaire

L'Entreprise Portuaire de Skikda à l'instar des autres entreprises portuaires est à la veille d'une réorganisation du secteur portuaire. Redéploiement autour du métier de base déjà amorcé par la stratégie de mise en place des filiales et par la réorganisation interne, le processus devra impérativement déboucher sur la réappropriation de la prérogative de puissance publique délaissée au profit de la commercialité.

En 1999, Création d'une direction régionale à Skikda et apparition des Entreprises Publiques à caractère Industriel et Commercial (E.P.I.C).

2.6.6- Une réorganisation du port de pêche

L'importance du rôle du port de pêche, en tant qu'outils de soutien au développement des activités de la pêche, requiert un nouveau schéma organisationnel, une restructuration en adéquation avec les objectifs et un cadre juridique qui privilégie le principe de professionnalisation des activités de la pêche et de leur mise à niveau. Ceci pour une meilleure intégration dans l'économie mondiale.

La nouvelle organisation du G.I.C (Groupement d'Intérêt Commun des Entreprises de Gestion des Ports de Pêche) s'inscrit dans le cadre d'une restructuration en profondeur en tant que service de mission publique de gestion du domaine public portuaire. Cette restructuration est étroitement liée aux multiples opportunités créées par l'ouverture du marché à l'économie mondiale.

Elle nécessite la mise en place d'outils favorisant les activités liées à la pêche et la dotation du port de pêche en installations et équipements afin d'assurer le développement de l'industrie de la pêche. Elle requiert une logistique complexe de transport, d'acheminement, de conservation, de conditionnement en froid des produits

de pêche, des ateliers et équipements de maintenance, de construction et de réparation des unités de pêche. Elle implique un recentrage des activités, orienté vers une meilleure satisfaction des professionnels de la pêche, qui vise l'amélioration de la rentabilité de l'outil de production, sa préservation et sa modernisation.

3. Skikda, ville internationale

3.1. Skikda, ville de transit :

Les équipements et installations énumérés ci-dessus, ont encouragé multiples sociétés à venir s'installer à Skikda, dont l'activité de transit, d'import, d'export qui ne cesse d'augmenter au sein de la ville. Les principales sociétés ont leurs sièges ou bureau de représentation au sein même du centre ville, aux abords même du port, ce qui explique entre autre la montée fulgurante, ces dernières années, des prix du mobilier et du foncier.

En effet le centre ville en relation directe avec le port et la mer se vide à un rythme effréné comme le montre le nombre de sociétés déjà installées :

TRANSITAIRES ; CONSIGNATAIRES ; IMPORTATEURS ET TRANSPORTEURS

TRANSITAIRES	
FILTRANS : MOLE DU CHÂTEAU VERT -SKIKDA –	STORA (ex M.T.A) : Z.DEPOT H. HAMOUDI SKIKDA
SNC BELARBI FILS : 5 RUE HADJEKIM SKIKDA	BENDIB TRANSIT: Rue Brahim MAIZA SKIKDA
TIMEX TRANSIT : CITE ESSATHA AIN FAKROUN	BELLARA TRANSIT : Rue D. MOURAD SKIKDA
BOUGAROUCHE TRANSIT: RUE BENGHARSALLAH - SKIKDA	KHAREF BRAHIM TRANSIT: 33 R. Kaddour A SKIKDA
TRIKI AHMED TRANSIT: 2 Rue CHETTAH Mohamed ANNABA	GTS SARL GLOBE: 19 Bd BELEOUZDAD CNE
KOALAL TRANSIT: Rue BENGHARSALLAH SKIKDA	TRANSIT ZERDAZI M.LOTFI: 3 RUE BAUSEJOUR ANNABA

LEBOUAZDA TRANSIT: RUE MAHMOUD NAFIR SKIKDA	KHAREF BRAHIM TRANSIT: 33 R. KADDOUR BELEZIDIA SKIKDA :
SARL "EL HANA TRANSIT": 10 RUE BENMELICK CONSTANTINE	TRIMEX TRANSIT: 7, Rue Brahim Maza – SKIKDA

CONSIGNATAIRES

GEMA AGENCE MARITIME SKIKDA BP 116 PORT DE SKIKDA	SNTM HYPROC BP 213 LES Quais SKIKDA)
M.T.A (ex SONATMAG): AGENCE MARITIME DE SKIKDA C.VERT	NASHCO : BP 186 LES QUAIS PORT DE SKIKDA
C.C.M B. Front de mer Tour A.Appt 17 SKIKDA	C.M.A (Cie Maritime Affret) Mole du CH. Vert SKIKDA
A.M.S : 4 Avenue B KADDOUM SKIKDA	BELLARA - SHIPPING - COMPAGNIE "BESHCO" 7 Rue YUCEF KADDID - SKIKDA

IMPORTATEURS

BOUHADJAR RACHID : CITE OUSKOURI N° 3 - CHELGHOU L AID	KHELIFA MOHAMED: (LIANA /SEMOULE) 2 RUE GUETTINI SEBTI ANNABA
GENERAL ENTREPRISE : Z/INDUSTRIELLE " LE PALMA " CONSTANTINE	SARL ELHIDAB ARAMA AHMED Cité 200 lgts BIR/ARCHE BP 95 SETIF
ATTIA SALAH 2 Rue GRINE BELKACEM BATNA	I.P.E BOUARD OUED EL ATHMANIA
SARL SICEM CITE SIDI SALEM ANNABA	AGRO-GRAIN SARL ALGER 38 Lgts SAIDOUNE KOUBA ALGER

TRANSPORTEURS

SNTF GARE DE SKIKDA TEL/ 08.75.16.04/04.27	STORA Z/DEPOT HAMROUCHE HAMOUDI SKIKDA
EN TMV AGENCE DE SKIKDA TEL/08.95.54.45/64.73	AVICAT AGENCE LES QUAIS - PORT DE SKIKDA

SOURCE PORT DE SKIKDA

3.2. Skikda, ville ouverte sur les cinq continents :

Le Port Mixte de Skikda assure le service de plusieurs lignes régulières vers plusieurs destinations. Le réseau de lignes régulières du port ne cesse de se diversifier.

Les lignes régulières de la Méditerranée (Sud France, Italie), les lignes régulières du Nord (Nord Europe, U.S.A), les lignes du Sud (Extrême Orient, Afrique) y sont implantées depuis longtemps et continuent à s'affirmer.

Des lignes régulières vers Doubaï (E.A.U) et Turquie sont de nouvelles lignes appelées à se développer.

LES LIGNES REGULIERES DES PORTS DE SKIKDA

CONSIGNATAIRES	ARMEMENTS	PAYS/PORTS LIGNE DE TOUCHEE	FREQUENCE NOMBRE DE TOUCHEE	TYPE / NATURE ESCALE
C.M.A. - CGM Agence de Skikda	CMA	- Marseille - Gênes - Malte	04 04	CONTENEURS
SUD CARGOS	SUD CARGOS	- Marseille - Gênes	04 à 05	DIVERS & CONTENEURS
GEMA Agence de Skikda	FLAMAR NYK NORDANA COTINSA	Anvers Japon - CASTELLON- BARCELONE	03 01 - 03	DIVERS & CONTENEURS
NA.SH.CO Agence de Skikda	WHITE LINE SHIPPING SNTM-CNAN	DUBAI Marseille Anvers, Hambourg Italie Amérique du nord	04 04 01 01 01	CONTENEURS DIVERS & CONTENEURS
TUT SHIPPING	TUT SHIPPING	DUBAI	01	CONTENEURS
AMS	SLOMAN NEPTUN MCLINE	FELIXTOWN- ANVERS -BREME - HAMBOURG ITALIE - ANVERS	02 à 03 03	DIVERS & CONTENEURS
COGEMAR	MAERSK	BREME-GIOLA TAURO - ESPAGNE	04	CONTENEURS
SHICO	SHP.TRAD.LTD	TURQUIE	01	CONTENEURS

SEACOM	CONEMAR SHIPPING	ITALIE - EUROPE DE L'EST	02 à 03	DIVERS & CONTENEURS
MONDIAL SHIPPING	MARFRET	MARSEILLE-ITALIE	03	DIVERS
BEMARINE	SAFINA	MARSEILLE	01 à 02	DIVERS
GULF SHIPPING	WHITE LINE	GIO TAURO	04	CONTENEURS

SOURCE PORT DE SKIKDA

3.3. Le port de Skikda, un gouvernail pour l'Est et le sud- Est

Avec plus de 84% du trafic des conteneurs à l'est du pays, et avec la mise en service de deux bouées de chargement en off- shore ; le port de Skikda demeure le premier à l'Est et en dehors des hydrocarbures et des conteneurs, le premier aussi en matière de produit métallurgiques plus de (550.000 tonnes).

Il occupe également la même place dans les biens d'équipement (800.000 tonnes), L'intensité de l'activité de ce trafic fait que la quasi-totalité des biens d'équipement destinés à l'Est et surtout aux grands chantiers du sud-est du pays transitent par les quais de Skikda.

4. La relation entre la ville et le port

Le port est tout d'abord créateur de richesse par la prestation de service, qu'il vend. Ces richesses sont ensuite largement redistribuées par la ville. Les conséquences pour l'économie urbaine et régionale sont nombreuses. Il existe des rapports de contiguïté et d'organisation spatiale.

Le port, par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales, contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur et à sa centralité :

- *Le port construit la ville*, Skikda est né de la fonction portuaire qui la structurée suivant le principe de centralité, son plan en damier, typique des villes coloniales, prend appui directement sur les bassins portuaires, et donc l'occupation ordonnancée des parcelles s'estompe progressivement à l'approche des faubourgs

Le centre rassemble sur une centaine d'hectares l'essentiel des activités économiques, administratives et politiques. Il assure le lien entre l'espace portuaire et la ville matérialisée par l'avenue Didouche Mourad qui part de l'hôtel de ville à la porte de Constantine, de part et d'autres, se distribuent commerces, services financiers et administratif, et ceux en rapport avec l'activité portuaire.

La ville a utilisé la fonction portuaire pour asseoir son rôle de débouché et de gouvernail de l'Est et Sud est algérien.

- Le découpage de la ville et du port et ses conséquences sur l'organisation spatiale ; s'expliquent par la nécessité pour le port de s'adapter aux nouvelles exigences de l'économie. Le port doit rester adapté à sa fonction, sinon, il perd de sa compétitivité ce qui a entraîné :

- La constitution de ports en eaux profondes accessibles aux gros porteurs, ou de ports à sec.

- Constitution de terminaux minéraliers, pétroliers, gazier ou pour conteneurs

- Construction de zone industrielle portuaire exigeant de l'espace pour l'activité usinière et des surfaces de stockage.

Ainsi, on observe, un glissement des activités portuaires le long du front de mer et la constitution de « water-front » portuaire.

La naissance de deux ensembles autonomes aux dynamiques spatiales concurrentiels dans le temps, les places portuaires étaient celle de la ville pour ses armateurs, négociants, financiers, aujourd'hui ; la ville n'est plus l'élément moteur du développement portuaire.

Cela a pour conséquence un partage des rôles entre le port responsable de son économie et la ville de son développement, là aussi la ville et le port ont des logiques spatiales différentes, le port valorisant ses terrains et préservant ses réserves foncières, la ville favorisant sa propre extension sur tout terrain disponible.

- Un rapport de blocage réciproque ; la ville comme on l'a vue, bloque le port et le contraint à glisser vers l'aval ou sur la terre, le port lui bloque également l'extension de la ville et la canalise vers le sud, surtout le port des hydrocarbures.

- Problème de communication interne ; il faut préciser que la ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés, la ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance.

- Le port est un lieu de cristallisation urbaine ; la ville draine les richesses du territoire à l'exportation, son action de redistribution s'étend à l'ensemble du territoire ; un réseau de transport converge vers la ville.

- La ville et son port développent un rôle industriel très important, avec le complexe des hydrocarbures, et d'autres industries, et développent également de plus en plus un pôle tertiaire conséquent, avec le domaine, le transit, les télécommunications, les services para-portuaires : paquetage, étiquetage, logistique.

- La ville et le port de Skikda participent au phénomène de métropolisation ; la ville en position de relais de la ville de Constantine sur le littoral, les deux villes ne

peuvent que constituer un axe de métropolisation future avec une création d'emploi très importante, une forte concentration de population et des fonctions de commandement.

- La ville portuaire incarne le rêve et le voyage et inspire le désir de nouveaux horizons, de nouveaux départs. Même si parfois, les lendemains déchantent. Cité marchande et d'échange, avant garde de l'empire colonial, territoire de migration et de métissage, théâtre des grandes mutations industrielles, terre de conquêtes sociales, la ville portuaire est plurielle. Un espace où la relation intime et féconde, s'est ensuite distendue, aujourd'hui, l'un et l'autre cherchent à se rapprocher, à se comprendre.

- Les deux entités cohabitent activement ; le port est devenu équipement d'une ville qui ne cesse de croître, ni tout à fait urbain, ni tout à fait marin, le port est un territoire de l'entre deux dont la singularité a nourri un imaginaire, puissant, brouillant étonnamment les rapports que cet outil économique entretient avec la réalité

- De son côté, la ville s'active à recomposer un lien visuel et paysager avec la mer et prône en cela une réconciliation avec son port. Il semblerait qu'en fait, les citoyens n'aient accès qu'à une forme de décor portuaire, tandis que le port actif reste impénétrable.

Entre imaginaire et réalité, ville et port continuent de nouer des relations complexes sous le regard immuable de l'horizon marin.

- Une attitude nouvelle, qui marque la société, elle est devenue de plus en plus hydrophile, on veut plus de bassins, d'eau, de lacs, de front de mer...etc.

Cette attirance de l'eau, nouvelle pour l'homme à l'échelle de l'humanité, fait pression sur les installations anciennes des ports pour libérer du foncier, le projet Euro Méditerranée à Marseille par exemple est emblématique. C'est la ville ou le port ; l'enjeu pour les ports sera donc de développer une capacité à s'ouvrir aux nouveaux trafics afin de conserver une fonction économique et commerciale. Le port de Gènes a de gros problèmes car il est obligé de rester au centre ville, le port de Nice ne peut pas accueillir de gros paquebots car ses eaux sont trop profondes et on ne peut y construire de digue, l'imbrication donc entre port et ville reste à inventer.

- La pluralité des milieux est la cause de multiples répercussions sur les relations entre la ville et le port, d'abord, il se pose un problème des limites géographiques, publiques et privées. Il convient donc de comprendre ce que relève de l'Etat, ou des collectivités territoriales, d'organismes parapublics et du privé.

Dans ce cadre, la définition et la compréhension du rôle de chaque groupe représentatif est une nécessité.

De l'Antiquité à nos jours, les transformations sont constantes : elles trouvent un écho non seulement dans les synergies entre ces divers acteurs mais aussi dans le travail lui-même.

CONCLUSION

« La ville portuaire est peuplée du bruit des cargos appareillant et des paquebots aux sirènes hurlantes, par des odeurs de calfatage et d'épices, par la silhouette puissante des dockers sous les filets et des marins reprenant contact avec le sol des ruelles. Il est coloré de visions paysagères, celle des grues se découpant sur le ciel, des bassins luisants, des façades de maisons alignées droit sur le port »¹.

Cette image est nourrie pour la plupart des gens, des visions d'hier et d'aujourd'hui ; des visions véhiculées par le cinéma, la photographie, le tourisme. La réalité contemporaine et plus encore les actions engagées qui visent demain, ont plus de difficultés à se frayer une place dans les subconsciouss nostalgiques.

Pourtant l'enjeu d'aujourd'hui qui conditionne si fort la culture de demain, c'est bien d'appivoiser, de réunir à l'existant, d'harmoniser les procédés et les techniques, les plus récentes, presque de toute l'humanité, entrent dans la représentation de la ville portuaire.

Le mot port représente également l'espace où sont déchargés et rechargés les navires, hors de cette définition des plus sèches, la littérature y voit une ouverture sur le voyage et le rêve. Il est l'un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif :

« Source de richesse, lieu de débauche, il est aussi le passage obligé de la pensée et de nombre de schémas qui nous gouvernent. Au delà de ces paradigmes plus ou moins réels, le port est avant tout un milieu où se croisent, vivent, se

¹ Ports et Villes métropoles en Méditerranée, in revue image de la ville du 02 mai 2004, AIX-EN-PROVENCE, p.22

transforment les hommes et les marchandises dans un cadre géographique et naturel parfois impératif »¹.

A ce titre les réalités portuaires ne sauraient être appréhendées sans leur environnement, le plus souvent urbaine.

Pour cela, il est nécessaire de définir l'identité des villes portuaires. En premier chef, l'importance du site est primordial, sa place dans le maillage régional, national, ou international joue un rôle dans son évolution compliquée par les facteurs historiques et les besoins économiques.

Humainement, le port est un pôle démographique, sa croissance et son industrialisation attirent les populations, voisines source d'exode rurale mais aussi un lieu de destination pour les populations étrangères et coloniales.

Cette affluence de partout a des conséquences sur l'urbanisme et l'établissement d'une sociologie spécifique conduisant à la cohérence d'une culture, d'une identité commune et intégrée.

¹ Idem, p.24

CHAPITRE 3 : LE POTENTIEL TOURISTIQUE

- INTRODUCTION :

Skikda, ville côtière recèle d'énormes potentialités qui pourront faire d'elle une ville potentiellement touristique. En effet, le site, le patrimoine, la curiosité, mais également l'environnement sain, la sécurité, les structures d'accueil ne donneront pas à eux seuls à une quelconque ville ou région le label de touristique. C'est toute une stratégie et une politique qui devront remodeler ces potentialités touristiques et façonner par conséquent le caractère touristique d'une ville.

Skikda, ville littorale et portuaire possède des atouts touristiques appréciables qui seront pris en compte à travers un projet global, plus pertinent, plus stratégique. Un projet de ville, qui doit s'insérer dans une politique économique nationale et élaboré dans le cadre de la diversification des revenus de notre pays, pour repenser notre avenir et avant tout l'assurer.

1. La notion de tourisme

Initialement le tourisme était rattaché aux loisirs, avec la connotation péjorative d'un voyage fait à la va-vite, et pour la santé, avec voyage au soleil pour fuir le mauvais temps. Le tourisme englobe l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants, etc....).

Il peut s'agir, par exemple d'un voyage d'affaire, d'où la notion de « *tourisme d'affaire* », ou d'un pèlerinage religieux d'où la notion de « *tourisme religieux* », ou d'aller se faire soigner, dans un autre pays que celui où l'on réside, d'où la notion de « *tourisme médicale* ».

Pratiquer le tourisme permet en outre de marquer des pauses dans son emploi du temps utilitaires imposé par la nécessité de gagner sa vie. Le touriste s'intéresse également à la culture ou à la nature des lieux qu'il visite. Cette pratique a été longtemps l'apanage de gens fortunés qui pouvaient se permettre de voyager en touristes, pour voir des constructions remarquables, des œuvres d'art ou goûter d'autres cuisines.

Le tourisme a donné naissance à une véritable industrie touristique lorsque les classes moyennes des pays occidentaux ont pu commencer à voyager. C'est l'amélioration générale du niveau de vie qui a permis aux gens de se consacrer davantage à leurs loisirs et notamment au tourisme, sans oublier les progrès considérables en matière de transports maritimes, ferroviaires mais surtout aérien.

Il est aussi à noter que de nombreux résidents des zones touristiques n'éprouvent pas le même besoin de tourisme que ces résidents dans des zones où le climat est défavorable.

Le tourisme n'est plus seulement « *le déplacement et le séjour des personnes vers un lieu autre que leur domicile pour une durée minimale de trois jours* »¹ ; c'est un ensemble plus vaste d'activités, de pratiques extrêmement variées.

1.2. Le produit touristique

Ce produit est de nature composite, car il ne se limite pas à l'offre d'un lit d'hôtel et/ ou d'un menu, selon les experts du tourisme, ces deux éléments ne sont qu'un simple support à l'offre du produit touristique.

Les motivations de l'individu ne sont pas seulement d'ordre physiologique, mais aussi d'ordres psychiques et psychologiques.

La satisfaction de toutes ces motivations ne peuvent être assurée par les seuls opérateurs du tourisme, (les hôtels et les complexes touristiques) ; d'autres composants sont à garantir par l'environnement socio- économique de ces opérations notamment :

- Les capacités des réseaux de transport arien, terrestre, ferroviaire et maritime.
- Les capacités d'hébergement complémentaires (auberges de jeunesse, colonies de vacances, terrains de camping, refuges, cabanes de montagnes.
- Les activités artisanales.

La part des achats de produits provenant de cette activité artisanale en guise de souvenirs représente une part très importante de la dépense moyenne d'un touriste, hélas en Algérie, cette activité est restée longtemps en marge du processus national de développement et accuse, malgré une récente prise de conscience, un retard difficile à combler.

- La nature, la variété et les capacités offertes en matière d'activités culturelles.

¹ Définition de l'organisation mondiale du tourisme.

- Etat de développement de la médecine et des garanties des biens et des personnes.

- Etat des formalités administratives de rentrées de touristes étrangers (visa, contrôle aux frontières, changeEtc.)

- Disponibilité et qualité des services, des institutions financières et des télécommunications.

- Niveau général des prix qu'exprime le niveau du coût de la vie dans le pays récepteur.

- Etat de la conjoncture politique interne et des traditions d'hospitalité des populations du pays d'accueil.

Tous ces éléments constituent le produit touristique au sens large et lui donne aussi un contenu varié et qui ne sont pas réunis dans notre cas d'études.

Le produit touristique dispose de certaines caractéristiques et qui déterminent sa qualité :

- Sa non- stockabilité : qui oblige l'offreur à faire déplacer le client, dire à consentir des efforts très importants en matière de marketing.

- La concentration spatiale des installations, en raison des données géographiques, climatiques et historiques. Les infrastructures touristiques sont généralement implantées dans un nombre réduit de sites.

- Concentration temporelle : le cycle saisonnier est déterminé par les conditions climatiques spécifiques à chaque région, durant la haute saison, l'inélasticité de l'offre ne permet pas de satisfaire toute la demande exprimée , par contre en basse saison, les unités de production sont soumises à des périodes d'inactivités forcées. La concentration temporelle est moins figée que celle relative à l'espace, diverses méthodes peuvent réduire l'écart entre les taux de haute saison et ceux de basse saison ; par l'étalement des congés et des vacances scolaires, par des opérations promotionnelles en période creuses et la polyvalence des infrastructures touristiques.....etc.

- traitement « *sur mesure* » de chaque client étant donné, la diversité de la clientèle touristique, le client est très sensible à la manière d'être accueilli et servi.

- Forte dépendance de la qualité du produit offert par les opérations directes du tourisme, de l'état de l'environnement socio- économique, politique et écologique, dont les variations échappent au pouvoir de planification et de contrôle de ces opérateurs.

2. Le développement touristique à Skikda

A l'image de l'Algérie, Skikda est une région où les possibilités d'avènement d'un produit touristique sont énormes, de par la diversité des ressources dont les plus significatifs sont : les plages, les sources thermales, la beauté des sites,....etc.

Mais ces différentes richesses touristiques sont constamment menacées de dégradation ou de destruction par leur utilisation à d'autres fins. Mais quand le tourisme se trouve intégré dans une stratégie de développement national, ces différentes ressources se trouvent au centre des préoccupations de protection et de valorisation des richesses nationales ; en d'autres termes, le tourisme est à la fois moyen et objectif pour une réelle prise en charge de l'environnement naturel, bâti, et culturel etc.

2.1. Protection et valorisation

La réflexion sur la problématique de développement de l'activité touristique est l'occasion de conception de moyens organisationnels et juridiques destinés à sauvegarder les potentialités touristiques dont dispose la ville et la région de Skikda.

C'est dans cet objectif qu'est née dans notre pays l'idée de ZET « zone d'expansion touristique ». Officialisée depuis 1966 par un décret qui stipule : « *peut être déclarée ZET, toute région, ou étendue du territoire national jouissant de qualités ou de particularité naturelles, culturelles, humaines ou récréatives propice au tourisme* »¹.

A la suite des différentes études menées dans ce sens 08 (huit ZET) ont été recensées dans le territoire de la wilaya dont la plus importante est celle de Larbi Ben M'hidi caractérisée par des plages fin à perte de vue sur 10 km jusqu'au mont de Fil Fla. Une zone qui peut attirer des projets d'investissement tout en palliant bien sûr aux risques de pollution, au risque industriel et à l'urbanisation illicite qui la menace.

¹ Heddar B, Rôle socio-économique du tourisme : cas de l'Algérie, Alger ENAP, 1988, p.28.

Sa protection et sa gestion sont confiées à la direction du tourisme de wilaya et à l'administration centrale du ministère du tourisme, mais aucune action concrète allant dans sa viabilisation pour la préparer pour l'implantation d'infrastructures touristiques n'a été amorcée et qui devrait consister en :

- L'ouverture de voies d'accès
- L'amenée de l'eau potable et différents réseaux d'électricité de gaz et la clôture et le gardiennage des sites

Le développement touristique permet également d'inventorier et de porter à la connaissance des populations, aux deux niveaux national et international les valeurs culturelles de la ville et de la région (folklore, gastronomie, artisanat) et d'engager des actions en vue de les développer.

Le tourisme aura également pour impact la résorption du chômage par l'intermédiaire des emplois offerts.

2.2. Offre du produit touristique

Le produit touristique est composite, ce qui met en jeu plusieurs opérations de nature juridiques et économiques différentes. Dans notre cas nous allons évoquer l'offre sous sa dimension hôtelière (capacité- lits) .D'une manière générale, c'est le déficit qui caractérise l'ensemble de l'offre nationale en matière d'hôtellerie et constitue le grand handicap pour développer un produit touristique global, ce qui expliquerait selon les experts la place de bon dernier qu'occupe notre pays sur le tableau des destinations touristiques dans le Maghreb et sur le continent.

Dans le domaine public comme dans le privé, les travailleurs du tourisme ont estimé que les responsables algériens ont tardé à réagir face aux mutations des marchés du tourisme avec surtout l'émergence des pays de l'est, aux mutations des techniques de prise en charge de ce secteur et à la réactualisation de notre législation.

A Skikda on a recensé 14 hôtels avec une capacité d'accueil faible estimée à 991 lits, dont seulement 04 sont classés selon des critères algériennes bien évidemment.

La plupart de ces structures se trouvent au centre ville ou réparties le long du littoral de Stora et de Ben M'hidi telles que mentionnées dans le tableau suivant :

Liste des établissements hôteliers dans la commue de Skikda

N°	entreprise	Type	classification	capacité	Nombre d'employé	
					permanent	contractuelles
01	Es Salem	urbain	4	300	105	10
02	Excelsiore	urbain	2	60	7	0
03	Château vert	littoral	2	40	4	3
04	Terminus	urbain	2	32	7	3
05	Orient	urbain	N.C	54	5	0
06	Skikda	urbain	N.C	22	4	0
07	Méditerranée	littoral	N.C	72	4	0
08	le Sahara	urbain	N.C	70	/	/
09	Le littoral	urbain	N.C	37	1	0
10	Saf Saf	littoral	N.C	68	8	2
11	El Mannar	littoral	N.C	24	4	2
12	Stora	littoral	N.C	48	5	2
13	Paradis	littoral	N.C	108	/	/
14	El Macir	littoral	N.C	56	5	/
	total			991	159	22

- NC / NON CLASSE

Source : Direction du tourisme - Skikda

Notons également qu'un camp de toile et un camp de vacances se trouvent au niveau de Ben M'hidi et qu'une auberge de jeunes se trouve au centre ville d'une capacité de 35 lits.

2.3. Offre touristique naturelle et culturelle

En plus des sites et images séduisantes au niveau du littoral, d'autres potentialités sont à recenser au niveau de la ville, qui nécessite néanmoins une réelle

dynamique de préservation et de mise en valeurs. Ce sont des curiosités indispensables à tout développement touristique.

Parmi ce riche patrimoine culturel et historique on peut citer :

- *Les forêts*

Elle représente 31,91% de la surface de la commune avec accès souvent facile.

- *Les 07 puits (non classés)*

Érigés par les romaines vers 221 avant notre ère alimentant les différentes zones de la ville et qui fonctionnent à ce jour pour fournir de l'eau potable à une grande partie du centre ville.

- *Les réservoirs de Stora (non classés)*

Se trouvant sur les hauteurs de Stora, dont la capacité était de 3000 m³ et qui alimente à ce jour la région de Stora.

- *La fontaine romaine (non classée)*

Fonctionnelle à ce jour, elle qui alimente les habitants d'une eau de source, elle se trouve à Sidi Ahmed et en état moyen.

- *Les remparts de la ville (non classés)*

Ils nécessitent des travaux de réhabilitation d'urgence, des dégradations dues en grande aux constructions publiques et privés dont les permis de construire délivrés n'ont fait aucune mention à la protection de cet ouvrage érigé sur l'ancienne fortification de la ville romaine. Il comporte 04 portes disparues.

- *La voûte romaine (non classée)*

Située à proximité du port de pêche de Stora, ce vestige était en réalité un nymphée consacré au culte de l'eau et comprennent un ensemble de vastes salles d'eau (citernes) creusées sous la falaise de l'horloge. Cette construction servait au stockage de l'eau, les citernes restaurées par les colons français et situées dans la partie basse de Stora furent utilisées depuis l'occupation française. Leur contenance est de 3000 m³ d'eau environ à l'époque romaine.

Malgré les mutilations qu'elle a subies et qui ont éventré une large proportion de sa voûte, elle témoigne de son antique importance par ses dimensions, 8 mètres de large sur 9 mètres de haut avec une longueur qui ne devrait pas être inférieure à 25 mètres. Les blocs de maçonnerie provenant de cette citerne existent encore sur le

contre bas indiquant qu'elle s'est effondrée ou qu'elle a été démolie lors de l'établissement du chemin de Stora au petit phare

- *Le théâtre antique* (classé)

Le théâtre de Russicade construit sur les hauteurs de l'oued et orienté selon une direction Nord- Sud est le plus grand et le plus vaste de tous ceux construits par les Romains en Afrique du nord. Ce monument occupait avant sa destruction lors de l'occupation française environ 4900 m². La scène a disparu et ne restent plus que les substructures des gradins. La largeur maximale du théâtre était de 82 m. De par ses dimensions il devrait accueillir près de 6.000 places, il est de forme semi circulaire soutenus par de gigantesques colonnes.

- *Plais Ben Guna ou Meriem Azza* (classé)

Merveille architecturale de style andalou- mauresque, splendeur des temps passés et présents, de par ses proportions imposantes, les aménagements architecturaux internes en parfaite harmonie et en totale cohésion avec l'esprit novateur qui a engendré ce chef d'œuvre. C'est un hymne au dévouement et à l'amour. En 1913, la réalisation du palais a été confiée à l'architecte attiré de la ville Charles Montaland, l'initiateur étant le maire Paul Cuttoli. Après la seconde guerre mondiale et à la mort de Cuttoli, le nouvel acquéreur prit possession des lieux. Il s'agit d'un certain Bengana, un notable fortuné de Biskra, qui a dû l'abandonner en 1955 sous la pression des propos racistes émanant des civiles et activistes habitants ce quartier résidentiel.

Entre 56 et 62, le palais servit de refuge pour de nombreuses familles abandonnant les massifs montagneux et campagnes des alentours. Au lendemain de l'indépendance, Dar Meriem fut utilisée comme centre de vacances, en juin 1981 sur requête de l'APC de Skikda le palais a été classé monument et site historique. La même année les services de la wilaya y entreprirent des travaux de réfection en vue de la transformer en villa d'hôtes.

- *Théâtre municipale* (classé)

En plein centre du vieux Skikda, sur les substructures antiques du temple de vénus, on érigea en 1854, un théâtre en bois qui fut détruit et remplacé par le théâtre actuel et ce à l'occasion de la préparation des festivités du centenaire de la colonisation

de l'Algérie. Inauguré le 12 janvier 1932, il est l'œuvre de l'architecte Charles Montaland.

Véritable chef œuvre, il est l'un des beaux théâtres du pays selon les experts, son imposante façade principale, le faste des différents éléments décoratifs et de son agencement intérieur évoquent le célèbre Scala de Milan. Le théâtre municipal est un bel exemple d'architecture éclectique avec prédominance de style baroque.

- Le musée municipal

C'est le 22 novembre 1898 que fut inauguré le musée, œuvre de l'architecte Henri Ranoux, érigé dans un îlot de verdure, de palmier et de rosiers, sur 100 mètres de long et 30 de large. Il était constitué de 03 pavillons, dont l'un de style mauresque reliés entre eux par une vaste et belle terrasse. Malheureusement, suite aux bombardements Durant la guerre 1914- 1918 qui ont détruit une partie de ce musée puis une seconde destruction en 1953, des actes de vandalisme et de vols d'une grande partie de la collection ont caractérisé la période qui s'en est suivie.

Ce n'est qu'en 1987 que l'actuel musée municipal a été inauguré dans l'enceinte du centre culturel communal Hassan Chabli. Le musée qui a bénéficié de nouvelles pièces notamment celles liées à la période coloniale, et structuré en cinq pavillons abritant des vestiges de nombreuses périodes dont préhistorique, punique, romaine, et de deux pavillons pour couvrir la période coloniale.

- Le quartier arabe El Koubia

Le quartier arabe El Koubia est un ensemble architectural de style arabo - musulman authentique, il a été édifié en 1948-1949 pour « *les indigènes* » selon les autorités de l'époque.

Son architecture rappelle de près celle des maisons andalouses durant la présence musulmane. Cet ensemble prend une forme semi- circulaire, les habitations très proches l'une de l'autre sont ouvertes par des petites dimensions et des portes de forme arcadière. L'appellation « Koubia » fait référence aux nombreuses petites coupes coiffant les habitations de ce quartier. Les maisons donnent accès à un espace assez large au milieu duquel se dresse une fontaine, cet espace fait office de ce qui est appelé « *wast et Dar* ».

- La gare ferroviaire

Inaugurée, le 28 mars 1937, la gare des chemins de fer a été édifée en remplacement de l'ancienne gare couverte de tuiles rouges ; elle s'élève sur deux étages dans une architecture évoquant une mosquée, mais de style mauresque futuriste de l'époque. Elle est considérée l'une des plus belles gares d'Algérie avec celle d'Annaba et d'Oran.

- L'hôtel de ville

Il a été conçu dans un style néo- maghrébin voire néo- andalou, avec son célèbre minaret, ses vastes vérandas, son balcon à colonnes, de la salle de fête sise au premier étage, sa galerie (au dessous), décorée de mosaïque blanc, contiguë à la salle des mariages, l'hôtel de ville est un joyau architecturale d'une rare élégance.

Les murs sont couverts, à hauteur d'hommes de mosaïque et de faïence de Nabeul représentant des scènes de chasses, ainsi que de faïence de Ouled chemla (Tunisie) illustrant des motifs floraux où dominant le bleu, l'ocre et le vert. En outre l'hôtel abrite une vingtaine de toiles de grands peintres et de nombreuses tapisseries.

- Autres sites

Enfin d'autres sites sont d'une grande importance ; telle que la grande poste, de style néo- mauresque, l'église Sainte Thérèse en dégradation et la guillotine où se construit actuellement un complexe historique.

Il existe encore des traces d'édifices romains qui ont disparu,

- Le cirque, en aval de Djebel Mouadher à la place de l'actuel cimetière chrétien d'une longueur de 70 mètres et une largeurs de 70, sa capacité étant de 6000 places.

- Skikda avait à l'époque romaine un deuxième théâtre , un fait très rare à l'époque se trouvant à l'est de Djebel Bouyala, sa capacité étant de 3000 places et qui démontre l'importance de Russicade durant cette époque.

3. Le tourisme et les activités portuaires

Le littoral est confronté à l'augmentation du trafic marin vu la présence de trois grands ports avec les effets des courants, et de la pollution marine,

Le conflit se situera davantage sur l'étalement des deux activités sur le rivage, d'une part les ports qui dans le cadre de la politique d'extension, vont empiéter sur les

eaux, sable et terrains qui appartiennent au domaine touristique ou plus exactement qui devront lui appartenir.

Un conflit entre rentabilité conjoncturelle et développement durable et qui peut affecter le développement d'un véritable tourisme littoral.

Les ports peuvent également participer à l'essor touristique de la région, en sachant par exemple que c'est à partir des ports que s'est développée l'activité touristique en Europe ces dernières années pour un chiffre d'affaire estimé à 72 milliards d'Euro en 2004 selon l'organisation européenne des ports maritimes communautaires.

Le tourisme de plaisance est l'une des activités les plus en vogue actuellement se basant sur une activité portuaire adéquate après les avoir équipés d'infrastructures d'accueil notamment les ports de pêche et les abris d'escales avec en particulier l'aménagement de ces abris tous les 30 miles sur le littoral algérien.

Plaisance donc rime avec tourisme balnéaire qui peine à voire le jour si ce n'est un tourisme de masse durant l'été exclusivement pour les Algériens de provenance des villes intérieures ou les ressortissants algériens en Europe, estimés ces dernières années à 3 millions d'estivants par an, mais qui n'apporte que peu en matière économique pour la ville puisque leurs présences dans la majorité des cas est journalière et passagère.

Skikda, ville touristique, station balnéaire c'est un objectif que tout projet de ville doit inclure pour dynamiser la région et protéger ses ressources. Il doit s'intégrer dans le cadre d'un tourisme qui respecte, préserve et met en valeur à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales de la région.

Le développement de ce tourisme dit durable doit s'inscrire dans une dynamique qui articule des modes de production et de consommation tout en offrant aux populations qui y vivent, y travaillent ou s'y forment des avantages socio-économiques équitablement repartis.

4. Le tourisme et les activités industrielles

Les rejets des eaux usées urbaines, les rejets des unités industrielles qui se font, directement dans la mer et contaminent dangereusement la côte de Skikda, les risques

industrielles, et les différents accidents qu'à connu la ville et son littoral ne font que compromettre toute activité touristique à Skikda, du moins dans le futur proche.

Pour envisager un bouleversement de tendance, il faut obligatoirement engager un processus de valorisation des sites qui s'inscrive dans une logique de développement touristique. Les moyens demeurent l'effacement des entraves à ce développement à savoir la dépollution, et l'élimination du risque industriel ou sa minimisation.

Certes des actions ont été lancées ces dernières années surtout pour la dépollution marine et atmosphérique, et que selon les responsables locaux vont définitivement éradiquer le problème. Toute fois ces risques industriels persisteront tant que la zone existe, et seul une culture de la prévention peut faire prévaloir et participer à l'émergence d'un réel avenir touristique de la ville.

CONCLUSION

Les mutations et les nouvelles législations en matière du tourisme à travers le monde avaient pour objectifs ces dernières années de rehausser la qualité du produit et de l'offre touristique, en Algérie, la tendance est toujours à la standardisation du tourisme.

Les infrastructures hôtelières, reste à Skikda et en Algérie en dessous des espérances et que la stratégie nationale du développement du tourisme parait le moyen nécessaire pour pallier à ce déficit qui a vu comme même l'enregistrement de 17 projets touristiques à Skikda pour l'année 2007.

Skikda, recèle des richesses naturelles, potentialités touristiques ,un riche patrimoine culturel digne héritage d'un long passé glorieux et riche qui invite le visiteur qu'il soit néophyte ou connaisseur a effectué un saut dans les profondeurs de l'histoire, l'environnement et le littoral de la ville.

Mais il faut le reconnaître, cette richesse ne peut faire de la ville une destination touristique des plus privilégiées même dans les années à venir, ni encore moins une station balnéaire de premier choix pouvant concurrencer ses paires en méditerranée où tout un réseau de stations et de villes touristiques s'est formé depuis l'avènement du tourisme de masse.

Pour se positionner dans ce réseau dense ; le tourisme doit être préconisé et pensé non pas comme une activité marginale, mais plutôt comme un secteur moteur d'une économie nationale et locale, un moyen de générer des revenus ainsi que la préservation et la valorisation de la biodiversité, de l'écosystème et des paysages.

CHAPITRE 4 : SKIKDA, VILLE MEDITERRANEENNE

- INTRODUCTION

« Dans son paysage physique comme dans son paysage humain, la Méditerranée carrefour, la Méditerranée hétéroclite se présente dans son souvenir comme un système ou tout se mélange et se recompose en une unité originale »¹.

La méditerranée se définit en effet comme éclatée en éléments qui tous réunis forment l'image d'une « Méditerranée », d'une idée de ce qu'est la Méditerranée.

Il ne faut pas oublier que si la mer constitue un élément commun à tous types méditerranéens, chacun a développé sa propre culture, son propre mode de développement ; ce qui se marque dans le paysage vécu ou perçu.

Si le concept de ville portuaire est établi peut on parler spécifiquement de « ville-port méditerranéenne », autrement dit y a-t-il une identité des villes portuaires méditerranéennes ? Et si elle existe, comment la ville de Skikda s'intègre-t elle dans le réseau des villes méditerranéennes, et dégage-t elle vraiment ces critères identitaires, aux quels les chercheurs de géographie et de paysage tentent de cerner.

Skikda est une ville méditerranéenne sans aucun doute, nous allons dans ce chapitre, juste situer la ville de Skikda, dans son contexte naturel, c'est-à-dire la méditerranée.

1. La mer des villes

Chaque ville, dans sa propre mesure, vit de ses mémoires, Les villes méditerranéennes, sans doute, plus que les autres. Dans ces villes le passé fait toujours concurrence au présent, le futur se propose comme une image du passé plutôt que du présent

Le discours sur la ville méditerranéenne se développe essentiellement en termes d'histoires et de géographie, d'architecture ou d'urbanisme, de flux maritimes et de villes portuaires.

¹Braudel F, *la Méditerranée, l'espace et l'histoire*, 1977, p.48

L'idée d'une méditerranéen constituée par des routes multiples, maritimes et terrestres, suppose des escales différentes : points de départs et d'arrivée, abords et ports « *un réseau de villes qui se tiennent par la main* »¹ comme le souligne l'historien Braudel.

Ce sont des lieux qui changent continuellement, tout en gardant leurs traits les plus reconnaissables, les transformations font naître des nostalgies.

Quelques spécialistes affirment que dans la région méditerranéenne les villes ne naissent pas comme ailleurs - en tant qu'évolution d'un village- bien au contraire, ce sont elles qui donnent origine à des villages tout autre et qui déterminent la fonction de ces villages, les villes de la méditerranée naissent villes et non pas des villages qui évoluent.

1.2. Villes côtières et villes portuaires

Il faut distinguer les villes côtières d'une manière générale et les véritables villes portuaires. Dans les premières, les ports ont été souvent bâtis par nécessité, alors que dans les villes portuaires ; ils sont apparus de façon tout à fait naturelle. Les uns restent presque toujours des jetées pour l'embarquement et le débarquement ou l'ancrage, les autres deviennent des espaces particuliers, parfois des mondes.

Les villes portuaires méditerranéennes ont eu leur évolution ; perdant ou retrouvant unité ou cohérence dans le présent ou dans le passé, leur splendeur et de façon également évidente, leurs éclipses en portent les cicatrices.

Certaines villes, surtout sur la rive sud, ne sont pas nées par suite d'une maturation du rapport production/ démographie mais en raison d'une situation conjoncturelle presque aléatoire, inattendue, c'est le cas même de la ville de Skikda.

2. Le modèle de la ville portuaire méditerranéenne

La méditerranée, c'est le monde de la ville : jusqu'au 16^{ème} siècle, elle était la région la plus urbanisée du monde, plus de 2 méditerranéens sur 3 vivent aujourd'hui dans des villes dont 24 dépassent 1 millions d'habitants.

¹Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, p.52

L'idée d'une civilisation urbaine méditerranéenne pose problème sur deux points qui sont fortement liés :

- Existe-il une identité urbaine si cohérente qu'on puisse parler d'un « modèle » de la ville portuaire méditerranéenne ? Ce qui apparaît d'abord c'est la grande diversité : « *Une diversité telle qu'il serait assez vain de proposer un modèle méditerranéen de la ville* »¹, nous enseigne Bethmont

- La dimension mythique de cette identité urbaine commune : dans quelle mesure le mythe entretient-il l'idée du modèle de la ville méditerranéenne et quel est son continu ? Peut-on apposer simplement le mythe d'une civilisation urbaine comme à la réalité d'une diversité urbaine forcément irréductible.

A côté du caractère historique fondateur, il y a aussi tout un imaginaire de la vie urbaine méditerranéenne, il est le produit de perceptions qui se trouvent parfois confirmées et qui peuvent être un enjeu touristique :

2.1. Brassage et coexistence urbaine

la ville méditerranéenne a une tradition de brassage culturel, plusieurs civilisations ont contribué d'une manière ou d'une autre à son édification, des minorités culturelles ont également apporté leurs contributions à l'effort d'une majorité pour la ville, Skikda, est l'illustration même de ce brassage à la fois culturel et social, à côté des Français ; Italiens, Maltais, Espagnols, et Arabes, mais aussi, Catholiques, Juifs, Protestants et Musulmans ont bâti ensemble la ville et y ont cohabité durant des siècles. Le cours de l'histoire a mis fin à cette coexistence, ses traces sur le bâti existent encore.

2.2. Une sociabilité inscrite dans les espaces de la ville

Il y a une véritable transition de l'espace privé à l'espace public qui n'apparaît que dans les villes méditerranéennes :

¹ Le paysage élément d'unité ou expression de la diversité méditerranéenne ? In Revue La méditerranée, collectif, Editions du Temps, 2001, p.2

- Les cours intérieures (*élément traditionnel de la maison urbaine en méditerranée*) sont accessibles, mais ont bien souvent un statut semi-privé

- Dans les médinas, ou les vieilles villes (*quartier Napolitain, ou la cité El Kobia pour Skikda*) comme d'ailleurs dans d'autres villes méditerranéennes, on ne vit pas à l'intérieur, mais dans la rue, où on sort les fers à repasser, parfois les fourneaux et même l'étalage de marchandises par des temps chauds, on y installe des bancs et chaises c'est une véritable privatisation de l'espace public.

- La sociabilité urbaine méditerranéenne est une sociabilité d'extérieure, il y a peu de parcs dans les villes méditerranéens, mais des fontaines, parfois aussi dans la cour, certaines places sont ombragées, les cours, les voies en voûtes ou les galeries convoitées ont une fonction de rafraîchissement.

2.3. Des ports qui regardent vers la mer

Les ports sont souvent en déphasage par rapport à la ville, les ports évoluent plus rapidement que la ville pour qu'ils puissent s'intégrer avec les nouvelles techniques et les exigences de l'économie et du trafic portuaire, le port doit rester sans cesse adapté à sa fonction, sinon il meurt.

Lors de la guerre de Péloponnèse, qui opposa au V^e siècle avant notre ère Sparte et Athènes, Périclès fit le choix de la thalassocratie en créant la ligne de Délos (1^{er} empire maritime), en construisant une flotte et abandonnant le territoire (Céra) aux incursions spartiates. Ce dernier (arrière pays) ne fut donc pas mis en valeur, Athènes se tourne complètement vers la mer dont elle dépend pour sa survie. Une tradition qui allait se généraliser avec la notion de comptoir, puisque ce dernier ne regarde pas vers son arrière-pays mais vers sa métropole, les colons laissant le territoire aux indigènes. Le comptoir est conçu comme devant drainer les richesses et de les transférer vers la métropole, c'est ainsi que les carthaginois abandonnent également l'arrière pays aux Numides, Vénitiens, génois, et Turcs ne poussent pas leurs incursions dans l'arrière pays, le comptoir est conçu comme une enclave de la métropole dans un territoire étranger et ne s'intéresse donc pas à l'arrière pays.

Ainsi se créent les premières éléments d'une identité méditerranéenne : antériorité de la fonction portuaire, cosmopolitisme, identité ville port, la ville portuaire formant un tout indépendant de son territoire.

Cet aspect s'applique parfaitement à la ville de Skikda, depuis sa naissance, jusqu'à l'indépendance, ou les liaisons avec la métropole, phénicienne, romaine puis française ont été brutalement interrompue, perdue, la ville se tournait vers son arrière pays pour sa survie, parce que sans le Constantinois ; Skikda aurait disparu comme à l'époque turc, et surtout arabe qui n'étaient pas des civilisations maritimes.

2.4. Des problèmes urbains typiquement méditerranéens

La douceur de vivre du mode de vie urbain contraste avec les problèmes qu'on y observe de manière récurrente dans le temps et dans l'espace et qui nourrissent une autre image de la ville méditerranéenne :

2.4.1. Une ville parasite :

Les villes méditerranéennes, n'ont pas connu de révolution industrielle comme dans le Nord ; la bourgeoisie n'est pas devenue commerçante et industrielle, elle est restée foncière, vivant de la rente pesant lourdement sur les campagnes et sur leurs développements.

2.4.2. La ville macrocéphale :

Le réseau urbain des villes méditerranéennes est souvent mal hiérarchisé (à rare exception) et malgré des dissociations fonctionnelles (Rome/ Milan, Madrid/ Barcelone, Rabat/ Casablanca) qui ne forment qu'une seule conurbation, il y a des cas nets de macrocéphalie Alger, Tunis, Damas

2.4.3. La ville en désordre :

Le désordre urbanistique est aussi une image type des difficultés urbaines, ce désordre est de deux types :

- Désordre hérité :

Souvent du bâti ancien surtout au regard des conditions de l'urbanisme moderne (le caractère sinueux du réseau viaire), la largeur des voies dans les centres traditionnels qu'on retrouve dans le centre de Skikda.

- *Désordre créée* :

Crée souvent par la croissance de la ville, qui est mal contrôlée et prend souvent la forme d'un urbanisme illégal au nord comme au sud ou l'émergence d'un bâti illégal dans les villes ; à Casablanca le 1/3 de la population vit dans des zones non constructibles, à Skikda plus 5000 gourbis sont répartis a travers la ville, sans parler des constructions en totale contradiction avec les règles d'urbanisme. On retrouve les baraquements précaires dans les villes du sud, mais aussi dans les banlieues de Madrid et de Rome et dans une partie du centre taudifiè de Lisbonne.

La densification par verticalisation du bâti est une autre forme de ce désordre typique; paysages, caractéristiques d'immeuble construit à la va vite (ex : les maisons au Caire, ou à Skikda avec des « *squelettes* » de ciment pour la structure complété par des murs en briques hétéroclites, ou qui attendent encore leur promoteurs, les fers à l'air depuis des années

Reflet d'un état en retrait, ce désordre urbanistique est une solution urbaine à la forte émigration des campagnes méditerranéennes (anciennes ou actuelles), et reflète l'absence généralisée de politique de logement.

2.4.4. *La ville informelle* :

Le rôle important des pratiques informelles contribue à l'image type de la ville méditerranéenne. Les petits entrepreneurs ne sont inscrit sur aucun registre, et/ou ne paient pas de taxes et recourent à une main d'œuvre par les réseaux de connaissance, non inscrite, les conditions de travail, sont difficiles.

2.4.5. *Civilisations urbaines différentes* :

les critères cités ci-dessus de ce modèle s'arrêtent là, parce que l'image d'une civilisation méditerranéenne connue, qui se traduirait par un modèle de ville présent dans tout le bassin méditerranéen n'existe pas, celui-ci est en réalité divisé en aires culturelles différentes : aire latine, aire gréco- byzantine, aire arabo musulmane etc. Dominée chacun par un type de villes spécifiques.

En outre les villes possèdent parfois des éléments empruntés à des univers culturels distincts, sans que cela soit pour autant l'idée d'un modèle unique encore

2.4.6. Des problèmes urbains difficilement comparables

Les problèmes urbains similaires semblent caractériser spécifiquement les villes méditerranéennes ; criminalité, désordre en tous genres, saleté etc., pourtant leur ampleur et leur gravité sont bien différentes de la rive nord à la rive sud, malgré les regards condescendants ou xénophobes, portés par une majorité de touristes ou de population septentrionale assimilant les villes méditerranéennes de l'Europe à celle de la rive sud de la méditerranée et au tiers monde. Ces niveaux différents de désordres urbains s'expliquent par des niveaux de développement différents, ce qui n'est pas une spécificité méditerranéenne.

La différence de gravité des problèmes urbains distingue les rives sud et nord mais aussi les pays et les régions à l'intérieur de celle-ci. Les villes de l'Italie du nord ne connaissent pas les phénomènes des « *bargates* » romaines et les taudis des « *villes rurales* » de l'agglomération napolitaine par exemple.

« La gravité est plus ou moins relative en ce qui concerne également le transport, la disponibilité d'eau, mais surtout la qualité médiocre, le sous-équipement des logements et la pauvreté des habitants sont le lot des villes de la rive sud parce que leur création de richesse n'est pas suffisante pour loger et équiper correctement et rapidement les habitants dans un contexte de transition démographique et d'urbanisation qui ne concerne plus la rive nord »¹.

En effet les villes du sud se cherchent encore ; des lois qui changent, instabilité politique, et déficience économique alors, que celle du nord ont atteint dans la plupart des cas la vitesse de croisière pour rester dans le maritime, et se sont forgées un modèle, auquel les villes sud y aspirent.

2.4.7. Des profils fonctionnels divers :

Contrairement à une idée reçue les villes méditerranéennes ne sont pas toutes caractérisées par une mono- activité non productive, tourisme, services publics ou

¹ Le paysage élément d'unité ou expression de la diversité méditerranéenne ? In Revue La méditerranée, collectif, Editions du Temps, 2001, p.7

productions limitées à la demande urbaine interne, elles sont aussi des villes industrielles.

Ces vocations industrielles correspondent à des niveaux de développement différents tout comme les services, les villes méditerranéennes accueillent plus ou moins d'activités tertiaires de haut niveau en fonction du niveau de développement de leur pays, avec un manque particulier de services supérieurs dans les villes de la rive sud, le secteur informel est réciproquement plus développé au sud qu'au Nord.

2.4.8. Les échanges Sud- Nord :

Les villes portuaires jouent un rôle majeur comme pont d'exportation et d'importation des flux de matières premières qui traversent l'espace méditerranéen.

Le trafic entre villes méditerranéennes est dominé par les flux d'hydrocarbures. Ils proviennent des pays exportateurs d'Afrique du nord ou du moyen orient et approvisionnent l'Europe occidentale et l'Amérique via le détroit de Gibraltar. Ces flux fixent des équipements différents dans les villes portuaires, le pétrole entraîne le développement de complexe pétrochimique en particulier des centres de raffinage, les pays méditerranéens accueillent environ un dixième de la capacité mondiale de raffinage. Cette capacité est concentrée dans les villes portuaires du Nord Est.

Le gaz est liquéfié avant d'être transporté sur les méthaniers, les villes portuaires exportatrices de la rive Sud fixent donc des usines de liquéfaction près des terminaux méthaniers, c'est le cas de Skikda Arzew en Algérie et à Marca El Berga en Libye tandis que les villes portuaires de la rive nord accueillent des complexes de regazéification, à Barcelone, Carthagène Huelva, la Spéria et Fos.

Ces implantations entraînent la concentration de l'industrialisation dans les villes portuaires.

3- Le modèle de la ville méditerranéenne entre mythe et réalité

Il apparaît que dès qu'on parle d'un « modèle » de la ville méditerranéenne, deux mythes font éruption et qui se formulent sur le mode du paradoxe :

3.1. Un mythe positif : la méditerranée est le foyer historique du modèle occidental de la ville et où les villes apparaissent comme un espace d'échange et de coexistence entre les cultures au sein d'un héritage commun qui trouverait jusqu'à ce

jour des résonances dans un certain art de vivre : à la fois un modèle de civilisation et de sociabilité.

3.2. Un mythe négatif : qui se manifeste à travers : la décadence historique (*les ruines antiques*) et plus récente (*les palais disproportionnés*), Une domination sclérosante sur la campagne, une société urbaine inégale et violente, et une modernisation urbaine tardive, brutale et inachevée, aux effets urbanistiques et sociaux jugés monstrueux.

En tant que tel, ces discours très hétérogènes (historiques, touristiques, identitaires relèvent du mythe, ils sont largement le produit de l'histoire.

Le model méditerranéen est multiple, en d'autres termes, il n'existe pas un seul modèle mais plusieurs et ce par :

- *Une distinction* entre villes du nord et villes du sud privilégiant essentiellement les aspects économiques, pas un modèle méditerranéen, mais un au nord et un au sud qui n'ont rien de « modèles », en eux-mêmes et qui entretiennent un rapport pervers de domination.

- *Une Tripartition* distinguant des villes de l'arc latin au sud de l'Europe, des villes du Maghreb entre arabité et modernité, et des villes du levant, villes carrefours, villes conflit (*avec valorisation plus ou moins grande de la fonction de carrefour*).

La réflexion sur les villes méditerranéennes rejoint celle des problématiques existantes dans d'autres espaces ainsi « *l'avenir des villes sera sans nul doute celui qui saura conjuguer patrimoine, mémoire, culture et identité avec modernité* »¹, cette affirmation prend un relief tout spécifique dans le cadre des villes méditerranéennes, du fait de la densité historique et mythique de cet espace

Ces villes ne sont ni de simples villes du « Nord » ni de simples « villes du tiers-monde », la conscience d'avoir un héritage (arabe, latin, national ou cosmopolite...) progresse en méditerranéen.

Les villes méditerranéennes jouent avec le mythe de leur ville, l'intègrent, cherchent à le construire souvent pour la construction de l'identité urbaine. Elles imitent

¹ Le paysage élément d'unité ou expression de la diversité méditerranéenne ? In Revue La méditerranée, collectif, Editions du Temps, 2001, p.12

des modèles urbanistiques ou des modes de comportement face à la ville (comme la ville nordiste) et en deviennent un à leur tour, surtout en ce qui concerne la résolution de la dialectique tradition/ modernité.

Une autre spécificité méditerranéenne ; les villes semblent toujours en avance ou en retard sur le mythe. Courir pour rattraper son histoire ou courir pour rattraper le train de la modernité ; c'est toujours courir : vers une identité spatiale du décalage temporel induré, à l'exemple de la ville de Skikda ; ville en plein essor depuis la présence française, connaît une croissance anarchique quoi qu'une volonté d'organiser sa croissance vers des espaces adéquats et sans vocation agricole existe à travers sa politique urbaine, surtout depuis les années 70, mais les équipements, la viabilisation ne sont toujours pas réalisés. Un handicap qui semble insurmontable, tant que régler par partie et fraction semble dans ce cas ne jamais régler aucun problème.

Courir pour régler le problème du logement doit s'accompagner, par une course pour rattraper les retards en équipements qui nécessitent une autre course pour régler les problèmes économiques, trop de courses à la fois qui n'auront pour effet que d'essouffler tous les acteurs et les résultats ne seront points ceux escomptés au départ.

CONCLUSION :

Les villes portuaires méditerranéennes représentent un facteur d'unité en tant que lieux privilégiés des échanges commerciaux et humains entre les rivages méditerranéens. Elles sont les lieux brassage culturel et d'un cosmopolitisme contribuant à l'unité du pourtour méditerranéen.

Traditionnellement, elles abritaient des communautés marchandes cosmopolites, présence de Juifs et de Chrétiens dans les villes portuaires de la rive sud, mais le contraste est important, surtout les disparités de développement économique entre les rives Européennes et les rives africaines et orientales du bassin.

Les villes portuaires contribuent à différencier l'espace méditerranéen tout autant qu'elles brassent ses populations, elles jouent donc un rôle de charnière essentielle dans les flux de l'espace méditerranéen.

Mais le modèle de villes portuaires méditerranéen est encore en gestation, il n'existe pas en tant que modèle unique, qu'on peut définir suivant des critères omniprésents et identifiables d'une ville à une autre.

Certes la méditerranée fut le berceau des grandes civilisations, mais les relations étaient toujours tendues entre dominants et dominés. L'histoire de la méditerranée est jalonnée par des guerres de colonisation, d'invasion et de libéralisation. La domination a été de courte durée pour la rive sud, mais elle a été toujours nordique, la Grèce, Rome, Italie, France, Espagne, ont été des pays et des civilisations conquérantes.

Face à ces nouveaux et anciens territoires, ils ont imprégné de leurs caractères, les établissements existants, un cachet occidental donc pour des villes orientales, ou ils ont créé des cités totalement Européennes

Dans le premier cas, effacer l'identité fut cause perdue, la ville dominée a résisté tant mal que bien mais elle arrivait à préserver l'essentiel de son âme, surtout dans les protectorats.

Pour les nouvelles cités, le colonialisme les a conçues comme des villes européennes, dont seul le noyau ou le centre historique est actif à ce jour constituant également la partie la plus convoitée de ces villes.

De l'autre côté de la méditerranée l'influence des émigrants Sud sur la ville est minime puisque, ne représentant qu'une faible minorité sans réel influence sur les décisions relatives à l'action urbaine.

La ville portuaire méditerranéenne est dans une large mesure dominée par l'exemple des villes européennes, sans qu'il y ait vraiment l'émergence d'un modèle méditerranéen, sachant pertinemment que les décisions urbaines font souvent l'objet d'une loi centralisée, prises à Paris à Rome, ou à Madrid et jamais à Marseille, Naples, ou Barcelone, villes du pourtour méditerranéen.

Malgré les disparités à la fois économiques, politiques, culturelles, le mythe est entretenu par les villes méditerranéennes. Face à une ouverture des marchés, au nouveau brassage des cultures, conséquences, d'une mondialisation en pleine essor, un processus euro- méditerranéen déclenché à Barcelone, les échanges de flux surtout en matière d'hydrocarbures et la préservation de l'environnement très affectés dans la bassin les villes portuaires méditerranéennes devront s'engager dans une vision à long terme pour faire de ce mythe une réalité tangible.

CHAPITRE 5 : SKIKDA, VILLE À HAUT RISQUE

INTRODUCTION

La loi du 04-20 du 25 décembre 2004, à décrétée Skikda zone à haut risque, une loi qui été interprétée comme un mea culpa assez tardif d'un système qui à privilégié la productivité au déterminent de la sécurité.

En effet la relation entre la ville de Skikda et sa plate forme pétrochimique et pour des raisons d'exiguïté à été passionnelle voire conflictuelle. Les incidents et les catastrophes répétitifs qui ont eu lieu au niveau de la zone pétrochimique sont venus conforter les habitants dans leur hantise et leur faciliter l'indexation de Sonatrach. Cette dernière semble être consciente des souhaits des habitants de Skikda qui demandent que de nouvelles dispositions de sécurité soient imposées non pas seulement en libérant les périmètres limitrophes du pôle hydrocarbures mais en enclenchant tout un processus de normalisation qui toucheraient également les installations.

Alors devant l'état de ce danger qui côtoie la ville et surtout son littoral, peut-on réellement envisager si rien n'est fait d'imaginer une valorisation de la façade maritime, ou encore développer le potentiel touristique de la ville.

En déclarant que « *Ces accidents majeurs viennent nous rappeler s'il en était besoin, que l'industrie pétrolière et gazière constitue une activité à haut risque et que le risque zéro n'existe pas. En conséquence, la sécurité d'exploitation de nos installations s'est imposée comme un enjeu important et prioritaire dans toutes nos démarches, d'où l'importance du suivi rigoureux des procédures de gestion et de l'observation stricte des mesures de sécurité industrielle pour assurer non seulement la fiabilité des installations elles-mêmes mais pour protéger aussi nos sources humaines* »¹.

L'Etat, à travers son ministre de l'énergie, reconnaît l'existence de ces risques majeurs et leurs impacts sur la sécurité des citoyens.

¹ Discours d'ouverture de la journée d'études sur la prévention des risques majeures tenue à Skikda le 19 janvier 2005

1- LE RISQUE INDUSTRIEL

Le risque désigne « *un danger bien identifié, associé à l'occurrence d'un événement ou d'une série d'événements, parfaitement descriptibles, dont on ne sait pas s'ils se produiront mais dont on sait qu'ils sont susceptibles de se produire* »¹

Il est aisé de comprendre pourquoi la notion de risque, ainsi définie, « *ne permet pas de décrire les situations d'incertitude et de rendre compte des modalités de la prise de décision dans de tels contextes* »².

« *On sait ce qu'on ne sait pas mais c'est tout ce que l'on sait. Il n'y a pas de meilleure définition de l'incertitude* »³, savoir anticiper, traquer les débordements potentiels, mettre en place un système de surveillance et de collecte, systématique de données pour déclencher les alertes dès que les événements bizarres se produisent : « *La liste des mesures à prendre est longue qui suggère que l'ignorance n'est pas une fatalité et que raisonner en terme d'incertitude, c'est déjà se donner les moyens d'en prendre les mesures* »⁴. L'évaluation des risques est le facteur déterminant de toute prise de décision, elle est bien souvent intuitive dans nos actions de tous les jours, mais gagne à être formalisée dans le cadre d'un projet industriel qui comporte des dimensions politiques, financières, techniques et sociales.

A l'origine, la gestion du risque est apparue dans le secteur industriel bien sûr : transport maritime, exploitation minières, industrie nucléaire, industrie pétrolière et chimique, le risque existe aussi dans les secteurs de la santé, médecine et pharmacie

1.2. Le risque industriel majeur

« *Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel mettant en jeu des produits et /ou des procédés dangereux, et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, la population, les biens et l'environnement* »⁵.

Le terme de site industriel regroupe deux grandes catégories d'activité qu'on retrouve dans le pôle industriel de Skikda, à savoir :

¹<http://www.Santé.Gouv.FR>

² Idem

³ Idem

⁴ Idem

⁵ <http://fr.wikipedia.org>

- **Les industries chimiques** : qui produisent ou qui utilisent des produits chimiques en grande quantité fabrication des produits de base la plasturgie (ENIP, CP1K, POLYMED... », Ou encore pharmaceutique etc.

- **Les industries pétrolières ou (pétrochimiques)** : qui produisent, transforment ou stockent l'ensemble des dérivés du pétrole et du gaz : fabrication des essences, CPL, Stockage et distribution à l'exemple des raffineries, GNL, Condensât d'hélium,.....etc.).

1.2.1. Les causes et effets des accidents

Les causes des accidents industriels sont variables selon le type d'industrie, les produits utilisés et d'autres paramètres.

D'une manière générale, trois grandes causes peuvent être à l'origine de ce type d'accident :

- *Des causes internes à l'établissement* : défaillances techniques, erreur humaine, défaut de conception ou d'exploitation etc.)

- *Des causes externes à l'établissement* : notamment les phénomènes naturels (foudre, inondation, séisme etc. ...).

- La malveillance : (attentat, dégradation volontaire d'un outil de production etc.).

Pour pallier à ces différentes causes, les établissements les plus dangereux (classés « Seveso seuil haut) doivent impérativement mettre en œuvre différentes mesures techniques et organisationnelles que l'autorité de contrôle vérifie périodiquement

En cas d'accident industriel majeur, différents effets peuvent menacer les populations. Ces effets vont dépendre essentiellement de la nature des produits utilisés et de leur mode d'utilisation (ou de Stockage). Il s'agit :

- *Des effets de surpression* :

Ils résultent d'une onde de pression (déflagration, ou détonation en fonction de la vitesse de propagation, de l'onde de pression), provoquée par une explosion, celle-ci peut être issue d'un explosif, d'une réaction chimique violente, d'une combustion violente (combustion d'un gaz ou d'un nuage de poussières), d'une décompression

brutale d'un gaz sous pression (éclatement d'une bouteille d'air comprimé par exp.). Les effets de surpression peuvent provoquer des lésions aux tympans, aux poumons, la projection de personnes à terre ou contre un obstacle, l'effondrement des structures sur les personnes, des blessures indirectes, etc. l'effet de projection (impact de projectif) est une conséquence directe de l'effet de la surpression.

- Des effets thermiques :

Ils sont liés à la combustion plus ou moins rapide d'une substance inflammable ou combustible. Ils provoquent des brûlures internes ou externes, et partielles ou totales des personnes exposées.

- Des effets toxiques :

Ils résultent de l'inhalation, de l'ingestion et/ou de la pénétration par voie cutanée d'une substance dangereuse toxique (chlore, ammoniac, phosgène .etc.) et ce à la suite d'une fuite sur une installation ou d'un dégagement d'une substance toxique issue d'une décomposition chimique lors d'un incendie ou d'une réaction chimique.

L'inhalation constitue généralement le risque toxique le plus important pour les populations exposées. Contrairement à l'ingestion ou à la pénétration cutanée qui concernent les personnes les plus directement exposées, à savoir les salariés de l'installation. Les effets découlant de cette inhalation peuvent être par exemple, une détresse respiration, un œdème de poumons, une atteinte au système nerveux central, etc.)

Selon la nature d'un accident, il est possible d'observer une combinaison de ces effets (en particulier les effets thermiques et mécaniques qui sont souvent associés).

1.2.2. Les enjeux

- Les enjeux humains :

Il s'agit des personnes physiques directement ou indirectement exposées aux conséquences de l'accident. Elles peuvent se trouver dans un lieu public, chez elles, sur la plage, ou sur une terrasse sur mer, sur leur lieu de travail ...etc. le risque peut aller de la blessure légère aux décès, le type d'accident influe sur le type des blessures.

- *Les enjeux économiques :*

Un accident industriel majeur peut altérer l'outil économique d'une zone. Les entreprises, les routes ou les voies de chemin de fer voisines du lieu de l'accident, peuvent être détruites ou gravement endommagés. Dans ce cas, les conséquences économiques peuvent être désastreuses.

- *Les enjeux environnementaux :*

Un accident industriel majeur peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction de la faune et de la flore, mais les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire

(Pollution d'une nappe phréatique par exemple).

1.2.3. Les grands accidents industriels

Notre objectif est de citer¹ les plus célèbres surtout dans le domaine pétrochimique pour pouvoir juger de la fréquence du risque et que personne n'est à l'abri :

- Ainsi dans le secteur du raffinage, on compte pas moins de 61 accidents majeurs depuis 1966.

- Dans le secteur chimique, 142 accidents majeurs ont été recensés à travers le monde.

- 25 accidents majeurs dans le secteur de liquéfaction du gaz

- 118 accidents dans le secteur du plastique.

- 95 accidents dans le secteur de dépôt pétroliers.

Alors lorsque l'on s'aperçoit que toutes ces activités se trouvent au niveau du pôle industriel de Skikda, on peut imaginer le pire à tout moment, si des mesures de sécurité et de prévention ne sont pas amorcées et appliquées rapidement. Les chiffres que nous venons de citer sont énormes et les effets sont ravageurs, mais certains accidents ont été plus marquants par leur ampleur, leurs violences et leurs conséquences :

¹ Source : le bureau d'analyse des risques et des pollutions industrielles (BARPI) France.

LES ACCIDENTS INDUSTRIELS

Date	Localisation	Type d'accident	Victime et dégâts
1966	Feyzen-France	Incendie d'une industrie pétrochimique.	18 morts.
1974	Flixborough - Grande Bretagne	Explosion sur un site industriel.	28 morts.
1976	Seveso - Italie	Fuite de dioxine d'une usine chimique.	37.000 personnes touchées.
1984	Bhopal- Inde	Fuit d'un gaz toxique.	2500 morts et 250.000 blesses.
1984	Mexico -Mexique	Explosion d'une citerne de gaz de pétrole liquéfié.	500 morts et 7000 blesses.
2001	Toulouse- France	Explosion d'un site industriel	30 morts 2000 blesses.

Sources : <http://www.aria.ecologie.gouv.FR>

2. Le pôle industriel de Skikda

2.1. Les origines

Tout a commencé par la découverte du pétrole au fin fond du Sahara algérien, les autorités françaises exploitent alors cette aubaine pour transporter la richesse inespérée de dernière minute vers la métropole, et comme le port de Skikda, s'y prêtait déjà et avait la faculté de relier l'Est et son arrière pays à la France, le choix de transiter par le port de Philippeville semblait d'une évidence frappante.

Au départ le pétrole arrivait de Hassi Massoud par voie ferrée, mais les quantités prometteuses du gisement et les besoins grandissants de la France Métropolitaine,

poussaient cette dernière à la construction du premier pipeline pour acheminer le pétrole vers Skikda.

Au 1^{er} août 1957 l'équipement pétrolier du port destiné originellement à l'importation de produits raffinés se composait d'un poste pétrolier à l'avant port relié par un pipe 8 pouces à des réservoirs d'une capacité totale de 15000m³ situés en zone industrielle (la petite zone). Les installations existantes étaient utilisées à plein pour les produits raffinés. Tout l'équipement du port pour relier la station de dépotage au port pour la sortie du pétrole brut restait à faire.

Le problème posé était de pouvoir transporter le brut arrivant par voie ferrée à la cadence de 1200 t/j, dans des navires pétroliers de 12.000 t de port venant à la cadence de un tous les dix jours pour des navires à charger en quinze heures. Ce problème a été en premier lieu résolu par la construction de deux ensembles de capacités :

- A la zone industrielle (actuellement la petite zone) : cinq réservoirs d'une capacité totale de 15.000m³ reliés par un pipe à la station de dépotage.
- Les réservoirs de la zone industrielle sont reliés au port par un pipe d'un diamètre 12 qui conduit le pétrole dans des réserves de capacité de 2000 m³.

Des possibilités prometteuses offertes au port de Skikda, en tant que port pétrolier avec des installations pouvant être utilisées pour les produits raffinés légers (*essence, gasoil*) ou lourd (*fuel, produits noirs*) pour lesquels le Constantinois et le sud offraient un marché en pleine expansion.

Skikda qui était déjà le port du Constantinois, devenait aussi celui du Sahara oriental. Cette vocation que lui confère la géographie était matérialisée par l'axe routier et ferroviaire Philippeville- Constantine- Batna- Biskra- Touggourt permettant l'évacuation des produits miniers ou pétroliers ainsi que l'alimentation des chantiers correspondants.

Les pistes avaient fait place à la route vers Ourgla jusqu'à Hassi- Messaoud.

Le trafic du port qui était de 288.000,00 tonnes en 1953 était passé à 537.000,00 tonnes en 1957, il convenait donc d'envisager l'extension immédiate du port en harmonie avec le projet de grande extension qui était alors à l'étude.

Ce dernier projet devait transformer le golf de Stora en un vaste bassin pouvant accueillir les navires à caractéristique ultra modernes. La suite qu'on a déjà- abordé en matière d'évolution des ports de Skikda allait confirmer les nouvelles perspectives qui s'ouvraient alors à l'Algérie indépendante.

Puis vint Boumediene, les accords du 29 juillet 1965 avaient permis à l'Algérie de cesser d'être un simple percepteur d'impôts, de remettre en cause le système de concessions et de se lancer dans l'aventure industrielle en prenant directement en main, sur le terrain les opérations d'exploration et de production.

Les buts assignés à la Sonatrach en tant qu'outils de l'Etat dans le domaine des hydrocarbures, étaient d'assurer la présence effective de la société à tous les stades de l'industrie pétrolière.

C'est à partir de cette date qu'on verra la création des deux énormes pôles industriels à Arzew et à Skikda.

2.1. Les composantes du pôle industriel

Situé à 2 km de la ville de Skikda, séparé par le Mont Mouadher, mais seulement de 200 mètres des habitants de H- Hamoudi, de Messouna et autres localités le long d'une voie qui les séparent de la zone et qui mène vers Larbi Ben Mhidi.

La zone s'étend sur 1270 hectares, dont 388 hectares sont réservés au développement de projets futurs, elle emploie 12.000 travailleurs de diverses spécialités dont 8100 personnes relèvent de la Sonatrach, les unités que comprend la zone sont :

- Usine GNL : GL1K.
- Centre GPL.
- Complexe matières plastiques CP1K.
- Gaz industriels GI.
- Raffinerie RA1K.
- Terminaux oléoduc et gazoduc.
- Unité de distribution NAFTAL.
- Entreprise de gestion de la zone EGZIK.
- Entreprise de maintenance SOMIK.
- Entreprise d'industrie pétrolière ENIP.
- Entreprise de production du polyéthylène Polymed.

Enfin d'autres projets sont en cours tels que la Raffinerie, le Condensât, la Centrale électrique , l'usine d'hélium, l'usine de dessalement d'eau de mer, ainsi que d'autres installations nouvelles qui vont occuper les 400 hectares réservés à cette fin, ainsi que la rénovation d'unités anciennes.

C'est dire que la majorité des industries pétrochimiques sont regroupées au sein de cette zone industrielle confortant, certes, la ville dans sa vocation industrielle, mais qui ne font que nuire davantage à un environnement déjà assez détérioré.

2.2. Les accidents majeurs enregistrés au pôle industriel

Skikda, reste l'une des villes les plus exposées aux différents risques. Selon des déclarations officielles, 12 risques majeurs sur les 20 répertoriés au niveau national sont présents à Skikda. En plus la région renferme des secteurs d'activité industrielle à haut risque : le transport, le stockage, le raffinage et le transport du pétrole et du gaz, des industries chimiques (chlore) la production d'électricité, des gaz industriels, l'exploration minière, le stockage des lubrifiants, sans parler des installations de moindre envergure.

Cet ensemble d'installation conjugué à un laisser aller et à un manque de prévoyance, ont été derrière la multitude d'incidents que connaît Skikda et ce depuis 1970.

Ainsi le premier incident important qui s'est produit dans la zone industrielle de Skikda, remonte au début des années 1980, quand des fuites massives de chlore à l'état gazeux survenues au complexe pétrochimique CP1K avaient failli asphyxier des milliers de personnes.

Le complexe a été également le théâtre de plusieurs incidents plus ou moins graves.

Au mois de février 2003, une défaillance relevée dans des turbogénérateur avait engendré une grande explosion d'éthylène, et au mois d'août de la même année, un silo de polyéthylène a également explosé à la raffinerie, plusieurs autres incidents sont également à rapporter, tels que les déversements, souvent accidentels, de produits pétrochimiques. Les travailleurs évoquent à ce sujet l'unité du bitume qui s'était

enflammée, le déversement d'essence à l'unité reforming et du bitume dans les années 1970.

La raffinerie de Skikda a été aussi le théâtre en 1996 d'un grand déversement de xylène qui avait à l'époque causé une grande catastrophe écologique. D'autres incidents ont concerné le port pétrolier de Skikda, le plus important date de 1986 suite à l'explosion d'un navire pétrolier le Southern pétrolier. En 2004 la plate forme pétrochimique de Skikda a continué à enregistré les incidents, au GNL, encore endeuillé, une importante fuite de gaz à été signalée, à l'unité région transport est (RTC) spécialisé dans le transport par canalisation, un autre incendie s'était déclenché à la sous station électrique situé au port de Skikda. La même année, le complexe des matières plastiques CP1K a été secoué par une forte déflagration suite à l'explosion d'un ballon de gaz.

Le 19 mai 2006, un feu de broussaille, s'est déclaré dans l'enceinte de la zone dont l'origine serait en relation avec des étincelles qui aurait émané de la torche de l'unité de gaz propane liquéfié du complexe gazier GNL. Le même type d'incident s'est produit également à la raffinerie en 2005, alors où moment même ou plusieurs sociétés de désherbage opèrent à l'intérieur de la zone, chose qui a laissé perplexe plus qu'un, car si le procédé de fonctionnement des torches ne peut être discuté, il restera cependant à s'interroger sur le fait que de la broussaille pousse aux alentours d'installation jugées à haut risque.

A tout ces incidents ; ne faut il pas rajouter les risques d'effondrement et d'explosion qui seront la conséquence direct d'un séisme puisque la ville est classée dans la zone à forte activité sismique, ou encore des explosions éventuelles des différents navires qui ne cessent d'échouer sur les rivages de la ville.

Ces incidents n'ont heureusement causé que des dégâts matériels sur les installations, sans entraîner de décès, ou l'arrêt de production mais de l'avis de tous les spécialités : la ville et sa population ont, à chaque fois, échappé belle à une réelle catastrophe humaine, économique et écologique.

Dans les trois accidents suivant nous allons montrer que tout à Skikda est dans l'hypothèque et vit sous une véritable menace.

2.2.1. Janvier 2004, catastrophe à Skikda

Le 19 janvier 2004, l'Algérie a connu la plus grande catastrophe industrielle depuis l'indépendance. Vers 18h 40, une explosion a retenti dans le complexe de gaz naturel liquéfié (GNL) de Skikda, faisant voler en éclat les vitres des habitations d'une grande partie de la ville. Les gens sortirent dans les rues croyant à un tremblement de terre avant d'apercevoir une image opaque sur les hauteurs de la ville.

Le bilan établi par le ministre de la santé fait état de 27 morts et de 74 blessés et un mouvement de panique jamais égalé dans la ville puisque une grande partie de la population a quitté la ville pour une nuit. L'incendie immense qui s'est déclaré après l'explosion a été maîtrisé vers 4 heures du matin. Selon un responsable de la sécurité de l'unité de Skikda qui s'est exprimé sur la radio nationale : « l'explosion a été causée par une chaudière défectueuse, tout en précisant que l'état défectueux de la machine avait été signalé dans un rapport plus d'un an auparavant et que celle-ci avait été réparée superficiellement. »¹. Une thèse qui sera confirmée par la commission d'enquête ministérielle. Quelques mois après les incidents, la Sonatrach a institué les premières journées HSE (hygiène, sécurité- environnement) ou le PDG de l'entreprise avait imputé la série d'incident à des erreurs techniques, à une baisse de la qualification due essentiellement au départ à l'étranger de cadres et de techniciens, tout en notant enfin qu' « *il faut développer la politique de prévention avec la participation de l'ensemble des travailleurs pour aboutir au risque zéro. Nous sommes conscients qu'il y a beaucoup à faire dans ce domaine* »² a-t-il expliqué au Quotidien d'Oran.

Le ministre de l'énergie déclara une année après que « *bien que la conception et l'édification de notre potentiel énergétique et minier aient été menées selon les standards internationaux requis et en conformité avec la législation et la réglementation*

¹ Le Matin du 20 janvier 2004

² Discours d'ouverture de la journée d'études sur la prévention des risques majeures tenue à Skikda le 19 janvier 2005.

en vigueur »¹, et que « ces accidents majeurs viennent nous rappeler, s'il en était besoin, que l'industrie pétrolière et gazière constitue une activité à haut risque et que le risque zéro n'existe pas »².

Ainsi dans la nuit du lundi, à mardi de ce janvier catastrophique, trois unités de liquéfaction sur six ont été détruites causant l'arrêt de 23% du GNL algérien et un manque à gagner de 1,5 milliards de dollars par an, puisque les nouvelles unités sont encore en cours de réalisation suivant des technologies d'après les responsables de la Sonatrach.

Enfin, il est utile de rappeler que d'après les spécialistes, « L'explosion de 2004 à Skikda, aurait pu tout ravager à 80 kilomètres à la ronde si les bacs d'hydrocarbures avaient pris feu »³.

2.2.2. Le 12 Mars 2005 : feu et panique à la raffinerie

Le feu s'est déclaré à 14h 35 dans l'une des sept cellules composant la tour de refroidissement et s'est propagé à d'autres cellules.

L'alerte donnée à temps a permis d'enclencher le plan d'intervention interne, la situation fut miraculeusement maîtrisée à 16h 00, l'origine de l'accident et la propagation des flammes serait dues aux fuites des hydrocarbures.

Les responsables rappellent, également, une fois de plus, que cette tour de refroidissement vient juste de faire l'objet d'une grande opération de rénovation.

Les conséquences directes de cet accident, s'il n'ont pas provoqué de morts ni de blessés, ont causé l'arrêt total de la production dont les conséquences ne sauraient être minimales.

Avec une production moyenne de 40.000 tonnes/ jour, le préjudice risque de représenter un important manque à gagner même si la raffinerie de Skikda dispose d'une réserve assez conséquente.

Faut-il rappeler qu'avec une production de 15 millions de tonnes, (Raffinage et traitement du pétrole brut) la raffinerie est de loin la plus grande du pays en assurant à elle seule plus de 68% des capacités nationales de traitement du pétrole algérien.

¹ Idem

² Idem.

³ Makri A, *Sécurisation des complexes pétroliers et gaziers, La voix de l'Oranie, 2005.*

2.2.3. Octobre 2005 : explosion d'un bac de pétrole

A 9 h 50 le 4 octobre 2005 ; une flamme qui semblerait provenir de nulle part prendra naissance pour relier un véhicule de contrôle et ses deux passagers au bac de stockage N106 dont la capacité de stockage est de 51.200 m³, le bac était en remplissage et contenait 35.000m³ de pétrole brut prévenant de Haoud El Hamra.

Les habitants des villages aux alentours de la zone pétrochimique racontent :
« Nous avons été surpris par la déflagration et notre premier réflexe était de nous enfuir. Tout le monde courait sans savoir ou aller, ni ce qui vient de se produire, on courait pour fuir. Les femmes, les enfants, les vieux, tout le monde a laissé sa demeure en une fraction de seconde et courait dans de grandes bousculades »¹.

Les flammes immenses redoublaient d'intensité le soir même et la fumée dépassait les 200 m de hauteur, la grande chaleur dégagée était ressentie à plus de 500 mètres de cet endroit, l'opération de refroidissement des autres bacs était l'unique priorité afin d'éviter toute éventualité d'enchaînement dont les conséquences seraient catastrophiques.

Les conséquences de ce drame étaient 02 morts et 05 blessés et plusieurs cas de difficultés respiratoires au sein d'une population apeurée.

Les causes de l'incendie, ont été expliquées par une source proche de la Sonatrach : « Lors des opérations de remplissage ou même après leur achèvement, il arrive souvent qu'une concentration des évaporations des gaz du pétrole brut. Ces gaz en s'échappant des reniflards conçus spécialement pour purger les bacs, ont été malheureusement en contact avec un élément déclencheur (la Toyota de contrôle qui faisait sa ronde habituelle) de l'étincelle qui a aussitôt emmené au sinistre »².

Les conclusions de l'enquête rapportent que le drame aurait pu être plus grave encore en affirmant que le système automatique du réseau de feu conçu pour les bacs n'aurait pas fonctionner convenablement.

¹ El Watan du 05 octobre 2005,

² El Watan du 05 octobre 2005.

« Il a fallu attendre les secours alors, que le bon fonctionnement du système incendie aurait certainement circonscrit les flammes à leurs naissances »¹.

2.3. La sécurité sur les sites pétroliers en débat

Les différentes catastrophes qu'a vécu la ville de Skikda, au sein de son pôle pétrochimique ont eu l'avantage d'interpeller les responsables concernés sur l'impérieuse nécessité de ne plus tolérer la contiguïté des habitations avec les installations industrielles, et que l'être humaine doit être placé en première place, en déclenchant un processus pour mettre fin à l'urbanisation accrue dans l'enceinte même de la plate forme et aux limites des zones de sécurité.

Plus de 1,2 milliards de dollars seront déboursé par la Sonatrach pour commander un ensemble d'études spécialisées qui définiront les modalités de sécurisation des zones d'Arzew et de Skikda.

L'initiative algérienne de revoir ses zones à haut risque a été donc selon les responsables de la société motivée par les derniers incidents de Skikda et ressemblerait à la directive « SOVESO » déjà évoquée et qui nécessite de la société de revoir beaucoup d'autres paramètres comme la formation et les moyens matériels nécessaires pour optimiser la sécurité de la zone.

3. Skikda, ville polluée

Les statistiques fournies par la direction de l'environnement et disponible à ce jour, montre que le volume de rejet des différents déchets sans traitement dépasse celles de toutes les wilaya réunies de Annaba, Tlemcen, Ghardaïa, quant au volume rejeté par l'ensemble des quatorze communes littorales de Skikda, il dépasse les 250,000 m³/j ; un fait qui placerait la wilaya de Skikda en troisième position au niveau national après Alger et Ouargla.

3.1. La notion de pollution

¹ Idem.

La pollution est une dégradation de l'environnement résultant de la production de produits toxiques ou de l'abandon de matériaux non biodégradables. La pollution est souvent anthropique ou artificielle (créée par l'homme) et nuisant à la nature ou à l'environnement, on distingue :

- Pollution de l'air

C'est une atteinte à la pureté de l'air et à l'intégrité du fonctionnement de l'atmosphère, qui est par ailleurs un des principaux agents du climat

Elle correspond à la présence dans l'air d'une ou plusieurs substances à des concentrations durant des temps suffisants pour créer un effet toxique ou écotoxique (un polluant étant un allergène, biologique, physique ou chimique biodégradable, dégradé ou stable).

La pollution de l'air est locale ou globale, ponctuelle dans le temps ou chronique, les polluants se comptent en dizaine de milliers de molécules différentes et ils agissent en synergies encore très mal connues.

- La pollution marine

C'est la plus rencontrée à Skikda, c'est une pollution qui résulte de tous les produits rejetés dans la mer en conséquence de l'activité humaine. Cette pollution arrive dans le milieu marin par le vecteur des oueds ou fleuves, des vents, de l'air en basse altitude ou est directement rejetée à la mer.

La pollution marine comprend la pollution de l'eau, mais aussi des sédiments marins, et plus généralement toutes les atteintes aux écosystèmes marins causées par des rejets de substances nuisibles par leur nature et leur quantité.

3.2. Nature des pollutions marines

La plupart des pollutions marines sont d'origines terrestres et anthropiques (Produites par les activités humaines), toutes les substances produites dans une zone littorale ont ainsi vocation à rejoindre la mer par des fleuves ou cours d'eau, ou directement versées dans le milieu marin, si rien n'est fait pour la stopper avant d'y arriver. Elles peuvent être d'origine industrielle

- Hydrocarbures, Métaux lourds, substances chimiques, ...,
- Agricole (Nutriments, engrais, pesticides).

- Produites par la population tout simplement (déchet solides, ou liquides, résidus d'installations de traitement des eaux usées, polluants contenus dans les eaux de ruissellement...)

D'autres formes de pollution maritimes existent résultant de l'activité humaines en mer, c'est notamment le cas de l'utilisation des navires par l'homme ; ou encore les plates formes de recherche et d'exploitation pétrolière ou les dragages avec tout ce qu'en résulte comme (épave de navires, peinture de coque, peste de cargaison, les marées noires, sabordage de navires....etc.)

3.3. La pollution à Skikda

Bien que plusieurs actions concrètes se sont succédées ces deux dernières années pour arrêter, enfin, le processus destructeur qui ruinait depuis des décennies déjà l'air et la mer à Skikda, l'effort reste en deçà des dommages causés à la nature.

En effet 25, 000,000 tonnes d'hydrocarbures transitent annuellement par les quais des ports de Skikda, ceci sans parler de la mise en service de deux bouées de chargement en off shore conçues pour les tankers de 300,000 tonnes.

Ces données poussent à reformuler le problème de la pollution du littoral, qui en se débarrassant des rejets mercuriels et prochainement des eaux usées grâce à la mise en service de la station de traitement des eaux usées (STEP) à H-KROUMA. L'environnement se retrouve sujet à un autre vecteur de pollution tout aussi néfaste : les hydrocarbures. Sachant que Skikda , à l'instar de l'ensemble des villes côtières, ne dispose même pas d'un barrage flottant de haute mer, les inquiétudes deviennent plus légitimes même si le port vient d'acquérir un barrage côtier.

La côte locale a de tout temps été sujette à de multiples échouements de navires et autres accidents de mer mais les formes les plus visibles sont indéniablement le mercure et les eaux usées.

dans un précédent rapport sur l'état de l'environnement , le CNES avait révélé que « *le complexe de matières plastiques (CP1K) de Skikda rejetait en mer quotidiennement 2000 m3 et 28,000 tonnes de boues de traitement des eaux résiduaires contenant ce poison cumulatif à tropisme nerveux qu'est le mercure* »¹.

¹ Ouhab.K, Reportage : Quel devenir pour le cote skikdie, <http://www.elwatan.com>.

Le rapport révèle également que « d'après les teneurs de mercure rejetés (1,67 PPM) et le débit de rejet atteint (60 m³/j) ; la quantité de mercure qui va annuellement à la mer est estimée à 900 KG. »¹ Le rapport énumère par la suite les effets d'une telle densité de pollution en estimant que « bien que le mercure des effluents soit sous forme minérale à priori peu dangereux, cette pollution peut être la plus préoccupante : les composés mercuriques minéraux peuvent subir en milieu anaérobie une transformation microbienne aboutissant à la formation de composés organiques méthyle mercurés, assimilés par le poissons, ils sont susceptibles de s'accumuler dans la chaîne alimentaire et de produire des infections neurologiques »².

Aujourd'hui, le complexe vient enfin de mettre fin à l'utilisation du mercure dans son procédé d'électrolyse, et qu'il l'ait fait sous la pression internationale pour se conformer aux directives mondiales du développement durable ou qu'il l'ait fait pour des considérations écologiques l'important est que les eaux limitrophes du complexe se soient débarrassées d'un métal nuisible, dont les conséquences indirectes laisseront inévitablement des séquelles pour longtemps.

L'autre grande source de pollution du littoral de Skikda est le rejet des eaux usées, on y recense par moins de 29 points de rejets en mer dont huit dans notre zone d'étude.

A ce sujet, les chiffres sont aussi dramatiques que ceux du mercures, on recense dans le littoral objet de notre étude un volume de 194,000 m³ d'eaux usés qu'on déverse quotidiennement en milieu marine soit 80% de l'ensemble des eaux de la wilaya. Une situation qui prive Skikda de 22 plages (interdites à la baignade). Cette pollution devrait normalement cesser dans les années à venir avec la mise en fonction de la STEP.

Le projet d'une station d'épuration est actuellement en chantier pour collecter et épurer les eaux qui se déversent directement dans le milieu marin.

La troisième grande source de pollution, sur le littoral est bien sur le phénomène d'échouage qui va crescendo depuis les années 80.

¹ Idem.

² Idem.

Ainsi le 05 avril 2002, un navire libyen transportant de la semoule en provenance du Maroc vers La Libye échoue au large des côtes de Skikda causant la mort de 25 marins libyens et en déversant tout son carburant.

Le 27 septembre 1982 un cargo Italien (le Liliانا), échoua également, coté est du littoral de Skikda.

En 1986, un tanker des Bahamas, le southern cross ; enregistre une défaillance au niveau du port de Skikda, engendrant une explosion qui avait causé dans le temps une grande panique dans la ville, il fut remorqué par la suite pour être échoué non loin de Kef Fatima.

La même année, un vraquier grec, le Sea Prince s'échoua également sur la plage R'mila à El Marsa, ou l'épave corrodée gît encore. Ensuite vint une longue série d'échouement inaugurée par la dérive du plus grand navire de la SNTM le minéralier El Hadjar qui à été emporté par les courants sur la plage Ben M'hidi en date du 8 septembre 2002, à son bord il y avait 23 marins et dans ses soutes 200 tonnes de fuel et 19,000 L de lubrifiants, les remorqueurs du port de Skikda parvenaient à le désensabler cinq jours après.

Quelques mois plus tard, ce sont trois pétroliers en attente de chargement qui sont venus également s'échouer au cours de la nuit du 1^{er} février 2003 sur la même plage.

En moins de quatre heures, durant les fortes tempêtes les keymar, Valbruna et Alliance Spirite battant respectivement pavillon chypriote, italien et des Bahamas resteront ainsi longtemps avant d'être renfloués. Les 70 marins qui étaient à bord ont été sauvés mais cet échouement avait également laissé craindre le pire du faite que les soutes des trois navires contenant 4700 tonnes de fuel, 340 tonnes de gasoil et plus de 72,000 litres de lubrifiant. Les prémices d'une pollution de la plage avaient même commencé à inquiéter les riverains suite à la cassure de la coque de l'Alliance spirite et la présence de plaques de fuel sur plus d'un kilomètre le long de la plage.

L'année suivant le 23 décembre 2003, se sont encore deux autres épaves, le kastor I et le Tenerife qui sont venus s'échouer sur la plage Ben M'hidi.

Ces épaves causeront la mort de trois jeunes, le déversement du contenu du fuel dans la mer, et demeurent à ce jour ensablées.

Enfin durant le mois de novembre 2004 une barge américaine à connu le même sort en venant s'échouer à quelques mètres des deux épaves précédentes.

C'est dire que l'histoire des accidents maritimes le long de la côte locale est jalonnée de sinistres qui en moins de vingt années ont causé la mort de plus de 30 personnes sans parler des dommages causés à la faune et au paysage maritime. .

Réputée pour être l'une des plus dangereuses, la côte de Skikda se caractérise effectivement par une grande ouverture aux vents dominants pouvant largement dépasser les 120 Km/h, le golf de Skikda, formé en demi cercle à de tout temps constitué par ses puissants courants et ses houles une sorte d' « aimant » dangereux

- Enfin la quatrième grande source de pollution se sont les fumées noirâtres engendrées par la raffinerie. Le directeur de l'environnement dira à ce propos :

« La raffinerie de Skikda est la plus grande d'Afrique, c'est vrai que les fumées des gaz torchées dans les années passées étaient très importantes et se voyaient même à 50 kms. Cette pollution nuisait énormément à l'atmosphère mais elle est en nette diminution depuis 2000, ou un investissement de 44 milliards de centimes a été consenti pour minimiser la pollution et aussi pour récupérer l'équivalent de 16 tonnes qui seront réinjectés dans le procédé.

En temps de production, la majorité des gaz est récupérée, quant à l'apparition de temps à autre d'immenses couches de fumées, elle reste en relation avec des considérations techniques propre à tout procédé de production. Ces fumées apparaissent uniquement lors d'éventuels redémarrage des unités qui peuvent étre arrêtées pour des considérations propres à l'entreprise »¹.

Le tableau suivant résume la situation de pollution engendrée par le secteur industriel à Skikda :

¹ <http://www.elwatan.com>

ETAT DE LA POLLUTION ENGENDREE PAR L'INDUSTRIE

Unités	Types de déchets	Quantité rejetée	Usage
CP ₁ K : complexe des produits plastiques	-boue de mercure	1000 tonnes/ an	Stockés dans des cuves
	-P.V.C	28800 tonnes/ an	
	-Résidus de V.C.M	400 tonnes/ an	
	-boue issue de la STEP des effluents	40 tonnes/ an	
GL ₁ K : complexe de liquéfaction du gaz	Barils en fer	/	Vendus aux particuliers
	Bois, résidu de bois	10 tonnes/ an	Jetés
	Fer et matériaux plastiques	150 tonnes/ an	/
	Barils en plastique	1000 barils	Vendus aux particuliers
	Cuve de chlore	15.000 kg/ an	Stockés
RA1/K : complexe de raffinage du pétrole	Boue formée de sable	250 kg/ 500/ an	Stockés
	Hydrocarbures et matières plastiques		
UTE : unité de transport d'hydrocarbures	Barils vide ferrailles papier	Variable	Recyclés
CTE centrale d'électricité	Ferrailles	60 tonne/ an	Stocke et récupère
ENGI : entreprise de production des gaz industrielles	Néant	Néant	-
Enamarbre : unité de production des marbres	Poussières et boue de marbre	60120kg/ an	Une partie récupérée l'autre jetée

Source : Direction de l'Environnement de Skikda

Il existe bien sûr d'autres sources de pollution mais dont les conséquences sont de moindres importances comme, les déchets ménagers, les déchets des hôpitaux, les rejets de gaz des véhicules, pollution portuaire etc.

CONCLUSION

La décision du gouvernement de déclarer Skikda zone à haut risque constitue déjà un acquis dans l'attente de voir la généralisation de la culture sécuritaire qui ne se limite pas uniquement aux « murs » et aux délocalisations mais également à la formation et la mise en œuvre de moyens d'intervention et de prévision.

Mais quel serait ce fameux périmètre de sécurisation prôné par les décideurs, lorsque les spécialistes affirment qu'à l'état actuel des installations, une explosion majeure peut emporter une zone d'un rayon de 80 Kms.

Bien qu'Hassi Massoud recèle moins de risques que Skikda, on a déjà opté pour sa délocalisation, alors que Skikda restera condamnée à côtoyer le danger perpétuel, puisque selon le ministre le risque zéro n'existe pas, le tout conjugué avec La multitude de pollueurs et de sources polluantes qui font de la ville et son littoral des lieux pollués.

Pour les rejets industriels, un travail immense doit se faire pour pallier à ces carences, les quantités de rejet sont faramineuses qui se font soit à la mer soit dans le sol au niveau de chaque unité industrielle avec le risque d'infecter la nappe phréatique déjà en souffrance.

Cette forte pollution, ne peut favoriser une reconquête du littoral puisqu'il est devenu un lieu de rejet et d'inconfort, compromettant sérieusement toute activité touristique ou sa promotion.

Cela nous ramènera encore à s'interroger sur les politiques de développement que le pays ne cesse de défendre sans mesurer les conséquences prospectives, et sans mettre l'être humain et son avenir au centre de toute réflexion et comme priorité absolue.

Quand le premier responsable du secteur énergétique déclare à propos des habitations limitrophes à la zone industrielle « *de toute façon, on n'avait pas à bâtir aux limites d'une zone pétrochimique, ces installations étaient là bien avant le pullulement*

de l'agglomération que nous vivons aujourd'hui »¹ . Mais Skikda était là aussi depuis des siècles, à laquelle ce pôle aux méfaits multiples est venu se greffer sans se soucier ni du bien être des générations présentes et futures, ni mesurer les dégâts causés à la nature et au littoral.

Et comme il semble presque évident que personne ne doit et ne peut déménager puisque trop tard, ne faut-il pas arrêter tout projet au sein de cette zone, en parallèle à l'arrêt d'une urbanisation risquée aux alentours de ce pôle et engager une réflexion sereine pour la création d'autres zones de moindre taille qui permettront à la fois : la préservation des installations existantes, de minimiser les risques majeurs et le développement d'autres régions sans porter d'ailleurs atteinte à leur sécurité.

Puisque la ville est là, elle devra, faire pression pour préserver son existence et assurer son futur, en investissant son littoral, qui deviendra le champ de conflit entre les deux entités antagonistes.

L'ouverture de la ville sur la mer qui peut sembler à priori à un choix de développement futur et durable de la ville, devient une nécessité qui doit se traduire par des propositions concrètes, concertées, étudiées et efficaces élaborées sous forme d'un projet de société, un projet économique et un projet politique ; en un mot un projet urbain.

¹ Le journal El Watan du 09 avril 2006.

PARTIE TROIS
QUEL PROJET URBAIN POUR
L'OUVERTURE DE LA VILLE SUR LA MER ?

CHAPITRE 1 : SKIKDA ET LE CONCEPT DE VILLE DURABLE

- INTRODUCTION :

Jamais un espace aussi restreint, n'a connu un nombre aussi impressionnant d'acteurs, comme celui de notre aire d'étude, où on retrouve de Stora à Fil fla des gestionnaires d'espace allant du privé, au public, de l'état, aux entreprises économiques, et des collectivités locales aux entreprises nationales, avec des modes de gestion différents, n'obéissant pas aux mêmes dynamiques et n'aspirent pas aux mêmes objectifs.

Les confrontations et les empiétements de prérogatives, sont monnaie courante dans les zones de contact ou d'intérêt commun, les blocages sont souvent le résultat d'un rapport de force déséquilibré, les compromis peuvent devenir dans certains cas d'une négociation mutuelle, une solution, souvent temporelle et ponctuelle,

Nous allons exposer brièvement le rôle de ces acteurs, la démarche et les objectifs de chacun d'eux pour passer en vue, la manière avec laquelle, l'espace littoral est géré, avec les défaillances que cela peut engendrer.

1. Les acteurs :

- L'entreprise de gestion des ports de pêche

C'est une entreprise qui gère l'espace portuaire du port de pêche de Stora, avec contrôle, maintenance et gestion de l'extension du port.

La réalisation de ce port a certes permis de redonner vie à cette région par le développement de l'activité de pêche, mais a affecté les plages, de renommées, (Molot, La pointe) très prisées par les habitants, pour leurs eaux calmes a longueur d'années.

L'extension qui s'opère actuellement, ne va qu'aggraver la situation en amputant d'autres plages, ou de ce qui reste comme plage à Stora pour imposer définitivement l'activité portuaire comme unique ressource de la zone, ce qui entraînera d'une part :

- Les collectivités locales : Skikda et Fil Fila,

Deux communes se partagent le contrôle de l'espace littoral de notre aire d'étude. La commune de Fil Fila jusqu'à Oued Ksob avec les plages et la zone

touristique de Ben M'Hidi à l'Est et la commune de Skikda, qui va de Oued Ksob jusqu'à Stora. Néanmoins quatre activités échappent à leurs contrôles, à savoir : la zone industrielle, le port des hydrocarbures, le port mixte, le port de pêche, ou leurs influences sont très réduites, et se résument à quelques délivrances de permis de construire, ou autorisations, lorsque ce n'est pas les ministères concernés qui les délivrent.

Alors que le contraire est plus signifiant, dans le sens que se sont ces quatre entités qui influencent la politique communale, soit pas la participation de ces entreprises aux financement de certains projets et activités communales, ou par un lobbying qui s'exerce sur certains membres de l'assemblée lorsqu'il ne font partie de ce même lobbying.

Une cinquième zone échappe à la gestion des deux communes, celle de la zone d'expansion touristique, gérée par le ministère du tourisme directement et son représentant local, la direction du tourisme, sachant évidemment que les dossiers d'investissement et de délivrance de permis, sont du ressort du ministère et non pas des deux communes.

Le reste du littoral est géré par la direction de l'environnement, forte de sa loi sur le littoral ; qui limite toute construction sur la côte allant de l'interdiction à la soumission à des conditions strictes. Mais en réalité des constructions émergent de partout depuis des années avec permis de constructions délivré par les A.P.C. Ces mêmes constructions empiètent sur le domaine maritime voire même sur les plages et les voies longeant le littoral.

Implicitement les APC ne gèrent absolument rien sur la façade maritime de la ville et devront se contenter de gérer un espace urbain, c'est-à-dire la ville et le centre ville, mais en partage avec l'état, qui exerce de plus en plus une gestion centralisée, avec entre autre, le programme de relance économique.

En effet des projets d'une grande importance se décident ailleurs et se concrétisent sans la participation de ces collectivités locales, qui soumise au fait accompli, finissent par s'opposer ou bénir des actions, sans pour autant pouvoir agir ou réagir.

- La zone industrielle

Ce pôle industriel est géré par l'entreprise de gestion de la zone EGZ1K et la société mer la Sonatrach.

Sachant la portée économique que représente cette zone, elle fonctionne comme un état dans un autre, avec des modes de gestion propres et des espaces propres au cartel.

Aucun autre acteur hormis le ministère de l'énergie n'a de contrôle sur les 2000 hectares que compte la zone industrielle et ses tentacules, les bases de vie, et autres cités propres à la Sonatrach. Elle gère seule les risques majeurs sans concertation avec les autorités locales, d'où l'absence d'un plan Horsec ou Anti-risque commun.

Les risques de pollution maritimes ou atmosphérique ne sont soumis à aucune évaluation par la direction d'environnement, et autres associations écologiques.....etc.

Tous les projets réalisés ou en projection n'ont jamais intégré une quelconque politique économique de la ville et de la région mais, sont décidés et imposés par le pouvoir central ; sans concertation, ni coordination

- L'entreprise portuaire de Skikda (E.P.S)

L'EPS exerce, un rôle davantage grandissant dans l'espace portuaire, qui le gère désormais sans partage ; avec les pollutions que cela engendre aux alentours des deux ports, notamment celui des hydrocarbures.

L'EPS, exerce également une autorité sans partage dans les ports secs et autres surfaces acquises notamment la zone de la société du marbre, qui a été racheté par l'E P S

- Le privé

Une présence très forte au niveau du bâti et du foncier où les particuliers gèrent plus de 60% du centre ville et la totalité des constructions le long du littoral. Une gestion qui ne dépasse pas bien sûr le droit à la propriété puisque ces biens sont soumis à la loi des collectivités locales en cas, de démolition, de constructions ou extensions.

- Le mouvement associatif :

On peut aisément comprendre qu'avec les acteurs précédemment cités, il ne reste point de place à ce qui est communément appelé le mouvement associatif pour participer à la gestion ou à la proposition d'actions qui la concerne. La multitude d'associations, notamment écologiques se contente souvent d'établir des constats souvent négatifs en matière du respect des règles environnementales.

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

2. Les procédures de gestion

Au delà des acteurs de la vie urbaine et littorale de la ville de Skikda, se sont les méthodes de gestion de la ville qui sont le plus à mettre en exergue :

- En amont :

La planification urbaine produit des projections d'aménagement et d'urbanisme sans effet visibles sur les évolutions constatées de la ville, dont la responsabilité est imputée aux décideurs locaux, voir nationaux qui lancent, sur le terrain la réalisation d'opérations de logements, de lotissements et d'équipement sans se référer aux prescriptions, pourtant obligatoires conformément aux schémas arrêtés.

- En aval

La ville, n'est pas considérée comme un sujet particulier, une unité, ou un niveau spécifique de planification, elle doit s'intégrer dans les configurations standardisées qui se prennent au niveau de la commune (PCD) ou la wilaya (PSD) ,ou l'état ; programme centralisé.

La ville, peut bénéficier d'opérations relevant de ces trois niveaux, mais sans que ces opérations n'aient été précédé d'une démarche d'ensemble, et traduite par exemple dans « *un plan de ville* »

La programmation sectorielle est évidemment nécessaire, car tous les projets ne sont pas forcément rattachables à un projet urbain ou au traitement d'extension urbaine, mais lorsque le cas se présente, la segmentation par secteur conduit au morcellement d'un projet urbain par essence et à l'éclatement des pouvoirs de maîtrise d'ouvrage, source d'anarchisme et de blocage dans le déroulement des opérations successives.

La conjugaison de tous ces facteurs ne contribue nullement à améliorer l'image de la ville, montrant des espaces urbains et littoraux disloqués, des réalisations livrées sans achèvement, quand ce ne sont pas des chantiers ouverts indéfiniment.

Pour cela, il faut repenser d'abord le statut de la ville ou plus exactement lui en donner un, en effet, les villes ne sont pas reconnues au plan législatif et de ce fait ne bénéficient pas d'un statut approuvé, répondant aux exigences spécifiques de leur gestion.

Dans l'agglomération de Skikda, comme dans d'autres, les pouvoirs et les moyens de gestion se divisent alors en autant d'acteurs qui se partagent le territoire urbain et littoral. Chacun d'eux se préoccupe légitimement de son périmètre, et laisse de côté, les impératifs d'équilibres généraux, censés être pris en charge par un niveau institutionnel spécifique qui n'existe pas.

Les villes fonctionnent, s'entendent et évoluent en ignorant, à leur tour, les schémas officiels d'organisation et de fonctionnement dans lesquels ils prétendent les maintenir. Des schémas globalement uniformes, qui n'opposent aucune résistance à une évolution, la ville adapte des directions et des pratiques de fonctionnement imprévues et échappant à toute tentative de maîtrise.

Le vide créé par la non reconnaissance du statut particulier de la ville est aussi comblé, particulièrement et de manière informelle par les structures de l'état qui estiment, souvent de bonne foi, que les autorités et les administrations communales ne sont pas de taille à affronter seules certains problèmes urbains.

Les grands dysfonctionnements de la ville sans statut montre le degré de rupture qui existe entre, d'une part, les responsables des collectivités locales, qui se montrent souvent incompétentes et peu motivées et des populations désillusionnés, devenues indifférentes aux nombreux problèmes de la cité.

Les nombreux enjeux urbains qui se sont révélés notamment dans l'accaparement du foncier et du logement par différents moyens ont perverti la gestion des collectivités locales en les détournant de leurs principales missions, à savoir assurer le minimum de services aux citoyens en matière d'alimentation en eau potable, de propreté, etc.

Par ailleurs la démocratie telle qu'elle s'exerce aujourd'hui et en raison des nombreux problèmes que vit la ville, ne favorise aucune mobilisation active des citoyens dans la gestion de leur cité et ce en l'absence de mécanismes permettant de développer les pratiques participatives des habitants pour la gestion de leur ville. Le sens de démocratie perd toute signification, même si des hommes et femmes se retrouvent élus et chargés au nom de la collectivité à gérer les problèmes de la ville.

Si la citoyenneté suppose une participation active du citoyen dans sa cité et dans son développement en s'associant aux décisions prises par les collectivités, à Skikda et en Algérie, le citoyen est souvent marginalisé et d'ailleurs lui-même peu intéressé par ce qui se passe à l'intérieur des administrations locales en matière de projets de développement.

Les administrations ont produit un tel effet de répulsion que peu de personnes s'intéressent à ce que font les élus, devant la gravité de la situation et pour ne pas compromettre l'avenir des générations futures et assurer un développement durable, il est urgent de mettre de l'ordre dans ces dérives urbaines, en engageant des actions plus encore.

La gestion actuelle de la ville se caractérise par la segmentation. La gestion publique, loin de valoriser les relations, contribue à les ignorer et les faire disparaître.

Cette segmentation s'observe sur trois niveaux :

a- *La séparation entre les niveaux de gouvernance* : l'état, les collectivités locales, les grandes sociétés économiques, et les groupes d'intérêt particuliers, qui chacun d'eux a ses compétences et chacun œuvre dans son coin.

b- *la séparation entre domaines de la gestion locale* : l'habitat, les transports, l'eau, l'environnement, l'agriculture, le développement économique et commercial qui sont traités chacun isolément des autres, chaque responsable est « jaloux » de son domaine et peu capable de travailler avec les autres acteurs.

c- *la séparation entre la gestion publique et bien sûr le reste de la société*, investie de la responsabilité de l'intérêt général, la gestion publique agit souvent en imposant des normes et des règles, sans aucune capacité de dialogue et de partenariat avec le reste de la société,

d- *la ville est considérée souvent comme un simple points d'application locale de politiques définies au niveau national, régional et mondial* : comme si, dans le mouvement de mondialisation et de globalisation économique, le seul rôle possible des autorités locales était de délivrer les services ordinaires à la population, les vraies décisions se prennent à un autre niveau.

La communication entre les différents acteurs et en particulier le citoyen impliqués tous dans la gestion de la ville, notamment le littoral et le centre ville ; doivent comprendre que leurs destins est commun et qu'il doit être pris en charge sérieusement par tous, dans un cadre bien défini et pour un développement durable qui peut être le gouvernement de la ville.

3. La gouvernance urbaine et littorale

3.1. Le concept

« *La brillante fortune de la notion de gouvernance à la fois chez les scientifiques et les acteurs de terrain, montre qu'elle répond à un besoin profond de renouvellement dans l'interprétation de la réalité et dans la conceptualisation et la conception des pratiques* »¹.

C'est ainsi que la gouvernance à été théorisée par J.N Rosenean et E.Gzempril (1992) puis par J.Koriman (1993), cette notion a été définie par le rapport de la

¹ *Baguasco A et Le Gales P, Villes en Europe, Paris, la découverte, 1997, p.45.*

commission des nations unies sur la gouvernance mondiale « *la gouvernance est considérée comme l'ensemble des différents processus et méthodes à travers lesquels, les individus et les institutions publiques et privées, gèrent bien les affaires communes* »¹.

Au delà de la diversité de leurs formulations et leurs intentions, il y a eu arrière plan de toutes les définitions possibles, l'idée que les institutions gouvernementales n'ont pas le monopole de l'intérêt général et que la société, dans la diversité de ses manifestations, à une responsabilité essentielle dans la coproduction du destin collectif.

La définition donnée par A.Baguasco et P Le Gales, vaut aussi bien dans le champ économique que dans le champ politique : « *un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions, pour atteindre des buts discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés et incertains* »².

3.2. Les enjeux de la gouvernance

La gouvernance urbaine et territoriale répond à quatre enjeux majeurs pour la gestion de la ville :

3.2.1. Des enjeux de légitimité

Elle est un moyen d'élargir la légitimité démocratique de la décision collective.

3.2.2. Des enjeux d'efficacité

Ce sont des dizaines d'acteurs qui doivent se coordonner pour parvenir à une articulation cohérente des acteurs mises en œuvre, compte tenu notamment de l'hétérogénéité des partenariats entre collectivités publiques et acteurs privés aux différentes échelles.

Pour assurer l'efficacité de la décision collective, il est nécessaire d'user de procédures interactives, rapides, peu formalisées, propices à une fertilisation croisée des logiques techniques juridiques, administratives et financières, des différents partenaires.

¹ <http://www.undp.org/french/>

² Baguasco A et Le Gales P, *Villes en Europe, Paris, la découverte*, 1997, p.53

3.2.3. Des enjeux politiques

Un changement de nature de l'action publique parce que aujourd'hui, le politique est partout, que tout le monde a vocation à se prononcer légitimement sur les questions politiques, ce qui est précisément une des vocations de la gouvernance.

Dans ces conditions, la crise du politique serait plutôt une crise de l'action collective, le terme gouvernance définit mieux les processus par lesquels les citoyens règlent collectivement leurs problèmes et répondent aux besoins de la société.

3.2.4. Des enjeux de durabilité

Apparu en 1980 dans un rapport de l'union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, la notion de développement durable a été définie en 1987 par la commission mondiale sur l'environnement et le développement dite commission **Brundtland** comme : « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre ceux des générations futures* »¹.

La conférence de Rio (1992) a précisé qu'il s'agissait d'un modèle de développement conciliant les exigences de la croissance économique, de la cohésion sociale et de la préservation de l'environnement.

Cette irruption du paradigme du développement durable conduit à une ré-articulation du politique et de l'économique autour de la notion de biens collectifs.

*« L'essentiel est ceci : l'individu, à condition qu'il puisse jouer un rôle dans la décision collective, et contribuer à donner à l'activité de l'économie publique l'orientation qu'il souhaite. En concourant, en proportion des pouvoirs dont il dispose, à la décision collective »*².

4. Skikda et le développement durable

Comme nous l'avons déjà mentionné, la multitude d'acteurs intervenant sur l'espace urbain et littoral. L'absence d'un cadre institutionnel de coordination et de concertation, mais surtout les grands risques de pollution et de danger technologique

¹ Recueil : Conférence des villes durables européennes, le temps de l'action, Lisbonne 1996, p 18.

² Idem

qui pèse lourdement sur la ville. Cela donne à réfléchir sur : la question environnementale ; la pérennité des biens collectifs ; la préservation du littoral, la protection des valeurs urbaines et sociales et bien d'autres questions, qui méritent une attention particulière, pour enregistrer la ville dans la ligne des villes durables, puisque le mécanisme du développement économique et l'étalement urbain a grandement affecté l'avenir de la ville du moins celui de sa durabilité.

En effet Skikda est une ville dans l'incapacité de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif et un dynamisme à long terme.

Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnelles.

Le mot durable rappelle en premier lieu la ténacité des villes, des villes **Phénix** que les destructions ne parviennent pas à détruire et qui renaissent de leurs cendres telle que la ville de **Gdansk**. Il renvoie à la pérennité des villes dans leurs diverses expressions culturelles, à leurs capacités de résistance et d'inventivité de « **renouvellement** » en un mot.

4.1. Les niveaux de proximité

Skikda est une ville qui ne peut offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie qui est une exigence qui appelle une mixité sociale et fonctionnelle ou à défaut des stratégies pour favoriser de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, démocratie de proximité. Proximités aussi entre les différentes cultures de la ville, entre les groupes sociaux, entre les générations.

A Skikda, ces catégories sont étanches, et ces couples apparemment irréconciliables, la proximité dans la ville est bannie, entraînant des coûts et des risques lourds de l'hyper mobilité, une mobilité qui est en partie contrainte par :

- Coûts énergétiques liés aux intérêts pétroliers.
- Coûts climatiques reportés sur les décennies à venir.
- Coûts de santé publique avec une prévalence en forte hausse des maladies respiratoires

- Coûts économiques de congestion et d'extensions des réseaux urbains.
- Coûts sociaux pour les « expatriés » des périphéries de la ville appauvris par leurs budgets de transport, ou encore pour les populations soumises aux fortes nuisances automobiles.

Face à ces coûts longtemps sous estimés, Skikda est devenue une ville de relative compacité, qui ne peut renouveler les modes de transport, ni leurs pluralités.

4.2. Le développement équitable

Skikda, n'a jamais défini, ni adopté, ni s'est réapproprié un projet collectif et politique, ne se souciant point d'un développement équitable sur le plan écologique et social, ni de réduction des inégalités sociales et des dégradations écologiques,

Skikda, se met en porte à faux par rapport aux grands traits du programme défini par l'agenda pour le 21^{ème} siècle (Agenda 21) adopté lors de la conférence de Rio, la durabilité n'a de sens que si local et global vont de pair dans un projet de société, il s'agit en somme de trouver des solutions acceptables pour les deux parties, ou encore, de ne pas exporter les coûts du développement urbain sur d'autres populations, générations ou sur les écosystèmes.

Enfin sur le plan social et la qualité de vie l'inégalité urbaine, s'exprime par une inégalité écologique, l'inégalité sociale, économique, culturelle et psychologique,

Cette inégalité se mesure d'un coté en terme d'exposition aux risques mineurs ou majeurs, d'espérance de vie, de pathologie ou de vulnérabilité, cette inégalité par contre est non mesurable sur le plan du bonheur visuel, sensuel, tacite, silencieux ou rieur.

La question de la qualité de vie et de ses disparités se pose aussi à toutes les échelles : périphérie, centre ville et littoral. La ville de Skikda attire certes, mais ne peut ignorer la fuite dont elle est simultanément l'objet.

- CONCLUSION

En montrant d'abord du doigt les questions environnementales, le concept développement durable conduit à réfléchir plus largement aux impasses du développement actuel de la ville de Skikda.

Ces impasses se caractérisent par des crises de relation :

- Crise de relations des êtres humains, qui se manifeste dans l'affaiblissement des solidarités et de la cohésion sociale.

- Crise de relations entre la société elle-même, comme on le voit entre le centre et la périphérie.

- Crise de relation entre l'humain et la biosphère qui se manifeste dans la dégradation du littoral, la pollution maritime et atmosphérique.

- Crise de relations entre acteurs, qui se concrétise par des espaces délaissés, ou des blocages urbains et littoraux.

Ces crises n'ont pas été le résultat d'une simple imprévoyance, à la manière dont nous avons sacralisé le marché et la science, comme si le premier était en mesure de tout organiser et de tout répartir et la seconde de tout résoudre. *« Alors qu'en réalité ils ne sont que des moyens, en en faisant des finalités et en se laissant guider par eux, en renonçant à les maîtriser et les canaliser l'humanité perd son sens et se met en péril elle-même »*¹.

Le congrès mondial des autorités locales qui s'est tenu à Rio de Janeiro, en mai 2001, a témoigné *« d'une prise de conscience que le temps n'est plus ou les villes, se bornent à revendiquer leur autonomie de gestion. Elles savent qu'elles sont face à un défi historique à relever, le défi de l'invention d'un modèle de développement durable. Elles savent qu'elles sont les mieux à même de le relever. Mais elles savent aussi qu'elles ne peuvent le relever qu'en construisant des réseaux internationaux d'échange d'expériences »*² comme l'association internationale des villes portuaires.

Relever ce défi, Skikda, semble bien loin, comme d'ailleurs beaucoup de villes dans le monde qui aspirent à l'invention d'un développement durable, et pour lequel, ils

¹ <http://www.undp.org/french/>

² Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001, p 12.

envisagent une profonde transformation de leur mode de gestion et une évolution radicale de leur mode de pensée.

Le changement de regard consistera donc à définir « *la ville comme un système complexe de relations et d'échanges et évidemment mieux connaître, mieux valoriser, mieux développer, mieux maîtriser ces systèmes de relations* »¹.

La seconde dimension du changement du système de pensée, sera inéluctablement de reconnaître la ville comme la base d'une nouvelle gouvernance.

Dans le rapport de l'organisation des Nations Unies sur les responsabilités des autorités locale faces aux défis du 21^{ème} siècle, il est explicitement écrit : « *Les autorités locales doivent assumer le défi historique qui est le leur. Pour cela il faut qu'elles se mettent d'accord sur une base éthique : concilier l'unité et la diversité, reconnaître les droits de chacun, accepter le lien entre pouvoir, responsabilité et contrôlé, s'attacher à promouvoir, un développement humain intégral et ouvert : être le lien ou se relie le passé lointain et le futur lointain* »².

¹ Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001, p.13.

² <http://www.undp.org/french/>

CHAPITRE 2 : DES EXPERIENCES DE PROJETS URBAINS DE VILLES LITTORALES.

- INTRODUCTION

Le contexte économique actuel, axé sur les services et les échanges, fait des villes des espaces productifs privilégiés, à travers une concentration des flux et une polarisation des activités et des richesses, parallèlement, chaque ville s'inscrit dans des réseaux globaux ou elle est directement mise en concurrence avec ses semblables dans le cadre de la mondialisation.

Ainsi pour assurer leur développement, les villes vont chercher à attirer, concentrer et dynamiser le maximum de flux afin de se positionner solidement à une échelle régionale, nationale et internationale.

La situation généralement centrale de l'interface ville- port, et ville- littorale représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter. Une situation qui est souvent envisagée comme l'occasion d'un recentrage des tendances lourdes de la ville, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et sur urbanisation, « *Les centres villes ont connu de profondes mutations liées à de nouvelles pratiques urbaines (circulation, logiques d'implantations pour les habitants et les activités) et la dynamique urbaine a eu tendance à favoriser un certain étalement du territoire urbain et un développement de la périphérie au détriment des centres* »¹. Mais, le problème s'est révélé de plus en plus problématique en terme de gestion urbaine, d'équilibre environnemental et de développement économique.

Un mouvement de « retour vers les centres » et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface, du centre et du littorale apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines.

¹ http://www.a.roots/formes2/topic_architectue

La présence de l'eau, représente un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau.

De plus, ces dernières années sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie. A cet égard l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité « *après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain* »¹.

Donc l'intégration de la mer en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux projets urbains des villes portuaires et littorales

La volonté de faire vivre- le port et la ville ensemble nécessite la reconquête de la façade maritime et le renouvellement urbain en centre ville, la ville doit fonctionner avec son port et le port doit être dans la ville.

Plusieurs villes portuaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et *la reconquête de la façade maritime*.

1. La ville de Bilbao

A travers la mise en place d'une structure intermédiaire entre les différentes institutions politiques « BILBAO –RIA 2000 », mais également les grands travaux d'infrastructures, le pari fait sur le design urbain et l'architecture, ont été tous éléments essentiels de la transformation de l'image de la ville, le renforcement de sa centralité, la régénération urbaine, environnementale, et culturel.

¹ *Chalin c (1994), ces ports qui créent des villes, l'harmattan, Paris, p.185*

2. La ville de Marseille

Le centre ville fait l'objet d'un plan de rénovation urbaine baptisé « Euro méditerrané », le but était de changer l'image dégradée des quartiers populaires et du port.

Lancé en 1995, par le gouvernement français, le projet Euro - Méditerranéen, devrait, en une décennie, à la fois : réaffirmer la vocation portuaire de la cité phocéenne, restaurer le cadre urbain, implanter des entreprises nouvelles, attirer les investisseurs internationaux et favoriser une certaine mixité sociale. Près de 2,3 milliards de Francs ont été débloqués par l'état, l'union européenne et les collectivités locales pour ce programme considéré comme la plus grande opération française d'aménagement urbain.

Le 18 décembre 2003, la troisième phase de l'opération Euro méditerranéen a été approuvée par le gouvernement et qui concerne le cœur de l'interface ville- port, considère comme vitrine du projet qui va être aménagé.

Après des années de discussion, cette façade urbaine –portuaire longue de 2,7 Km et totalisant 110 hectares ; est devenue un espace de dialogue entre la ville et le port.

Une véritable stratégie de co- production a été aussi mise en place sur ce secteur appelée à devenir « la cité de la Méditerranée ».

L'étude de définition lancée à cette occasion affirme aussi l'ambition de faire vivre ensemble un port en activité et une ville habitée. Elle entend préserver l'identité de la ville portuaire tout en favorisant son développement économique en s'appuyant sur trois principes majeurs :

- Mixité des usages et des fonctions (ville/ port, public / privé...),
- Ouverture de la démarche aux propositions des différents maîtres d'ouvrages comme aux évolutions des activités portuaires, du marché de l'immobilier ou encore des opportunités foncières.
- Valorisation des espaces publics donnant à voir le paysage et le patrimoine social et humain d'une ville port active.

Le projet présenté pour la cité de la Méditerranée par l'équipe d'Yves lion a été fait en septembre 2002.

Parmi les équipements publics les plus significatifs : la construction du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, le centre de formation à la coopération et au co- développement et un centre de la mer. L'implantation d'équipements touristiques, culturels, commerciaux, de formation, de bureaux et les équipements du port, dont la nouvelle gare maritime, devraient répondre à la volonté affichée de faire de la ville une métropole d'interface entre l'Europe et la méditerranée.

Quatre grandes stratégies sont à retenir pour la mise en œuvre de ce projet :

- Une stratégie de développement économique ; en développant les fonctions tertiaires en appui aux activités maritimes et portuaires et autres secteurs industriels présents mais également en diversifiant sur des créneaux économiques complémentaires.

- Une stratégie de rayonnement culturel et de formation par la réalisation de grands équipements publiques et privés.

- Le développement de la qualité architecturale et urbaine.

- L'amélioration de la qualité de vie des quartiers existants.

2.1. Les enseignements du projet « Euroméditerranée » en matière d'interface ville port.

A Marseille, l'apathie économique et les blocages politiques ont justifié une intervention forte de l'état avec la création en 1995 de l'établissement publique d'aménagement euro méditerranée (EPAEM).

Cette forte présence a notamment conduit l'état à prendre dans un premier temps une place prépondérante dans la définition du contenu du programme euro méditerranée parfois au détriment de l'ancrage local du projet.

Le deuxième élément qu'il faut souligner a été l'œuvre de longue haleine entreprise pour faire concéder les logiques portuaires et les logiques urbaines.

D'abord parce que le port de Marseille continue à jouer un rôle prépondérant dans l'économie métropolitaine, notamment à travers l'activité des bassins Est. Ensuite en terme foncier, puisque c'est sur les espaces où s'exerce sa haute influence que se jouent les actes les plus symboliques de la transformation urbaine.

Il aura fallu plus de cinq ans (1997) pour que l'E.P.A.E.M et le port signent leur première convention.

En effet le port autonome s'est longtemps fermement opposé à toutes propositions balayant irrémédiablement la fonction portuaire de la ville

Le lancement de l'opération d'intérêt national conjugué à la présence d'une directive territoriale d'aménagement aura néanmoins fini par imposer une concertation entre l'ensemble des institutions.

Le schéma de cohérence, « Marseille 2015 », et le plan d'entreprise portuaire « Marseille port global » vont aussi participer à l'intégration économique, et urbanistique de l'opération « Euro méditerranée » et seront élaborés dans une démarche de co-production active.

Au final, l'EPAEM, le port et la ville parviendront à s'entendre ; d'abord sur un projet urbain d'interface ville port toute en nuance. Le projet vise en effet à instaurer une « porosité » selon l'expression de Dominique Cervetti, architecte au sein de l'établissement public, en d'autres termes, le port reste le port, la ville reste la ville, mais les grilles s'ouvrent, certaines môles sont débarrassés de leurs vieux hangars désaffectés et réaménagés, les citoyens retrouvent un accès sur la mer et la ville retrouve une façade littorale.

Mais les activités portuaires sont maintenues, notamment le trafic passager en constante augmentation. Rien n'illustre autant cette notion de porosité que le projet des « terrasses du port » inclus dans le rendu de l'architecte Yves Lion « *le port est un spectacle qui peut être contemplé de l'extérieur, où le passage varie en fonction des activités mais il a été possible d'imaginer certaines incursions naturelles avec les autorités du port* »¹.

Cette situation est exceptionnelle : être dans le port sans déranger. Etre au cœur du paysage marseillais sans l'altérer, paysages ou la mer vaut les collines, ou la méditerranée ne serait pas seulement une mer.

En second lieu, l'EPAEM, le port et la ville parviendront également à s'entendre sur le principe d'une association entre fonctions urbaines et logistiques dans les quartiers situés à l'arrière des bassins Est.

¹ Borruey R, Annales de la recherche urbaine, Laboratoire INAMA, Bouches-du-Rhône, 2001, p.7

En effet les projets urbains les plus éloquentes ne doivent cependant pas occulter les transformations plus discrètes mises en œuvre dans la zone arrière portuaire et sur laquelle repose beaucoup de compromis entre le port et les « urbains »

La zone arrière portuaire est en effet un secteur de développement majeur dans l'agglomération du fait de l'opération euro méditerranée, mais aussi de la zone *Armavant / Le Canet*, qui est la première zone d'activité économique du département des bouches du Rhône, et enfin avec le grand projet de ville, qui allie développement économique et requalification de tout un secteur de la ville

L'agence d'urbanisme a notamment conduit une longue étude sur la zone arrière portuaire associant l'ensemble des acteurs concernés (ville, SNCF, PAM, euro méditerranée état) dans une logique de co- production d'un projet de territoire.

Mais la question de l'interface ville- port tend également de plus en plus à concerner les bassins Ouest. Dans la vaste zone industrialo- portuaires de FOS, les termes de la relation ville -port évoluent et nécessitent des approches essentiellement écologiques et environnementales.

A ce titre, dans le cadre des nouveaux projets comme l'extension du terminal conteneur et la création d'un terminal méthanier, le port fortement contraint par les mesures de protection qui s'appliquent à ses réserves foncières, introduit une forte dimension environnementale et paysagère.

Le port est rentré à l'Ouest, dans une dynamique de concertation soutenue, parfois conflictuelle, avec les communes riveraines.

L'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise a été consultée sur son nouveau schéma directeur qui renforce son expertise sur les espaces portuaires comme sur l'Ouest de la région d'Aix Marseille.

Elle traite désormais de ces question à différentes échelles : de l'échelle du projet urbain à l'échelle de la région urbaine, nouvelle échelle de l'interface ville- port.

3- La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer.

L'idée semblait joliment utopique, lorsque le jeune maire de Saint- Nazaire l'avait formulée, il y a vingt ans « *Retourner la ville vers la mer* »¹ comme s'il était possible d'effacer d'un coup de gomme le plan de la ville née de la reconstruction, qui tournait le dos à l'océan. Aussi fou que cela ait pu paraître, Joel Batteux est en passe de réussir ce pari.

Ainsi les premières pioches de la deuxième phase du projet ville- port seront données, une phase qui va définitivement ressouder le centre ville et le port de Saint Nazaire. Un programme titanesque, étalé sur une dizaine d'années, pour un budget total de 150 millions d'euros, dont un tiers d'investissements publics

« *Au départ, ce que je voulais, c'était tout simplement retourner les têtes vers la mer, rappeler aux Nazairiens que la raison d'être de la ville, c'est d'être un port* »² Joel Batteux est intarissable lorsque il évoque, la transformation de St Nazaire « *on a commencé par nettoyer doucement les 15 hectares qui entouraient le port, à y installer quelques activités, comme l'écomusée, et y organiser des fêtes pour tenter de réconcilier les habitants avec cette partie mal aimée de la ville* »³.

Le problème majeur de la ville était la base sous marine, un monstrueux tombeau construit à l'endroit où battait jadis le cœur de la ville explique le maire.

Cette base, ce mur de béton indestructible qui a résisté aux bombardements alliés, était de toute évidence, physiquement et psychologiquement l'écueil qui empêchait la ville de se réconcilier avec le port et la mer.

3.1. La mise en lumière du projet urbain

C'est l'espagnol Manuel de Sola Morales, lauréat du concours qui a su tirer parti de cette contrainte en « *domestiquant* » la base ; il a dans un premier temps percé quelques alvéoles, puis il a imaginé de transformer le toit du bâtiment, de 4 hectares, en une vaste terrasse sur laquelle les promeneurs pourraient dominer l'estuaire.

Il a ensuite imaginé d'implanter une série d'activités culturelles, dont le musée des paquebots souhaité par la ville, à l'intérieur même du bunker. Cet aménagement

¹ Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p2

² Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p 2

³ Idem, p 3

central s'est conjugué avec une grande opération de requalification des espaces publics autour de la base et une série d'opérations immobilières, parmi lesquelles l'implantation d'un cinéma multiplexe de 2.000 places, qui ont complètement transfiguré le quartier.

Le site, sur lequel ont été construits 540 logements est méconnaissable. Et l'opération est une réussite économique, puisqu'elle a séduit les investisseurs privés (45 millions d'euros pour un coût total de 68 millions d'euros).

C'est fort de ce succès que, Joel Batteux, réélu en 2001 pour un quatrième mandat, a décidé de boucler l'opération en rattachant ce nouveau quartier portuaire au centre-ville, de façon à retourner définitivement Saint Nazaire vers la mer. Ainsi, après avoir ouvert de nouvelles perspectives les promoteurs de l'opération vont aménager un important centre d'animation entre le centre ville et les bassins portuaires, c'est la raison d'être du vaste plateau marchand prévu autour de la maison du peuple « *l'idée est de créer près de la base une masse critique commerciale pour soutenir le lieu de vie qui se crée près de la base* »¹ précise l'architecte Bernard Reichien.

L'architecte a imaginé une ligne de vie et a travaillé des séquences, une progression physique et une progression commerciale entre le plateau haut de la maison du peuple et une rue basse donnant sur l'esplanade.

Parmi les autres opérations d'envergures la construction d'un nouveau théâtre, l'aménagement de deux nouvelles alvéoles de la base sous – marine, et la pose d'un dôme translucide de 16 mètres sur le toit de la base.

Tous ces équipements publics sont certes, capitaux pour la réussite de l'opération mais n'auraient pas de sens s'ils n'étaient pas accompagnés de programmes privés de commerces et d'habitat.

¹ Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p.8

4.1 La ville de Barcelone ou le Modèle barcelonais

En matière d'architecture et d'urbanisme Barcelone jouit d'une excellente image. Parmi les pères fondateurs de la ville Antoni Gaudi est internationalement connu, grâce à une série de réalisations dans lesquelles il a su combiner une expression formelle très spécifique et une discrète et intéressante innovation structurelle.

Ildefonso Cerda de son côté a conçu vers 1850 l'ensache, le réseau urbain du centre actuel de la ville, un prodige d'ordre et d'anticipation qui, plus d'un siècle et demi plus tard demeure très performant.

Après Cerda, la ville a poursuivi sa croissance. Les expositions universelles de 1888 et de 1929 entraînèrent la refonte des quartiers en friche, comme celui de la Ciudadela et Montjuic (la montagne des juives), mais ce sont les jeux olympiques de 1992 qui donnèrent à la ville l'occasion de revoir entièrement son réseau urbain, et aidèrent à la consolidation du modèle barcelonais de développement.

A la fin du Franquisme, période marquée par la spéculation immobilière et le désordre architectural, la mairie de Barcelone confia à l'architecture, Oriola Brigas la mission de revoir l'urbanisme de la cité, son intervention se fonda sur trois critères,

- Le premier, c'est la régénération du tissu urbain à travers de nombreuses interventions mineures.

- Le deuxième, c'est l'instauration d'une limitation des voies rapides, les autoroutes urbaines en faveur d'un système routier plus équilibré qui ne porterait plus atteinte à la vie des quartiers.

- Le troisième consiste en une homogénéisation qualitative entre le centre et la périphérie de la ville synthétisée dans le slogan « *assainir le centre et monumentaliser la périphérie* »¹

Ces critères permirent l'ouverture sur la mer, par la destruction de l'ancienne zone industrielle désaffectée de Poblenou, sa substitution par la ville olympiques et l'enfouissement de la voie ferrée qui séparait l'agglomération de la méditerranée, la réorientation de la croissance de Barcelone, par la création aux quatre coins de la cité

¹ Dossier Barcelone : La deuxième renaissance, in revue projet urbain, n°14 Septembre 1998, DGUHC, France, p.14

d'installation olympique et enfin la réorganisation du trafic automobile par la construction des périphériques, les rocade qui soulagent le cœur de l'agglomération.

La réconciliation avec la mer s'est faite le long des quatre kilomètres de plages, auxquelles on accède en métro, la restriction du trafic automobiliste et le rapprochement des quartiers résidentiels et des lieux d'activités de service ont consolidé le modèle barcelonais et donné à la ville une dimension touristique et commerciale, tant pour les visiteurs à haut pouvoir que pour ceux des vols lowcost.

5. Le Havre ; la ville à quai

Dans les exemples précédents, nous avons évoqué des projets urbains, des stratégies et des politiques de gestion, des événements déclencheurs de modernisation qui ont abouti tous à une réouverture de la ville sur la mer, entièrement ou par partie sachant pertinemment que ces projets sont en cours :

- Le cas de Bilbao est lié à l'innovation architecturale et techniques qui ont été au centre de la demande de réconciliation de la ville avec la mer.

- Le cas de Marseille est plus significatif sur plusieurs points allant de l'élimination du mal de vie à une volonté de repositionnement de la ville à l'échelle euro-méditerranéenne. On peut lire dans ce cas la concurrence puis la concertation des acteurs pour parvenir à se mettre d'accord ; puis mettre en œuvre un projet urbain d'envergure.

- Le cas de la ville St Nazaire, est évoqué, parce que son projet d'ouverture est basé sur la transformation de la contrainte en un atout autour duquel toute la démarche, oscillait et entraînait un développement économique souhaité.

- Enfin, le modèle Barcelonais, me paraissait d'une totale évidence, avec un projet politique décidé à la suite d'un événement majeur pour remodeler la ville et la moderniser en se basant sur l'ancien tissu urbain.

Pour tous ces modèles, chaque projet à ses particularités, sa démarche, nous avons donné des aperçus. Pour le cas de la ville du Havre, nous allons s'attarder sur les raisons et les procédures qui ont conduit la ville à élaborer un projet urbain qui s'inscrit dans le cadre de l'agenda 21 ainsi que le renouvellement de son centre, l'aménagement de sa côte, la reconcentration de la ville sur son port et l'intégration du port dans le centre ville.

Le choix de l'étude du cas du Havre est dicté par les ressemblances entre la ville de Skikda et celle du Havre comme on le verra par la suite.

Lieu de promenade favori pour un bon nombre de Havais, le front de mer se pare fièrement de ses attributs bleus et blancs dès les premiers rayons printaniers du soleil. La ville détient depuis 1999 le label très prisé de station balnéaire mais aussi le pavillon bleu des ports du littoral correspondant à la qualité de l'environnement et garantissant la qualité des eaux du littoral.

Ce label est reconnu dans 34 pays sur 3 continents.

5.1. La ville historique

La naissance de la ville est dictée par la fondation d'un port pour créer un point d'attache avec l'Angleterre pour pouvoir pallier à la défaillance des ports avoisinant notamment Harfleur. (Le port de Skikda est venu remplacer celui de Stora et pour relier l'Est algérien à la France).

C'est en 1517 que le roi François 1^{er} décidait de fonder dans l'estuaire de la seine un nouveau port. Il souhaitait pallier à l'ensablement chronique des ports avoisinants, et assurer la défense militaire d'un royaume dont l'épicentre tendait à se situer à Paris.

Un véritable plan d'urbanisme est ainsi mis au point, il est pour l'époque particulièrement poussé et contraignant. Les débuts sont difficiles François 1^{er} rend visite à sa ville à plusieurs reprises de 1532 à 1545, un édit en fait une ville royale, (comme l'a fait Philippe I pour Skikda).

En 1787, le plan Lamandé est approuvé par Louis XVI ; il prévoit de doubler la surface du port et de quadrupler celle de la ville, mais en 1789 arrive la révolution, les développements prévus n'interviennent qu'au début de XIX^{eme} siècle après que Le Havre ne soit devenu sous préfecture. En 1829 le Havre cesse d'être un port de guerre, on construit alors les premiers docks.

Puis arrive la seconde guerre mondiale, dès 1940 la ville entre dans la tourmente et il fallait attendre le 12 septembre 1944 pour que la ville retrouve sa liberté, mais il ne reste rien, même pas le port, toutes les installations portuaires ont été dynamitées, il va falloir tout construire

5.2. L'activité portuaire et le pôle industriel

Cinquième port européen, premier port français pour le commerce extérieur et le trafic de conteneurs et deuxième port pétrolier français, le Havre dessert 500 ports dans le monde avec 250 lignes régulières, (celui de Skikda est deuxième port d'Algérie pour le commerce et le trafic de conteneurs et son 1^{er} port pétrolier).

Les hydrocarbures sont la principale composante du trafic portuaire Havrais en volume, le pétrole reçu au Havre même et au terminal d'Antifer représente près de 40% des importations totales de l'Hexagone

Pôle portuaire, logistique et industriel d'envergure européenne, la région havraise bénéficie de la proximité de la région parisienne (Constantine pour Skikda) et d'une extraordinaire ouverture sur le monde :

L'importance de la filière chimique et pétrochimique en vallées de seine se traduit par une concentration de grands groupes internationaux y assurant leur production européenne et mondiale et d'infrastructures portuaires. Particulièrement adaptés au trafic de leurs matières premières et produits finis (terminaux d'Antifer et du Havre) les principales activités présentes sont : chimie minérale et organiques, plastiques, caoutchouc, combustibles, carburants, lubrifiants et additifs.

La région est le 1^{er} centre de raffinage français avec 37% des capacités nationale de raffinage où on retrouve la 1^{ère} raffinerie de France total 16Mt (comme l'est celle de Skikda pour l'Algérie), on y produit 80% des produits additifs et d'huiles, 50% de la production de matières plastiques et d'élastomères et 25% d'oléfines.

Le Havre et sa région possèdent les atouts d'une zone industrielle très bien conduite ? d'un réseau de pipeline performant et d'un port situé à l'entrée des ports d'Europe.

5.3. La population

Selon les récentes données de l'INSEE, Le Havre, compte 186.700 habitants répartis sur un territoire de 4701ha dont 700 ha d'espaces verts. La commune compte 193.259 habitants, Le Havre comprend 9 cantons et 3 circonscriptions, le Havre est la onzième ville de France et la première du département de seine maritime.

Des chiffres semblables à celle de Skikda, puisque elle est considérée la 14^{ème} ville d'Algérie en 1998, elle était 10^{ème} en 1987, avec une population de 177.700 habitants en 2006, dont 163.910 personnes qui habite la ville.

Et c'est là que la ressemblance entre les deux villes s'arrête.

5.4. Le centre ville

A l'image du centre ville de Skikda, celui du Havre est orthogonal, la trame est géométrique et les rues se coupent à angle droit, comme un grand nombre de ville de l'Antiquité qui suivaient le plan dit hippodamien, cependant la topographie orthogonale n'est pas strictement appliquée dans tous les quartiers de la ville, avec notamment le

boulevard François 1^{er} qui passe en diagonale à l'Ouest et délimite des îlots triangulaires (et non rectangulaires).

Le plan en damier du Havre, permet des alignements de façade, des tracés rectilignes et aérés.

5.5 - Le Havre, ville ouverte sur la mer

Nous allons voir, les raisons de la réussite de la ville sur tous les fronts, et tirer des conclusions, qui pourront servir de locomotive pour une renaissance de la ville de Skikda.

5.5.1. Le Havre au patrimoine mondial

Considérée par les historiens et les urbanistes comme l'une des réalisations les plus significatives du XX^e siècle, la reconstruction du Havre est exceptionnelle, elle constitue l'une des plus remarquables mise en pratique des connaissances urbanistiques accumulées en Europe.

Première ville reconstruite détentrice du label « *ville d'art et d'Histoire* », le Havre connaît désormais un aboutissement dans la reconnaissance de son architecture, élevée au rang de témoignage de valeur universelle.

L'UNESCO a classé le Havre le 15 juillet 2005 comme patrimoine mondial de l'humanité.

5.5.2. La reconstruction Perret

La Havre fut l'une des villes de France les plus détruites lors de la seconde guerre Mondiale, citée dans de nombreux ouvrages historiques et d'architecture du monde entier ; oubliée puis critiquée, cette architecture bénéficie aujourd'hui d'un regain d'intérêt non seulement des écoles d'architecture et des institutions internationales de protection du patrimoine mais également d'un public plus large, elle est devenue une destination du tourisme culturel

- *Sous la direction d'Auguste Perret :*

Reconstruite sous la direction d'Auguste Perret, l'un des plus grands architectes de cette époque « *celui qui a ouvert la voie à l'architecture moderne, celui qui reliera le XX^{eme} siècle à la ligne conquérante tracée par le XIX^{eme} siècle* »¹, écrit le Corbusier dans l'architecture d'aujourd'hui d'octobre 1932.

¹ <http://www.ville-lehavre.fr>

Le plan définitif d'une grande clarté de composition se développe, selon trois armatures viaries donnant des orientations différentes aux ensembles architecturaux.

- La plus importante s'ordonne autour des deux axes principaux du centre ville, l'avenue Foch et la rue de Paris donnant aux immeubles des orientations Nord Sud ou Est- Ouest

- La deuxième est déterminée par le littoral et le bassin de la Manche et s'ordonne autour du boulevard François 1^{er}, c'est au niveau de cet axe que le second souffle sera donné à la ville à partir de 2001.

- Le troisième qui s'applique au quartier saint François conserve l'ordonnance urbaine d'origine Perret considérant que cette trace de l'œuvre de Bellarmato au XVI^{ème} siècle était un patrimoine à préserver.

D'autres principes comme la grille modulaire de 6,24 m par 6,24 m, et le projet de la surélévation générale de la ville figurent dans les 8 principes retenus par le plan.

- Le résultat

La reconstruction a provoqué une mutation socio-démographiques et des clivages omniprésents. .. Sur cet espace du centre ville reconstruit où vivaient avant la dernière guerre 46.000 habitants il n'y a plus que 20.000 habitants, car plusieurs facteurs ont contribué à la dédensification,

a- La durée, près de vingt ans pendant laquelle les havrais vont trouver d'autres solutions de logements.

b- La forte différenciation de la valeur locative entre cet habitat neuf et habitat ancien, a eu des conséquences directes par le biais des loyers, sur la répartition socio-démographique

La dédensification du centre et sa situation géographique décentrée, ne bénéficiant pas d'une bonne partie du transit des mouvements pendulaires, lui ont fait perdre cette animation centrale des années trente qui alimente toujours la nostalgie des havrais.

Pour les élus qui avaient en charge cette ville aux lendemains de la reconstruction, héritant d'un centre ville neuf qui ne posait pas de problèmes majeurs

de gestion leur permettant de se consacrer au développement urbain périphérique, d'habitat social et à la réalisation d'équipements.

En revanche, cette situation positive a laissé le Havre à l'écart des réflexions sur l'évolution fonctionnelle des centres villes qui s'est développée dans d'autres villes dès les années soixante et qui a conduit à des politiques nouvelles d'aménagement et de gestion

5.6. Le havre, toutes voiles dehors

Dés les années 90 Le Havre a choisi son destin, celui d'une métropole maritime moderne, dynamique, ambitieuse, ou il fera bon vivre, c'est la raison d'être des grands projets que l'équipe municipale mène depuis plusieurs années et qui donnent aujourd'hui un nouveau visage à la ville

Déjà de nombreuses structures ont vu le jour et d'importantes réhabilitations urbaines sont en cours, des quartiers entiers sont redessinés afin d'améliorer la qualité de vie des concitoyens, dans la recherche de l'harmonie sociale et le respect de l'environnement.

5.6.1. Le Pic Urban

Le PIC URBAN (programme d'initiative communauté urbaine) a été mis en place par l'union Européenne afin de favoriser une nouvelle dynamique dans les quartiers Sud du havre (saint Nicolas, Bruideau, vallée- Berenlt, Champs- Barets, des Neiges et de la cité chauvin) malgré une situation aujourd'hui difficile, ces quartiers ne manquent pas d'atouts pour rebondir : un patrimoine portuaire remarquable, une activité économique importante, la proximité avec le centre ville et le port :

- Le financement :

Une enveloppe de 30 millions d'Euros est consacrée à ce programme dont 11 millions attribués par la commission européenne, cette enveloppe doit permettre aux acteurs publics et privés qui le souhaitent de financer leurs projets « *pour cela, chacun présentera son initiative qui sera soumise à la validation de la ville et de ses*

partenaires, chaque projet retenu bénéficiera d'un accompagnement personnalisé, favorisant ainsi ses chances de réussite »¹.

En décembre 2006, 90% de cette enveloppe est d'ores et déjà programmé.

L'objectif du PIC urban est de créer les conditions favorables au développement global et durable des quartiers du Sud. Il sera atteint par l'aboutissement de projets construits autour de partenariats solides et d'une réelle implication de la population et que ces projets émanent d'association, de collectivités locales, d'institution ou d'entreprises.

- Les axes prioritaires

L'objet étant de donner aux quartiers Sud un rôle moteur à l'échelle de l'agglomération et rétablir aussi leur attractivité selon trois axes prioritaires :

a - Axe un : cohésion sociale, emploi formation

Il s'agit de renforcer la coopération et la solidarité, agir pour l'enfance et la jeunesse, aider les habitants en difficultés à se reconstruire essentiellement à travers

* La réalisation des équipements publics de proximité : médiathèque de l'Eure, Pôle de vie sociale et centre médico-social de vallée Berentl....etc.

* Soutenir les actions associatives et municipales qui contribuent au retissage du lien social, la prévention sanitaire, l'insertion professionnelle

b- Axe deux : développement économique

Soutenir les initiatives en faveur de la création d'emploi, stimuler le développement des entreprises locales, et valoriser le patrimoine foncier, le tout par :

* Réalisation d'un hôtel d'entreprises pour offrir des locaux d'activités aux créateurs d'entreprises.

* Doter la pépinière d'entreprise d'un réseau de soutien.

* Définir des stratégies de développement économique à partir de la potentialité et de l'opportunité du territoire.

¹ <http://www.ville-lehavre.fr>

c- Axe trois : environnement, restauration du cadre urbain

Valoriser le cadre de vie, renouveler l'environnement urbain, lutter contre les nuisances sont les actions prévues et qui consiste à :

* création d'un centre- ville élargi « l'hyper centre », le quartier saint Nicolas situé à l'extrême Sud, devra permettre l'extension du centre ville en accueillant des équipements majeurs d'intérêt d'agglomération ; centre commercial de loisirs, complexe aquatique, centre de la mer, parc urbain, et dont le désenclavement par le franchissement du bassin nature est déjà en cours.

* Création de centralité secondaires, (cœur de quartier), compte tenu de l'étendue du territoire (800 hectares) et des spécificités morphologiques et historique de chacun des sous quartiers Sud. La création de cœurs de quartiers complémentaires est nécessaires, afin d'améliorer le fonctionnement social et la lisibilité urbaine.

Ces centralités s'appuient sur :

- La création d'équipements publics de proximité : médiatiques à Brindeau, pôle de vie sociale à vallée Berenlt.

- La requalification des espaces publics, le ravalement des façades et la densification résidentielle.

- Enfin, concernant le quartier des neiges la centralité est constituée par la rue des chantiers qui concentre l'appareil commercial et constitue le lieu de vie, et d'animation de ce quartier enclavé et excentré.

5.6.2. Les aménagements paysagers du port du Havre et de la zone industrialo-portuaire

La prise en compte de la qualité visuelle et environnementale des installations industrielles et portuaires est considérée comme une des grandes actions environnementales volontaires de Programme d'Aménagement du havre (PAH) qui se poursuit depuis des décennies.

Aujourd'hui sur les 5000 hectares de la zone industrialo- portuaire, les espaces verts, créés et entretenus par le PAH, représente près de 600 hectares, l'objectif étant de présenter l'image d'un port moderne, soucieux de l'environnement ; par la qualité des paysages qu'il propose et d'offrir un cadre de travail agréable.

Un cahier des charges défini par le PAH précise que les entreprises sur le site doivent créer et entretenir environ 10% de la surface totale de leurs installations en espace verts.

Les espaces verts participent également à l'écosystème fournissant des zones d'absorption pour les eaux de pluies, des plans d'eaux paysagers régulent les réseaux d'eaux pluviales et forment des réserves utilisables pour la lutte contre l'incendie, les reliefs plantés ou les rangées d'arbustes servent également d'écrans de protection contre le vent et les risques industrielles.

5.6.3. L'agenda 21 du Havre.

Le 4 décembre 2005, sonnait le coup d'envoi de l'agenda 21. Pendant un an la ville a travaillé en concertation avec les habitants et leurs acteurs socio-économiques. Les actions proposées en matière de développement durable ont été analysées et leur mise en œuvre étudiée, le 29 juin 2006, l'agenda 21 « *Engagements et propositions citoyennes* » était présenté. Il définit neuf grandes orientations. Une nouvelle étape est aujourd'hui franchie avec l'élaboration du 1^{er} programme d'action

5.6.4. Le plan local d'urbanisme

Le PLU se substitue au plan d'occupation des sols, c'est le nouveau document d'urbanisme de la commune imposé par la loi solidarité et renouvellement urbaine, il a été approuvé le 03 mai 2004, il a, depuis, fait l'objet d'une première modification qui a été approuvée lors du conseil municipal du 31 janvier 2005 une modification qui porte sur :

- La prise en compte des grands projets tels que la revalorisation du front de Saint –Adresse, le complexe aquatique et le centre de la mer et du développement durable.

- Le renforcement de la mixité urbaine dans les quartiers Sud et l'affirmation du cœur de quartier vallée Berenlt

- La mise en œuvre d'une partie du projet urbain sur le plateau Nord-Ouest

Parmi les orientations de ce PLU on note :

- Le Havre, ville préservée

Afin d'améliorer le cadre de vie, la ville du Havre a intégré dans le PLU des mesures particulières pour préserver les espaces verts, le patrimoine ainsi que la vie de quartier.

- Le Havre, ville renouvelée

Le Havre s'est engagé dans deux importants programmes de développement économique et social : Grand projet de ville pour les quartiers Nord et le programme d'intérêt commentaires URBAN pour les quartiers Sud, mise en œuvre avec l'Europe. La municipalité les a intégrés au PLU pour permettre la poursuite de ces programmes.

- Le Havre, ville attirante

Les grands projets Havrais et l'affirmation de la centralité urbaine s'inscrivent dans cette perspective :

a- Confortement de l'attractivité commerciale du centre ville

L'ouverture récente du centre Coty et le réaménagement du secteur des Halles ont été des éléments de redynamisation du centre ville, l'objectif est de conforter ce pôle d'agglomération

b- Valoriser l'espace littoral

La valorisation de l'espace littoral et de l'identité balnéaire sont des éléments essentiels pour la ville, où se concentrent activités nautiques et de loisirs. Ceci sera complété par divers projets ; poursuite de l'aménagement de la promenade littorale vers le Sud et le développement des activités commerciales et nautiques au niveau de l'anse Frascati, le création d'un port intérieur (hivernage, chantier naval), etc.

c- Développer les équipements d'agglomérations

Afin d'étendre les capacités attractives de la ville du Havre, un pôle de culture-loisir- sports va s'installer à Vauban.

- Le patrimoine

Le label ville d'art et d'histoire, et l'accès du centre ville au patrimoine de l'UNESCO sont relayées réglementairement par la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysage (ZPPAUP) qui permet depuis 1995 d'accompagner les projets au sein du centre reconstruit afin de valoriser ses spécificités architecturales, ce document est annexé, au PLU

- Le Havre, ville en devenir

Pour attirer une population nouvelle et répondre à ses attentes, la ville du Havre bénéficie de deux pistes de réflexion : l'urbanisation du plateau Nord- Ouest qui à été intégré dans le PLU mais ne sera réalisé qu'après un complément d'étude et la réutilisation de certains terrains ferroviaires pour accueillir des équipements publics, ces réflexions pourront donner lieu à des évolutions réglementaires dans le cadre d'une future évolution du PLU

– CONCLUSION

Au début des années, 90, les Havrais, se réveille d'un rêve, qui a duré plus d'un demi siècle, le rêve de vivre dans une ville nostalgique où la reconstruction de la ville était une grande fierté et restait à leurs yeux une expérience urbanistique unique, et ce malgré des critiques concernant cette abondance dans l'euphorie, lancé par Leonardo Bénévolo qui accusait le projet « *d'absence d'une méthodologie urbanistique* »¹. D'autre la qualifiait de ville de communiste, rigide et stalinienne.

Des critiques quoi qu'ils n'aient enlevé en rien au mérite de l'extraordinaire épopée du centre reconnu d'ailleurs et classé patrimoine de l'humanité, il ne demeure moins, que la ville a accumulé des retards considérables dans différents domaines. La ville se présentait alors par la presse comme une ville des années cinquante et donc en marge d'un courant de valorisation et de renouvellement des villes qui s'opèrent à travers un bon nombre d'elles à travers l'Europe.

Le décalage, à été perçu lorsque le port prendra des dimensions incontrôlées et se détachera d'une réalité urbaine restée figée et attachée à la ville de Perret. Le développement économique que connaîtra la région, poussa les limites de l'extension vers le Nord, plus loin de la manche, mais le décalage, est vite identifié avec l'avènement de la loi SRU en France ou encore, l'engagement de certaines villes dans un processus de projets urbains et de nouvelles méthodes de gestion urbaine ainsi que le souci de préservation de l'environnement.

Le Havre, à su mettre au point le déclenchement d'une démarche de repositionnement de la ville à l'échelle du pays et de l'Europe et retrouver les ingrédients d'une prospérité urbaine, sociale et économique.

Cette volonté globale de « rattraper son retard » s'est traduite par un nombre impressionnant de projets, dont nous n'avons cité que quelques uns.

Ville portuaire au rayonnement incontesté le Havre entreprit un véritable retournement de situation qui passe aussi par un vaste processus urbain de modernisation de la ville.

¹ <http://www.ville-lehavre.fr>

Ce processus dont nous avons décelé les mécanismes pour le cas du Havre, est commun à l'ensemble des villes portuaires qui se sont engagées dans la requalification urbaine, et d'ouverture sur la mer.

L'association internationale, Villes et Ports, née en 1988 de la volonté des villes, des ports et de leurs partenaires institutionnels et économiques de créer une structure permanente d'échange d'informations et de contacts pour faire aboutir leurs projets dans les meilleures conditions a recensé plus de 100 villes portuaires sur les cinq continents qui se sont dotées d'un ou plusieurs projets de développement dont les objectifs généraux sont presque identiques à savoir :

- Préserver et mettre en valeur durablement la qualité du tissu urbain existant.
- Requalifier les espaces publics et améliorer la scénographie urbaine.
- Revaloriser le patrimoine existant et favoriser une bonne insertion urbaine des nouveaux bâtiments, assurer une meilleure accessibilité, notamment pour les usages piétons.
- Améliorer la qualité de vie et faire revenir les habitants.
- Définir et conforter l'image de la ville afin de contribuer à sa revalorisation culturelle, sociale, économique, portuaire et maritime.
- Renforcer la centralité et la glisser vers la mer, en constituant des centres historiques de nouveaux pôles urbains et dynamiques.
- La création et le renforcement d'un front maritime pour la ville ; l'accueil de grands équipements.
- Soigner la qualité urbaine et les espaces publiques à l'interface entre le port et le centre ville.
- L'implantation de fonctions tertiaires en particuliers liées à la culture.
- La réalisation de parcours piétons et cyclables reliant le centre ville, le port et le front maritime.
- La réaffectation pour de nouveaux usages des bâtiments remarquables mais sous ou non utilisés.
- Une meilleure intégration entre le centre ville et la façade maritime notamment par la création des promenades portuaires pour les habitants de la ville et les touristes.
- Garantir et préserver la qualité du sol, de l'eau et des fonds marins, dans le cadre de la protection de l'environnement et du développement durable.

- La mise en place d'un cadre institutionnel de pilotage et de suivie des études, des expertises, de réalisation et de définition des plans d'actions futures ou en cours.
- Redonner aux villes portuaires le rôle d'interface internationale et de rétablir une certaine synergie entre fonctions portuaires et urbaine à travers les fonctions d'intermédiation et d'échange.

La ville portuaire nécessite donc une approche particulière à l'origine outil pour cette activité spécifique, elle se doit aujourd'hui d'opérer une mutation.

Dans le cadre de cette mutation, la ville se retrouve face à deux problématiques majeures culturelles ; au sens où la mutation de l'activité devient identitaire, et urbaine, c'est pourquoi, le projet « ville et port », mais également le renouvellement urbain du centre ville, et la valorisation de la façade maritime nécessitent une reconquête culturelle et morphologique passant d'une logique de transit à celle de porosité.

Ainsi, les projets villes- ports participent à la réouverture de la ville sur son port et son littoral et donc sur la mer par les espaces publics, les équipements, l'organisation des différents tissus et les activités de loisirs et de plaisance, sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration qui renforcent le caractère commercial et économique de façade urbaine.

Avec l'ensemble de ces dispositions, toutes ville portuaire et littorale affirmera un peu plus sa dimension de cité portuaire tournée vers la mer, tournée vers le monde.

CHAPITRE 3 : DES PRINCIPES ET DES CONDUITES DU PROJET URBAIN

- INTRODUCTION

Comme nous l'avons fait remarquer dans des chapitres précédents, la ville est restée l'otage d'instruments et de pratiques urbanistiques qui l'ont stigmatisée et standardisée la ville.

L'urbanisation et l'aménagement de la ville était dicté par la loi N° 25 / 90 visant à articuler la croissance des villes avec le développement économique. Les plans d'urbanisme s'inspirant d'ailleurs des modèles français, sont conçus comme des outils prospectifs, fixant un zonage élémentaire en fonction de coefficients de croissance prévus pour les différentes fonctions (habitat, activités, tertiaires....etc.), sans déterminer une structuration spatiale bien précise. Celle-ci était reportée à la phase des projets partiels ; en effet les plans d'aménagement introduisant deux cas de figure : les sols urbanisables programmés et les soles urbanisables non programmés.

Les premiers devraient être l'objet d'élaboration des plans partiels fixant leur structuration, programme, planning, le bilan financier des équipements, les charges et bénéfices des propriétaires ainsi que les systèmes d'expropriation en cas de non respect des délais d'urbanisation fixés. Des études de détails, pourraient les compléter au besoin dans la définition plus précise des projets.

Les deuxièmes constitueraient une réserve dont on fixerait les lignes générales.

1. Du plan au projet

Au delà de la polémique plan/projet, les années 80 voient une floraison de projets urbains, notamment dans les plus grandes villes qui avaient le plus subi la pression spéculative et les malformations des décennies précédentes.

Les plans d'aménagement ont comme dénominateur commun, la préoccupation d'une définition de la forme urbaine. Tournant la page de l'approche fonctionnaliste des décennies précédentes « *Sans doute, au début des années 80, la tendance plus caractéristique du moment était- elle l'exaltation formaliste qui s'inspirait en ligne directe*

du courant morphologique italien. C'est sur elle qu'allaient s'appuyer essentiellement les réponses aux demandes politiques »¹.

Le point de départ est une perception de la ville comme un ensemble disloqué, avec des périphéries séparées des centres ainsi que des quartiers très déstructurés par la spéculation récente. Les plans d'urbanisme doivent avoir donc comme finalité essentielle de réparer ces ensembles, de les suturer et de les compléter avec des espaces bien calibrés.

L'échelle préférentielle pour atteindre cet objectif est celle des éléments structurants : des rues, des carrefours et d'autres dispositifs routiers à concevoir comme des protagonistes de l'espace public et non uniquement comme des infrastructures de circulation étrangères aux tissus urbains ; des places, parcs et jardins qui constitueront des espaces à part entière et non des aires résiduelles de verdure autour des constructions, des équipements qui conféreront une certaine monumentalité à quelques lieux pour casser l'homogénéité des aires résidentielles.

Les villes vont aussi renouer avec la tradition de préfigurer l'espace tel que cela se faisait dans les plans d'extension de la fin du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle.

Cette démarche constitue une approche intégrative qui va formellement instaurer de nouvelles pratiques de maîtrise d'ouvrage urbaines. Les éléments structurants seront conçus pour répondre à plusieurs sollicitations et non pas suivant une vision par thèmes séparés agissant chacun selon ses propres logiques.

Ainsi, la résolution d'un nœud de circulation, par exemple, pourra concerner à la fois les services chargés des routes, des espaces verts et des équipements, le plan permettant de prévoir dès le départ une action conjointe de ces services

Si les plans d'aménagement partent d'une approche globale ; ils ne considèrent pas le territoire comme un tout homogène, ou il faut agir partout de la même manière, la dimension temporelle est donc ici essentielle

¹ De Teran F, *Evolution de la planification urbanistique, cité et territoire, studios territoriaux N° 107-108 pp 180 ;*

Pour restructurer l'ensemble urbain, il est proposé de choisir des cibles stratégiques qui puissent avoir un impact dans la transformation et la recomposition à termes des aires environnantes : les « interstices » en friches ou obsolètes (emprises ferroviaires ou d'activités désaffectées notamment) prennent une grande importance. C'est à partir, de ceux-ci, perçus au début comme éléments négatifs, que pourra se focaliser l'action publique avec une double volonté de requalification spatiale et de création d'équipements.

L'autre courant de pensée, celui des projets qui refuse une démarche pyramidale partant du plan général pour arriver aux actions ponctuelles. Face, donc, au plan général d'aménagement, apparaissent les projets d'urbanisation, les études des alignements et des gabarits, les règles d'occupation du sol et des volumes.

Ils sont les seuls instruments pour une configuration réelle de la ville. Nos villes ont beaucoup souffert, pendant des années, des discussions sur des plans généraux qui n'ont rien apporté. Pendant ce temps personne ne s'est occupé des problèmes immédiats, des projets pour répondre aux besoins de la collectivité, seul moyen de prendre en compte des problèmes immédiats, seul moyen de prendre en compte leur volonté de progrès et d'améliorer le cadre physique.

On privilégiera dans ce courant la reconquête de la ville par une multitude d'interventions locales agissant en premier lieu sur les espaces publics. Celles-ci prendront plus d'envergure au fur et à mesure qu'on va définir des programmes plus complexes ;(nouvelles centralités, création des voies rapides périphériques, réhabilitation des vieilles villes). Si ces programmes ne sont pas intégrés dans une structure d'intervention hiérarchique ils sont cependant conçus en termes d'une réflexion globale sur la ville.

En France, le projet urbain est né de la redéfinition des rapports entre les édifices et la ville, entre l'architecture débarrassée de ses obsessions formalistes et l'urbanisme délivré de ses pesanteurs technocratiques.

2. Le projet urbain, un concept nouveau

2.1. Le concept

Le projet urbain est : une revendication politique dans le sens qu'elle suppose, une nouvelle définition du rôle des urbanistes et de leurs rapports avec les habitants et les collectivités territoriales, revendication technique dans le sens qu'elle appelle de nouveaux outils conceptuels et de nouvelles techniques de projet.

Le projet urbain n'est pas un projet d'édification puisqu'il n'est pas une grosse commande de bâtiments, son but est de créer les conditions de l'édification et de la gestion du tissu, toute fois il ne peut pas se désintéresser des édifices et se cantonner à une définition paysagère des espaces publics, agrémentée de quelques prescriptions sur les silhouettes et les couleurs.

La mise au point du projet urbain suppose de définir, assez précisément parfois, les caractères typologiques des édifices à construire, cette définition peut s'appuyer sur des réalisations. Tout projet urbain d'importance devrait prévoir dans les premières tranches quelques opérations expérimentales ou les contraintes, notamment réglementaires, seraient assouplies afin de tester concrètement la validité des types retenus.

L'espace du projet urbain comme celui de la ville, n'est pas homogène, mais ponctué, rythmé par des alternances de zones actives et de secteurs résidentiels, de lieux symboliques et de tissu banal, d'institution, d'équipements, de parcs ou d'usines, de terrains en friches et de réserves, de travaux à court terme et de programmes lointains. La constitution de lieux monumentaux, pour que la collectivité puisse identifier où elle puisse se reconnaître et engage non seulement la localisation des institutions et leur relation avec les espaces publics, mais aussi le traitement architectural des édifices singuliers et l'ordonnancement du bâti banal qui les accompagnent. L'économie des effets peut tirer parti de l'économie des moyens pour éviter de saturer la ville de signes vides.

2.2. Les techniques du projet urbain

Tracé, découpage, implantation du bâti, localisation des activités, ordonnance des espaces publics,...etc. devront être défini pour permettre d'éviter des gaspillages

inconscients., l'espace public constitue donc un élément essentiel dans la conception des projets urbains.

Ces espaces devront d'abord être revalorisés qu'espace de la communauté, les rues et les places perçues, des années durant, comme des endroits de la négation, seront les lieux où les villes pourront réaffirmer leur identité en se démarquant des instruments précédents qui imposaient des modèles peu soucieux des particularités locales.

Par ailleurs, les collectivités comprennent que l'aménagement des espaces est payant du point de vue électoral.

Dans les tissus urbains constitués, les villes vont donc profiter du moindre vide pour générer un nouvel espace, dans les secteurs vacants ou libérés, les espaces publics seront la colonne vertébrale pour structurer les nouveaux programmes à venir. Ces espaces seront très formalisés, cherchant généralement à s'opposer au caractère chaotique des sites qui les entourent. Ignasi solo Morales explique cette attitude comme le reflet local de certains courants post-modernistes « *à la critique de l'architecture moderne a succédé immédiatement une récupération à la hâte des idées de C. Sitte et Hgeman non seulement dans l'identification d'un problème déterminé. La conception de l'espace public- mais aussi d'une méthode- le recours à l'histoire- lui empruntant des systèmes géométriques centralisés avec lesquels on croit pouvoir vaincre l'angoisse provoquée par l'organisation chaotique de la ville contemporaine* »¹.

L'appel aux typologies historiques, est également censé rehausser la dimension civique de ces espaces.

¹ Gotlieb C, Dossier Architecture et projet urbain en Espagne, Madrid, Centre de documentation de l'urbanisme, 1998, p.15

2.3. Projet urbain : enjeux et stratégies

La mise en place d'une stratégie globale de développement social et urbain ne peut être conçue qu'au sein d'une gouvernance ayant pour base la ville, qui intègre une participation active des citoyens.

La relation entre les pratiques sociales et la conception du projet urbain permet :

- De mettre l'accent sur les méthodes et les techniques de mise en œuvre pour analyser les pratiques sociales et pour tenter de les rendre opératoires dans le projet, d'où le rôle central accordée aux intermédiaires.

- De fournir un espace d'équivalence qui permet de comparer des projets d'échelles différentes et s'inscrivent dans des contextes (politiques, économiques...etc.) et dont les caractéristiques sont très variés.

- De montrer que chacune de ces démarches définit de manière différente les acteurs du processus : l'usager, l'expert, l'habitant, chaque projet est unique. De ce fait, chaque projet donnera naissance à des acteurs spécifiques ayant des rôles différents en rapport avec les caractéristiques politiques, sociales, économiques et culturelles du contexte dans lequel il est conçu et mise en œuvre.

La stratégie d'intervention des acteurs visant la reconquête sociale, économique et urbanistique par l'implication du citoyen et le concours d'idées refuse l'exclusion, tout projet fondé sur les principes d'une bonne gouvernance est une remise en question des privilèges de ceux qui en jouissent aux dépens des exclus. En ce sens il est porteur d'un changement social à négocier entre toutes les parties prenantes.

De ce fait, la logique de projet implique de toujours garder un espace pour la réorientation, à la possibilité de corriger les erreurs en cours de projet, en fonctions des réalités évolutives et des processus de négociation entre les différents acteurs.

2.4. Le projet urbain et la responsabilité des architectes

Pour la conception des projets, le recours à des concours d'aménagement urbain se font généralement sans études préalables, sans que les concurrents connaissent les objectifs globaux de développement d'une ville et les grands équilibres recherchés en particulier en ce qui concerne les investissements.

Dans cette perspective, les autorités, notamment les collectivités locales cherchent bien plus souvent des « idées » qu'elles ne veulent choisir un projet.

Il n'est pas rare de voir des avis de jury n'être que consultatifs, les concours deviennent alors au pire de simples moyens de propagande, au mieux des moyens de concertation, de discussion qui permettent à une collectivité locale d'orienter ses décisions

Il n'est pas indifférent que beaucoup de projets urbains aient pour objet l'aménagement de terrains proches des centres historiques : terrains laissés longtemps en friches, terrains dont les occupations industrielles sont en profonde mutation ou en voie de disparition, anciens terrains militaires, emprises ferroviaires, ou d'infrastructures routières et autoroutières abandonnées ou à transformer radicalement. Dans ces situations de première couronne des centres historiques, ou d'interface entre centre et périphérie immédiate, avec des situations de confrontation obligée entre l'ancien ; vraiment ancien et le nouveau forcément nouveau, les projets doivent prendre le risque de proposer une image du futur, puisqu'on sait que la ville ne restera pas telle qu'elle est aujourd'hui et qu'elle ne cessera de se transformer et de s'équiper.

Toute mesure conservatrice ne serait être que relative ; les projets ne pourront se contenter des indications d'un schéma d'urbanisme ou des seules règles aux quelles nous ont habitué les P.D.A.U et P.O.S.

Dans ce rapport, l'architecture doit retrouver véritablement droit de cité : *« on comprend dès lors la nécessité des concours qui permettent la confrontation de conceptions urbaines. Les architectes, les urbanistes et les architectes urbanistes, avanceront à visage découvert, ils ont à imaginer la ville »*¹ .

*« Ce rôle malgré tout démiurgique leur octroie une grande responsabilité sociale ; ils ne sont pas de simples prestataires de services même si les décisions doivent toujours, en dernière instance, appartenir aux pouvoirs politiques »*².

¹ Jacques Lucau ; qu'est ce qu'un projet urbain le moniteur de décembre 91, janvier 92, p.48

² Idem, p.48

3. Du projet urbain et de son adaptabilité à Skikda

3.1. Potentialités et fragilités

A l'issue du diagnostic de notre aire d'étude, et le rôle des acteurs qui exercent une grande influence ; que nous avons rencontré directement, ou à travers des entretiens ou déclarations données à travers les différents moyens de communication, nous avons relevé les potentialités d'évolution et les fragilités qui caractérisent notre espace d'études

3.1.1. Les potentialités

- Skikda est le débouché, historique, naturel et économique de l'Est algérien ; c'est le gouvernail de l'Est.
- Une façade maritime de plus de 14 Km, renfermant paysages et richesses naturelles d'une grande qualité.
- Une activité portuaire intense favorisant des liaisons passionnées avec l'intérieur du pays, comme à l'extérieur.
- Un patrimoine, historique et culturel riche favorisant la curiosité et le développement touristique.

3.1.2. Les fragilités

- Un centre ville en pleine dégradation, saturation et congestion.
- Une zone industrielle polluante et à haut risque.
- Une topographie du site difficile.
- Des nuisances environnementales provoquées par les différentes activités portuaires et industrielles.
- Des difficultés de gestion, conséquence de la multitude d'acteurs intervenants dans la zone et l'absence d'un organe fédérateur.
- Un étalement urbain, n'intégrant pas la problématique du développement durable.
- Une occupation anarchique le long du littoral, et l'instabilité du site.
- Une exclusion de la société en matière de gestion, de concertation et de proposition urbaine.
- Un développement des activités portuaires, induisant une extension des infrastructures au dépend de la frange littorale et les plages.

- Une brutale transition entre la ville, le port, et la zone industrielle.

3.2. Les enjeux du projet

Tout projet urbain devrait nécessairement (pour faire aboutir son processus) conjuguer les différentes potentialités et fragilités, c'est-à-dire qu'il doit prôner une valorisation des atouts du site. Mais également il aura l'obligation de composer avec les fragilités et les faiblesses en se fixant des enjeux d'intervention et ce à travers la proposition d'un cadre propice où peut s'exprimer un projet urbain à l'échelle de la zone littoral.

L'enjeu majeur étant la revalorisation des espaces et des relations entre ces espaces, et la valorisation de la position de l'ensemble sur la scène régionale, nationale et internationale.

Les différents enjeux qui en découlent sont :

- La valorisation des espaces en friche portuaire, industrielle et urbaine, par une occupation rationnelle et inventive.
- La valorisation du littoral par la mise en place d'un cadre approprié pour instaurer des actions durables et la reconquête de la façade maritime.
- La valorisation du centre ville par des opérations de renouvellement urbain.
- La valorisation de l'environnement par la prise en charge des risques industriels, des pollution et la vulgarisation de la culture du risque.
- La valorisation des rapports entre la ville et le port d'une part, et la ville et le pôle industriel par le recentrage de la ville sur le port et la maîtrise de l'urbanisation aux abords de la zone des hydrocarbures
- La valorisation des rapports de la société avec : le port, le centre ville, et la mer, à travers une démarche de conciliation.
- La valorisation des rapports entre les différents intervenants et acteurs par l'institution d'une nouvelle gouvernance.
- La valorisation des potentialités de la zone d'étude à travers une politique économique globale.
- La valorisation de l'image de la ville par le renforcement du caractère identitaire de la relation centre- ville –port –littoral.

2.3. Les questionnements du projet urbain

Le projet urbain interpellera l'espace et interrogera à la fois la société et les différents acteurs pour établir un carnet de bord de propositions qu'il devrait remettre à chaque fois sur la table de la négociation et de la concertation. Notre projet urbain tentera à chaque étape du processus continue d'apporter des réponses aux questions soulevées à propos des objectifs, des intentions, des moyens, de la démarche et du cadre général du projet.

Les réponses à ces interrogations détermineront le succès ou l'échec du processus en fin de parcours.

Ces Questionnements et les prémices de rétorque de notre projet sont :

- Comment anticiper sur la pénurie d'espace de développement ?

..., Espaces à réorganiser ou à imaginer.

- Comment faire cohabiter fonctions portuaires et industrielles et le water front urbain ?

..., Une nouvelle conception des espaces d'interface ville- ports.

- Comment sécuriser les flux entre la ville et le port ?

..., De nouveaux outils et une nouvelle gouvernance pour un espace partagé.

- Comment intégrer les questions environnementales ?

..., Une réorganisation du territoire ville -port dans une logique de développement durable.

- Comment renforcer l'identité maritime ?

..., la construction de l'image- ville- port.

- Comment assurer la participation citoyenne ?

..., une démocratie participative.

- Comment renforcer la cohésion sociale ?

..., Un atout pour la compétitivité et l'attractivité du territoire- ville- port.

- Comment occuper l'espace d'interface ?

Un projet urbain d'ouverture sur l'eau.

CONCLUSION

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le monde.

Cependant, sous l'effet des mutations extérieures et intérieures, la ville et le port ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Une grande partie des activités portuaires et industrielles ont été délocalisées hors du territoire urbain et littoral et les anciennes installations au coeur ou à proximité de la ville ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes et le littoral a été abandonné. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable rupture au sein de la ville portuaire.

Les espaces à l'interface ville / port constituent un territoire en mutation où s'appliquent des stratégies à travers lesquelles ville et port s'ignorent souvent et parfois s'affrontent. Pourtant, ils tendent progressivement à devenir des espaces de dialogue et de coopération. En effet, leur recomposition, par les efforts qu'elle requiert et par le potentiel qu'elle constitue, va nécessiter une implication de tous les acteurs locaux afin de créer une dynamique propre à favoriser le développement à la fois économique, durable et humain de la ville port. Etablir enfin des partenariats et une réelle concertation afin de défendre des intérêts communs, est sans doute le véritable enjeu auquel doit faire face la ville aujourd'hui.

Responsables de leur développement durable devant les générations futures, ville, zones portuaires et industrielles doivent aussi gérer leurs patrimoines communs aux mieux des intérêts de chaque utilisateur du rivage de la mer.

Ville, zones portuaires et industrielles doivent apprendre à mieux vivre ensemble. Ensemble, ils sont soumis aux contraintes de la concurrence économique nationale et mondiale. Ensemble, ils doivent pouvoir proposer des réponses appropriées aux multiples interrogations citoyennes en termes d'emplois, de qualité de vie, de sécurité ou d'environnement.

Ouvrir la ville sur le port et la mer suppose de pouvoir gérer une dynamique commune, inscrite dans un cadre régional toujours plus large, en tenant compte des bénéfices mais aussi des coûts de chaque solution. La ville portuaire peut, quant à elle, y gagner de grands projets de redéveloppement urbain, de « waterfronts » rénovés qui

constituent aujourd'hui les secteurs les plus emblématiques et novateurs de très nombreuses villes portuaires. Extension ou délocalisation des fonctions portuaires d'une part, recomposition des secteurs centraux de la ville autour des quais historiques d'autre part, rares sont aujourd'hui les villes portuaires grandes ou moyennes qui ne sont pas encore engagées dans ce processus mondial.

Les choix sont dès lors autant politiques qu'économiques et il apparaît essentiel de pouvoir s'appuyer sur les multiples expériences internationales engagées ces dernières années. Les décisions d'aujourd'hui sont cruciales pour Skikda ; la ville portuaire de demain.

Le dialogue ville - mer y tient une place essentielle dans un projet urbain, qui peut être considéré sous plusieurs angles en tant que :

- Système d'intention définissant une vision de la ville et un programme, sous tendu par des enjeux : politiques sociaux, économiques, et les enjeux de positions des différents acteurs sociaux

- Territoire, socio historiquement construit, porteur d'identité et présentant des formes urbaines résultant de l'interaction de logiques économiques, socio culturelles et de logique physiques.

- Processus, car c'est le temps, long qui joue à l'échelle urbaine, le projet urbain sera un projet, continu, non identifiable à celui d'un produit fini a une échéance fixe comme pourrait l'être celui d'un ou plusieurs immeubles, donc processus jamais fini.

- Formalisation à figures architecturales, représentation d'un moment de la réponse, à ces intentions, ou photographie instantanée de l'instant d'un débat dont l'histoire ne peut interrompre le cours.

Enfin il est fondamental de rappeler que même s'il n'existe pas de définition précise du projet urbain, mais seulement des approches, le discours de ces dernières années sur la ville et le « faire » de l'architecte et de l'urbaniste s'appuient sur le constat de la crise, et à travers le projet, se fixent comme objectif son dépassement.

Le projet urbain se démarque des projets des urbanistes et architectes du mouvement moderne, non pas par le refus d'imposer un model spatial unique et

contraignant, mais surtout par ce qu'il apparaît dans l'impossibilité d'articuler un quelconque projet social, même utopique.

Parallèlement à ces constantes, la pratique du projet urbain nécessite, et parfois revendique la conjonction de deux types de savoirs : un Savoir et un savoir-faire spécifiques aux architectes et aux urbanistes qui doivent marier les outils propres à la formation, la production et la gestion de la forme urbaine ; ainsi et bien au-delà des frilosités corporatistes ou de protectionnismes disciplinaires, la question fondamentale pour le projet urbain reste l'articulation de deux niveaux d'action : « le faire » et « le comprendre » .

CHAPITRE 4 : REINVENTER LA RELATION VILLE - MER

- INTRODUCTION

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau.

Cette relation sera au centre du projet urbain, qui faut – il le rappeler diffère du projet architectural. Certes des croisements existent entre les deux, mais l'urbaniste travaille beaucoup plus en amont, dans un autre rapport au temps. La production architecturale est en fait l'œuvre d'acteurs bien identifiés, pour s'affirmer, elle doit résister au temps. Il y a un « avant » et un « après » des bâtiments réalisés

La ville au contraire est une œuvre collective sans fin. Certaines villes ont été conçues comme des « architectures » en plus grand. Ce sont souvent des œuvres mortes : la ville est le mouvement de la civilisation. Il n'est pas possible d'y faire œuvre d'auteur, de terminer la ville.

Notre travail consiste à concilier deux logiques de temps différents : le temps long de l'évolution des villes et le temps plus court lié aux calendriers politiques.

C'est ce qu'on appelle la démarche de progressivité, cette démarche doit confronter des vues d'avenir à long terme et certaines réalisations particulièrement significatives à court terme.

Les premières concrétisations du projet vont révéler certainement de nouvelles potentialités et enrichir une démarche qui se nourrit de leurs apports autant que des atouts du site préexistant.

Au contraire de la maîtrise d'œuvres architecturales ; toutes les propositions restent ouvertes

Le projet s'enrichira au fil du temps. Car la demande évolue dans la durée cependant, le court terme donne le ton et l'ambition de la suite, il faut donc démarrer avec des ambitions. Certains choix peuvent être nets, d'autres peuvent rester flous, pour se nourrir des premières options ou pour pouvoir évoluer avec la demande. C'est une démarche variante et collective.

Pour mener cette démarche au long cours, on s'attache à quelques grands principes essentiels, pour définir un projet partageable.

1. LES PRINCIPES GENERAUX D'INTERVENTION

1.2. La commande

Dans le projet urbain, la maîtrise d'ouvrage est composite, souvent partagée entre des élus, l'état et les acteurs privés, qui ont tous besoin d'éléments pour définir leur commande et où tout le monde cherche en même temps. Le rôle du maître d'œuvre est souvent perçu comme celui d'un conseil à la maîtrise d'ouvrage ; à la jointure entre maîtrise d'ouvrage et conception, pour nourrir la réflexion, saisir les questionnements dans leur globalité, décloisonner les approches.

Ces structures de réflexion transversale doivent se libérer des contraintes que l'on trouve souvent dans les administrations. Elles impulsent sans concevoir. Elles apportent la cohésion aux interventions éparpillée des territoires.

Souvent aussi, elle s'ouvrent volontiers à de nouveaux champs de réflexion ce qui favorise l'anticipation des phénomènes urbains. Enfin, ces structures représentent la continuité par rapport aux autres acteurs ; or la ville réclame cette continuité, cette mémoire sur laquelle peuvent s'appuyer élus et concepteurs

1.2. Interface ville / port

La ville de Skikda, doit se lancer dans des projets ambitieux de redéveloppement d'espaces portuaires délaissés qui sont des espaces de liaisons entre les lieux historiques de centralité urbaine et les zones d'activités liées aux ports.

Ces espaces sont aujourd'hui dans la plupart des villes portuaires des territoires d'enjeux ; la ville peut y proposer une offre alternative en terme de logement de qualité, d'espaces publics et d'équipements propres à attirer de nouvelles catégories de

population, leur revalorisation permet à la ville portuaire de modifier une image parfois dégradée et de retrouver une attractivité vis-à-vis d'investisseurs privés.

Parallèlement à ces objectifs urbains, les autorités portuaires cherchent à maintenir leur compétitivité en adaptant les espaces dont ils ont la gestion aux demandes des opérateurs maritimes internationaux. Développement des activités logistiques et tertiaires liées à la fonction portuaire internationale les incite fortement à résister aux pressions urbaines exercées sur les espaces de liaisons ville- port afin de pouvoir garantir aux entreprises les conditions les mieux adaptées à leur activité.

La recherche d'un développement équilibré entre la ville et le port sur ces territoires d'enjeux suppose aujourd'hui une réflexion commune qui vise à :

- Assurer la comptabilité des évolutions tant des projets urbains que des fonctions portuaires
- Rechercher des solutions communes associant sur les espaces de liaison un cadre de vie de qualité et des fonctions portuaires performantes
- Mettre en place d'éventuelles mesures de compensation.

1.3. La recherche d'une cohabitation harmonieuse.

L'interface entre la ville et le port s'affirme comme une valeur sûre pour les projets de développement urbain dans la plupart des villes portuaires, grands espaces, originalités du patrimoine, bassins, activités maritimes, séduisent aménageurs, chefs d'entreprise et citoyens désireux de participer à la modernité de la place portuaire. Cependant il convient d'anticiper les déconvenues inhérentes à la cohabitation parfois orageuse entre la nouvelle population attendue et les fonctions portuaires à maintenir, voire à renforcer, des solutions existent, elles sont à évaluer

1.4. Environnement et risques

Le port et les activités industrielles qui lui sont associées sont la source majeure de nuisances environnementales, marchandises dangereuses, en transit sur l'eau ou sur terre, activités industrielles à risque et à risque majeur, bruit, pollution....

Un port industriel reste un milieu a priori hostile au développement urbain. Les outils qui permettent de maîtriser les nuisances, qu'ils soient réglementaires, de

planification, ou de concertation rendent possible et plus sûre la cohabitation entre la ville et le port.

Vécue parfois comme une contrainte, ils constituent aujourd'hui pour les autorités urbaines et portuaires une chance unique pour mieux organiser l'espace de développement commun.

1.5. Culture et tourisme ; outil de mixité ville- port et d'attractivité.

Ville internationale, ville de modernité, la ville portuaire doit jouer également la carte du développement culturel et touristique- certaines réalisations architecturales de Sydney à Bilbao sont désormais emblématiques et exemplaires. Au delà de l'activité croisière en pleine croissance, les villes- ports valorisent leur image et s'offrent de nouvelles opportunités économiques ; les équipements culturels et de loisirs se multiplient et s'inscrivent dans une démarche touristique souvent ambitieuse qui valorise les caractéristiques de la ville portuaire.

1.6. Une complémentarité ville- port « gagnante »

A l'heure de la recherche de la performance économique et d'une compétition internationale accrue, le couple ville- port doit développer des synergies pour élaborer de nouveaux concepts de développement économique. Pour être complémentaires et dégager une réelle valeur ajoutée, la ville et le port doivent d'abord mieux se connaître, identifier leurs points forts et saisir cette occasion pour redéfinir leurs rapports. Elaborer un projet sur la mixité des fonctions urbaines et portuaires constitue aujourd'hui un principe fondamental pour chaque ville portuaire.

2- Les axes d'intervention :

2-1. Axe 1 : L'aménagement de la façade maritime

Tout en favorisant le développement des activités portuaires, la ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville –port afin de renforcer son attractivité.

L'animation de ces nouveaux quartiers portuaires résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics.

Ces aménagements permettront de diversifier l'économie portuaire maritime traditionnelle en favorisant l'implantation d'activités tertiaires de hautes valeurs ajoutées qui recherchent une qualité d'environnement, de travail et de vie au bord de l'eau.

Pour la filière halieutique ce sont par exemple les activités de négoce, de recherche de développement ou les services valorisant le produit (certification, marketing, communication qui viendront renforcer le secteur).

L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement et d'animation autour du port de pêche incluant : aquarium, théâtre, restaurants voire des commerces d'évasion et des fêtes du poisson.

Le long de la façade maritime, de nouvelles activités de loisirs, de commerces et de résidences peuvent être imaginées. Tout en maintenant l'activité portuaire et industrielle, d'autres projets peuvent connaître un nouvel essor, comme l'implantation d'une partie de l'université le long du littoral ou une école dédiée au tourisme et à l'hôtellerie, ou au développement durable et à la globalisation, un musée pour la mer et l'écologie ou encore des hôtels et des anneaux de plaisance, autant de projets innovateurs et pertinents qu'on peut prévoir sur cette façade maritime.

Ces projets peuvent être regroupées dans des pôles ou de filières importantes, qui seront :

2.1.1. La filière halieutique et la pêche

Le développement de la filière halieutique est une priorité économique et sociale pour une grande partie de la société, mais également pour l'identité maritime de la ville.

En effet une ville littorale est forcément imprégnée de l'activité de pêche, Stora a été et demeure un village de pêcheurs.

Parmi les projets qui pourront faire de la ville un pôle de compétitivité : L'aménagement d'un parc marin ou une partie de l'espace sera consacrée à l'accueil d'activités de services liées à la filière halieutique (renforcement des fonctions de négoce, agence de communication, laboratoires de certification...), mais aussi à des services à la personne, restauration, hôtellerie.

Ce parc peut devenir une des vitrines ouvertes du savoir faire de Skikda, aussi faut il organiser des lieux de convivialité, l'accès à certains espaces, mettre en place des mécanismes d'incitation à destination des entreprises pour implanter leurs sièges, y promouvoir un tourisme culturel, éliminer les friches et entreprendre un aménagement urbain et paysager.

2.1.2. Pôle santé, nutrition, balnéothérapie

Les bien faits de la mer sont de plus en plus recherchés par une clientèle qui se tourne vers de nouvelles formes de soins plus naturels. La constitution d'un pôle économique « santé, nutrition, balnéothérapie » est un axe important de diversification ou des industries, et des laboratoires peuvent émerger en matière de produits de la mer utilisés pour la pharmacie et le cosmétique, et plus largement, le poisson est associé à une notion de qualité alimentaire et nutritionnelle. Ainsi, sur les dunes des Platanes pourrait être crée un hôtel dédié aux entreprises de la filière et un espace de balnéothérapie eau de mer ce qui valorisera ce site en déshérence.

2.1.3. L'activité de plaisance

La plaisance connaît une croissance constante et représente un secteur économique à part entière, alors l'implantation d'un nouveau port d'extension à Ben M'hidi ou les platanes, ou l'extension du port de pêche de Stora pour l'avènement de l'activité de plaisance s'avère un moteur pour le tourisme à Skikda.

Pour créer ce nouveau port de plaisance doté d'équipements, d'entreprises nécessaires à l'entretien, la réparation, la vente de bateaux et une base vie pour la voile, il est nécessaire de réaliser des bâtiments appropriés, d'aménager les quais, d'installer des pontons, de désenvaser et de créer de nouveaux anneaux permettant de franchir un « seuil critique » pour des investisseurs et pour les clients potentiels nationaux et internationaux.

2.1.4. L'activité touristique

le développement d'une quelconque activité touristique restera bien évidemment corollaire à l'avènement d'une culture du tourisme qui sera déclenchée par une volonté politique réelle et s'inscrit dans une vision globale intégrant à la fois durabilité, valorisation des potentialités de la région, et métropolisation en termes de projets.

La ville peut déclencher une stratégie à long terme en inscrivant un calendrier à destination d'investisseurs privés nationaux et internationaux qui comporte : la construction d'hôtels, de restaurants, des salles de spectacles, des promenades à vélo, des parcs de verdure, des musées, la mise en valeur du patrimoine, le développement du transport maritime, les espaces piétons, le traitement des espaces publics, les aires de stationnement, l'amélioration du réseau de voirie, les discothèques et une gare maritime.

2.2. AXE 2 : Ouvrir la façade maritime et portuaire aux citoyens

Cette ouverture doit s'opérer par :

2.2.1. La réouverture par les espaces publics

Elle nécessite l'aménagement des placettes en belvédère, sur le port et la mer, qui seront placées de façon à donner l'impression d'être dans le port sans que l'on y est, et d'être en contact avec la mer à tout moment. L'axe structurant de la ville, à savoir l'avenue Didouche Mourad doit mettre en évidence la placette qui doit s'ouvrir davantage sur la mer, par la création de construction en cascade, des terrasses surplombant le port, une placette à étage serait une réponse possible en diversifiant l'offre, la création des promenades, des équipements et bien sur l'accès aux logements.

2.2.2. La réouverture par des îlots

Les programmes de logements et d'équipements qui seront retenues devront être animés par une succession de proues belvédères émergeant des constructions qui constituent des îlots.

Le principe d'immeubles en cascades doit être retenu, cette solution permettra la mise en place de grandes terrasses panoramiques dominant toute la baie

Des percées aménagées dans le centre ville et les nouveaux îlots pour permettre des ouvertures sur sa profondeur. Cette disposition donnera à la ville une façade perméable ouverte sur la mer tout en préservant des espaces privilégiés et privés aux habitants et aux usages des différents équipements. Au centre de ces îlots, des jardins privés, procurant une sensation de calme. Logements et équipements offriront sur la mer une façade homogène dominante et forte.

2.2.3. La réouverture par la plaisance

Cela peut se traduire par l'implantation d'un port de plaisance, ou la reconversion, ou l'extension du port de pêche mais également par la reconversion portuaire,

Tout cela procurera le développement de l'apprentissage de la mer.

Ces projets permettront aux citoyens de découvrir, de voir autrement la mer, ses contraintes et d'avoir une nouvelle vision de la ville

La création d'un port de plaisance permettra d'envisager la mise en place des parcours maritimes et de sport nautique, qui permettra également le renforcement de l'attractivité de la région et la découverte de ses paysages et ses cultures.

2.2.4. La réouverture par les équipements

Les divers équipements permettront également la reconquête de la façade maritime et portuaire car suffisamment attractive pour la population locale et étrangère.

Ces équipements précédemment cités seront ainsi dotés d'une image dynamique et poétique liée à la magie des lieux, à l'image d'une base nautique ou d'un musée de la mer, d'autres équipements doivent associer animation, volumétrie distinctive, connexion entre de grands bassins d'eau et de large plages ombragées par

des pergolas, autant d'idées novatrices et osées que les architectes auront à imaginer pour retenir l'attention, attirer de nouvelle clientèle et satisfaire la curiosité.

Sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration, ils auront à renforcer le caractère commercial et économique de la façade urbaine.

A travers ces équipements, la ville affirmera un peu plus sa dimension de cité portuaire tournée vers la mer, tournée vers le monde.

2.3. AXE 3 : Repositionnement de l'activité portuaire :

Il s'agira de la reconversion des espaces portuaires ou limitrophes aux ports pour des usages urbains qui seront plus importants. Les grands espaces portuaires seront obsolètes au vu : des changements techniques dans les systèmes de transport. Les bateaux de transport des marchandises deviennent de plus en plus grands et rapides, les systèmes de charges et décharges plus efficaces, l'avènement des ports secs à la périphérie de la ville pour une meilleure rentabilité et la création des bouées de chargement en off shore pour le transport des hydrocarbures, Par conséquent, Ces espaces aux centralités différentes atteindront une grande valeur économique et urbanistique pour d'autres usages commerciaux, de loisirs et de tourisme.

2.3.1. Les objectifs de cette reconversion

Les objectifs de reconversion seront :

- L'amélioration urbanistique de certains espaces qui se trouvent normalement abandonnés ou avec une activité portuaire très limitée qui par leur « centralité et leur relation avec la ville » présenteront une grande potentialité d'utilisation pour d'autres fonctions.

- La promotion directe des espaces marginaux qui présenteraient la possibilité d'y situer de nouvelles activités pour avoir une incidence positive sur les zones urbaines les plus proches.

- Le développement des fonctions tertiaires en appui aux activités maritimes et portuaires et autres secteurs industriels présents, mais également en diversifiant sur des créneaux économiques complémentaires.

- Le développement de la qualité architecturale et urbaine.

- L'amélioration de la qualité de vie des quartiers existants.

Si le succès de ces opérations a été phénoménal à travers les villes portuaires qui l'ont adopté, il faut toute fois approfondir l'analyse des contenus et la durabilité des propositions.

Car le fait de passer d'un espace portuaire abandonné ou marginal, avec de grands problèmes de conservation, de propreté et des difficultés d'accès, à des zones réhabilitées avec des équipements commerciales, culturels et de loisirs, de bonnes connexions avec le centre urbain, aboutira facilement à un succès économique et à un grand nombre de visiteurs par an.

Le succès de l'opération économique sera favorisé par le fait que le sol sur lequel se réalise la reconversion est un sol public, qui a un coût très bas en relation avec le coût total tandis que la valeur réelle par sa situation et par son extension est très élevée.

2.3.2. Les actions de cette reconversion

Les actions seront de :

- Poursuivre le développement de la zone portuaire dans sa continuité, avec la vocation d'un pôle logistique et industriel diversifié et affirmer le rôle de plateforme logistique et centre de transport combiné, avec notamment l'extension du port de pêche et la création des ports sec.

- Favoriser l'intégration ville- port avec l'aménagement de la façade maritime, la création d'un port de plaisance et d'une zone à vocation tertiaire et de loisirs ; la valorisation de la présence portuaire par une série d'actions comme le traitement d'espaces publics, les plans lumière, la fête de l'eau.

- Etre un acteur dynamique de la valorisation du réseau maritime avec la modernisation de la flotte dans le souci d'un meilleur service aux passagers et la diversification des moyens de transport.

- La modernisation de l'entrée du port et de ses infrastructures.

- La construction d'un nouveau terminal pour passagers pour rehausser la qualité architecturale et assurer une meilleure intégration au centre ville.

- L'amélioration des accès routiers et ferroviaires du port du coté Est

- La création d'un centre de technologie pour permettre d'attirer les entreprises spécialisées dans les domaines des télécommunications, de la technologie de l'information du multimédia et des loisirs afin de tirer profit d'un climat économique favorable à leur développement futur grâce en particulier aux activités liées directement ou indirectement aux ports. Il s'agira de créer des passerelles permettant de connecter les mondes économiques, de favoriser les échanges et de créer davantage de richesses et d'emplois.

2.4. AXE 4 : Le renouvellement urbain du centre ville

La question du renouvellement urbain se pose aujourd'hui dans un contexte plus difficile lié au déclin des industries traditionnelles (présence de friches urbaines, espaces extérieurs et équipements publics dégradés, pollutions et risques) et au développement de la précarité.

Au delà donc des projets d'aménagement, le renouvellement urbain vise une recomposition urbaine et à une revalorisation des espaces touchés par la dégradation et la ségrégation.

Il s'agira dans notre centre d'engager, de manière durable, conjointe et coordonnée des interventions sur les quartiers d'habitat tant à statut public que privé ancien le plus souvent et ce dans le but de contribuer au rééquilibrage social et urbain de la ville.

Cette action doit être élaborée dans le cadre d'un programme intégré de développement axé sur la requalification. Celle-ci passera en effet, par des actions lourdes ayant un impact à la fois sur le bâti, l'activité économique, les infrastructures afin de réorienter le centre sur la mer et de le réintégrer dans la ville.

La participation active des habitants dans le cadre d'une gestion urbaine de proximité et la revalorisation de l'image des espaces doivent être favorisées.

La mesure doit donc s'intégrer pleinement dans le développement urbain axé sur la requalification urbain, celle-ci visera donc à la fois l'amélioration du cadre de vie et la valorisation de l'image du centre, et facilitera l'accueil de nouvelles activités économiques en renforçant l'attractivité de la zone.

Les projets devront avoir un impact significatif sur les quartiers, respecter les prescriptions réglementaires et environnementales ainsi que les normes techniques en vigueur et devront s'inscrire dans un programme d'actions globales et cohérentes.

2.4.1. Les enjeux

La requalification du patrimoine urbain du centre ville et l'amélioration des conditions de vie des habitants sera au centre de l'opération de renouvellement urbain du centre, dont l'objectif sera de mieux répondre aux enjeux de la requalification de l'espace urbain central et plus particulièrement de la diversité de l'habitat et de la mixité sociale

- L'enjeu historique

Le bâti et la morphologie urbaine (parcellaire, voirie, place, tissu) témoignent des modes de vie et des structures économiques des époques passées d'où la nécessité de la mise en valeur du bâti nécessaire pour marquer les différentes transformations

- L'enjeu de centralité et de cohérence du développement urbain

Conforter le caractère de centralité et maintenir dans les sièges et sites administratifs, avec report de l'activité économique et de l'habitat en périphérie

- L'enjeu de développement économique social

A l'origine des pôles économiques et d'échanges commerciaux le centre est soumis au contexte concurrentiel et aux, difficultés de restructuration et manque d'accessibilité ainsi que l'accueil des populations défavorisées surtout dans les friches urbaines.

2.4.2. Les objectifs

L'objectif est de conduire la stratégie la plus adaptée au contexte local, parmi l'ensemble des stratégies mentionnées. Les équipes identifieront ainsi la stratégie essentielle adéquate au développement du territoire concerné :

- Concilier patrimoine et développement :

Le patrimoine bâti des quartiers anciens est un patrimoine vivant. Afin d'éviter les phénomènes d'abandon urbain ou de dégradation avancée, la stratégie est de :

- * Faciliter la production diversifiée de logements « vivables »,
- * Offrir un paysage urbain satisfaisant, évitant le développement d'espaces dégradés.
- * Permettre des transformations dans le respect du patrimoine,
- * Utiliser les mécanismes financiers et fiscaux.

- Produire une offre de logement diversifiée :

Créer des dynamiques positives du marché du logement se traduit par une définition des objectifs de production de différents types de logement. L'objectif est d'écartier les spécialisations excessives des quartiers et de mieux insérer les actions dans une stratégie d'agglomération :

- * Faire évoluer la structure immobilière et urbaine.
- * Favoriser le développement d'offres immobilières renouvelées.
- * Mener une action ciblée d'accompagnement des acteurs privés.

- Renforcer l'attractivité des quartiers anciens :

Afin de décloisonner les marchés du logement, il s'agit de veiller sur l'ensemble du produit logement ; c'est-à-dire sur l'habitat, les services urbains, le niveau d'équipement. Renforcer l'attractivité des quartiers anciens entraîne l'accueil de populations nouvelles sans exclure les populations résidentes.

- Conserver et développer les populations résidentes

A l'échelle de l'agglomération, les évolutions sociales, démographiques et leur localisation sont liées aux localisations des activités économiques et de services donc il faut :

- * Evaluer la population que pourrait accueillir un parc locatif privé ancien requalifié,
- * Evaluer les conditions de création d'un marché de l'accession à la propriété concurrentiel par rapport aux autres secteurs résidentiels,
- * favoriser le réinvestissement dans les logements des propriétaires.

- Participer au développement durable de l'agglomération :

Intervenir sur les quartiers anciens permet d'améliorer et de développer une offre diversifiée constituant pour les ménages, une alternative à l'habitat individuel périphérique ou périurbain contribue :

- * A maîtriser l'extension urbaine.
- * Réutilisation des espaces urbanisés et reconversion des friches et d'espaces urbains délaissés,
- * Participer au développement durable par la requalification de quartiers anciens,

2.4.3. Les types d'opérations

Parmi les opérations à entreprendre ou à envisager, on peut citer :

- La réhabilitation de l'habitat qui passera parfois par la démolition, le changement d'usages des bâtiments, la reconstruction, les interventions sur les copropriétés dégradées. Parfois il faut intervenir sur les planchers, les escaliers, les balcons, réaménager les espaces extérieurs. ,

- Pour désenclaver un espace, il faut créer de nouvelles voies, mettre en place un mode de transport public ou réaménager celui qui existe.

- Pour faciliter les flux entre le centre ville et le front de mer, il faut créer des parcours piétons ou cyclables, et implanter des structures susceptibles d'attirer les flux d'habitants tel qu'un musée, un centre aquatique et des commerces.....etc.

- La restructuration des espaces dégradés par la résorption de l'habitat insalubre.

- Les démolitions et les reconstructions des logements inadaptés.
- La création de nouvelles fonctions urbaines.
- La réalisation d'équipements structurants.
- L'amélioration de la desserte en transports.
- L'accompagnement social des habitants.
- Le traitement des friches urbaines.

Il est nécessaire de rappeler que le projet de renouvellement urbain diffère des opérations classiques d'aménagements et que le tableau suivant démontre comment doit être mené le projet en question et comment éviter de tomber dans les filets d'un aménagement ordinaire sans résultats tangibles :

Comparaison entre l'aménagement classique et le renouvellement urbain¹

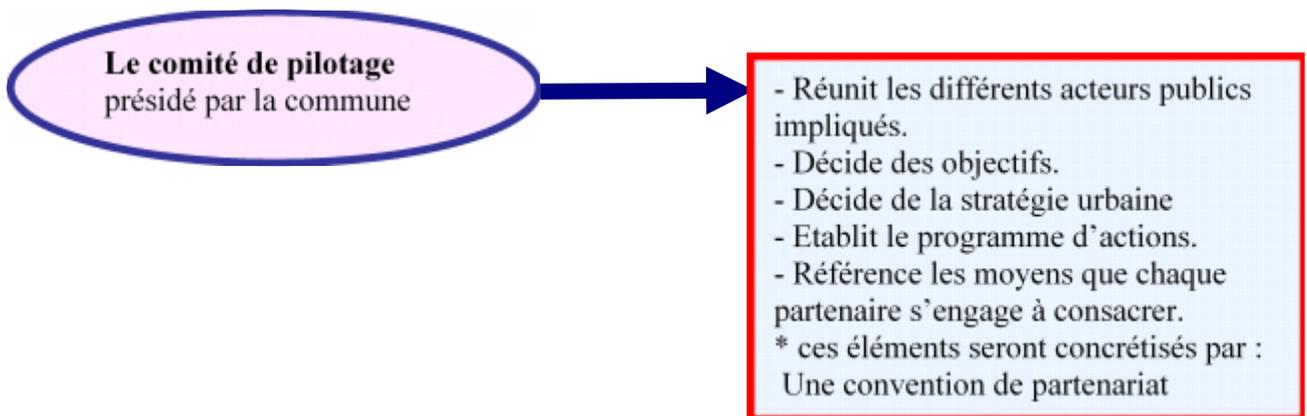
	Opération classique d'aménagement	Projet de renouvellement urbain
Etude de projet urbain	-projet complet sous un périmètre délimité -maître d'ouvrage sous l'autorité de la collectivité publique.	-démarche partenariale entre plusieurs maîtres d'ouvrage. - étape de processus plus long.
Achat de terrain	Effectué par l'aménageur, hors situations spéciales.	Processus complexe d'échanges entre maître d'ouvrage.
Démolitions	Effectuées par l'aménageur.	Chaque propriétaire de logements à démolir est maître d'ouvrage de ses démolitions.
Relogements	Assurés par : -les vendeurs de terrains à aménager. -ou par l'aménageur. -ou par les bailleurs sociaux.	-pièces maîtresses du renouvellement urbain, les stratégies et modalités de relogement. - l'objectif est de concilier la nécessité de diversification sociale et urbaine et la réponse aux besoins des locataires, la préservation de leur droit.
Rétrocession de terrains constructibles	L'ensemble des ventes effectuées par l'aménageur.	Vente par chacun des maîtres d'ouvrage propriétaires anciens du terrain, excepté d'un aménageur et double cession.
Aménagement du domaine public	Toutes opérations de travaux d'équipement et d'aménagement par l'aménageur.	Maîtrise d'ouvrage ville, ponctuellement interventions d'autres opérateurs : bailleurs, collectivités....

¹ De Champris A et Pellegeay F, Vade-Mecum du Renouvellement urbain, Paris, Cabinet Ecs, 2004, p. 55

2.4.4. Le pilotage

Pour mettre en application ce projet de renouvellement urbain, il faut constituer un comité de pilotage pertinent, avec des prérogatives déterminées comme le montre le schéma suivant :

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage de projet



Pour la conduite du projet, un Chef de projet coordonne L'ensemble des opérations menées directement sous la maîtrise d'ouvrage de :

Le chef de projet rend compte de l'exécution de l'ensemble du programme au comité de pilotage et prépare les décisions à prendre au cours de la réalisation du projet.

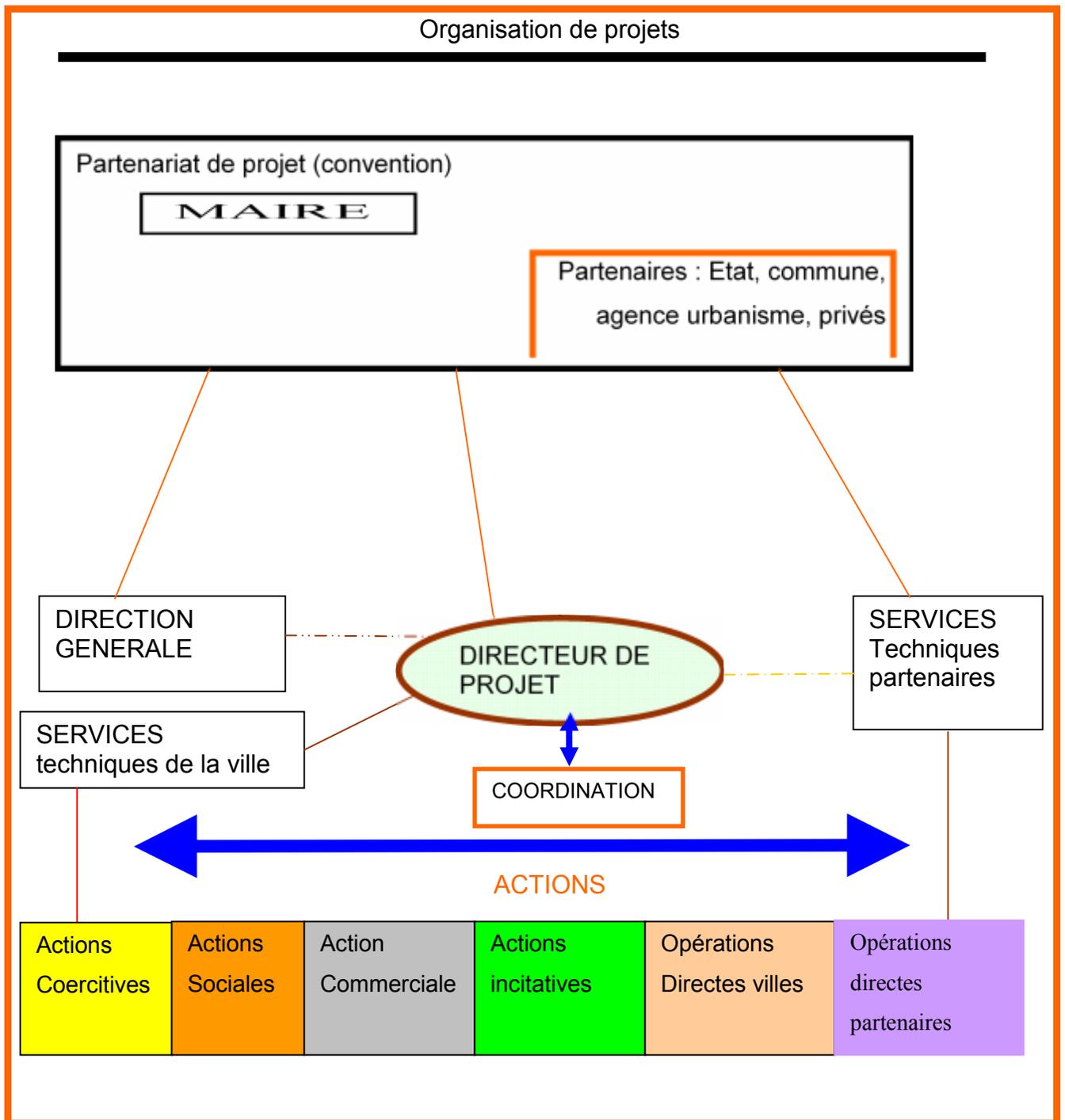
Le schéma qui suit précise l'organisation type d'un projet et les types d'actions à mener qui n'est toute fois ni unique ni immuable.

Cependant, quelques éléments d'organisation sont indispensables :

- Un portage politique fort dans le cadre d'un comité de pilotage de projet.
- Une conduite de projet unique en situation de coordination.
- Les différents maîtres d'ouvrage d'opérations.

L'organisation peut se faire selon différentes modalités ou variantes, mais ces éléments doivent être clairement identifiés. Cependant, il est important de ne pas commettre un certain nombre d'actions susceptibles de ne pas rendre productif un comité de pilotage.

Organisation type de direction de projet¹



¹ De Champris A et Pellegeay F, Vade-Mecum du Renouvellement urbain, Paris, Cabinet Ecs, 2004, p. 98

2.4.5. Identification des coûts des opérations de renouvellement urbain

Les coûts seront répartis comme suit :

- Les coûts d'études d'expertises et de conception du projet

Ces coûts sont généralement engagés par la collectivité locale porteur du projet ou l'opérateur qu'elle a désigné.

- Les coûts d'aménagement et de construction

Ces coûts traduisent le programme retenu par l'aménageur dans le cadre du projet. Ils s'inscrivent dans le bilan de l'opération d'aménagement et de construction qui a une vocation à s'équilibrer en recettes et en dépenses.

Ils peuvent faire l'objet de préfinancement ou d'aides spécifiques au regard des vocations réalisées : logement social, espaces verts, accueil d'entreprises, etc.

- Les coûts fonciers admissibles par l'opérateur

Ces coûts résultent d'une confrontation entre les coûts d'aménagement et de construction, et les recettes de cessions ou de la mise en locations attendues à l'achèvement de l'opération (ces recettes sont basées sur le compte à rebours du promoteur).

Elles correspondent au prix que l'aménageur peut payer pour assurer la maîtrise foncière du site en respectant l'équilibre du bilan de l'opération.

En général, ce résultat est souvent négatif.

- Les recettes de cessions et mise en location

Les recettes de cessions et de mise en location traduisent la réinsertion du site dans une économie « normale de la ville ».

Elles ne sont pas incompatibles avec les objectifs de mixité (aides à la personne, politique de peuplement...).

- Le différentiel des charges foncières

Il résulte de la confrontation entre les charges foncières de sorties de portage (à identifier en tant que telle, même s'il y a un opérateur unique pour l'ensemble de l'opération) et la charge foncière admissible par l'opération.

3. Le projet urbain, un processus à engager

3.1. Le pilotage du projet urbain

Le projet devra être piloté par un établissement d'aménagement indépendant, public qui sera habilité à :

- Réaliser pour son compte ou celui des collectivités locales ou établissements publics les opérations d'aménagement et d'équipement préconisées.
- Acquérir, au besoin par expropriation, les immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à cet aménagement.
- Céder les immeubles et terrains acquis par voie d'expropriation.
- Exercer le droit de préemption dans les conditions prévues par la loi

Cet organisme de pilotage aura pour fonctions :

- Une fonction stratégique, il devra définir les voies de développement prioritaires et définir le plan d'action nécessaire à mettre en place.
- Coordonner et piloter les actions des différents acteurs partenariaux.
- Mobiliser les fonds nécessaires à la réalisation des opérations.
- Conduire les opérations en collaboration avec les différents partenaires.
- Promouvoir le projet et assurer sa commercialisation auprès des investisseurs privés et publics nationaux et internationaux.

Parmi les objectifs généraux qui lui seront confiés :

- Créer les conditions d'accueil des grands équipements publics et privés.
- Organiser la reconversion de la partie littorale commune entre la ville et les ports.
- Valoriser le patrimoine urbain, naturel et culturel de la ville au sein du centre ville et le long de son littoral.
- Organiser l'aménagement de la façade maritime.
- Faire de l'espace public un lieu favori de la qualité urbaine et de la mixité sociale.
- Assurer le rayonnement touristique et culturel de la ville.
- Participer à forger une nouvelle image, l'invention de nouvelles pratiques culturelles et artistiques et le fondement d'une identité urbaine.
- La mise en œuvre d'un plan pour l'emploi et la création d'activités.

- Développer le cadre essentiel de concertation et de participation des citoyens aux opérations préconisées, et l'approbation des projets par l'ensemble des usagers et acteurs.

Enfin le risque, sera sans doute, les pratiques actuelles qui font que des projets soient réalisées en ordre dispersé, et donc la mise en place d'un processus de pilotage du projet serait nécessaire, reste à déterminer quels types de structure et quels profils d'hommes seront retenues.

3.2. Le processus

Le projet urbain se développe dans le temps car la ville évolue lentement, et on aura besoin de poser un certain nombre d'exigences, celles qui construisent la permanence et la cohérence.

On ne pourra plus rester dans un système où les projets s'édifient comme se font actuellement, et comme agissent les maîtres d'ouvrages, souvent séparément les uns des autres.

On aura besoin de guides, de schémas de cohérence, eux même susceptibles d'évoluer, de se sédimenter et de s'affiner progressivement.

On aura besoin également d'un processus qui permettra des réalisations immédiates, la nécessité d'une réflexion à long terme ne peut justifier de différer les premières concrétisations du projet.

On aura besoin également de savoir marquer des étapes de réalisation, qui bien qu'intermédiaires, doivent avoir un sens sans que l'ensemble du projet soit réalisé.

Ces aspects seront importants pour conduire dans le temps un projet urbain. L'engagement dans le projet urbain repose ainsi sur le constat d'un problème et la conviction qu'il faut agir, mais bien souvent en politique de la ville, les intentions et les objectifs sont peu explicites.

Du côté du concepteur, ce processus lui évite la délégation qui consiste à remettre le problème et sa résolution au concepteur qui de fait se trouve à avoir tout à faire, la conception et l'énonciation de la commande.

Du point de vue de la qualité du projet, avancer dans l'explicitation des intentions et des orientations permet aussi de réaliser des projets au vrai sens du terme, et pas seulement des projets esthétisants.

Le processus incarne l'exigence d'explicitier les intentions fondatrices du projet urbain, de poser cela comme un enjeu, ensuite de devenir le fil conducteur des dessins et de la vie qui va construire grâce à l'action des maîtres d'ouvrage de nouveaux logements, des équipements publics, des programmes immobiliers, dans un système qui s'ordonnera progressivement. D'où la nécessité de revoir l'arsenal juridique qui gère l'urbanisation de nos villes.

3.2.1. Comment mener le projet urbain

L'expérience de par le monde, ou des villes se sont engagé dans un processus de projet urbain a démontré l'existence de trois phases et que par conséquent l'inaboutissement de l'une d'elle, ou sa négligence peut stopper tout le processus :

- La première phase

Elle permet au maître d'ouvrage de poser les idées et concepts en pleine connaissance des équipes et ce à travers une concertation réelle et fructueuse entre tous les acteurs du projet.

- La deuxième phase

C'est l'élaboration par le maître d'ouvrage avec son programmeur une synthèse de toute la réflexion programmatique qui précède. C'est le temps de recentrage et de validation.

C'est sur cette base qu'on pourrait comparer et juger efficacement des solutions proposées par la suite.

- La troisième phase

C'est l'expression individuelle de chaque équipe, celles-ci remettront au maître d'ouvrage une proposition, qui constituera les prémices d'un projet encore long à formuler.

La conscience et l'acceptation du temps sont donc primordiales pour notre projet urbain, ou il serait déraisonnable et présomptueux de prétendre découvrir en une fois l'ensemble des réponses à la multiplicité des interrogations qui pèsent sur un projet

dont le terme s'évalue en décennies tout en sachant lutter contre l'impatience figurative qui caractérise le maître d'ouvrage.

3.2.2. Du temps et de la concertation

La multiplicité des acteurs politiques et techniques liés au processus devra s'imposer à l'individualisme, car comme le précise Philippe Panerai « *Le travail de l'urbaniste consiste en autre chose que le travail traditionnel d'architecte* »¹. Il invite d'ailleurs à bannir l'idée d'une production bicéphale de la ville mettant aux prises le maire, ou le représentant de l'état et l'architecte car « *la ville se fait avec un certain nombre de gens prêts à y passer un certain temps* »².

Antoine Grumbach conforte le propos. « *Il n'est de projet urbain qui soit résolu par un geste formel ou un idée novatrice. Fabriquer la ville, c'est aussi fabriquer quelque chose qui n'a pas de fin en acceptant une remise un cause permanente* »³.

Antoine Grumbach s'inquiète également de voir émerger une nouvelle génération de projets qui cherche l'aboutissement rapide de leurs objectifs, que l'inscription dans un processus extrêmement long par essence, il souligne également que les expériences les plus probantes l'ont été avec des équipes municipales reconduites lors de plusieurs mandats successifs.

La nature des rapports également entre maître d'ouvrages et concepteurs s'avère aussi importante que sa durée, Joël Batteux le maire de Saint Nazaire la détermine comme une dialectique de créativité entre apports extérieurs et réactivité de la collectivité, « *l'acte de création n'a pas vocation à être fonctionnarisé mais la structure de maîtrise d'ouvrage doit capitaliser les savoirs pour élever sa capacité de questionnement et l'intérêt du dialogue* »⁴.

¹ Jacques Lucau ; qu'est ce qu'un projet urbain le moniteur de décembre 91, janvier 92, p.52

² Idem, p.52

³ Idem, p.54

⁴ Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p.8

La modernité ressort de la capacité de la collectivité à organiser l'émergence des talents individuels autant que de celle à s'imprégner largement et rapidement de leur production.

3.2.3. Les conditions de la concertation

Ce qui est évident, et que désormais l'implication de la population dans la démarche d'élaboration du projet urbain s'impose. Claude Brevau résume ce sentiment général en constatant que « *Quelque soit le niveau de concertation avec la population, Quelque soit le projet et la ville, tout le monde est conscient aujourd'hui que rien ne se fait plus sans l'avis de l'habitant* »¹.

Joël Bateux se méfie de comportements selon lui parfois démagogiques et rappelle les vertus de la démocratie représentative « *Les élus ont la fonction de faire remonter les aspirations de la population et de faire redescendre des projets* »².

Avant donc de lancer l'action, il est impératif d'exposer ses intentions à la population. Les réactions de celle-ci peuvent aussi conduire à remettre l'ouvrage sur le métier. Mais il faut éviter la confusion des rôles de l'urbaniste, de l'élu et du citoyen.

Antoine Grumbach comme Gille de Robien voient néanmoins dans la démarche une condition déterminante de l'expression du public : le temps.

Ainsi le projet n'est pas, soumis à un processus figé et à un programme précis à réaliser dans l'urgence, le temps nécessaire à la réflexion et au débat s'affirme comme un principe fondateur de la procédure.

Le projet urbain ne se résumera pas au seul fait des concepteurs, ni au face à face avec les élus locaux. D'autres par exemple qui assurent le fonctionnement de la ville tels que les transporteurs, nourriront utilement l'échange.

3.2.4. La reconnaissance du concepteur

Il faut reconnaître que la matière grise et la création ont des coûts terriblement sous-estimés et qui affecte énormément les études urbaines, qui se trouvent être les moins rémunérées.

¹ Jacques Lucau ; qu'est ce qu'un projet urbain le moniteur de décembre 91, janvier 92, p.59

² Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p.13

Evidemment, on opposera toujours que rien n'oblige à retenir le moins disant. Mais comment justifier que le mieux disant porte essentiellement sur la compétence et le talent du concepteur.

Car dans le projet urbain, le talent compte autant que le savoir faire. La ville requiert du souffle de l'ambition, du doigté, de la finesse. du talent en un mot, sans compter l'engagement. Celui-ci ne se résumera pas bien sûre au militantisme mais se traduira largement en temps consacré.

Les projets urbains doivent également permettre l'émergence de nouveaux talents, plutôt que le recours systématique des maîtres d'ouvrage à d'incontestables valeurs sûres incapables de faire face à l'étendue de la demande.

En conclusion l'intérêt principal qui ressort de la procédure, est que la maîtrise d'ouvrage devra nourrir le contact direct du dialogue, et permettre la comparaison des attitudes, des hypothèses, et des possibilités, en ménageant dans la durée des temps de négociation.

Cette démarche contournera l'effet pervers du concours : la quête du spectaculaire, la volonté de séduire et d'arracher l'adhésion par une image saisissante qui s'exerce au détriment d'un processus et la précision initiale du graphisme, forcément exagéré, est mensongère par nature car le projet urbain est évolutif. Il lui faut exprimer la mobilité nécessaire à un long dialogue partenarial.

La maîtrise d'ouvrage doit laisser ses préjugés pour mieux assimiler des analyses inédites, associant fermeté et souplesse, directivité et écoute. Le dialogue enrichit maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage. La première capte l'information, tandis que la deuxième est éclairée par le pouvoir de révélation du projet et de son image.

Ainsi émergeront le souhaitable et le non souhaitable, certaines incohérences de la commande, élargissant la question première et parfois la déplaçant.

4. La dimension foncière et le projet urbain

Le projet urbain implique une transformation ou une adaptation de l'espace concerné (périmètre strict du projet, mais aussi territoire d'impact du projet).

La conception doit prendre en compte les contraintes foncières, les contraintes physiques, mais aussi la disponibilité du foncier, sa nature, encombrement, pollution, servitudes.

La traduction de ce projet peut se matérialiser par l'engagement d'actions localisées qui auront nécessairement des dimensions foncières : acquisition par la ville ou des promoteurs, partage foncier avec les propriétaires vente, échange...etc.

La réalisation aura donc certainement un impact direct ou indirect sur le foncier concerné par l'action : variation de la valeur changement d'usage, des statuts.

Il est alors indispensable que la question foncière soit traitée dès la définition du projet urbain et ensuite tout le long de sa maturation et de son élaboration, elle sera indissociable du projet urbain, nourrie d'objectifs qui doivent donner du sens à ses outils, à ses moyens et aux modes d'interventions retenus.

Le rôle des élus et responsables locaux sera capital dans la définition stratégique du projet foncier. Il serait important dès le départ d'identifier une affirmation collective des objectifs de politique foncière, à partir desquels les moyens et les modes opératoires (quelle que soient leurs caractéristiques juridiques, financières et leurs types d'actions, incitatives, directs ou politiquement symboliques) pourront être déclinés et choisis. Pour cela il faut :

- Etablir un bilan rétrospectif et prospectif de l'occupation spatiale et des différentes fonctions des espaces, des usages réglementaires et réels du sol et leur état.

- Comprendre comment s'équilibrent l'offre et la demande en plus de la connaissance des volumes échangés et les prix pratiqués.

- Comprendre les capacités et limites des acteurs publics et leurs logiques d'interventions.

- Repérer les réserves et potentialités foncières, il serait fondamental surtout pour les espaces mal valorisés, perspectives de changement d'affectation, espace valorisé par un futur équipement....

Ces analyses doivent être conduites dans le double souci :

- Guider les acteurs locaux pour une meilleure connaissance et une compréhension partagée des enjeux de développement de leurs espaces d'intervention.
- Mettre en évidence les contraintes et implications foncières des choix de développement à arbitrer par les collectivités.

La réussite du projet urbain, et plus spécialement de ses dimensions foncières, repose sur la mise en place d'un dispositif de conduite de projet adapté et il devra répondre à quelques principes :

- Une responsabilité politique de projet définie et reconnue.
- Un projet inscrit dans l'organisation de mise en oeuvre.
- Une mise en réseau et en synergie des acteurs surtout privé et publics.
- Une importante équivalente accordée aux outils de gestion du projet et aux outils d'intervention.

Bien évidemment, la mobilisation de tous les acteurs est indispensable pour la réussite du projet foncier, les collectivités locales, les professionnels de l'action foncière et de l'aménagement, les propriétaires, l'état et ses représentants et bien sur la société civile.

- CONCLUSION

La ville de Skikda doit mettre en valeur ses potentialités peu perceptibles et les imposer comme fondement identitaire et conceptuels pour tout processus de projet urbain qui visera à réinventer la relation entre la ville et la mer.

La nature même de la démarche (encore en gestation au niveau de cercles de pensée très réduits et dont quelques projets seulement sont en cours d'expérimentation à l'échelle mondiale) nécessitera obligatoirement de :

- Inventer des doctrines, sans ignorer les débats intellectuels et conceptuels ambiants, partir d'hypothèse et vérifier ou les infirmer par l'action, redéfinir alors les concepts toujours confrontés aux leçons de l'expérience.

- Inventer des structures nouvelles en partant des limites d'une ville moyenne de 200.000 habitants et de la nécessité de conjuguer l'innovation- grâce à une structure ad hoc d'aide à la maîtrise d'ouvrage, la délégation au développement et à la gestion de la ville avec un puissant organisme et les services classiques dynamisés par une coordination solide

- Inventer des méthodes de travail jonglant avec les procédures et faisant un usage quasi immodéré de toute procédure existante en la réinterprétant au profit de projets spécifiques.

- Inventer l'argent, en effet avec des projets qualitatifs et crédibles, l'aventure de l'opération ville- port doit mêler argent : public, international sous forme d'aide et investissements privés à condition d'un bon marketing du projet et des idées.

- Inventer un nouveau partenariat avec le privé qui doit se baser sur la confiance, une politique urbaine affirmée et la qualité du projet.

- Inventer des centralités nouvelles, prolongeant le centre existant, luttant contre la fuite en périphérie des pôles d'attraction commerciaux et ludiques, intégrant les exigences issues de l'évolution des comportements sociaux, et notamment l'usage de l'automobile, sans accepter l'assemblage de hangar hors la ville.

- Inventer une manière de communication avec l'utilisateur, affirmant les enjeux politiques et ouvrant l'échange sur la base d'une information poussée usant de méthodes inusitées comme l'ouverture de la présentation des projets à un large public.

- Enfin inventer un style propre à Skikda, fait d'une modernité recherchée, d'une identité double ; de ville renouvelée et d'une ville portuaire et littorale, fait de lumières, d'eau, de simplicité, de blancheur, d'azure et de références maritimes.

Cette alchimie particulière sera le fait de projets urbains qui osent ce qui paraît hors de portée et hors référence, qui recomposent les espaces publics, qui rassemblent les ingrédients les plus inattendus pour réussir l'ouverture de la ville sur la mer.

CHAPITRE 5 : UN PROJET URBAIN POUR UNE VILLE DURABLE

- INTRODUCTION

L'objectif principal de notre projet urbain est de créer les conditions favorables au développement global et durable des zones urbano – portuaires et littorales.

Cette valorisation sociale, et économique de ces zones ne peut se faire indépendamment de la valorisation de l'environnement.

L'amélioration de l'environnement et son développement est un défi majeur pour la réussite de toute autre action dans le cadre des différents projets urbains préconisés ou envisagés dans le cadre globale de réinsertion des zones portuaires et industriels dans la ville, et d'ouverture de la ville sur son littoral.

Cette action est indissociable de toutes les autres par l'impact qu'elle aura sur les habitants qui seront amenés à les fréquenter dans un cadre professionnel ou ludique.

1. La préservation et la valorisation du littoral

1.1. La démarche

Les zones littorales situées à la frontière de la mer et de la terre présentent l'élément majeur pour tout projet d'ouverture de la ville sur la mer, puisque ce sont les sièges d'activités multiples liées à la mer (pêche, navigation, tourisme balnéaire) mais aussi terrestre (centre ville, industries, ports....).

Ces zones sont soumises à l'action des éléments naturels et à l'action de l'homme qui utilise, aménage et donc en modifie dangereusement l'équilibre naturel.

Il apparaît donc de plus en plus nécessaire de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent assurer dans l'avenir les fonctions qui leur ont été confiées.

L'Algérie dispose certes d'un certain nombre de textes réglementant l'usage que l'on peut faire de ces zones, mais des actions concrètes tardent à se concrétiser laissant le littoral d'une manière globale se détériorer davantage, et notamment le littoral urbain. Nous avons présenté précédemment les risques qui affectent notre zone d'étude très sensibles, puisque ports, industries et agglomérations y sont concentrés.

Dans son article 4 de la loi sur le littoral du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, il est préconisé que « *dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné d'état, les collectivités territoriales doivent :*

- *Veiller à orienter l'extension des centres urbains vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime.*

- *Mentionner dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non- aedificandis, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.*

- *Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites approuvés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier. »¹*

D'autres mesures d'accompagnement sont également prévues, mais comme toute bonne loi, elle trouve des difficultés à se concrétiser. Donc il serait fondamental d'entamer des actions locales en vue de la préservation de la façade maritime, qui seront menées et pilotées par un comité, un commissariat ou une caisse peu importe la dénomination de cette structure du moment qu'elle met en œuvre une stratégie d'accompagnement visant à soutenir toute perspective de recentrer la ville sur la mer.

Tout aménagement du littoral doit en effet aboutir, à un consensus de l'ensemble des acteurs pour définir un programme d'actions concertées. Pour cela il faut distinguer deux types de mesures qu'il faut intégrer dans la stratégie de valorisation du littoral à Skikda.

1.2. Les mesures préventives

Ces mesures doivent comporter :

- La protection du patrimoine naturel et culturel du littoral.
- L'exécution de la politique de l'état dans le domaine de la protection et de l'aménagement du littoral.
- De protéger le domaine public maritime contre les empiétements et le règlement des occupations illicites.

¹ La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002

- Une gestion du littoral tenant compte de l'interdépendance des multiples usages et favoriser la concertation entre les acteurs.
- La maîtrise de l'urbanisation conformément à la loi sur le littoral.
- La prévention de la pollution marine accidentelle, en prévoyant des plans à la fois nationaux et locaux d'intervention urgents en mer pour lutter contre la pollution marines, et pour le rendre opérationnel, les ports doivent se doter impérativement d'équipements approuvés d'interventions et de maintenance.
- Mise en place d'un observatoire dont la mission serait :
 - * La collecte et mise à jour de l'information sur le littoral.
 - * La mise en place d'un système de surveillance du littoral à travers des indicateurs pertinents.
 - * La mise en place de bases de données et du système d'information géographique (SIG).
 - * Le développement d'outils d'aide à la décision.
 - * La diffusion de l'information sur l'état du littoral

1.3. Les mesures curatives

Ces mesures concernent particulièrement :

- L'assainissement :

C'est l'élimination de tout rejet d'eaux usées non traitées sur le littoral y compris portuaires et les eaux usées des navires.

- La gestion des déchets solides :

L'objectif est de protéger le littoral contre la pollution et les nuisances causées par les déchets solides en assurant leur bonne gestion et leur valorisation notamment par compostage et recyclage.

- La lutte contre l'érosion :

Par l'actualisation des données naturelles agissant sur le comportement de la ligne de côte et l'intervention sur les sites érodés nécessitant une intervention urgente.

- La dépollution industrielle :

Devant les dommages causés par l'industrie, des actions de dépollution mais aussi de reconstruction et de restauration des milieux fortement touchés par des pollutions s'imposent notamment par la réduction, voire l'élimination des émissions atmosphériques, ainsi que la réhabilitation des plages.

- Actions à l'échelle des bassins versants :

Ces actions comprennent la restauration des cours d'eau en limitant les ruissellements, érosion et le transfert de pollutions diffuses ainsi que l'élaboration de schémas de gestion des eaux pluviales.

2. La gestion du risque industriel

La multiplication des accidents, parfois tragiques qu'a connu la plate forme industrielle de Skikda constitue un obstacle à la fois réel et psychique contre toute action d'investissement privé pour la mise en place des différents projets urbains préconisés. D'où la nécessité de prendre en charge la sécurisation des sites industriels notamment portuaires, pétroliers et gaziers de la région.

Face donc au risque industriel, une nouvelle réglementation doit être initié à l'échelle nationale pour renforcer la prévention et le développement de la sécurisation de ces sites et la protection des biens et des citoyens.

Ainsi après le classement de la zone suivant la directive SOWES et sa déclaration comme zone à haut risque, des actions concrètes doivent être menées en parallèle dans la plus grande urgence.

Ces mesures sont élémentaires, qu'on peut regrouper en :

2.1. La prévention :

La prévention des risques technologiques et industriels nécessitera la vigilance de tous, chacun dans ses responsabilités. L'exploitant des installations dangereuses doit les concevoir, les construire et les exploiter en réduisant autant que possible les risques d'accidents.

La sécurité doit être assurée selon le principe de la défense en profondeur associant plusieurs « couches » de prévention et de protection indépendantes.

La sécurité doit, en outre, intégrer tous les aspects du risque : production et utilisation de matières dangereuses, transports, installations nouvelles et anciennes en faisant participer tous les acteurs.

Enfin un consensus général des moyens de prévention doit se dégager au vu des natures des accidents survenus à ce moment, et qui s'appuie sur la connaissance des phénomènes redoutés, cette prévention s'articule sur quatre axes principaux :

- La maîtrise du risque à la source

Afin de toujours mieux maîtriser les risques, les établissements industriels auront l'obligation de procéder à des améliorations généralement techniques par la mise en place de dispositions de détection, de vannes automatiques de fermeture mais également en améliorant l'organisation et la formation du personnel etc....

- La maîtrise de l'urbanisation autour des sites à risques :

Au travers de la servitude d'utilité publique, en établissant des plans de prévention des risques qui peuvent permettre de mettre en place différentes mesures concrètes pour la maîtrise de l'urbanisation existante et future.

C'est à partir de ces informations que les collectivités locales pourront adapter leurs documents d'urbanisation pour limiter l'urbanisation dans les zones les plus exposées.

- L'information des populations :

Une information qui se situe à deux niveaux : le premier niveau concerne l'information préventive sur les risques majeures, le second, spécifique aux sites classés « Seveso seuil haut » et prévoit une information des populations dans la zone à risque sur la nature de ces dernières et les consignes à appliquer.

- La concertation :

Elle doit passer par la création de comité local d'information et de concertation autour des installations industrielles, pour permettre au public d'être informés et d'émettre des observations. Le droit à l'information générale sur les risques majeurs doit s'appliquer. Chaque citoyen doit prendre conscience de sa propre vulnérabilité face aux risques et pouvoir l'évaluer pour la minimiser. Pour cela il faut se tenir informé sur

la nature des risques qui nous menacent, ainsi que sur les consignes de comportement à adopter en cas d'événement tragique.

2.2. L'organisation des secours

L'approche probabiliste affiche clairement que le risque zéro n'existe pas, malgré toutes les mesures de prévention et de réduction du risque à la source qu'on peut imaginer et mettre en place.

La probabilité qu'un accident survienne n'est jamais nulle, il est donc nécessaire de planifier les secours en cas de sinistre. Il serait donc nécessaire de définir le périmètre et les moyens d'interventions en cas d'accident grave, ces plans sont prévus et détaillés pour les sites classés Soweso et comprennent :

- Plan d'opération interne :

L'objectif de ce plan est de gérer un incident circonscrit au site et ne menaçant pas les populations avoisinantes et dont la finalité est de limiter l'évolution du sinistre et de remettre l'installation en état de fonctionnement.

Ce plan sert dans un premier temps à maîtriser un incident ou un accident interne à l'établissement en vue de la circonscire à ce dernier. Si l'événement vient à s'aggraver, le plan prévoit des modalités d'intervention de l'exploitant, aux cotés des services de secours, dans le cadre du plan externe.

- Le plan particulier d'intervention :

L'objectif de ce plan sera de gérer un sinistre sortant des limites de l'établissement et menace les populations ou l'environnement et/ou les biens ; l'ensemble des acteurs seront appelés à intervenir dans le cadre d'un plan général d'intervention et qui sera piloté par les hauts autorités locales, régionales ou nationales. La finalité étant est de protéger les populations des effets du sinistre.

Ces actions vont d'une simple alerte des populations concernées pour qu'elles appliquent les consignes individuelles de sécurité jusqu'à l'organisation des évacuations, la prise en charge de ces populations et/ou l'organisation des secours.

2.3. La dépollution

Les installations industrielles présentes dans l'aire d'étude seront dans l'obligation de se doter des moyens adéquats pour :

- Eliminer l'émanation des gaz polluants.
- L'incinération des déchets.
- Le suivi des différentes étapes du circuit de recyclage.
- Le suivi des aspects économiques, juridiques et légaux protégeant

l'environnement par des techniques de récupération des métaux lourds des déchets (liquides, solides ou pâteux) et les boues (minérales ou biologiques) issues des traitements des effluents.

-Le suivi des procédés de transfert (liquide- solide, liquide- liquide, membranaires et biologiques), les traitements thermiques et les techniques d'épuration des gaz et des fumées.

« La dépollution doit apporter des éléments de réflexion techniques et économiques quant au choix d'une technologie lors de la mise aux normes d'une installation existante ou de la conception d'une nouvelle unité »¹

Enfin contrôler l'environnement du complexe passe par l'évaluation des capacités actuelles de ses activités pour le bien être du grand public, adopter des techniques analytiques des dosages et des traitements physico- chimiques, biologiques, biodynamiques ; analysant et traitant des polluants industriels majeurs, ainsi que des nuisances associées aux odeurs, d'un côté et des polluants atmosphériques tels que le monoxyde de carbone, les oxydants, les halogènes, les métaux lourds.

« Les aérosols, vecteurs de pollution atmosphérique interviennent dans la formation des milieux défavorables. Pour lesquels l'industriel doit les surveiller et les réduire par des procédés adéquats économiques et fiables pour la préservation de la santé publique »².

¹ Conférence sur : la préservation de l'environnement du complexe SONATRACH de Skikda animée par Larbi Tandjer (université de Skikda) et Abdallah Borhane Djebar (université de Annaba), 2005.

² Idem

3. Pour une ville durable et solidaire

L'idée de développement durable est aujourd'hui utilisée par beaucoup de responsable politique, dans notre pays et dans le monde, ou on pourrait penser qu'il s'agit d'un concept de plus, d'une idée fumeuse pour sacrifier à la mode environnementale.

Il s'agit au contraire d'une idée forte et d'une volonté de se doter d'un projet de société qui remédie aux excès d'un développement économique générant des atteintes à l'environnement dommageables.

Désormais ce développement ne peut plus se concevoir, sans prendre en compte le progrès social, la lutte contre les inégalités et la préservation de l'environnement et des ressources naturelles et culturelles, c'est le fondement même de la notion de développement durable.

Pour inscrire notre projet urbain dans le cadre du développement durable de la ville de Skikda, une série d'actions est envisageable et qui s'inspire du fameux Agenda 21 élaboré lors du sommet de la terre à Rio en 1992.

Il convient donc d'envisager la gestion municipale sous trois angles de vues à partir desquels, il semble important d'appliquer les orientations du développement durable :

3.1. Solidarité- équité sociale

Le développement ne peut être durable s'il n'intègre pas la dimension de la solidarité et de progrès social. La solidarité doit se décliner et se pratiquer dans tous les domaines de la gestion locale : le sport, la culture, la santé, l'environnement, l'habitat. Et pour cela, les responsables devront régulièrement s'interroger sur les actions à envisager et mesurer leurs résultats sous cet angle de la solidarité.

3.2. Aménagement durable du territoire

Tous les projets que nous avons préconisé, ne peuvent relever uniquement du bon vouloir des collectivités locales, mais aussi de la responsabilité individuelle de chaque citoyen, dans sa vie quotidienne de consommateur, de conducteur, de salarié, d'artisan, de chef d'entreprise ou tout simplement habitant de la ville.

Tous les acteurs locaux : élus, responsables et citoyens ; devront se mobiliser pour engager un développement urbain qui étale la ville à l'infini, en acceptant de

renouveler le centre ville et plus largement la ville sur elle-même, en réorientant la ville sur le littoral et d'intégrer les quartiers en difficultés dans la ville.

Une volonté qui impose également la libération de nouveaux espaces au sein de la ville, ainsi qu'un développement des villes moyennes dans le cadre d'un aménagement du territoire équilibré.

Car aux effets néfastes sur l'environnement, s'ajoutent des effets ségrégatifs en matière d'habitat, puisque la conjugaison de l'attractivité prépondérante de la ville de Skikda et de la pénurie apparente de terrains à bâtir, rendra inaccessible le territoire de la ville et notamment son centre et sa façade maritime aux plus modestes et aux jeunes par les coûts exorbitants de l'immobilier.

La ville sera peut être quasi interdite à de nombreux citoyens qui n'auront pour alternative que d'aller vivre loin, toujours loin du centre et de l'agglomération avec bien évidemment des surcoûts, pour eux-mêmes et pour la collectivité.

Il sera donc nécessaire de réagir par la mise en place des schémas de cohérence territoriale et la répartition équitable des biens et services
Notons qu'il faudra dans cette démarche que l'équilibre social et urbain repose sur la recherche permanente de la mixité. C'est un enrichissement pour tous que de permettre le mélange, le brassage social, de générations, de cultures et de milieux.

Le centre ville, et le littoral doivent être accessibles à tous, leur recomposition devrait se faire toute fois en préservant une qualité de vie qui sera liée au niveau de service et de confort social et urbain. Mais aussi à l'environnement qui doit être pensé pour préserver des espaces naturels suffisants ainsi que des espaces publics et privés de respiration et de loisirs.

Il ne s'agira nullement de densifier à outrance, mais de réaménager en préservant le paysage et l'espace naturel en centre ville et notamment la façade maritime.

Parmi les actions concrètes, on peut citer :

- Limiter l'éparpillement résidentiel.

- Mener dans les règles de l'art les plans de déplacement urbain, et offrir une alternative à la voiture en encourageant les transports en commun ses formes les plus variées, les allées piétons, les pistes cyclables.

- Imposer les aires de détente sur toutes les opérations de construction (logements, équipements...)

- Encourager l'exigence de beauté, la beauté dans la ville étant bien sur l'architecture, la couleur, les lumières, la réhabilitation de l'ancien, la qualité des entrées de la ville, le paysage....etc.

- Faire vivre dans la ville la relation entre l'homme et la terre ; (espaces à cultiver, lieu d'exploitation biologique, ludique et pédagogique).

- Réduire la production de déchets et favoriser leur recyclage en tant que ressources.

- Réduire les pollutions de l'air, de l'eau, les nuisances, olfactives et sonores.

- Reconquête des espaces publics en particuliers les espaces naturels et verts en constituant des réserves foncières.

- Mise en place de politiques énergétiques urbaines durables.

- Définition d'une clause « environnementale » dans les passations des marchés publics.

- Favoriser la mixité (âges, différent types d'habitat, différentes catégories sociales).

- Ré ancrer ou maintenir les activités commerciales dans le centre ville.

3.1. Démocratie locale

La participation citoyenne est un des éléments fondamentaux de la démarche du développement durable. Des réunions publiques, groupes de travail thématiques devront être renforcés par une formule de concertation permanente avec les habitants, tels que les conseils de quartier....

Le concept de développement durable impose de mobiliser les citoyens pour les responsabiliser au-delà de leurs préoccupations de voisinage ou de proximité pour qu'ils appréhendent la notion d'intérêt général.

Il s'agira « *d'une démarche pédagogique, éducative, de manière à créer un lieu durable à réhabiliter la noblesse de l'action politique avec des paroles vraies et des mots justes avec nos concitoyens* »¹.

Il ne s'agira plus d'un face à face avec des groupes de pression ou des lobbies locaux, mais de trouver des interlocuteurs, qui ne seraient pas défenseurs d'un intérêt particulier ou privé, comme c'est souvent le cas aujourd'hui, pour pouvoir redonner toute sa noblesse au débat et à l'action publique.

Il serait bénéfique de développer la formation des plus jeunes, de faire intervenir des gens compétents en matière d'habitat, d'urbanisme d'environnement, d'action publique, « *pour apprendre aux enfants comment se bâtit une ville, comment se vit une cité, comment s'exerce la démocratie locale, concrètement pour donner aussi une dimension collective à la perception du monde qui les entoure* »².

4. De la charte d'Athènes à la charte d'Aalborg

Une soixantaine d'années séparent l'élaboration de la charte d'Aalborg et celle de la charte d'Athènes. Cette nouvelle charte non publiée est un texte de référence pour un urbanisme « durable », pour l'édification de la ville durable.

Cette charte ouvre la voie à une nouvelle génération de politiques urbaines, moins sectorielle, qui tente d'intégrer les impacts du développement sur l'environnement à court, moyen et long terme, compris dans une dimension écologique et sociale.

La possibilité même de cette intégration reposera sur le renversement des cinq principes structurants ou piliers de la charte d'Athènes. La décontextualisation de l'architecture moderne, conséquence de la standardisation industrielle et du style moderne international, cède la place à un souci d'adaptation aux milieux et de mise en valeur des potentiels locaux. L'insertion du bâti dans la ville, selon des critères aussi bien écologiques, paysagers que culturels, est le trait marquant d'une « architecture durable »

¹ Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001, p.152

² Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001, p.153

« Le principe de la table rase, qui influence notre urbanisme à ce jour est contesté au nom de la valorisation des patrimoines, notion en perpétuelle extension. La patrimonialisation peut être comprise une réaction inverse à celle qui a prévalu dans l'urbanisme moderne »¹. D'où nos propositions de projets urbains qui visent la revalorisation du littoral, l'instauration d'une nouvelle identité, et de nouvelle proximité avec la mer.

Au zonage, qui fut le maître mot de la charte d'Athènes, se substitue une recherche de mixité fonctionnelle et sociale, susceptible d'endiguer les besoins croissants de mobilité et les processus de ségrégation socio- spatiale.

L'extension des limites de la ville préconisée par le Corbusier à la suite du mouvement hygiéniste, cède la place au souci de contenir l'urbanisation, afin de freiner la consommation croissante d'espaces, d'infrastructures et d'énergie.

A l'inverse de l'urbanisme d'experts, nourri, par l'offensive rationaliste des CIAM dans les années trente, la charte d'Aalborg défend une construction partenariale et participative de la ville.

La ville de Skikda, doit s'insérer dans ce courant de réflexion, suivant nos spécificités nationales et régionales, nos cultures politiques et urbaines.

Le développement durable de la ville est aussi le développement du caractère de la ville, il valorisera potentiellement ce qui fait son site, son climat, son ambiance et ce que l'on aime en elle. Chaque ville à son caractère, et une identité, un projet urbain s'insérant dans la vision de durabilité ne peut que prendre appui sur ces spécificités, sur le sens de l'urbanité porté par les habitants, dans une optique de réappropriation de la façade littorale et sera évidemment bien précurseurs dans ce domaine caractérisé par de nombreux impensés politiques qui imprègnent le champ de la ville durable.

5. Le centre ville, le littoral et le port : un nouveau territoire productif.

Le terme de mondialisation a au moins la qualité d'indiquer précisément le bouleversement des cadres spatiaux de la production industrielle, désormais en ce qui concerne la ville et la production économique, elle agit fondamentalement sur le

¹ Charte d'Aalborg, 1994, p.7

contenu même de la production et négocie beaucoup plus largement les opportunités ouvertes par l'inclusion de la société civile dans la nouvelle relation de service.

Ainsi, le port et même le complexe industriel, n'auront de sens que pour le dispositif qui est derrière, c'est-à-dire pour l'organisation sociale à qui ils permettent de pouvoir capter, traiter les flux pour le port, de permettre d'amortir le chômage et procurer un développement régional.

La ville, le port, le pôle industriel avec leurs forces propres, organisent aujourd'hui conjointement l'économie de la ville, ils empruntent aux mêmes impératifs du capitalisme global, mais chacun jouent très différemment des relations du mondial au local.

Certains s'affirmeront globaux et dénie toute attache particulière, à l'image du pôle industriel, alors que d'autres se définissent tout au contraire pour une inscription territoriale et culturel précise, ou il ne s'agira nullement d'une résistance du « local » au global à l'image du port qui doit s'intégrer dans la ville, puisque la ville lui tend les bras.

Mais cette volonté même est confrontée à l'affamée des firmes globales qui tendent à racheter ou prendre en concession, au gré des lois nationales des infrastructures portuaires, afin de tisser leur réseau mondial de plateformes logistiques. Les sociétés locales de la ville n'auront alors guère d'autres choix que de céder, ne serait ce qu'une partie de son patrimoine, sous peine de voir passer ailleurs les énormes flux contrôlés par ces intégrateurs mondiaux.

Une situation qui mettra une fois de plus le port, redevenu un instrument de production en conflit avec la ville.

Alors qu'il est parfois d'usage de séparer le cadre de vie et le développement économique, leur interdépendance est désormais reconnue. L'environnement est un facteur de développement qui prend une place grandissante dans les stratégies économiques. Pour attirer des flux et des richesses

La ville de Skikda devra être agréable, moderne, belle, intelligente, en un mot attractive. L'aménagement de sa façade littorale et le renouvellement de son centre deviennent donc un moyen de promotion au service du développement et de réponse à la demande sociale et économiques actuelles et futures.

6. Le projet urbain et la nouvelle image de la ville

Personne ne peut nier que la présence d'activités portuaires et industrielle ont depuis longtemps ternie l'image de la ville de Skikda, sans omettre la dégradation du centre ville et du littoral.

La recherche d'une qualité de vie devenant la préoccupation majeure de toute intervention de projet urbain, entraînera une recomposition de l'image de la ville, qui va représenter l'histoire et la vocation multiple de la ville sans toute fois l'opposer à une opération, et à un processus tourné vers l'avenir.

La ville s'appliquera à donner un caractère moderne à sa vocation maritime. Cette volonté s'exprimera à travers une politique patrimoniale, qui consiste à revaloriser l'ancien bâti, revaloriser le littoral en les adaptant à des usages modernes et variés, avec notamment l'organisation de manifestations culturelles et touristiques.

L'image donc revalorisée va reposer sur un passé, sur un patrimoine qui étant mis en scène par des projets urbains deviendra, pittoresque, nostalgique et attractive qui représente la finalité recherché du développement urbain préconisé.

L'eau constituera surtout la pièce maîtresse de la nouvelle image reconstruite et la relation ville- port en deviendra l'axe principal, le port étant un support privilégié de diffusion promotionnelle, et de marketing social et économique.

Il faudra reconnaître que cette image ne peut être formelle, mais elle se construit à long terme, qui se modifie au fur et a mesure de l'avancement du projet urbain. Elle sera loin d'être une photo figée, représentant un moment de la ville avec un fait accompli, elle est loin de là, c'est une image qui se construit dans l'imaginaire des habitants et qui peut changer suivant des temporalités diverses mais également des perceptions différentes.

Une scénographie va imprégner l'ensemble ; bâti et non bâti, eau et terre, réalité et utopie, passé et futur et va constituer le support d'une nouvelle identité urbaine d'une ville tournée vers la mer, vers le monde. L'environnement jouera un rôle important et notamment l'écologie urbaine, qui au même titre que l'écologie de la

nature, aura la lourde tâche de préserver et de valoriser le patrimoine culturel, du centre et de la ville entière.

CONCLUSION

Engager la ville sur la voie d'une recomposition nouvelle, à la fois spatiale, fonctionnelle et économique, est la finalité des projets qui peuvent être imaginés pour passer d'un urbanisme fonctionnelle à un urbanisme de valorisation, et de mise en place d'un processus nouveau de définition, de conception et d'application dans l'espace et dans le temps.

La nouvelle lecture de l'espace se fera désormais par un enjeu de contact osé entre des entités spatiales très hostiles et jaloux de préserver une prédominance sur le littoral, la ville et même le territoire.

Avec ces projets, l'ensemble devra fonctionner en symbiose du moins en compromis, pour préserver l'environnement et amorcer une nouvelle conduite de l'espace. Les friches portuaires, industrielles et urbaines qui se situent aux abords des ports, des complexes, et du centre ville, deviendront des espaces privilégiés et convoités ou peut s'exprimer de nouvelles méthodes de fabrique de l'espace, et ce en conjuguant, durabilité et temporalité.

Le long du littoral, voire de la façade maritime, des projets touristiques mais aussi d'habitat pourront y être implanté, toute en préservant le patrimoine naturel et culturel, les éléments majeurs d'un développement du tourisme et de la plaisance.

Enfin la présence portuaire, serait intégrée dans la ville, en nouant des relations de porosité, d'ouverture et de modernisation des infrastructures portuaires afin d'améliorer la qualité urbaine et architecturale.

Ce sont là des idées de projets, que seule une nouvelle dynamique politique, sociale et citoyenne basée sur la concertation, la participation et la négociation entre les différents acteurs peut mettre en valeur.

La ville changera, mais évidemment au gré des changements institutionnels, organisationnels, sociétales, et culturels. L'action collective doit être centrée sur la

formation et le capital humain, la définition de l'espace et du territoire d'intervention, la production d'un espace de dialogue et une reconfiguration des liens entre les acteurs.

CONCLUSION GENERALE :

Sans prétendre apporter la solution à un éventuel retour des têtes et des esprits vers la mer ; (se sera en contradiction d'ailleurs avec le principe du projet urbain) ; nous avons essayer à travers ce travail ; de définir des pistes, et des axes de mise en valeur d'un site, d'un environnement, d'un centre et d'un littoral, pour concilier les habitants avec leur ville, et concilier l'ensemble avec la mer ; dans le cadre du mouvement mondial d'ouverture des villes littorales sur la mer.

L'eau sera dans les années à venir le nerf d'un bon nombre de conflit, pour la survie et le développement. Un développement économique et social bien évidemment pour le cas de la ville de Skikda. Avec l'eau ; la ville doit inventer une nouvelle économie basée sur le tourisme, le loisir et la plaisance. Un objectif qui sera confronté toute fois à des contraintes majeures à savoir : l'activité portuaire et industrielle qui est en plein essor dans un environnement économique national et international marquée par une activité intense, avec tout ce qu'elle engendre comme pollution et atteinte à l'écologie et à l'environnement d'une part et la détérioration du cadre bâti, notamment le centre ville, véritable vitrine sur la mer d'autre part.

A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis à nu : les défaillances, les inconvénients et les fragilités du site, des rapports tendus entre les composantes de notre aire d'étude (entre le littoral et l'industrie, entre le centre ville et le port et entre une réalité urbaine et une politique d'aménagement en total déphasage), ainsi que la difficile cohabitation entre des espaces et des acteurs. On a fait ressortir également qu'il est possible avec de la volonté politique, technique et financière d'apporter des solutions appropriées, sauf peut être le fait d'éradiquer tout risque majeur qui serait occasionné par une défaillance humaine. Le risque zéro n'existant point, la ville est sommée de vivre avec, tout en prônant : la vigilance et l'apprentissage à vivre avec le risque et peut être le malheur.

Le diagnostic, nous a permis également de déterrer les atouts et les avantages de cette cohabitation forcée, notamment les possibilités de financement et de prise en

charge des zones de contact. La richesse culturelle que recèle la ville et l'étendue d'une façade maritime ; constituent également des éventuels moteurs d'une nouvelle recomposition urbaine et économique qui peuvent assurer un sursaut dans les pratiques et les visions citoyennes avec l'émergence d'une nouvelle identité collective.

Face à l'interrogation majeure, comment ouvrir la ville sur la mer, qui sous entend : une réconciliation, une harmonisation ou du moins une homogénéisation et une cohabitation sereine entre les différents espaces du littoral, nous avons opter pour la démarche de projet urbain. Un processus qui s'impose partout comme étant la meilleure démarche pour aller vers des objectifs stratégiques définis en commun par négociation entre de multiples acteurs possédant une bonne connaissance des besoins.

En effet face à deux issues opposées qui consistent d'une part à perpétuer ces rapports de force, sans qu'il y ait d'ascendance d'un acteur sur les autres ; pouvant engendrer des situations de conflit ; voir de statu quo et de blocage ou favoriser le raisonnable système de négociation, de compromis et de concertation et pour lequel nous avons opté. Un système qui sera la base de ce processus, avec l'émergence de nouvelles logiques de fonctionnement et d'effacement des frontières entre les champs d'intervention.

La fonction communicative doit être élaborée entre les différents acteurs pour fournir les éléments d'une identification collective. Le recours donc à des architectes, urbanistes et autres concepteurs, combiné avec une sophistication du processus d'élaboration technique, et un organisme de pilotage qu'il faut mettre en place auront une double intentions : créer une compétence collective pour aborder avec le maximum d'efficacité les problèmes à résoudre avec leurs multiples dimensions et de mobiliser les acteurs locaux capables de générer une identité et une âme de projet.

Concernant les processus de production de ces projets, la temporalité est une variable clé dans un environnement incertain, surtout avec la notion de développement durable, d'où la nécessité de construire des systèmes durables d'action collective, ouverts et consensuels capable d'imposer une vision du projet dans le temps et ce en

prévoyant des modalités urbanistiques capables d'intégrer les données changeantes de l'environnement au fur et à mesure que les projets urbains avancent.

Autre point focal du processus de la diffusion du modèle négocié, c'est la contractualisation du partenariat qu'il faudrait mettre en place entre acteurs publics et privés pour mettre en avant les bénéfices réciproques que chacun des deux secteurs peut tirer d'une telle collaboration. Ils consistent à : partager le coût du développement urbain et maritime, redynamiser une nouvelle politique économique pour le public, et intégrer en amont des processus de développement urbain pour s'assurer d'une prise en compte de ses intérêts pour le privé.

Ce partenariat public- privé ne peut se réaliser sans une participation et une concertation avec les populations. Bien évidemment, il n'y a pas de modèle pré- établi mais des modèles existant à travers le monde qu'il faut combiner et adapter à la singularité de notre démarche. L'essentiel reste que l'intégration des populations (sous la forme de participation, de négociation ou de proposition) est nécessaire pour pallier à sa faible mobilisation et de désamorcer les éventuels conflits.

La réflexion sur le management du projet est un autre principe qu'il faut engager, qu'elle soit sous forme de dispositif de coopération particulier ou de mode d'organisation complexe entre acteurs du projet. Ils seront le produit des interactions entre un projet et une société locale pour concilier des intérêts antagoniques ou consensuels. Des structures intermédiaires à finalité politique devront être créées à cet effet : comité ou groupe de pilotage, consortiums, agence exécutive ou de planification, groupes de projets....etc. Qui de toute façon seront cruciales pour le déroulement et la visibilité des processus de production.

Encore ne faut il pas recomposer le pouvoir local et prôner une nouvelle gouvernance urbaine pour engendrer de nouveaux modes d'interventions, basée sur un partenariat entre les acteurs (publics, privés, entreprises, associations) ou les autorités locales n'auront pas nécessairement le rôle de leadership.

La notion de ville entrepreneuriale, est une caractéristique qui peut s'appliquer à notre projet, où : l'efficacité, la prise en compte d'un citoyen consommateur, le partage

du risque financier avec le privé pourront à l'instar de ce qui se fait partout constituer les composantes de cette nouvelle façon d'envisager le gouvernement local.

Enfin en matière d'intervention urbaine, la conduite et le management de l'action telle qu'elle est proposée repose sur une conception du projet définie comme une nouvelle perspective de régulation du développement urbain via une démarche de changement planifié. La conception est d'abord organisationnelle, avec comme objectif majeur de mettre en place sur la durée, le dispositif d'action le plus performant pour gérer moyens et ressources et réguler des systèmes d'actions qui seront de plus en plus complexes.

Chaque projet qu'il soit de renouvellement du centre, de reconversion portuaire, d'aménagement de la façade maritime, doit mettre en place un design organisationnel savant basé sur des systèmes d'alliances et de coopération entre tous les acteurs.

La caractéristique principale de ces projets est d'être à la fois, ouverts, facilitant la concertation institutionnelle et intégratrice, mobilisant des moyens financiers importants, et une participation citoyenne.

La conception de ces projets sera aussi stratégique, et ce en accordant une grande importance à la méthodologie, à la communication et aux différentes manières de faire et de penser le développement du projet.

Plus de confort, plus d'espace, plus d'aération, plus de verdure, plus de communication, plus de rencontre et plus de contacte, tels seront les thèmes que les projets urbains auront à marquer la ville et son littoral le long des années à venir, avec comme outils : une nouvelle gouvernance urbaine, une nouvelle concertation, une nouvelle négociation, une nouvelle participation citoyenne. Tout en insérant cette production urbaine dans la durabilité, et le souci de développement économique local, régional et national. Mais tout cela ne peut se faire sans une réelle volonté politique qui à défaut d'une volonté populaire, reste l'unique leitmotiv pour déclencher tout le processus d'ouverture de la ville sur la mer

GLOSSAIRE

Sans vouloir élaborer un lexique général et exhaustif, nous nous limiterons aux termes les plus utilisés dans le document.

Agglomération : C'est la réunion et la concentration d'éléments dans l'espace. C'est la réunion d'un certain nombre d'habitations, on parle d'agglomération rurale. L'agglomération urbaine est une ville, elle signifie aussi une agglomération multi communale avec des banlieues. L'agglomération des activités est à l'origine d'économies : les économies d'agglomération.

Aménagement : C'est la réorganisation de l'espace pour qu'il réponde à certains besoins et objectifs définis comme importants pour le groupe social. C'est une action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire.

Arrière-pays : C'est l'espace situé en arrière d'un port et drainé par lui. C'est l'espace dominé et dépendant d'un centre ou d'une ville. C'est l'aire d'approvisionnement et de desserte d'un port.

Avant-pays : C'est la zone approvisionnée par un port, l'espace situé en avant du port. C'est l'espace fournisseur des importations du port.

Densité/intensité : C'est la charge unitaire de l'espace ou du temps, elle exprime l'intensité d'utilisation et d'occupation de l'espace, le degré d'activité et de puissance d'un phénomène donné exprimant la dynamique des charges.

Frange : C'est l'espace situé à la périphérie d'un centre et proche d'une limite ou d'une frontière. C'est aussi une couronne extérieure.

Frontière : C'est une limite relativement étanche et imperméable qui se résout souvent en une limite linéaire. C'est l'espace qui divise et limite. Elle est située en front, en avant. Centre, Frange, Périphérie.

Interaction : C'est l'action réciproque entre deux lieux ou deux acteurs. Elle est le fondement de l'analyse spatiale et systémique.

Lieu : C'est un point de l'étendue identifiable et singulier. Il permet de localiser les faits et répond à la question "où".

Local : Ce qui a trait au lieu. C'est le premier échelon spatial qui touche l'environnement immédiat et le voisinage. C'est ce qui est limité à un espace limité, lié au terroir.

Paysage : C'est une vue d'ensemble, ce qu'on voit du pays. C'est l'ensemble des éléments qu'on peut voir d'un seul trait, ce que l'oeil embrasse, le champ visuel. Le paysage est une apparence, une représentation. Le terme a une connotation esthétique.

Pôle : C'est un point, un axe de polarisation. C'est le pôle terrestre autour duquel se fait la rotation. C'est aussi un point ou un axe du champ magnétique. Il désigne par analogie le point extrême. C'est le centre d'action autour duquel tout tourne, gravite, fonctionne et en dépend. On parle de pôle d'attraction, de croissance, de développement, de régions polarisées.

Singulier/Singularité : Le singulier est ce qui se rapporte à un seul, qui sort du commun, qui est exceptionnel, rare, unique. L'originalité provient de la position relative par rapport à d'autres formes banales ou banalisées.

Technopôle : Zone d'activité, parc ou ville où se groupe l'industrie de pointe, la recherche et l'université donnant un effet de synergie, une pépinière d'innovation, c'est un pôle de technologie.

Territoire : C'est l'espace approprié, plus ou moins délimité, organisé et maîtrisé. Son étendue va du pays jusqu'au quartier et à la parcelle. Le terme a une dimension juridique, affective, socioculturelle. C'est un espace vécu, ressenti et pressenti. Il est générateur d'identité. La notion de pouvoir est au centre de la territorialité, ce pouvoir instaure et fonde et légitime l'appropriation. Le territoire est une projection sur l'espace, il fonde le sentiment d'appartenance et d'identité.

Dualité/dualisme : C'est la présence de deux sous-systèmes, parties, circuits, couches sociales ou espaces différents voire opposés qui président ensemble au

fonctionnement de l'ensemble en se juxtaposant (sans grand échange) ou en rapport dialectique l'un avec l'autre.

Ecologisme : C'est un courant de pensée naturaliste qui fait de la géographie une sorte d'écologie humaine, l'analyse des effets du milieu sur l'homme. C'est une forme de naturalisme. Plus récemment, c'est une attitude qui s'oppose à toute action visant à modifier l'environnement donnant lieu à des mouvements sociopolitiques revendicatifs comme les verts ou les écologistes.

Fonction : La fonction est le rôle assuré par un élément, un individu, une unité ou un lieu dans un cadre spatial donné. Elle s'exprime et se mesure par les relations externes qu'entretient cet élément vis à vis des autres qui se matérialisent par les flux. La fonction est inhérente à l'échelle spatiale considérée et ne peut être définie qu'en fonction d'un cadre spatial précis.

Processus : Un processus est une suite de faits et d'opérations qui s'inscrivent dans le temps et qui présentent une certaine unité et une certaine logique et se reproduisent avec une certaine régularité. Les processus sont générés par les agents qui sont actifs.

Système : C'est un ensemble d'éléments et de structures liées en interaction dynamique qui fait que toute modification, si minime soit-elle, se répercute sur l'ensemble par des ajustements successifs jusqu'à atteindre un nouveau état d'équilibre. Un système fonctionne comme un tout qui intègre le temps (l'histoire) et est doté de capacités d'autorégulation, d'équifinalités, de complexité croissante, d'irréversibilité, d'échanges avec l'environnement extérieur avec lequel il peut entrer aussi en contradiction.

Dans le sens général, on parle de système pour tout ensemble d'éléments qui entretiennent des liaisons entre eux. On parle de système urbain, système politique, système économique, système spatial... C'est aussi tout assemblage de principes formant un corps de doctrine : système de Descartes, tout assemblage et toute combinaison, un mode de mesure ou de pouvoir : système républicain, système métrique...

BIBLIOGRAPHIE

- 01- Alemany S., Les objectifs et les impacts économiques des réformes portuaires, in Revue Aquapolis, novembre 1999.
- 02- Ascher F, Les nouveaux principes de l'urbanisme, L'aube, 2004.
- 03- Baguasco A et Le Gales P, Villes en Europe, Paris, la découverte, 1997
- 04- Baudouin T et Collin M, Urbanité des cités portuaires, Paris, l'Harmattan, 1996.
- 05- Baudouin T ; Collin M, Le patrimoine portuaire : Le port et la ville, rencontres du Havre, novembre 1992, Le Havre : ville du Havre, 1993.
- 06- Baudouin TH et Collin M, Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux, Caen, paradigme 1991.
- 07- Benjelid A et Brûlé JC, Aménageurs et aménagés en Algérie, l'Harmattan Paris 2004
- 08- Bernard P, La damnation 2001 de Fos, Paris, L e seuil, 1981.
- 09- Bonillo J.L, Ville et port, Parenthèses, Paris, 1992.
- 10- Bouziane S, Industrialisation et espace régional en Algérie, Alger, O.P.U, 1986.
- 11- Borruey R. et Fabre M., Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaires, Annales de la recherche urbaine, 2001.
- 12- Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977
- 13- Chabassière J et Bertrand L., Russicade, d'après ses ruinés, In revue Philippeville, le 10 mars 1903
- 14- Cazes ; Lanquar ; Raynouard, L'Aménagement touristique, Puf, 1993.
- 15- Castex J, Depaule JC, Panerai P, Formes urbains, de l'îlot à la barre, Paris, Dunod –Bordas 1977 Reed.
- 16- Choay. F, Merlin P, A propos de la morphologie urbaine, Paris, institut d'urbanisme 1986.
- 17- Choay F, Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.
- 18- Chalas Y, L'Invention de la ville, Paris, Ed Economica, 2000,
- 19- Chalin C, Ces ports qui créèrent des villes, Paris, l'Harmattan, 1994.
- 20- Charre A, Les nouvelles conditions du projet urbain, Sprimont, Mardaga, 2001.
- 21- Chateaureynaud P, Dictionnaire de l'Urbanisme, Paris, Le Moniteur, 2003.

- 22- Jacquier C, politiques intégrées de développement urbain durable et gouvernance urbaine en Europe : quelles relations mutuelles ? CERAT, Grenoble, novembre 2003.
- 23- Chaib B., Enjeux urbains, crise de citoyenneté et défaillance de l'état en Algérie, rencontre internationale démocraties et Management local, Québec, mai 2003.
- 24- CNES, dossier demain l'Algérie, octobre 1995.
- 25- Chemtov P, La fabrique des villes, L'Aube, 1998.
- 26- Collin M, L'identité maritimes des villes portuaires : Le redéploiement de la France vers la mer, in les annales de la recherche urbaine, n° 55-56, sept 1992.
- 27- Commission mondiale sur l'environnement et le développement, dite commission Brundtland, Notre avenir à tous, Montréal, Ed, du fleuve, 1988.
- 28- Conférence sur : la préservation de l'environnement du complexe SONATRACH de Skikda animée par Larbi Tandjer (université de Skikda) et Abdallah Borhane Djebar (université de Annaba), 2005
- 29- Charlier J et Savand LEULLELEUL V, L'aménagement des terminaux à conteneurs de la rangée Nord : l'expérience comparée de Rotterdam et d'Anvers, séminaire INRETS, juin 2004.
- 30- Cote M, l'Algérie ou l'espace retourné, Alger, Media plus, 1993.
- 31- Cote M, L'espace algérien : les prémices d'un aménagement, OPU, Alger, 1983.
- 32- De Roo P, Marseille de l'air portuaire à l'air métropolitaine, Paris, l'Harmattan, 1994.
- 33- Di Meo G, Espace, région et système, Anthropos, Paris, 1991.
- 34- De Sablet M, Des espaces urbains agréables à vivre, Le moniteur, Paris, 1988.
- 35- De Teran F, Evolution de la planification urbanistique, cité et territoire, studios territoriaux N° 107-108.
- 36- De Champris A et Pellegeay F, Vade-Mecum du Renouveau urbain, Paris, Cabinet Ecs, 2004.
- 37- Desnost F, Morean A., Le port –ville ouverte sur la mer, les rencontres de l'AIVP, Le port, La Réunion, novembre 2003.
- 38- Dossier Villes algériennes, Revue Insaniyat, N° 05 mai/ août 1998.
- 39- Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue Projet urbain, N° 17 juillet 1999, DGUHC France.
- 40- Dossier Urbanisme Français : nouvelle lecture, in revue Ville- architecture N° 2 juin 1996 DAU- France.

- 41- Dossier Barcelone, la deuxième renaissance, in revue Projet urbain N° 14 septembre 1998, DGUHC, France.
- 42- Dossier Habitat collectif : peut on encore innover ? In revue d'architecture N° 148, Août/ sept 2005, Paris.
- 43- Dossier : qu'est un qu'un projet urbain, in revue AMC décembre 91/ janvier 92 Paris.
- 44- Dossier la technique au service du projet, in revue Projet urbain, N°5 septembre 1995, D.A.U France.
- 45- Dossier Le paysage élément d'unité ou expression de la diversité méditerranéenne ? In Revue La méditerranée, collectif, Editions du Temps, 2001, p.2
- 46- Dossier Ports et Villes métropoles en Méditerranée, in revue image de la ville du 02 mai 2004, AIX-EN-PROVENCE.
- 47- Dossier Prendre en compte le foncier dans le projet de territoire, in revue Projet urbain, DGUHC, Mars 2004.
- 48- Dossier villes portuaires, in revue L'architecture d'aujourd'hui, N° 332, édition Jean Michel Place 2001.
- 49- Ducruet.C, Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, in revue Mappemonde, N°77, 2005.
- 50- Discours d'ouverture du docteur Chakib KHELIL, Ministre de l'énergie et des Mines à l'occasion de la journée d'étude sur la prévention des risques majeurs, Skikda 19 janvier 2005.
- 51- Duncombe L, Développement de la filière nautique par la requalification d'une friche industrielle, Colloque aménagement portuaire de plaisance et développement durable, Mars 2006.
- 52- Gambli, Les littoraux espace de vie, Sedes, 1998.
- 53- Gandin JP., Gouverner par contrat, Paris, presses des sciences po, 1999.
- 54- Godard O, Le développement durable, in commissariat Général du plan, l'économie face à l'écologie, Paris, Edition la découverte et la documentation française, p132-143, 1993.
- 56- Gotlieb C, Dossier Architecture et projet urbain en Espagne, Madrid, Centre de documentation de l'urbanisme, 1998.
- 56- Guillermin B, La ville et le port : problématique de la limite à Marseille, in ville et port, l'Harmattan Paris, 1994.

- 57- Heddar B, Role socio-économique du tourisme : cas de l'Algérie, Alger, Enap, 1988.
- 58- Kezzar MT, Hypothèses d'aménagement d'une ville côtière moyenne historique thèse de magister, Constantine.
- 59- Kheldi M., Urbanisme et systèmes sociaux, O.P.U, Alger 1991.
- 60- Kihal H., Devenir des villes portuaires moyennes historique, cas de Jijel, thèse de magistère Constantine 2004/2005.
- 61- Labii B., Cours de géographie urbaine, Edition université Mentouri de Constantine, 2004-2005.
- 62- Lamoureux J, Aménagement du littoral, revue Urbanisme n°123-124,1971.
- 63- La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002, Journal officiel n°10 du 12 février 2002.
- 64- Larid M, Problèmes et perspectives de la formation en gestion intégrée des zones côtières en Algérie à travers l'expérience de l'Isma, Institut des sciences de la mer et de l'aménagement du littoral, Sidi fredj.
- 65- Lévy, jacques, Penser la ville, in revue Cemoti, N° 24, 2005.
- 66- Le petit B, Pumain D, Temporalités urbaines, Paris édition Anthropos, 1993.
- 67- Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, 1992.
- 68 - Makri A, Sécurisation des complexes pétroliers et gaziers, La voix de l'Oranie, 2005.
- 69- Mollat M, L'Europe et la mer, Le seuil, Paris, 1993.
- 70- Naud L, L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ? Edition Recherche bénévole et indépendante des gouvernements au Canada, Mars 2003.
- 71- Nations Unies,1992,Action 21,Programme d'action en vue du développement durable,Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement,Cnued,Rio De Janeiro,juin 1992.
- 72- Pinon P, Composition urbaine, édition Villes et Territoires, Paris, 1995.
- 73- Picon Lefebvre V, Les espaces publics modernes, Le moniteur, Paris, 1997.
- 74- P.D.A.U Skikda : URBAnnaba, 1998.
- 75- Plan d'occupation des sols : quartier Napolitain, B.E.MILA, Avril 2001.
- 76- Plan d'occupation des sols ; centre ville Skikda, B.E.E.T BATNA, 2002.
- 77- Programme d'aménagement côtier (P.A.C), ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, février 2006.

- 78- Pratique maghrébine de la ville, in revue Insaniyat N°22 octobre décembre 2003, CRASC ORAN.
- 79- Puchauski I., Quelles actions pour préserver la qualité des eaux littorales ? Séminaire sur l'aménagement portuaire de plaisance et développement durable, Caen 21 mars /2006.
- 80- Peters B.G et Savoie D.J, Les nouveaux défis de la gouvernance, les Presses de l'université Laval, Québec, 1995.
- 81- Risson JP, Quelques aspects de la vie maritime en méditerranée : hydrocarbures et conteneurs, éditions du temps, Lyon, 2001.
- 82- Rogers, Des villes pour une petite planète, Paris, Le moniteur, 2000.
- 83- Roncayda M, Lectures des villes formes et temps, Marseille, Parenthèses, 2002.
- 84- Rahmani C, La croissance urbaine en Algérie, OPU, Alger, 1982.
- 85- Révision P.D.A.U Skikda URBA CO 2006.
- 86- Revue « Ensemble », N° 219 de octobre 1999, Montpellier.
- 87- Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001.
- 88- Vérot P, De la crise des ports au renouveau des villes littorales, in revue Mappemonde, 1993.
- 89- Roncayolo M., La ville et ses territoires, Paris, Gallimard, 1990.
- 90- Yves C, L'invention de la ville, Economica, 2000.
- 91- Lacoste Y, La méditerranée, Hérodote, 4eme trimestre 2001, N°103.
- 92- Wiel M., la transition urbaine, édition Mardage, 1999.

SITES INTERNET CONSULTÉS

- 01- <http://www.ville-grenoble.fr/> Mistral- eauxclaire-libération
- 02- http://www.aroots/formes2/topic_architecture
- 03- http://www.Lorient.Com/kevernac/php/contenu/fr/projet_urbain_oru.php
- 04- <http://www.Techniques architecture.Com>
- 05- <http://www.lemoniteur-expert.com>
- 06- <http://www.urbanisme.équipement.gouv.fr>
- 07- <http://fr.wikipedia.org>.
- 08- <http://maps.Google.com>
- 09- <http://cyberarchi.com>
- 10- <http://www.baie-mahanlt.nt>
- 11- <http://mappemonde.mgm.fr>
- 12- <http://mltitudes.samizdat.net>
- 13- <http://fse.Castanet.free.fr>
- 14- <http://marcelpaul.duclos.free.fr>
- 15- <http://www.aivp.org>
- 16- <http://www.euromediterranée.fr>
- 17- <http://www.ville-lehavre.fr>
- 18- <http://www.skikda-port.com>
- 19- <http://www.mate-dz.org>
- 20- <http://www.elwatan.com>
- 21- <http://www.algerie-dz.com>
- 22- <http://www.Santé.Gouv.FR>
- 23- <http://www.aria,écologie.gouv.FR>
- 24- <http://www.undp.org/french/>

LISTE DES ILLUSTRATIONS

1. LISTES DES PLANS

N°	INTITULE	PAGE
01	L'AIRE D'ETUDE	10
02	LA VILLE DE SKIKDA	38
03	EVOLUTION URBAINE DE LA VILLE DE SKIKDA	39
04	LES COMPOSANTES DE LA FACADE MARITIME	51
05	AGGLOMERATION DE STORA ET SON PORT	52
06	AGGLOMERATION BEN M'HIDI	54
07	AGGLOMERATION LES PLATANES	58
08	LE CENTRE VILLE	72
09	PLAN DE LA VILLE INTRAMUROS EN 1937	34
10	ETAT DU CADRE BATI CENTRE VILLE	73
11	LE LITTORAL : COTE EST ; CORNICHE DE STORA	90
12	LE LITTORAL : COTE CENTRE ILOT DES CHEVRES	91
13	LE LITTORAL : COTE EST ; LARBI BEN M'HIDI	92
14	LA ZONE INDUSTRIELLE AU CENTRE DU TISSU URBAIN	178
15	LES COMPOSANTES DE LA ZONE INDUSTRIELLE	181
16	AIRE METROPOLITAINE DE BILBAO	215
17	BILBAO /PLAN CESAR PELLI AMENAGEMENT D'ABANDOIBARRA	216
18	PLAN DE LA VILLE DE MARSEILLE	219
19	BARCELONE/ PLAN DE LA VILLE	232
20	LE HAVRE/ VUE AERIENNE DE LA VILLE	236
21	LE PLAN DU CENTRE VILLE DE PERRET	237
22	LE HAVRE / AMENAGEMENT DU QUARTIER CAURIAUVILLE	248
23	LE HAVRE / AMENAGEMENT DU SECTEUR Nord-ouest	249
24	LE HAVRE / AMENAGEMENT DES QUARTIERS SUD	250
25	LE HAVRE / AMENAGEMENT DU QUARTIER DE L'EURE	251
26	LE HAVRE / AMENAGEMENT GPV NORD OUEST	252

2. LISTE DES CARTES

01	SITUATION GEOGRAPHIQUE	14
02	SKIKDA DANS L'ARMATURE URBAINE	17
03	SKIKDA LE DEBOUCHE ESSENTIEL DU CONSTANTINOIS SUR LA MER	22
04	LES LIGNES REGULIERES ; UNE VILLE OUVERTE SUR LE MONDE	135
05	SKIKDA LE GOUVERNAIL DE L'EST ALGERIEN	136
06	SITUATION DE LA BAIE DE SKIKDA	87

07	SKIKDA DANS LE MONDE MEDITERRANEEN	160
08	MARSEILLE ; UNE VILLE CARREFOUR	221

3. LISTE DES SCHEMAS

01	LA GOUVERNANCE D'UN PROJET URBAIN	265
02	PROJET URBAIN : DU DESSIN AU DESSEIN	268
03	ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	292
04	ORGANISATION TYPE DE DIRECTION DE PROJET	293

4. LISTE DES TABLEAUX

01	CROISSANCE URBAINE DE LA VILLE DE SKIKDA	40
02	REGIME FONCIER DU CENTRE VILLE	75
03	ETAT DES PLAGES	102
04	CARACTERISTIQUES DES PORTS	123
05	CAPACITE DU PORT DE PECHE	125
06	OUVRAGE D'ACOSTAGE DU PORT	125
07	TRANSITAIRES ; CONSIGNATAIRES ; IMPORTATEURS ET TRANSPORTEURS	131
08	LES LIGNES REGULIERES DES PORTS DE SKIKDA	133
09	LISTE DES ETABLISSEMENTS HOTELIERS DANS LA COMMUNE DE SKIKDA	147
10	LES ACCIDENTS INDUSTRIELS	176
11	ETAT DE LA POLLUTION ENGENDREE PAR L'INDUSTRIE	195
12	COMPARAISON ENTRE L'AMENAGEMENT CLASSIQUE ET LE RENOUVELLEMENT URBAIN	291

4. LISTE DES PHOTOS

01	VUE GENERALE SUR LE CENTRE VILLE ET LE PORT	43
02	LES RUINES DU THEATRE ROMAIN- 1905	44
03	LE THEATRE ROMAIN – TABLEAU 1940	44
04	LE PORT ET LA VILLE 1845	45
05	LE PORT ET LA VILLE 1856-1858	45
06	LE PORT ET LA VILLE 1891	46
07	LE PORT ET LA VILLE 1905	46
08	LE PORT ET LA VILLE 1920	47
09	LE PORT ET LA VILLE 1958	47
10	LE PORT ET LA VILLE 1970	48
11	LE CENTRE VILLE 2002	48
12	LA VILLE INTRAMUROS ; LE CENTRE VILLE ACTUEL.	34

13	DES SUPPORTS METALLIQUES POUR SOUTENIR LES CONSTRUCTIONS	68
14	LA STRUCTURE DU BATI EN SOUFFRANCE- QUARTIER NAPOLITAIN	68
15	DES CONSTRUCTIONS VIDEES QUI MENACENT RUINES	68
16	DES HABITATIONS EN DANGER	68
17	LA CORNICHE DE STORA	98
18	STORA ET LE PORT DE PECHE	98
19	LE CENTRE VILLE ET LE PORT	98
20	L'ILOT DES CHEVRES	99
21	LE PORT DES HYDROCARBURES ET LA ZONE INDUSTRIELLE	99
22	LES PLAGES BEN MHIDI	99
23	EFFONDREMENT DES CONSTRUCTIONS CORNICHE DE STORA	95
24	LES GLISSEMENTS DE TERRAINS – STORA	95
25	EMPIETEMENT SUR LE DOMAINE MARITIME – LES PLATANES	95
26	DES BIDONVILLES SURPLOMBANT LA BAIE – BOUABAZ	95
27	UN PATRIMOINE HISTORIQUE EN PERIL	96
28	DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES SUR LA LACETTE DU PORT	96
29	LA CLOCHARDISATION DU LITTORAL	96
30	PROBLEME D'EROSION MARITIME	96
31	AVANT LA CONSTRUCTION DU PORT MIXTE	117
32	LA CONSTRUCTION DU PORT MIXTE 1891	117
33	LE PORT MIXTE 2007	117
34	LE PORT DES HYDROCARBURES	124
35	LES BOUEES DE CHARGEMENT EN OFF-SHORE	124
36	AVANT LA CONSTRUCTION DU PORT PECHE	126
37	LE PORT DE PECHE	126
38	LE PORT SEC / LA PETIE ZONE	128
39	LE PORT SEC / LA PETIE ZONE	128
40	LE PORT SEC / LE LONG DE LA RN 44	128
41	LE PORT SEC / LE LONG DE LA RN 44	128
42	INTERIEUR DU MUSEE ARCHEOLOGIQUE	151
43	LE PONT ROMAIN ET LES TUNNELS DE STORA	151
44	LA VOUTE ROMAINE	151
45	LES REMPARTS DE LA VILLE	151
46	LE BOULEVARD FRONT DE MER	152
47	CHÂTEAU BEN GANA	152
48	LE PHARE DE STORA	152
49	LE THEATRE ROMAIN	152
50	ILE SIRIGINA	153

51	ILE SIRIGINA	153
52	LE GOLF DE STORA	153
53	DES PLAGES FEERIQUES	153
54	LA VILLE AVANT L'IMPLANTATION DE LA ZONE.	179
55	LA ZONE INDUSTRIELLE	179
56	DES BATEAUX QUI ECHOUENT ! – BEN M'HIDI	184
57	EXPLOSION BAC A PETROLE 2005	184
58	EXPLOSION GNL 2004	184
59	EXPLOSION GNL 2004	184
60	REJET EN MER DES EAUX INDUSTRIELLES	192
61	REJET DES GAZ EN AIR	192
62	REJET DE L'ILOT DES CHEVRES	192
63	REJET EN MER DES EAUX USEES- PORT MIXTE	192
64	LE PORT EXTERIEUR DE BILBAO	215
65	VUE GENERALE SUR LE QAURTIER D'ABANDOIBARRA EN1990	216
66	AMENAGEMENT D'ABANDOIBARRA MUSEE GUGGENHEIM	217
67	AMENAGEMENT D'ABANDOIBARRA PALAIS DES CONGRES	217
68	AMENAGEMENT D'ABANDOIBARRA BILBAO Ria 2000	217
69	LE PORT AUTONOME DE MARSEILLE VU DEPUIS L'ESTAQUE	219
70	VUE AERIENNE DU CENTRE VILLE DE MARSEILLE	219
71	PROJET EUROMEDITERRANEE	221
72	PROJET EUROMEDITERRANEE, CITE DE LA MEDITERRANEE	224
73	CITE DE LA MEDITERRANEE , SILO D'ARENC	224
74	CITE DE LA MEDITERRANEE, BOULEVARD SAINT LAURENT	225
75	CITE DE LA MEDITERRANEE, BOULEVARD LITTORAL MAJOR	225
76	CITE DE LA MEDITERRANEE, GARE MARITIME	225
77	SAINTE NAZAIRE, LE PAQUEBOT DANS LE CENTRE-VILLE	228
78	SAINTE NAZAIRE, BASE DES SOUS-MARINS	228
79	SAINTE NAZAIRE, VUE SUR LA VILLE ET LE PORT	229
80	BARCELONE, RUES DE L'EIXAMPLE : VUE SUR LE PORT	233
81	BARCELONE, PANORAMA, DEPUIS LE TELEPHERIQUE DU VIEUX PORT	234
82	BARCELONE, PORT VELLA ET CIUTAT VELLA	234
83	BARCELONE, LES J.O DE 1992 ONT OUVERT BARCELONE SUR LA MER	234
84	LA BAIE DU HAVRE	237
85	LE CENTRE VILLE DE PERRET	237
86	LE GRAND PROJET, LES DOCKS VAUBAN	253
87	LE GRAND PROJET, TRIANGLE DES GARES	253
88	LE GRAND PROJET, LE PONT DES DOCKS	254

89	LE GRAND PROJET, LE CASINO DU HAVRE	254
90	LE GRAND PROJET, PORT 2000	255
91	LE GRAND PROJET, CENTRE DE LA MER ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE	255
92	LE GRAND PROJET, LE CENTRE AQUATIQUE	256
93	LE GRAND PROJET, LES JARDINS SUSPENDUS	256
94	DES FRICHES PORTUAIRES,	302
95	DES FRICHES INDUSTRIELLES	302
96	DES FRICHES URBAINES – CENTRE VILLE	302
97	DES SITES TOURISTIQUES ENCORE VIERGES	302
98	LA VILLE S'OUVRAIT SUR LA MER	279
99	LE CENTRE VILLE ETAIT EN CONTACT DIRECT AVEC LE PORT	279
100	LE CONTACT EST ROMPU PAR LES CONTENEURS	280
101	LE CONTACT EST ROMPU PAR DES HANGARS	280
102	LE CONTACT EST ROMPU PAR DES INSATALLATIONS ELECTRIQUES	280
103	LE CONTACT EST ROMPU PAR DES CLOTURES	280
104	EXTENSION DU PORT DE PECHE	321
105	EXTENSION DU PORT DE PECHE	321

RÉSUMÉ

La politique d'aménagement menée dans la ville de Skikda a entraîné entre autre la dégradation du centre ville véritable vitrine de la ville, la rupture entre la ville et la mer du fait de l'implantation de la zone industrielle et la présence simultanée de trois ports aux activités prépondérantes. L'essor touristique a lui aussi été mis en hypothèque par une détérioration du potentiel touristique et l'émergence d'un risque majeur accrue ainsi que les méfaits d'une pollution qui ont porté une atteinte grave à l'environnement compromettent la durabilité de la ville.

Le bâti mais les esprits également s'éloignèrent dangereusement du littoral pour un étalement contre nature toujours vers le sud dans un mouvement opposé où Skikda semble abandonner l'eau qui sera au fil des années récupérée par des activités nuisibles à l'identité d'une ville maritime, à savoir, l'industrie et les ports.

L'absence d'une vision d'aménagement claire durant son évolution et la péremption même des politiques en vigueur n'arrivaient point à renverser la tendance au niveau local, comme cela se fait ailleurs dans le monde avec le nouvel élan d'ouverture des villes portuaires sur la mer, qui s'est avéré un véritable leitmotiv pour une relance sociale et économique de ces villes et territoires les plus souvent essoufflés ou en crise.

Tout en s'inspirant de ces expériences en cours ; certes mais aux résultats déjà perceptibles et rassurantes le plus souvent et du courant de pensée novateur en matière d'aménagement et de gouvernance urbaine ; nous avons essayé de proposer un processus avec multiples axes d'intervention. Une démarche qui sera appropriée à la spécificité de Skikda, à ses fragilités et potentialités et en apportant dans la mesure du possible des réponses plausibles sans prétendre toute fois donner la résolution miracle aux problèmes ou établir un modèle. Des principes qui constitueront une synthèse appelée à être enrichie et qui peut servir de base à une réflexion plus approfondie notamment en matière des intentions fondatrices du projet urbain, des conditions de la concertation, des enjeux de développement durable, de valorisation de l'environnement, de la cohabitation des différentes activités sur la frange littorale et de l'émergence d'une identité maritime.

Notre travail se veut une continuité avant tout dans la nécessaire révision de l'arsenal juridique qui gère l'urbanisation de nos villes et ce n'est qu'à travers une concertation large et un débat profond que pourra émerger une vision nouvelle pour soutenir le processus nouveau et le mettre en œuvre.

SUMMARIZED

The policy of development led in the city of Skikda entailed among others the degradation of the real city center shop window of the city, the break between the city and the sea because of the presence of the industrial park and the simultaneous presence of three ports bearings in the dominating activities.

The tourist development was too put in mortgage by a deterioration of the tourist potential and the emergence of a major risk increased as well as the misdeeds of a pollution which carried a grave infringement to the environment and compromised the durability of the city.

The built but the spirits also went away dangerously from the coast for a spreading against nature always southward in a set movement or Skikda seems to abandon the water which will be in the course of the years got back by activities harmful to the identity of a maritime city, namely, the industry and the ports bearings.

The absence of a clear vision of arrangement) during its evolution and the lapsing of the policies current did not manage to knock down the tendency to the local level, as it is made somewhere else in the world with the new moose of opening of the harbour cities on the sea, which turned out a real leitmotiv for a social and economic reflation of these cities and territories

While being inspired by these current experiences; certainly but in the results already perceptible and reassuring mostly and of the current of thought innovator in arrangement and in urban governance; we tried to propose a process with multiple axes of intervention. A initiative which will be suited to the specificity of Skikda, to its fragilities and the potentialities and by bringing in one the measure of the possible of the plausible answers without claiming any time to give the resolution miracle to the problems or to establish a model. Principles which will constitute a synthesis called to be enriched and which can be used as base to a more detailed reflection notably in the intentions founders of the urban project, the conditions of the dialogue, the stakes in sustainable development, in valuation of the environment, the cohabitation of the various activities on the littoral fringe of the emergence of a maritime identity.

Our work wants a continuity above all in the necessary revision of the legal arsenal which manages the urbanization of our cities and it is that through the wide dialogue and a deep debate that can appear a new vision to support new process and operate it.

ملخص

إن سياسة التهيئة و التعمير التي انتهجتها مدينة سكيكدة في السنوات الأخيرة قد تسببت في مشاكل عديدة من بينها تدهور البنايات بوسط المدينة, الفجوة بين المدينة و البحر نتيجة إنجاز المنطقة الصناعية على ذات الشريط الساحلي و تواجد ثلاثة مواني جد نشيطة.

المستقبل السياحي يعاني أيضا من جراء المساس بالإمكانيات الطبيعية و الثقافية للمدينة و تزايد المخاطر الصناعية و التلوث الذين يؤثران سلبا على المحيط. هذه السياسة كانت وراء تشجيع التوسع العمراني للمدينة في الجهة المعاكسة و الطبيعية لمدينة ساحلية أي دائما باتجاه الجنوب, متغاضية عن إمكانيات التوسع المتوفرة على طول البحر و هي الأراضي التي ما فتئت تلتهما الوحدات الصناعية و التوسع المينائي. في غياب نضرة واضحة للتهيئة و عدم قدرة السياسة المطبقة النهوض العمراني للمدينة الساحلية كما هو جاري في العالم مع المشاريع العمرانية التي تهدف إلى ربط المدينة بالبحر و تقوية العلاقات بينهما من اجل نهضة اقتصادية لهاته المدن التي تعاني مشاكل أو حالات انهيار نتيجة تراجع الصناعة و الأنشطة المينائية في فترة من الفترات حاولنا في بحثنا هذا أن نستخلص العبر من هاته التجارب حتى و إن كانت في بدايتها و كذلك من التيار الفكري الجديد فيما يخص التهيئة و الإدارة العمرانية, اقتراح منهجية مع سلسلة من التدخلات مع تكيفها مع خصوصيات المدينة مع تقديم في حدود الإمكان أجوية واضحة و معقولة من دون فرض وجهة نظر أحادية أو اقتراح وصفة خاصة.

المبادئ المقترحة تشكل خلاصة للإثراء و التعمق لاسيما فيما يخص التوجيهات المتعلقة بفكرة المشروع العمراني وطريقة النقاش و تبادل الخبرات, و كذلك فيما يتعلق بأهداف المسطرة للتطور المستقيم و النهوض بالبيئة و كذلك ميكانيزمات التعايش الايجابي على طول الساحل, و طريقة إبراز هوية خاصة بالمدينة الساحلية.

عملنا هذا, ندرجه في المساعي و الجهود الرامية إلى تحديث القوانين المسيرة للتعمر بمدننا و ذلك في إطار نقاش معمق و تبادل للآراء بهدف وضع الأساسات للمشروع العمراني الجديد و تطبيقه.